

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0429/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 02.06.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Mobilitätsstrategie 2030: Lagebericht Mobilität 2021</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
23.06.2022	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht zum Lagebericht Mobilität 2021 zur Kenntnis.

## Finanzielle Auswirkungen

		JA	NEIN	
			X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener 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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener 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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	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 CO<sub>2</sub>-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 **CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

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

Der Lagebericht Mobilität 2021 berichtet u.a. darüber, dass - entsprechend der Bilanzierungsmethode der Stadt Aachen - die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs im Jahr 2021 5 % unter dem Referenzwert des Jahres 1990 lagen.

## Erläuterungen:

Der Lagebericht Mobilität 2021 fasst die zentralen Inhalte der verabschiedeten Teile 1 und 2 der Mobilitätsstrategie 2030 für eine verständliche Vermittlung der Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung zusammen und bereitet sie grafisch ansprechend auf. Es werden Chancen und Herausforderungen für eine veränderte Mobilität sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit und weiterer Stakeholder dargestellt, die den Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung darstellen.

Kernstück des Lageberichtes sind die 25 Indikatoren zu den 6 Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung. 15 Indikatoren sind als „smarte“ Zielindikatoren in der Lenkungsgruppe der Verkehrsentwicklungsplanung abgestimmt und 2020 vom Mobilitätsausschuss beschlossen worden. Das Wort „smart“ fasst dabei die fünf Eigenschaften „spezifisch, messbar, akzeptiert, realistisch und terminiert“ zusammen. Für diese Indikatoren wurden aus fachlicher Sicht Werte für eine mittlere und starke Verbesserung festgelegt.

Der Lagebericht Mobilität 2021 ist der erste Lagebericht, der die Entwicklung seit der erstmaligen Verabschiedung der Indikatoren im Jahr 2020 darstellt. Der Lagebericht soll zukünftig i.d.R. alle zwei Jahre aktualisiert werden.

Die Erfassungsmethoden der Indikatoren 2, 13, 14 und 19 konnten bisher noch nicht final geklärt werden; hier liegt daher noch keine Ausgangslage vor. Indikator 2 (subjektiv empfundene Verkehrssicherheit) soll ein Baustein eines stadtweiten, repräsentativen Panels werden, d.h. einer Befragungsmethode, die zu verschiedenen Themen wiederholend in Aachen durchgeführt wird. Hier koordiniert FB 01 einen gesamtstädtischen Ansatz, dem sich der FB 61 mit einem Block zur Mobilität anschließen möchte. Die Verfügbarkeit und Verlässlichkeit der Daten zu Indikator 13 (Reisezeiten) wird derzeit geprüft; Indikatoren 14 und 19 sind noch in der Abstimmung innerhalb der Verwaltung bzw. mit der ASEAG.

Veränderungen können zu folgenden Punkten berichtet werden:

Die Zahl der Schwerverletzten hat sich leicht verbessert von 121 auf 118 (Drei-Jahres-Mittel). Hier wurde ein Wert von max. 85 bis 2030 als „starke Verbesserung“ definiert.

Die Zahl der Verkehrstoten (Drei-Jahres-Mittel) hat sich von 5,0 auf 4,0 reduziert. Hier wird die „Vision Zero“ angestrebt; keine Verkehrstoten im Stadtgebiet; 2013 wurde dies bereits einmal erreicht.

Die Stickoxidgrenzwert von  $40 \mu\text{g} / \text{m}^3$  hat sich von 43 auf 29 verbessert und damit den Zielwert einer „starken Verbesserung“ erreicht.

Die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen lagen vor der Corona-Pandemie 2018 um 13 % über dem Referenzwert von 1990 mit 615 tsd t. Vor allem durch den auf die Aachener\*innen entfallenden in 2020 stark reduzierten Flugverkehr sanken die jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen für Aachen auf 585 tsd t (-5 %). Hier ist die Ambition im Zuge der Mobilitätsstrategie für eine starke Verbesserung mit -55 % bis 2030 formuliert worden. Die Fortschreibung des IKSK und der dies bestätigende Ratsbeschluss hat

als Zielmarke „Klimaneutralität 2030“ formuliert. Die daraus notwendig werdende Anpassung der Zielsetzungen des VEP und die Formulierung der dazu erforderlichen Maßnahmen wird ein Schwerpunkt der kommenden Arbeit. Beabsichtigt ist, die hierzu erforderlichen Mobilitätsmaßnahmen in der Lenkungsgruppe des VEP zu beraten und in einer separaten Vorlage für die für 2023 anstehende Fortschreibung des IKSK in den Mobilitätsausschuss einzubringen.

Bei der Pkw-Dichte ist noch immer kein Ende der Wachstumsphase zu erkennen: Die Zahl ist weiter angestiegen auf 446 Pkw je 1.000 Einwohner\*innen am Jahresende 2020.

