

Vorlage		Vorlage-Nr: 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
Mobilitätsstrategie 2030: Lagebericht Mobilität 2021		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
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	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	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	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	<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:

	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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 Maßnahmeniveau 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



Lagebericht Mobilität 2021

Verkehrsentwicklungs-
planung Aachen

**„Rat und Verwaltung
sind überzeugt, dass es
Aachen mit Mut und
Kreativität gelingen kann,
die ‚Mobilitätswende‘
in Aachen zu schaffen.“**

Frauke Burgdorff,
Dezernentin für Stadtentwicklung, Bau
und Mobilität der Stadt Aachen



Liebe Aachenerinnen, liebe Aachener,

wir sind Spitze als „Stadt der kurzen Wege“: 30 % ihrer Wege machen die Aachenerinnen und Aachener zu Fuß - deutlich mehr als in vergleichbaren Städten. Auch im Bereich Elektromobilität ist Aachen führend. Wir beteiligen uns an nationalen und internationalen Vorhaben, um diese Position auszubauen.

Das reicht leider noch nicht aus, um Mobilität nachhaltig – das heißt klimaschonend, sozial verträglich und ökonomisch tragfähig – zu gestalten. Wir müssen also noch besser werden!

Vor allem beim Radverkehr und auch beim öffentlichen Personenverkehr liegt Aachen bislang hinter seinen Möglichkeiten. Das bedeutet in der Konsequenz: Der Anteil der Verkehrsteilnehmenden am Umweltverbund ist zu gering. Unsere Aufgabe besteht darin, alle Verkehrsteilnehmenden intensiver bei der Veränderung ihres Mobilitätsverhaltes zu unterstützen:

- durch den konsequenten Ausbau des Fuß- und Radverkehrs,
- durch ein konsequentes Reduzieren von Unfallrisiken und Unfällen im Straßenverkehr,
- durch den konsequenten Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und der Region und
- den Ausbau neuer Mobilitätsangebote, wie z. B. CarSharing, VeloCity, und der Entwicklung neuer Apps, wie dem movA der ASEAG.

Um dies zu erreichen, sind erste wichtige Schritte von Politik und Verwaltung und von der Zivilgesellschaft gemacht worden: Die „Vision Mobilität 2050“ wurde unter Beteiligung vieler 2014 vom Mobilitätsausschuss beschlossen. Die Stadt Aachen konnte im Sommer 2019 mit dem Projekt #AachenMooVe! rd. 12 Mio. Euro Fördermittel des Landes NRW einwerben, mit denen aktuell Mobilitätswendeprojekte umgesetzt werden.

Im Herbst 2019 hat der Rat der Stadt Aachen den Bürgerentscheid „Radentscheid“ angenommen und die Verwaltung beauftragt so schnell wie möglich die Situation für Radfahrer qualitativ und quantitativ zu verbessern.

Wir haben also den Willen und die Möglichkeit sehr viel zu erreichen. Dafür fehlte uns nur noch eine Art Kompass, der uns dabei hilft, die Maßnahmen, die wir beginnen zu priorisieren und nachvollziehbar zu begründen. Dieser Kompass liegt mit der Mobilitätsstrategie 2030 vor. Als Orientierung für die Umsetzung konkreter Maßnahmen wurden vom Mobilitätsausschuss 25 Indikatoren festgelegt, mit denen angestrebte Veränderungen beschrieben und bei unerwünschten Entwicklungen gegengesteuert werden kann.

Die „Mobilitätsstrategie 2030“ ist Teil einer systematischen, auf Dauer angelegten und dialogorientierten Verkehrsentwicklungsplanung. Wir sind dankbar und freuen uns, dass wir mit den Vertreter*innen vieler Verbände und Institutionen, denen die Entwicklung der Mobilität in Aachen am Herzen liegt, ein strukturiertes Vorgehen und die Erfolgsmaßstäbe abstimmen konnten. Die Politik hat diese Strategie mitgestaltet und einstimmig beschlossen. Dafür gebührt allen Akteuren mein Dank!

Rat und Verwaltung sind überzeugt, dass es Aachen mit Mut und Kreativität gelingen kann, die „Mobilitätswende“ in Aachen zu schaffen. Damit die Mobilitätswende gelingt, braucht es aber nicht nur städtische Maßnahmen, sondern auch Änderungen im Verhalten ganz vieler Menschen. Bitte unterstützen Sie uns dabei! Lassen Sie uns also gemeinsam Aachen clever mobil machen.

Vorwort	3	Ziele und Indikatoren der VEP	12
Chancen für eine neue Mobilität in Aachen	6	1 Hohe Verkehrssicherheit	14
Herausforderungen	7	• Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen	14
Bausteine der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) Aachen	8	• Subjektiv empfundene Verkehrssicherheit	15
• Vision Mobilität 2050	8	• Getötete bei Verkehrsunfällen	15
• Mobilitätsstrategie 2030	8	2 Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität	16
• Handlungsprogramme	9	• NO ₂ -Mittelwert (Wilhelmstraße)	16
• Lageberichte Mobilität	9	• Verkehrsbedingte CO ₂ -Emissionen	17
Bürger*innenbeteiligung in der Verkehrsentwicklungsplanung	10	• Belastung durch Verkehrslärm	17
		• PKW-Dichte	18
		• Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen	19
		3 Die Stadt der kurzen Wege	20
		• Weglängen und Verkehrsleistungen	21
		• Anteil des Umweltverbundes bei Wegen bis 5 km	21
		• Bevölkerungsanteil im Einzugsbereich einer Grundschule	22
		• Bevölkerungsanteil im Einzugsbereich eines Supermarktes	22
		4 Gute Erreichbarkeit	24
		• Reisezeiten auf ausgewählten Relationen	25
		• Nahverkehrsangebot	25
		• Barrierefreie Haltestellen	25
		• Tage mit weniger als 1.000 freien Plätzen im Parkleitsystem	25
		5 Komfortable und zuverlässige Mobilitätsangebote	26
		• Anteil der Fahrbahnen mit mind. befriedigendem Zustand	26
		• Pünktlichkeit im Busverkehr	27
		• Auslastung der Busse	28
		• Zufriedenheit mit den Verkehrsmitteln	29
		• Qualität des SPNV in Aachen	29
		6 Effiziente und bezahlbare Mobilität für Stadt und Bürger*innen	30
		• PKW-Besetzungszahl	30
Zahlen, Daten, Fakten	32	• Haushalte mit CarSharing	30
Monitoring	34	• Pedelec-Ausleihen pro Tag	31
Ausblick	35	• Kostenverhältnis ÖV-Ticket Stufe 1 zu Parkticket	31

Impressum

Herausgeber

Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung
und Mobilitätsinfrastruktur
FB61/300 Verkehrsplanung und Mobilität
Lagerhausstr. 20
52064 Aachen

Redaktion

Dr. Armin Langweg
Kay Oebels
Uwe Müller

Stand

April 2022

Gestaltung

yella park, Aachen

Bildnachweis

S. 3 Foto: Andreas Hermann
S. 10 Fotos: Stadt Aachen
S. 11 Foto: Stadt Aachen
S. 25 Fotos: Stadt Aachen
S. 34 Foto: Sebastian Wussow | FOVEART

Auflage

1.000 Stück

Die vorliegende Broschüre fasst Teil 1 und Teil 2 der
Mobilitätsstrategie 2030 der Stadt Aachen zusammen.
Die zugrundeliegenden politisch verabschiedeten Original-
fassungen sind auf → www.aachen.de/vep zu finden.

Chancen für eine neue Mobilität in Aachen

→ Eine detaillierte Darstellung der Chancen finden Sie in der Langfassung der Mobilitätsstrategie 2030, Teil 1: Auftrag und Struktur, Kap. 2.1

Aachen hat beste Voraussetzungen, eine europaweit beachtete Modellstadt für vernetzte und emissionsfreie Mobilität zu werden und die Vorteile der Digitalisierung im Bereich der Mobilität schneller als andere für sich nutzen zu können.

→ Die Chancen auf einen Blick

Wohnen, Bildung, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit liegen eng beieinander. Daher ist Aachen eine **Stadt der kurzen Wege**.

Aachen ist zudem eine **Stadt der Wissenschaft**. Die rund 50.000 Studierenden an vier Hochschulen entsprechen einem Fünftel der Aachener Bevölkerung.

Die Beschäftigten in den Hochschulen und in den wissensbasierten Betrieben sind eine wichtige wirtschaftliche Größe für Aachen. Studierende und Beschäftigte stellen ein großes Potenzial für die Nutzung **innovativer Mobilitätsangebote** dar. Die Absolventen*innen sind exzellente ausgebildete Fachkräfte, denen u. a. mit Unternehmensneugründungen vermehrt Arbeitschancen geboten werden, damit sie nach ihrer Studienzeit in Aachen bleiben können.

Verschiedene Studien gehen davon aus, dass die Stadt Aachen durch viele Zuzüge ihre **Bevölkerungszahl** halten kann und das mittlere Alter nur geringfügig steigen wird.

Bei der Elektromobilität konnte Aachen durch Pioniergeist wieder **Produktionsstandort für emissionsfreie Fahrzeuge** werden.

Aachen hat sich mit Blick auf den Megatrend der Digitalisierung als **Digital Hub** aufgestellt. Bei der Entwicklung des autonomen Fahrens stehen Aachens Forscher*innen und viele innovative Betriebe an der Spitze der Entwicklung.

Die Entwicklung der Universitäts-Campi ist eine große Chance für die Forschung und zugleich ein **Experimentierfeld** für eine stadtverträgliche und umweltfreundliche Erreichbarkeit von Arbeitsstätten.

Die **Corona-Pandemie** hat gezeigt, dass das Home Office erhebliche Mengen an Berufsverkehr und Dienstreisen ersetzen kann und dass auch kurzfristig massive Veränderungen im Verkehrsbereich möglich sind.



Herausforderungen

- Eine detaillierte Darstellung der Herausforderungen finden Sie in der Langfassung der Mobilitätsstrategie 2030, Teil 1: Auftrag und Struktur, Kap. 2.2
- Mehr zum Radentscheid:
www.radentscheid-aachen.de

Die Verkehrsentwicklungsplanung steht – nicht nur in Aachen – vor großen Herausforderungen. Von der Verkehrssicherheit über Umweltfragen bis Flächenkonkurrenzen und der Corona-Pandemie.

→ Die Herausforderungen auf einen Blick



Zu viele Verkehrsunfallopfer sowie Ängste und **Unsicherheiten** im Straßenverkehr. Dies ist ein wesentlicher Grund, warum der **Radentscheid Aachen 2019** (Link ↑) vom Stadtrat angenommen wurde.

Steigende **Umweltanforderungen**, insbesondere für die urbane Mobilität. In Aachen stellt sich aufgrund der Lage im Talkessel eine besondere Herausforderung, eine schadstoffarme Mobilität zu gewährleisten. Die Bewältigung des Übergangs zu einer **klimaneutralen Mobilität**, welcher mit dem 2020 beschlossenen **integrierten Klimaschutzkonzept** angegangen wird, stellt eine weitere Herausforderung dar.

Aachen ist zudem eine historische Stadt mit engen Straßengrundrissen in der Innenstadt. Daraus ergibt sich eine große **Flächenkonkurrenz** für Verkehrsanlagen und Aufenthalt in historischen Straßenquerschnitten. Die seit Jahrzehnten gestiegene Anzahl zugelassener Pkw verschärft die Parkplatzproblematik und damit die Herausforderung des **Parkdrucks**.

Steigende Kosten für Infrastruktur und Betrieb bei zurückgehenden öffentlichen Mitteln lassen wenig finanzielle Spielräume für eine Verbesserung der Mobilität.

Verkehrliche Projekte stehen vermehrt im Fokus eines kritischen, öffentlichen Diskurses. Dabei stellt insbesondere die konstruktiv zielgerichtete Gestaltung des Diskurses in den digitalen Medien eine Herausforderung dar. Die **Bevölkerungsentwicklung** befindet sich im Wandel, vor allem die Veränderung der Altersverteilung. Das **Wachstum der Verkehrsleistung** im Personenfern- und Güterverkehr belastet die Fernstraßen und erhöht das Staurisiko.

Auch stellt die **Corona-Pandemie** insbesondere den öffentlichen Personennahverkehr kurz- und mittelfristig vor große Herausforderungen in der Nutzerakzeptanz und damit auch der Finanzierung.

Bausteine der VEP Aachen

Die Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) hat die Leitbilder im Bereich Mobilität der Stadt Aachen formuliert.

Die Verkehrsentwicklungsplanung wird in Aachen als Prozess verstanden und besteht aus verschiedenen Bausteinen: die Vision Mobilität 2050, die Mobilitätsstrategie 2030 mit ihren jeweiligen Teilstrategien und den dazugehörigen Handlungsprogrammen sowie zweijährigen Lageberichten.

Vision Mobilität 2050

Die „Vision Mobilität 2050“ beschreibt eine erstrebenswerte Perspektive für Aachen im Jahr 2050 aus dem Blick des Jahres 2013. Auch 9 Jahre nach ihrer Verabschiedung ist die Vision Mobilität 2050 ein geeignetes Zielbild. Sie wurde gemeinsam mit Vertreter*innen vieler Institutionen entwickelt, von Bürger*innen bewertet und kommentiert und im Januar 2014 vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen als ein „realistisches Wunschbild“ beschlossen.

Für die Vision Mobilität 2050 wurden Zielaussagen zu acht Themenfeldern der Mobilität formuliert. Die Kernaussagen zu diesen 8 Themenfeldern, die in entsprechenden Fachkommissionen erarbeitet worden sind, wurden in einer separaten Broschüre dargestellt.

Mobilitätsstrategie 2030

Die Mobilitätsstrategie 2030 konkretisiert die Vision Mobilität 2050 in einer weiteren Etappe des Verständigungsprozesses zwischen Fachleuten, Interessenvertreter*innen, Bürger*innen und deren Vertreter*innen im Rat der Stadt.

Die Strategie besteht aus unterschiedlichen Elementen. Zwei grundsätzliche Teile bestimmen den Rahmen. Teil 1: Auftrag und Struktur beschreibt die Herausforderungen sowie Vorgehensweise und wurde im Mai 2019 beschlossen. Teil 2 benennt Ziele sowie Indikatoren und wurde im Januar 2020 beschlossen.

Die hier vorliegende Broschüre stellt die wesentlichen Inhalte beider Dokumente dar.



Links



→ Vision Mobilität 2050 & Mobilitätsstrategie 2030 unter www.aachen.de/vep

→ #AachenMooVe!
www.aachen.de/aachenmoove

Diese beiden Teile leiten über in die nachfolgenden zehn thematischen Teilstrategien (Bus und Bahn, Radverkehr, Fußverkehr, zur Elektromobilität, Verkehrssicherheit, Erreichbarkeit, Wirtschaftsverkehr, Mobilitätsmanagement, Autoverkehr und Straßenraumentwurf). Darin sind die Herleitung und Festlegung für die Kernmaßnahmen in den einzelnen Teilbereichen dargestellt, mit denen die Ziele der Mobilitätsstrategie umgesetzt werden sollen.

Über alle wesentlichen Dokumente beschließt der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen.

Handlungsprogramme

Handlungsprogramme werden im Vorfeld bzw. im Zuge der Beantragung von Fördermitteln für konkrete Projekte erstellt. Sie beschreiben im Detail, welche Maßnahmen geplant sind, welche Ressourcen benötigt werden und welche Wirkungsbeiträge zu den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung von diesen Projekten erwartet werden.

Handlungsprogramme sind eine Grundlage, um neuartige Projekte in den Haushalt der Stadt Aachen bzw. in die Finanzplanung der Partner, die eine Umsetzung realisieren sollen, einplanen zu können. Über die Umsetzung einzelner Maßnahmen entscheidet i. d. R. das zuständige politische Gremium der Stadt Aachen im Einzelfall.

Lageberichte Mobilität

Der Lagebericht Mobilität soll alle zwei Jahre einen Überblick über die wesentlichen Herausforderungen und Chancen sowie die Entwicklung der Mobilität in Aachen geben. Die Entwicklung der Mobilität soll mit dem 2020 beschlossenen Indikatorenset und in der erstmals in dieser Broschüre veröffentlichten Form allgemeinverständlich beschrieben werden.

Teil 1: Auftrag und Struktur

Teil 2: Ziele und Indikatoren

Teil 3: Teilstrategien

Komfortabler Fußverkehr	Aachen clever mobil
Sicherer Radverkehr	Aachen fährt elektrisch
Attraktiver ÖPNV	Aachen gut erreichbar
Stadtverträglicher Autoverkehr	Sicher unterwegs
Stadtverträglicher Güterverkehr	Straßen für alle

Bürger*innenbeteiligung in der Verkehrsentwicklungsplanung

Eine Beteiligung der Bürger*innen an der Verkehrsentwicklungsplanung erfolgte mit erheblichem Aufwand bei der Erstellung der Vision Mobilität 2050 und der Mobilitätsstrategie 2030.



Eine Beteiligung der Bürger*innen an der Verkehrsentwicklungsplanung erfolgte mit erheblichem Aufwand bei der Erstellung der Vision Mobilität 2050 und der Mobilitätsstrategie 2030. Dabei wurden sowohl online als auch im Rahmen von eintägigen Bürgerwerkstätten am Elisenbrunnen die Vorschläge der Fachleute kommentiert und bewertet.

Alle Rückmeldungen wurden vom Bearbeitungsteam gesichtet. Über die wichtigsten Eingaben wurde der Mobilitätsausschuss informiert.

Die Ergebnisse der Beteiligung zur Vision Mobilität 2050 sind darüber hinaus abrufbar im Internet und eingeflossen in die die Broschüre zur Vision. Die Materialien, Ergebnisse und ein Video der Beteiligung zur Strategie 2030 sind ebenfalls abrufbar im Internet (www.aachen.de/vep).