Der Anteil des Umweltverbundes an den Wegen der Aachener\*innen lag 2017 bei 54 % bei allen Wegen und bei 66 % bei den Wegen bis 5 km. Als „starke Verbesserungen“ wurden die Werte 64 % bzw. 77 % formuliert. Veränderungen hieran können erst im Jahr 2025 berichtet werden, wenn der Stadt Aachen die Aachener Ergebnisse der für 2023 geplanten bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ vorliegen.

Die Berechnung zum Anteil der Bevölkerung, der fußläufig zu einem Supermarkt bzw. zu einer Grundschule liegt wurde noch nicht wieder aktualisiert. Die Werte lagen 2018 bei 84,4 % bzw. 93,8 %.

Der Anteil der barrierefreien Haltestellen in der Stadt Aachen konnte 2021 auf 12 % erhöht werden; für die Umsetzung der kompletten Barrierefreiheit wurde ein Handlungsprogramm erarbeitet.

Für die Erreichbarkeit der Innenstadt wurde zuletzt 2018 eine umfangreiche Analyse im Parkleitsystem durchgeführt. Für jeden Tag des Jahres wurde ermittelt, ob es mind. eine Stunde gab, in der zeitgleich weniger als 1.000 freie Plätze in den Parkhäusern des Parkleitsystems zur Verfügung standen. 2018 war das an 12 Tagen der Fall.

2022 wird eine neue Bestandsaufnahme zum Straßenzustand durchgeführt. Die letzten Ergebnisse von 2017 zeigten, dass 75 % der Straßenoberflächen mindestens „befriedigend“ bewertet wurden. Als starke Verbesserung wird ein Wert von 90 % angestrebt.

Die letzten quartalsweisen Pünktlichkeitswerte der ASEAG an definierten Querschnitten liegen der Verwaltung für 2018 vor. Die Quote lag bei 88 %; angestrebt werden 95 % und mehr.

Aus der Mobilität in Deutschland-Studie liegen für 2017 die folgenden Bewertungen zu den Verkehrsmitteln in Aachen vor:

- 86 % bewerteten das zu Fuß gehen positiv (Note 1,9)
- 37 % bewerten den Radverkehr positiv (Note 3,0)
- 56 % bewertet die Situation für den Autoverkehr positiv (Note 2,5)
- 48 % bewerten den ÖPNV positiv (Note 2,7)

1,37 Personen saßen bei der letzten Erfassung 2017 durchschnittlich in einem Pkw bei einer Fahrt. 1,5 ist hier der angestrebte Verbesserungswert. 11 % der Haushalte gaben an, dass sie Mitglied bei

einer CarSharing-Organisation wären. Eine Verdopplung auf 22 % wird als starke Verbesserung angestrebt. Veränderungen hieran können erst im Jahr 2025 berichtet werden, wenn der Stadt Aachen die Aachener Ergebnisse der für 2023 geplanten bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ vorliegen.

Als Zielgröße für das Pedelec-Verleihsystem werden 1.000 Ausleihen je Tag angestrebt. 2019 lag der Wert schon einmal bei 486; 2021 ging er vandalismusbedingt auf 269 zurück.

Ein ÖPNV-Ticket der Preisstufe 1 in Aachen kostet derzeit 2,90 Euro; ein Parkticket am Straßenrand 2,40 Euro für 1 Stunde. Das Verhältnis dieser beiden Preise hat sich gegenüber 2019 leicht verschlechtert von 1,17 auf 1,21. Als Zielmarke zur Verbesserung wurde in der Mobilitätsstrategie ein Verhältnis von 0,5 festgelegt.

Der Lagebericht gibt einen Überblick über die Trends der Mobilitätsentwicklung in Aachen. Die Mobilitätsentwicklung in Aachen wird durch äußere Rahmenbedingungen (z.B. Ölpreis, Home Office) ebenso beeinflusst wie durch Entscheidungen der politischen Gremien in Aachen. Das betrifft sowohl konkrete Einzelmaßnahmen, wie z.B. die Flächenverteilungen bei Straßenumbauvorhaben, die Verkehrsführung, öffentliche Verkehrsangebote, Tarife im Verkehr, als auch Strategien und Handlungsprogramme der Mobilitätsstrategie 2030. Wie bereits im IKSK 2020 beschrieben, ist es dabei der Fachverwaltung nur ansatzweise und mit vereinfachten Annahmen möglich, die Wirkungen einzelner Maßnahmen isoliert darzustellen. Der Lagebericht bietet daher die Chance, die Gesamtheit der Einflüsse auf zentrale Wirkungsfelder der Mobilität zu messen und bei mangelhafter Zielerreichung grundsätzlich zu fragen, ob das Maßnahmenniveau insgesamt ausreichen wird, um die definierten Ziele der Mobilitätsstrategie 2030 zu erreichen. Insgesamt ist – mit aller Vorsicht - aus den aktuell zur Verfügung stehenden Daten eine positive Entwicklung im Sinne der formulierten Zielwerte festzustellen

Der Lagebericht bietet grundsätzlich auch die Gelegenheit, die definierten Werte zur Verbesserung der Zielindikatoren zu hinterfragen und ggf. anzupassen.

**Anlage/n:**

Lagebericht Mobilität 2021