→ www.aachen.de/vep

→ Mobilität in Deutschland
https://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/VEP/Mobilitaetserhebung2017/index.html

Folgende wesentlichen Erkenntnisse hat die Bürgerbeteiligung erbracht:

- Die Formate wurden als hilfreich bewertet und von mehreren hundert Personen genutzt.
- 2013 wurde der höchste Handlungsbedarf beim Radverkehr, beim öffentlichen Verkehr, der Bezahlbarkeit der Mobilität und bei der Gestaltung und dem Zustand der Straßen gesehen.
- Ein erheblicher Teil der Beteiligten wünscht sich deutliche schnellere Veränderungen, als es die Fachkommissionen in der Vision als Zustand für 2050 formuliert hatten.
- Nur ein geringer Teil der Bevölkerung beteiligt sich an strategischen Fragestellungen zur Mobilität. Großes Interesse besteht hingegen an Teilbereichen der Mobilität und an konkreten Projekten, wie es u. a. bei der Debatte und beim Ratsbürgerentscheid zur Campusbahn und bei den vielen Unterschriften für den Radentscheid zu erkennen war.

Für die Zukunft soll die Bürger*innenbeteiligung wie folgt aussehen:

- Für Straßenbaumaßnahmen und Planungsvorhaben wird es wie bisher die Möglichkeit geben, sich als Bürger*in in Informationsveranstaltungen zu informieren und sich schriftlich zu äußern.
- Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung wird über repräsentative Mobilitätserhebungen erfasst. Dabei beteiligt sich die Stadt Aachen an der Studie „Mobilität in Deutschland“, die zuletzt 2017 durchgeführt wurde. Eine Wiederholung der Studie ist für 2023 geplant und ihre Ergebnisse werden 2025 erwartet.
- Zu wesentlichen Fragestellungen der Mobilität wird regelmäßig alle 2 bis 3 Jahre ein aussagekräftiges Meinungsbild der Bevölkerung eingeholt.
- Über die Bausteine Verkehrsentwicklungsplanung wird im Rahmen bestehender Veranstaltungen informiert.



Ziele und Indikatoren der Verkehrsentwicklung

Die Mobilitätsstrategie 2030 umfasst insgesamt sechs Oberziele.

Um Veränderungen im Mobilitätsbereich erfassen zu können, wurden insgesamt 25 messbare Indikatoren in einem intensiven Diskussionsprozess in der Lenkungsgruppe des VEP vorbereitet.

Für 15 Indikatoren wurden Zielkorridore für das Maß der möglichen gewünschten Entwicklung formuliert.

Ergänzend wurden 10 Beobachtungsindikatoren entwickelt, die wesentliche Aspekte der Mobilitätsentwicklung messbar beschreiben. Die nachfolgende Tabelle zeigt auf, welche Indikatoren festgelegt wurden und welche Ausgangslage bei den jeweiligen Indikatoren zum benannten Referenzzeitpunkt besteht.

Für jedes Oberziel werden Ziele und Indikatoren im Dokument „Mobilitätsstrategie 2030: Teil 2: Ziele & Indikatoren“ benannt. Teil 2 der Mobilitätsstrategie zu Zielen und Indikatoren wurde im Januar 2020 vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen beschlossen.

Hohe Verkehrssicherheit

→ S. 14



Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität

→ S. 16



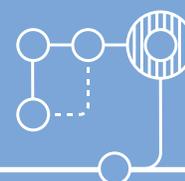
Stadt der kurzen Wege

→ S. 20



Gute Erreichbarkeit

→ S. 24



Zuverlässige und komfortable Mobilität

→ S. 26



Effiziente und bezahlbare Mobilität

→ S. 30



	Nr.	Zielindikator	Ausgangswert	aktueller Wert	mittlere Verbesserung	starke Verbesserung
	1	Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen	121 (2016–2018)	118 (2018–2020)	85–96	< 85
	2	Subjektiv empfundene Verkehrssicherheit	Methode im Aufbau			
	3	Getötete bei Verkehrsunfällen	5,0 (2016–2018)	4,0 (2018–2020)	—	—
	4	NO ₂ -Mittelwert (Wilhelmstraße)	43 µg/m ³ (2018)	29 µg/m ³ (2020)	40–37 µg/m ³	< 37 µg/m ³
	5	Verkehrsbedingte CO ₂ -Emissionen	615 Tsd t/a (1990)	585 Tsd t/a (2020)	369–277 Tsd t/a	< 277 Tsd t/a
	6	Belastung durch Verkehrslärm	13 % (2017)	13 % (2017)	9–6 %	< 5 %
	7	PKW-Dichte	439 (31.12.2018)	446 (2020)	—	—
	8	Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen	54 % (2017)	54 % (2017)	60–63 %	≥ 64 %
	9	Weglängen und Verkehrsleistungen	10,6 Mio.km (2017)	10,6 Mio. km (2017)	—	—
	10	Anteil des Umweltverbundes bei Wegen bis 5 km	66 % (2017)	66 % (2017)	73–77 %	> 77 %
	11	Bevölkerungsanteil im Einzugsbereich einer Grundschule	93,8 % (2018)	93,8 % (2018)	—	—
	12	Bevölkerungsanteil im Einzugsbereich eines Supermarktes	84,4 % (2018)	84,4 % (2018)	—	—
	13	Fahrzeiten auf ausgewählten Relationen	Methode im Aufbau			
	14	Nahverkehrsangebot	Methode im Aufbau			
	15	Barrierefreie Haltestellen	10 % (2018)	12 % (2021)	—	—
	16	Tage mit weniger als 1.000 freien Plätzen im Parkleitsystem	12 (2018)	12 (2018)	—	—
	17	Fahrbahnen mit mindestens befriedigendem Zustand	75 % (2017)	75 % (2017)	85–90 %	> 90 %
	18	Pünktlichkeit im Busverkehr	88 % (2018)	88 % (2018)	93–94 %	≥ 95 %
	19	Auslastung der Busse	Methode im Aufbau			
	20	Zufriedenheit mit den Verkehrsmitteln	div.	div.	—	—
	21	Qualität des SPNV in Aachen	div.	div.	—	—
	22	PKW-Besetzungszahl	1,37 (2017)	1,37 (2017)	1,45–1,49	≥ 1,5
	23	Haushalte mit CarSharing	11 % (2017)	11 % (2017)	18–22 %	> 22 %
	24	Pedelec-Ausleihen pro Tag	486 (2019)	269 (2021)	2.000–3.000	≥ 3.000
	25	Kostenverhältnis ÖV-Ticket Stufe 1 zu Parkticket	2,8/2,4 = 1,17 (2019)	2,9/2,4 = 1,21 (2021)	0,5–0,75	≤ 0,5

Hohe Verkehrssicherheit

1 Verkehrsunfallstatistiken 2011, 2018 und 2020
Polizeipräsidium Aachen, <https://aachen.polizei.nrw/artikel/verkehrsunfallstatistik-3>

Die Gestaltung einer sicheren Verkehrsinfrastruktur und die Förderung eines sicheren Verkehrsverhaltens gehören zu den Kernaufgaben der für Verkehr verantwortlichen Behörden. Gemeinsames Ziel ist, den Verkehr so zu organisieren, dass kein Mensch im Verkehr zu Tode kommt („Vision Zero“).

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden vor allem über den **Aktionsplan Verkehrssicherheit** gesteuert. Spezifische Aspekte für einzelne Verkehrsmittel werden in den Strategien **komfortabler Fußverkehr**, **sicherer Radverkehr** und **stadtverträglicher Autoverkehr** verankert.

1 Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen Z

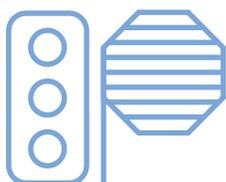
WO WIR HINWOLLEN: < 85 Unfälle/Jahr (starke Verbesserung)

WO WIR STEHEN: 118 Unfälle/Jahr (Mittelwert 2018–2020)

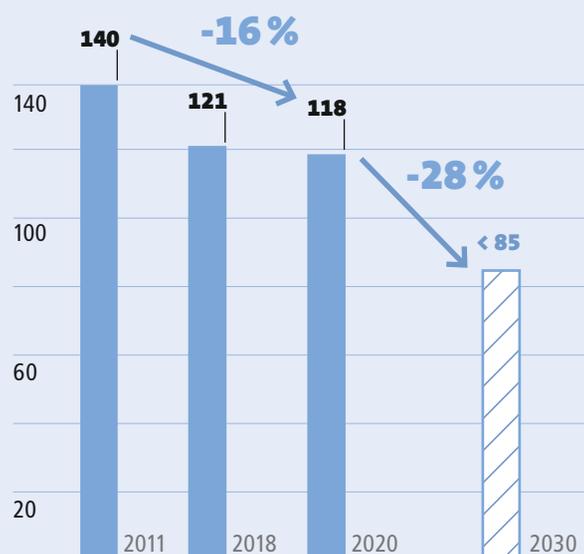
Die Polizei Aachen dokumentiert alle Unfälle, über die sie Kenntnis erlangt. Die Daten werden jährlich in einer „Verkehrsunfallstatistik“ veröffentlicht. In Aachen lag die Zahl der Schwerverletzten in den drei Jahren 2009 bis 2011 im Mittel bei 140¹. In den letzten drei Jahren 2018 bis 2020 waren es im Mittel 118 Unfälle. Das entspricht einer Reduktion von 16 %.

Als mittlere Verbesserung wird eine Reduktion bis 2030 auf 97 bewertet; eine Reduktion auf weniger als 85 Schwerverletzte als starke Verbesserung.

Die Zahl der schwer und leicht verunglückten Radfahrenden hat im o. a. Zeitraum um 40 % von 250 auf 350 im Jahr zugenommen. 2020 verunglückten 80 der 350 Verletzten auf einem Pedelec.



Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen



- Z** Zielindikator
- B** Beobachtungsindikator

2 Subjektiv empfundene Verkehrssicherheit **Z**

Für die Bewertung der Verkehrssicherheit ist neben dem tatsächlichen Unfallgeschehen die „empfundene“ Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen wichtig. Wenn Eltern den Schulweg ihrer Kinder als unsicher bewerten, so steigt die Wahrscheinlichkeit, dass die Kinder mit dem Pkw zur Schule gebracht oder mitgenommen werden. Wenn Radfahren als gefährlich wahrgenommen wird, ist dies ein Hindernis für mehr Radverkehr. Radfahrende fühlen sich teilweise bedroht und nicht respektiert vom Kfz-Verkehr.

Für die Messung der empfundenen Verkehrssicherheit wird ein Erhebungsdesign für eine repräsentative Befragung vorbereitet.

3 Getötete bei Verkehrsunfällen **B**

WO WIR HINWOLLEN: 0 Getötete pro Jahr

WO WIR STEHEN: 4,0 Getötete Pro Jahr
(Mittelwert 2018–2020)

In Aachen sind in den vergangenen zehn Jahren 38 Menschen bei Verkehrsunfällen gestorben. Die Zahlen schwanken auf niedrigem Niveau. Zwischen 2009 und 2011 waren es im Mittel 5,7 Personen pro Jahr, zwischen 2018 und 2020 4,0 Personen pro Jahr (Quelle s. Indikator 1). 2013 war bereits ein Jahr ohne Verkehrstote. Dieser Zustand wird als „Vision Zero“ angestrebt.

Verkehrstote in der Stadt Aachen



Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität

Aachen strebt einen klimaneutralen Verkehr an. Schadstoffausstoß und Lärm sollen auf ein vertragliches Maß reduziert werden. Die Menge des Autoverkehrs soll deutlich reduziert werden, mehr Platz für Aufenthaltsbereiche, Gehwege, gute Radwege und einen attraktiven Öffentlichen Verkehr bereitgestellt werden kann.

- <https://www.lanuv.nrw.de/umwelt/luft/immissionen/berichte-und-trends/jahreskenngroessen-und-jahresberichte>
- Bezirksregierung Köln, Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen, 2. Fortschreibung 2019, www.aachen.de/luftreinhalteplan, 04.10.2019

4 NO₂-Mittelwert (Wilhelmstraße) Z

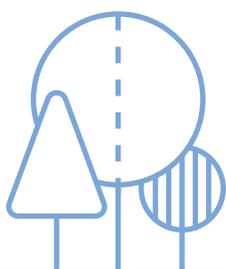
WO WIR HINWOLLEN: < 40 µg/m³ (Grenzwert)

WO WIR STEHEN: 29 µg/m³

Lange Jahre dominierte die Überschreitung des Stickoxid-Grenzwertes von 40 µg/m³ die Debatte um die Verkehrssituation in Aachen. Der Jahresmittelwert der Stickstoffdioxid (NO₂)-Konzentration an der zentralen Verkehrsmessstelle des Landesumweltamtes in der Wilhelmstraße lag 2020 mit 29 µg/m³ deutlich unter dem Grenzwert.² Zum Vergleich: An der Messstelle in Burtscheid, die nicht in direktem Verkehrseinfluss steht, lag der Mittelwert 2020 bei 9 µg/m³. Das ist die sogenannte lokale „Hintergrundbelastung“.

Maßnahmen zur Reduktion fahrzeugbedingter Schadstoffemissionen werden v.a. in den Strategien **Aachen fährt elektrisch** und **Stadtverträglicher Güterverkehr** ausgearbeitet und sind ebenso Teil der **Luftreinhalteplanung**³.

Stickoxid-Jahresmittelwerte (µg/m³)



- 4 s. Bericht im Mobilitätsausschuss am 21.03.2019: <http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=19738>
- 5 Förderprojekt #AachenMooVe!, Informationen auf: www.aachen.de/aachenmoove
- 6 Ratsbeschluss vom 22.01.2020: <http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=21046>

7,8 s. Integrierter Lärmaktionsplan für die Stadt Aachen

5 Verkehrsbedingte CO₂-Emissionen Z

WO WIR HINWOLLEN: Klimaneutralität 2030
WO WIR STEHEN: 585.000 t/a (2020)

Die CO₂-Emissionen des Verkehrs lagen 2018 um 13 % über dem als Vergleichswert herangezogenen Wert von 1990.⁴ Von den 694.000 t stammen dabei 100.000 t aus dem Flugverkehr, der anteilig zur Einwohnerzahl berechnet wird und 594.000 t aus dem Straßenverkehr, der v. a. nach der geschätzten Fahrleistung der zugelassenen Kfz ermittelt wird. Aachen steht mit dieser Entwicklung nicht allein dar. Um die kommunalen Möglichkeiten zur CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich zu verbessern, hat sich Aachen erfolgreich um Finanzmittel als Modellstadt für eine emissionsfreie Innenstadt in NRW beworben.⁵

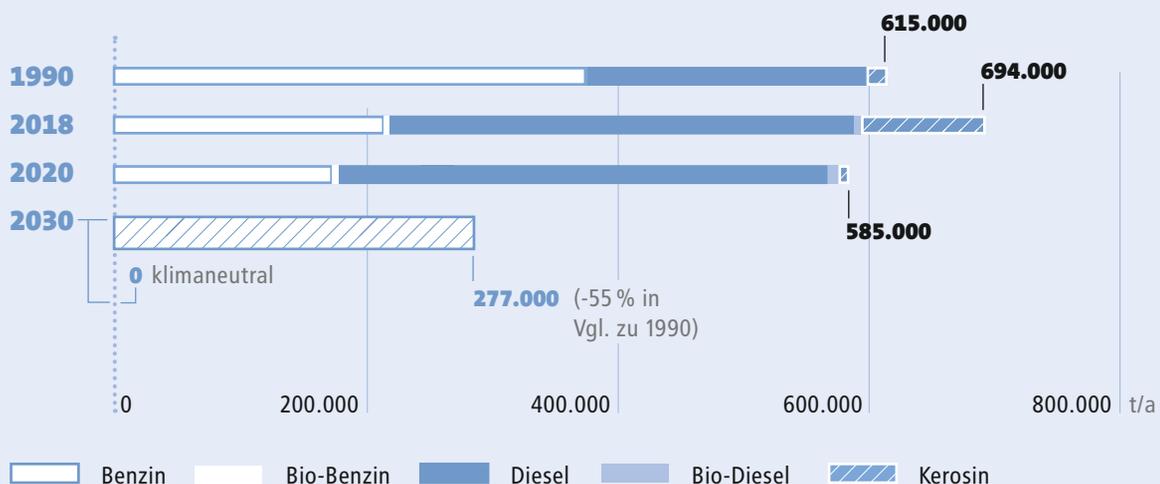
Im Januar 2020 hat der Rat der Stadt Aachen beschlossen⁶, dass Aachen 2030 nicht mehr CO₂ emittieren soll, als anteilig zur Erreichung des Klimaziels von Paris möglich. Ziele und Maßnahmen für den Klimaschutz werden im Rahmen der **integrierten Klimaschutzstrategie** der Stadt Aachen benannt und umgesetzt.

6 Belastung durch Verkehrslärm Z

WO WIR HINWOLLEN: ≤ 5 % nachts mit ≥ 45 dB(A) beeinträchtigte Einwohner*innen
WO WIR STEHEN: 13 % der Einwohner*innen > 45dB(A) (2017, 22 bis 6 Uhr)

Verkehrslärm hat einen maßgeblichen Einfluss auf das Gesamtlärmaufkommen einer Stadt. Für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr empfiehlt die Weltgesundheitsorganisation (WHO), einen Wert von 45dB(A) nicht zu überschreiten, „da nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist.“⁷ 2017 waren 32.000 Menschen (13%) während der Nachtstunden zwischen 22 Uhr und 6 Uhr Lärmpegeln von mehr als 55 dB(A) ausgesetzt. Diese nächtlichen Lärmbelastungen liegen damit schon über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert. Solche Lärmpegel können erhebliche Auswirkungen auf das nächtliche Ruhe- und Erholungsbedürfnis haben und langfristig lärmspezifische Krankheitssymptome auslösen.⁸ Die erforderlichen Maßnahmen zur Reduktion des Verkehrslärms werden im Rahmen des **integrierten Lärmaktionsplanes** für die Stadt Aachen festgelegt.

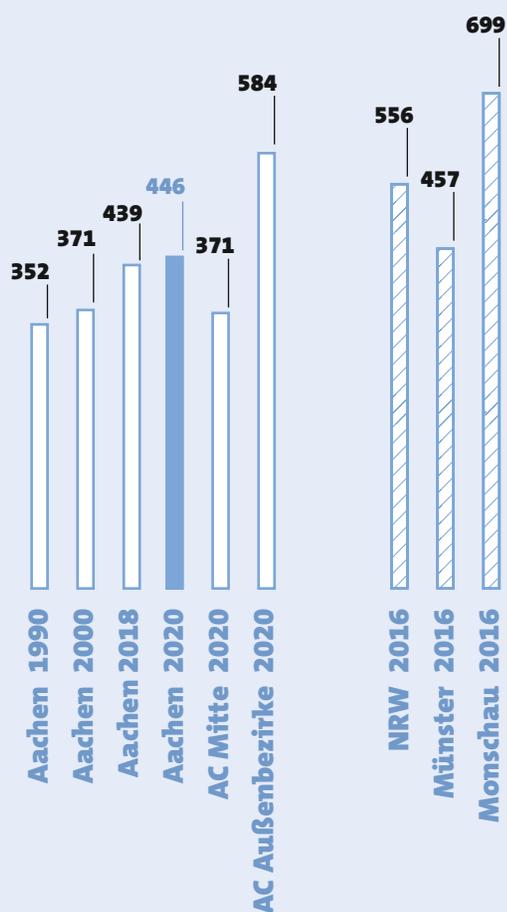
Verkehrsbedingte CO₂-Emissionen der Aachener*innen (t/a)



Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität

- 10 Mobilität in NRW Daten und Fakten 2015-2016, www.vm.nrw.de/verkehr/strasse/Strassenverkehr/Daten_und_Fakten/160729_Mobilitaet_in_NRW_Daten_und_Fakten_2015_2016.pdf, S. 63ff.
- 11 MiD 2017 Aachen, INFAS, Haushaltstabellen, S. 10

Anzahl der zugelassenen Pkw je 1.000 Einwohner



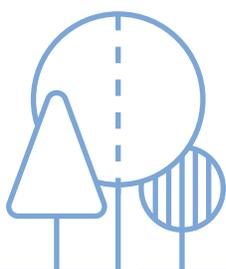
7 PKW-Dichte ^B

In Aachen ist die Zahl der zugelassenen Pkw in den letzten 30 Jahren um rund 30 % auf 115.336 am 31. Dezember 2020 angestiegen. Im Vergleich dazu ist die Einwohnerzahl nur um 3,1 % auf 258.828 Menschen gewachsen. Damit entfielen 2020 446 Pkw auf je 1.000 Einwohner (1990: 352).

Im Vergleich zu NRW 2016 (556), Münster 2016 (457) ist dies bereits ein guter Wert. In der StädteRegion Aachen (Mittelwert 519) ist Monschau der Spitzenreiter mit 699 Pkw/1000 Einwohner*innen (2016).¹⁰

In 32 % der Haushalte leben Aachener*innen ohne eigenen Pkw.¹¹ Dabei unterscheidet sich der Bezirk Aachen Mitte mit 42 % deutlich von den Außenbezirken mit 19 %.

Eine Reduktion der Pkw-Dichte wirkt sich positiv auf Umwelt, Stadtbild und Flächenverfügbarkeit für andere Verkehrsarten aus. Maßnahmen zur Reduktion der Pkw-Zahl werden in den Strategien **Aachen clever mobil** und **stadtverträglicher Autoverkehr** behandelt.



8 Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen

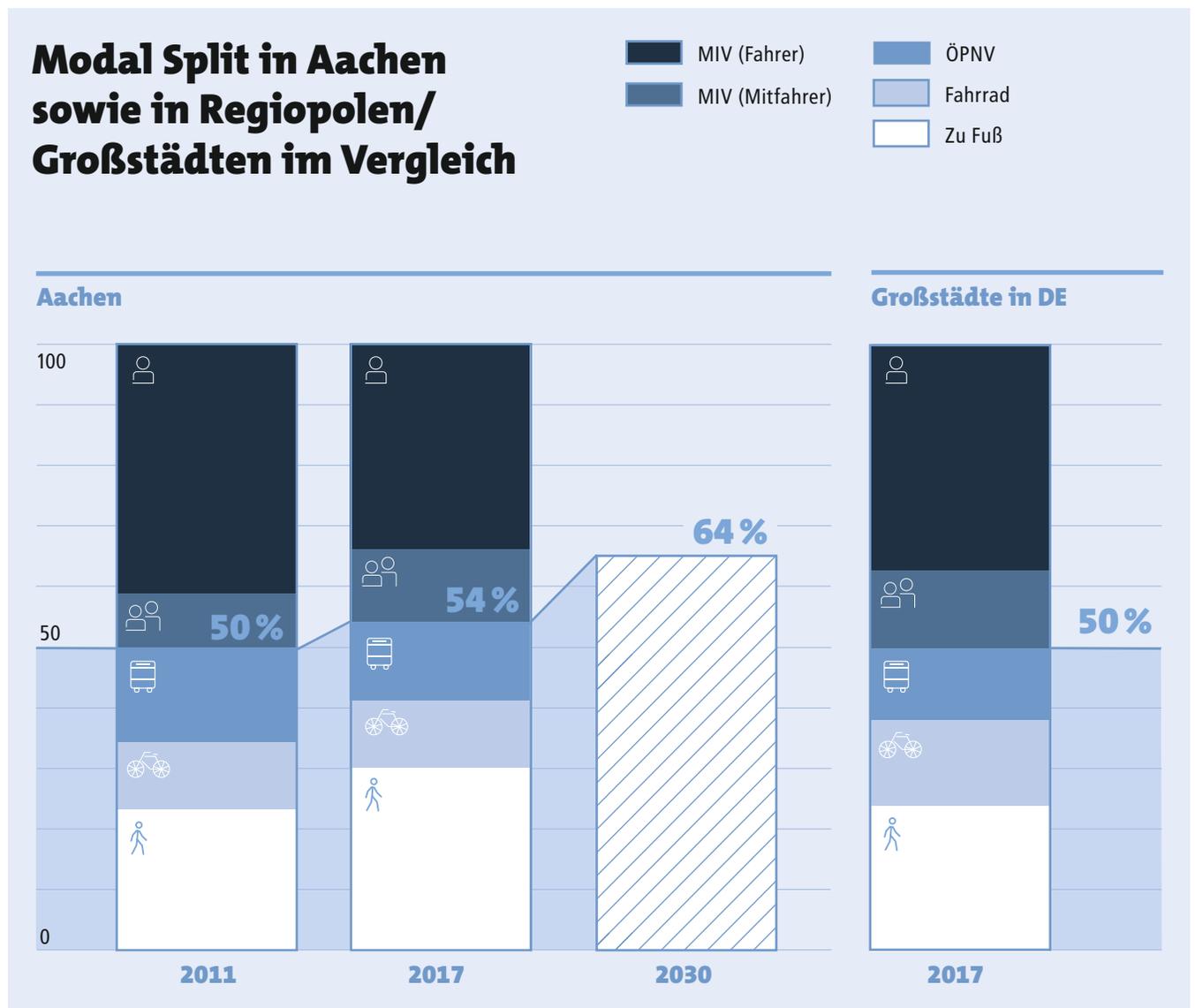
WO WIR HINWOLLEN: 64 % Anteil Umweltverbund im Modal Split (starke Verbesserung)

WO WIR STEHEN: 54 % (2017)

Die Aachener Bevölkerung legte 2017 an einem Werktag 3,5 Wege je Einwohner*in bzw. in der Summe 875.000 Wege zurück. Für 54 % der Wege wurde der „Umweltverbund“ genutzt und 33,6 % wurden am Steuer eines Kfz zurückgelegt. Der Anteil des Umwelt-

verbundes lag damit 4 %-Punkte höher als in der letzten Erhebung von 2011. Als starke Verbesserung wird eine Erhöhung auf 64 % angestrebt.

Maßnahmen zur Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Umweltverbund werden insbesondere im Rahmen der Strategien **Komfortabler Fußverkehr**, **Sicherer Radverkehr**, **Stadtverträglicher Autoverkehr**, **Attraktiver ÖPNV** sowie **Aachen clever mobil** bestimmt.



Stadt der kurzen Wege

→ Mehr Informationen zu Aachens Premiumwegenetz
www.aachen.de/premiumwege

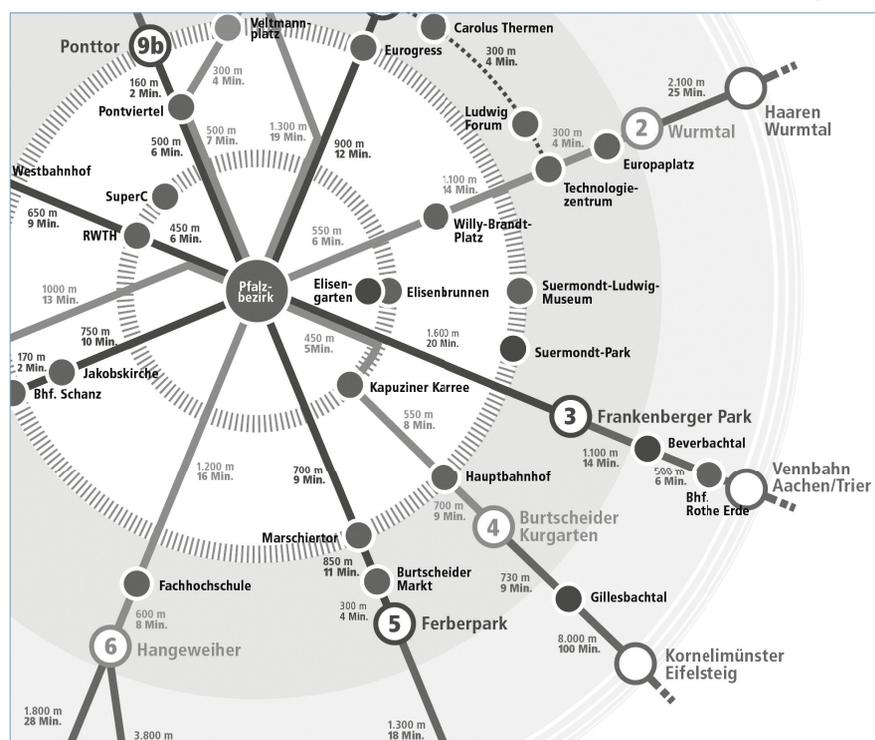
In einer Stadt der kurzen Wege können Versorgungswege sowie die Wege zur Schule und zum Kindergarten wohnortnah und in kurzer Zeit bewältigt werden. Wenn zugleich der eigene Ausbildungs- oder Arbeitsplatz gut mit Alternativen zum Auto erreicht werden kann, ist man in einer Stadt der kurzen Wege nicht auf ein Auto angewiesen.

Besondere Bedeutung für dieses Ziel hat das Prinzip der „Innenentwicklung“, d. h. einer Bebauung oder Verdichtung innerhalb bereits bebauter Gebiete, im Rahmen der Ausweisung von zulässigen Nutzungen im Rahmen des Flächennutzungsplanes. Je stärker hier auf gemischte Strukturen und auf die entstehenden Weglängen geachtet wird, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Menschen Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen können.

Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Bereich „Stadt der kurzen Wege“ sollen im VEP Aachen vor allem in den Strategien **Komfortabler Fußverkehr**, **Sicherer Radverkehr** und **Straßen für alle** ausgearbeitet werden.

Bei allen größeren Neubauprojekten oder der Verlagerung von Standorten sollen die Effekte auf Weglängen und den Modal-Split abgeschätzt werden, damit dies bei der politischen Entscheidung berücksichtigt werden kann.

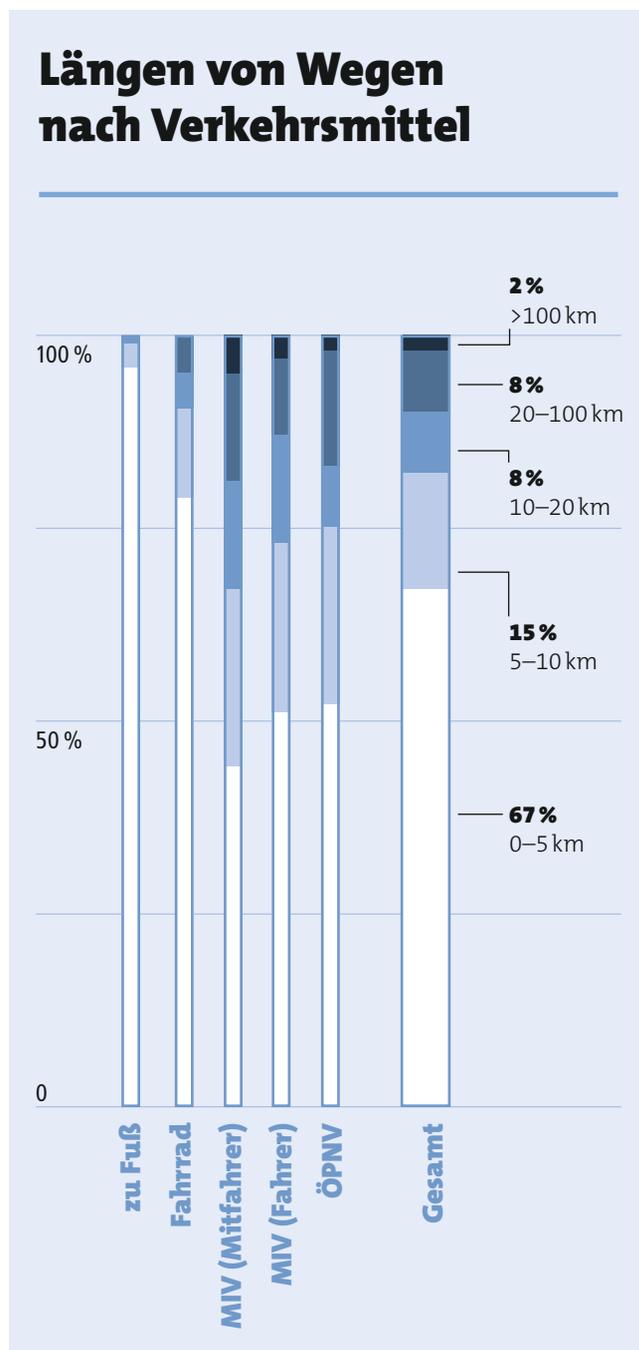
Ausschnitt Premiumfußwegenetz



9 Weglängen und Verkehrsleistungen B

Zwei Drittel der Wege der Aachener*innen sind kürzer als 5 km. Nur 10 % der Wege sind länger als 20 km. Reine Fußwege sind im Mittel 1,5 km lang. Wege mit dem Rad im Mittel 4,4 km. Fahrten mit dem Pkw und mit dem ÖPNV sind im Mittel rund 20 km lang. Die Abbildung zeigt, die Verteilung der Weglängen bei den einzelnen Verkehrsmitteln.

Über einen ganzen Tag gesehen ist jede*r Aachener*in im Mittel 42 km unterwegs. Die Weglängen aller Wege zusammengenommen ergeben eine „Verkehrsleistung“ der Aachener Bevölkerung von 10,6 Mio. km je Werktag.

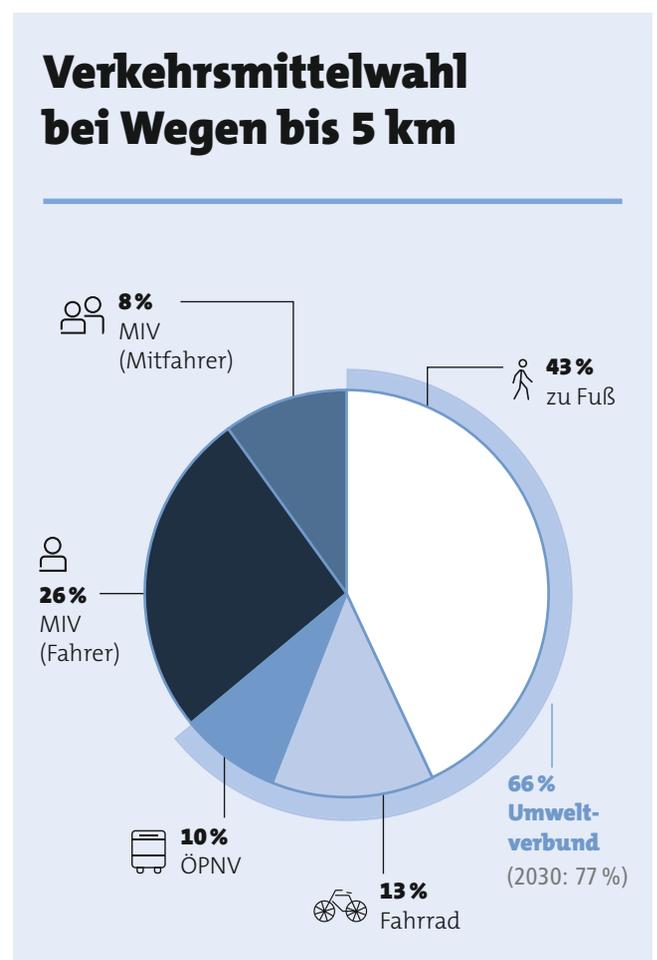


10 Anteil des Umweltverbundes bei Wegen bis 5 km Z

WO WIR HINWOLLEN: 77 % der Wege ≤ 5 km zu Fuß, mit dem Rad oder mit Bus/Bahn (starke Verbesserung)

WO WIR STEHEN: 66 % (2017)

Aachens Kernstadt ist sehr kompakt, gemischt und verfügt über eine besondere Identität und sehr hohe städtebauliche Attraktivität. Sie bietet erstklassige Grundvoraussetzungen, viele Dinge mit dem Umweltverbund erledigen zu können. Auch die Stadtteilzentren verfügen über eine gute Nahversorgung. Es gibt ein dezentrales Schulangebot. Die weitgehend integrierte Lage der Universität ermöglicht es, dass viele Wege der Studierenden zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt werden können. Größere Neubauprojekte werden vor allem als Nachverdichtung innerhalb bereits bebauter Gebiete angegangen. 67 %, bzw. 2 von 3 Wegen der Aachenerinnen und Aachener sind max. 5 km lang. Von diesen Wegen werden 56 % zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Weitere 10 % werden mit dem ÖPNV zurückgelegt. Als eine starke Verbesserung wird eine Erhöhung auf 77 % und mehr eingeschätzt.



11 Bevölkerungsanteil im Einzugsbereich einer Grundschule ^B

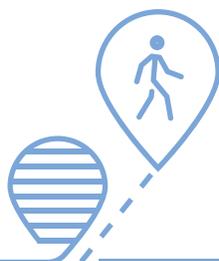
Der Grundansatz, dass Wege zur Schule und insbesondere zur Grundschule kurz sein sollten, lässt sich gut mit der Redewendung „kurze Beine – kurze Wege“ zusammenfassen. Es ist gut für die Verkehrssicherheit, die Staureduktion und eine Entlastung von Familien, wenn Kinder Grundschulen eigenständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen können.

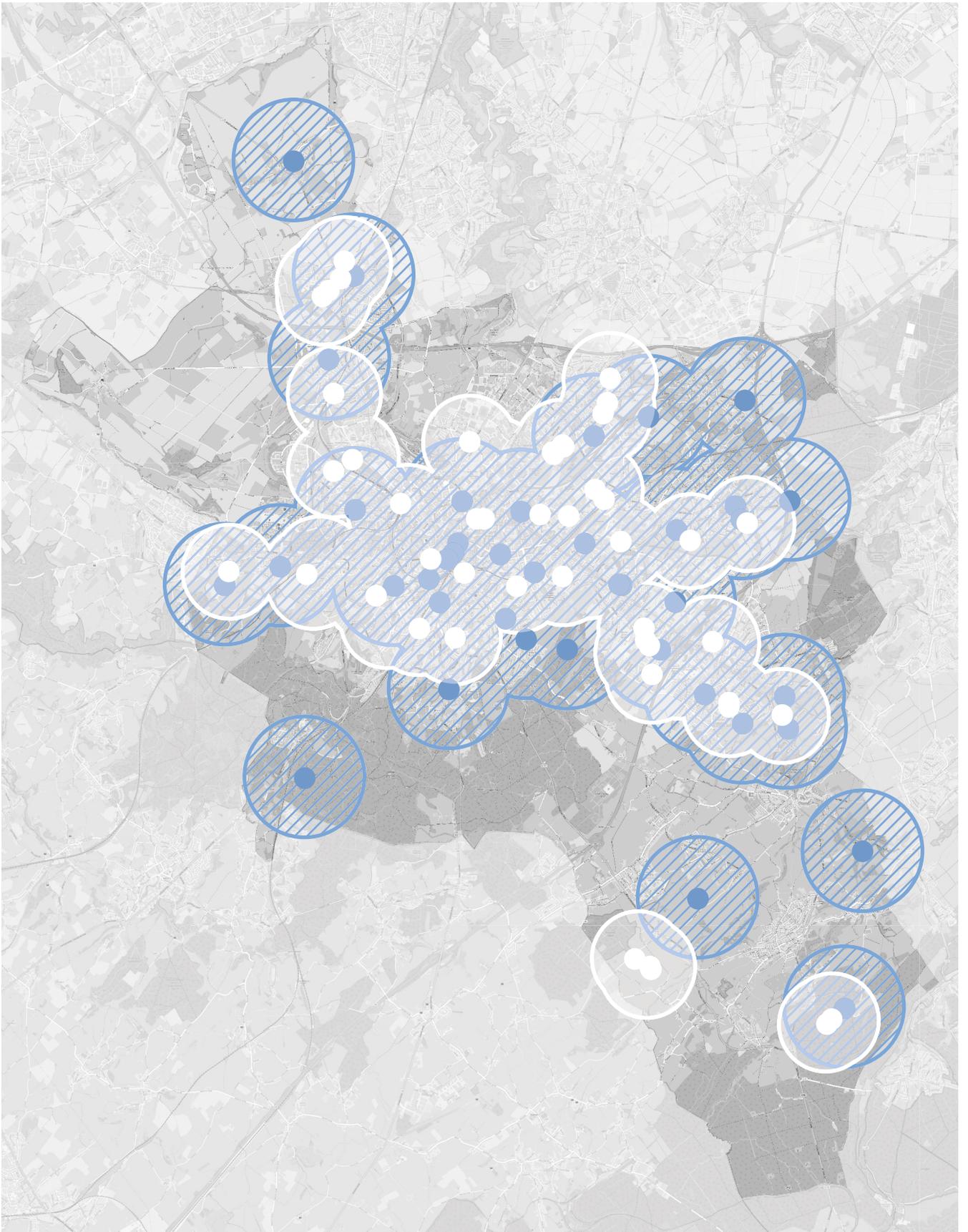
Die folgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt der Grundschulen mit ihren Einzugsbereichen. Dabei wurde ein Luftlinienradius von 1.000 m angesetzt, der inkl. Umwegen die Schulwege bis 1,5 km umfassen soll. 94 % der Einwohner*innen wohnen max. 1.000 m von einer Grundschule entfernt.

12 Bevölkerungsanteil im Einzugsbereich eines Supermarktes ^B

Die fußläufige Erreichbarkeit von Supermärkten mit Gütern des täglichen Bedarfs ist Ausdruck einer guten Versorgung und einer hohen Lebensqualität. Es ist zudem ein bedeutsames Argument bei der Einschätzung der Menschen, nicht auf ein Auto angewiesen zu sein. Im „Zentren- und Nahversorgungskonzept“ der Stadt Aachen sind der Bestand und erwünschte sowie unerwünschte Ansiedlungsbereiche für großflächige Einrichtungen des Handels dargestellt.

84 % der Einwohner*innen wohnen max. 750 m von einem Supermarkt entfernt und könnten dort zu Fuß von ihrer Wohnung einkaufen. Tatsächlich geben in der Innenstadt 76 % der Aachener an, zumindest gelegentlich zu Fuß Güter für den täglichen Bedarf zu kaufen. In den Stadtteilen sind dies nur 54 %.¹²





Fußläufige Einzugsbereiche von Grundschulen und Supermärkten

— 750 m Umkreis um Supermarkt
▨ 1 km Umkreis um Grundschule

Gute Erreichbarkeit

Gute Erreichbarkeit wird als Möglichkeit verstanden, innerhalb einer akzeptablen Zeit zu einem Ort zu gelangen. Erreichbar müssen Orte sein für alle Bedürfnisse, die nicht zu Hause befriedigt werden können, sondern eine Ortsveränderung (= Verkehr) erforderlich machen.

Maßnahmen zur Erreichbarkeit werden insbesondere in den Strategien **Aachen gut erreichbar, komfortabler ÖPNV, sicherer und komfortabler Radverkehr, komfortabler Fußverkehr, stadtverträglicher Autoverkehr** und **stadtverträglicher Güterverkehr** dargestellt.

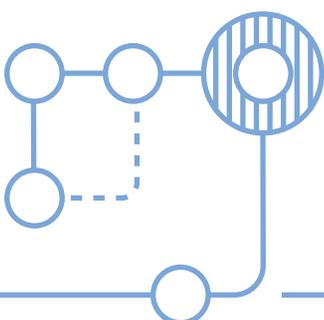
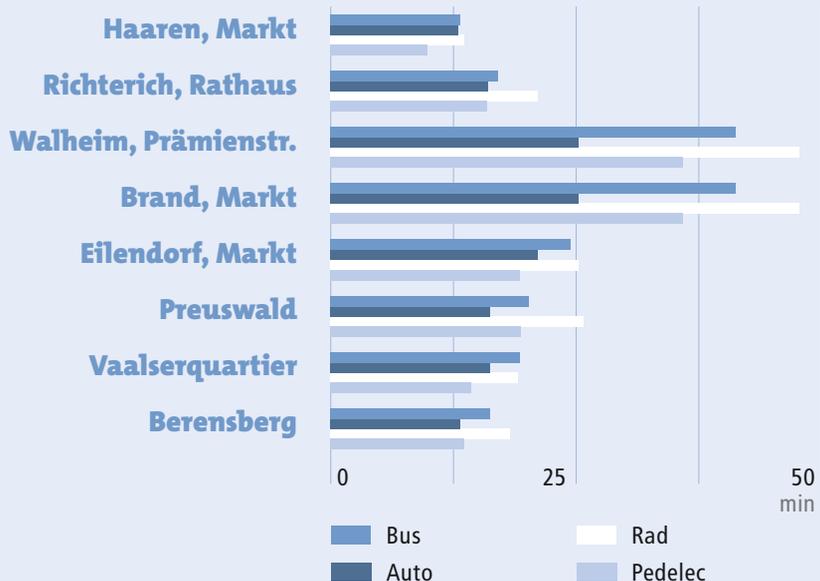
13 Fahrzeiten auf ausgewählten Relationen ^B

WO WIR HINWOLLEN: Ist für einzelne Strecken zu klären

Vor allem im Berufsverkehr kommt es auf stark belasteten Strecken zu Verzögerungen beim Bus- und Pkw-Verkehr, weil dann einzelne Strecken und Knoten an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit kommen. Dadurch verlangsamt sich die Reisegeschwindigkeit bzw. der „level of service“ auf Strecken und an Knoten verschlechtert sich. Ein Fahrrad ist deutlich weniger anfällig für Staus. Pedelects ermöglichen im Vergleich zum Fahrrad bei den meisten Verkehrsteilnehmer*innen einen Komfort- und Reisezeitvorteil.

In der folgenden Abbildung ist dargestellt, welche mittleren Fahrzeiten morgens aus den Stadtteilen in die Innenstadt auftreten. Methoden zur automatisierten Erfassung von Echtzeit-Reisezeiten aller Verkehrsmittel werden derzeit entwickelt. Anschließend sind Zielkorridore für die einzelnen Relationen und die jeweiligen Verkehrsmittel zu bestimmen.

Fahrzeiten um 8 Uhr in die Innenstadt



14 Nahverkehrsangebot Z

Regelmäßige und kurze Abstände zwischen richtungsbezogenen Abfahrten der Busse sind aus Kundensicht sehr attraktiv, verursachen aber bei geringer Nachfrage sehr hohe Kosten. Für den Indikator werden die Haltestellen in Aachen in Klassen der Bedienungshäufigkeit (Fahrten pro Tag) eingeteilt. Für jede Bedienungsqualität wird dann ermittelt, welcher Anteil der Bevölkerung damit erreicht wird. Dies erfolgt im Zuge der Aufstellung des nächsten Nahverkehrsplans der Stadt Aachen.

15 Barrierefreie Haltestellen B

WO WIR HINWOLLEN: Barrierefreier ÖPNV

WO WIR STEHEN: 12 % der Haltestellen vollständig ausgebaut

Für den barrierefreien Einstieg in die Busse müssen die Haltestellen über eine ausreichende Bordsteinhöhe verfügen, stufenfrei erreichbar sein und ausreichende Bewegungsflächen vorweisen. Alle Busse der ASEAG sind mittlerweile mit Niederflurtechnik ausgestattet und verfügen über eine ausklappbare Rampe. Für sehbehinderte Menschen werden die Haltestellen mit einem taktilen Leitsystem in Form von Bodenindikatoren umgerüstet. 2021 waren 116 (12 %) aller Haltestellen vollständig ausgebaut. Weitere 14 % sind ausgebaut, aber ohne Leitelemente ausgestattet. Die Stadt Aachen baut ihre insgesamt 977 richtungsbezogenen Haltestellen nach einer Prioritätenliste aus.

16 Tage mit weniger als 1.000 freien Plätzen im Parkleitsystem B

Besucher*innen Aachens, die mit dem Pkw anreisen, werden auf dynamischen Schildern des Parkleitsystems sowie über das Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen (verkehr.aachen.de) freie Plätze in Parkhäusern angezeigt, um den Parksuchverkehr zu reduzieren.

Für das Jahr 2018 wurde zuletzt eine vollumfängliche Analyse der Parkhausauslastung durchgeführt. Es waren dabei 18 Parkhäuser mit einer Kapazität von 7.350 Stellplätzen an das Parkleitsystem angeschlossen. An 353 Tagen waren mehr als 1.000 Parkplätze in den Innenstadtparkhäusern verfügbar. Von den 12 Tagen mit weniger als 1.000 freien Parkplätzen lagen 11 im Dezember.

Ergänzend zu diesen Parkhäusern in der Innenstadt gibt es 1.500 Abstellmöglichkeiten auf den vier P+R-Plätzen am Stadtrand, sowie weitere innerstädtische Parkplätze in Parkhäusern, die nicht in das Parkleitsystem angeschlossen sind.



Komfortable und zuverlässige Mobilitätsangebote

Zuverlässigkeit, autonome Fortbewegung und Komfort sind Eigenschaften, die viele Menschen mit dem Automobil verbinden. Insbesondere bei Baustellen und Unfällen ist die Zuverlässigkeit der Ankunftszeit gefährdet und verärgert die Verkehrsteilnehmer*innen. Dem Fahrrad und dem öffentlichen Nahverkehr werden weitere Defizite von vielen Menschen attestiert. Um mehr Menschen zu einem Umstieg auf den Umweltverbund zu bewegen, müssen Qualitäten insbesondere bei diesen beiden Verkehrsmitteln erhöht werden und sich das Image dieser Verkehrsmittel verbessern. Hinzu kommt, dass im Zeitalter der Digitalisierung und einer fast vollständigen Ausstattung der Bevölkerung mit Smartphones aktuelle Verkehrsinformationen zur allgemeinen Erwartungshaltung der Menschen gehören.

Maßnahmen zur Verbesserung der Situation in diesem Zielfeld sollen vor allem in den Strategien **attraktiver ÖPNV, komfortabler Fußverkehr, sicherer Radverkehr** und **Straßen für alle** ausgearbeitet werden. Maßnahmen im Bereich des SPNV sind auf der Ebene des Nahverkehr Rheinland (NVR) anzustoßen.

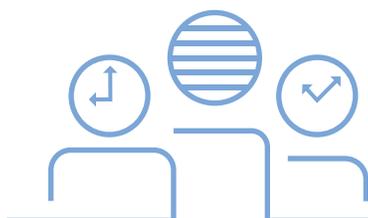
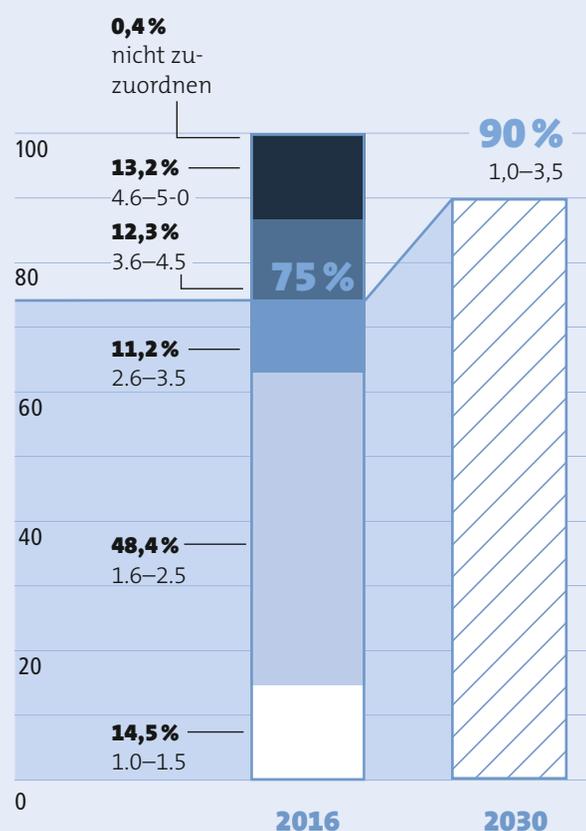
17 Fahrbahnen mit mind. befriedigendem Zustand

WO WIR HINWOLLEN: 90 % der Straßen mindestens in befriedigenden Zustand (starke Verbesserung)

WO WIR STEHEN: 75 % (2016)

2016 fand die letzte flächendeckende Ermittlung des Fahrbahnzustandes statt. 75 % der Fahrbahnen in Aachen hatten dabei einen mindestens befriedigenden Zustand. Als eine starke Verbesserung wird ein Anteil von 90 % der Straßen angesehen, der in einem mindestens befriedigenden Zustand ist. Eine Bildbefahrung mit Zustandsnotenerfassung ist für 2022 vorgesehen.

Zustandsqualität der Aachener Straßen in %



18 Pünktlichkeit im Busverkehr ^Z

WO WIR HINWOLLEN: 95 % Pünktlichkeit im Busverkehr (starke Verbesserung)

WO WIR STEHEN: 88 % (2018)

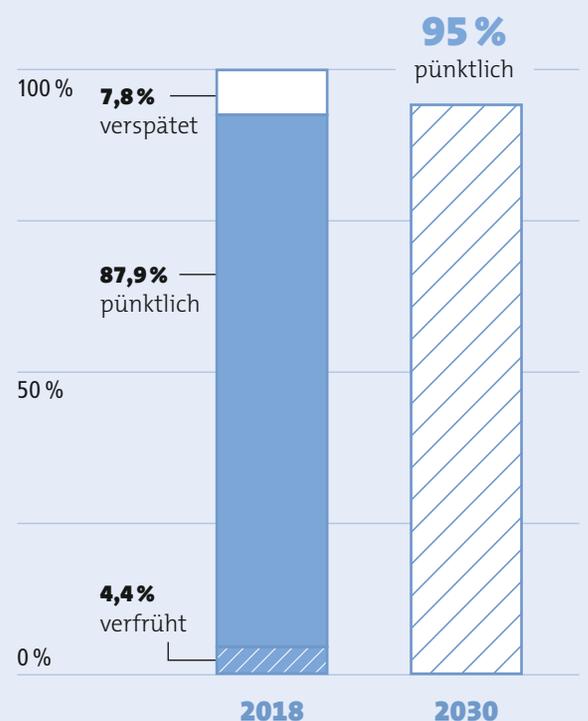
Verspätungen im öffentlichen Nahverkehr ohne Informationen über die Auswirkungen werden von den Fahrgästen besonders kritisch empfunden.

Das Vertrauen in die Verlässlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel sinkt. Daher sind eine hohe Pünktlichkeit und eine zuverlässige Information über den Umfang und Auswirkungen von Verspätungen ein wesentlicher Faktor für die Bereitschaft, den ÖPNV zu nutzen. 2018 waren 88 % der Busse pünktlich, 4,4 % verfrüht und 7,8 % verspätet.

Die meisten Verspätungen treten im November auf, die wenigsten im Februar. Als starke Verbesserung wird eine Pünktlichkeit von 95 % angestrebt.

Als pünktlich gilt ein Bus, wenn er weniger als 5 Minuten Verspätung aufweist. Eine Verfrühung wird ab 1 Minute attestiert.

Pünktlichkeit der ASEAG-Busse in %



Komfortable und zuverlässige Mobilitätsangebote

19 Auslastung der Busse Z

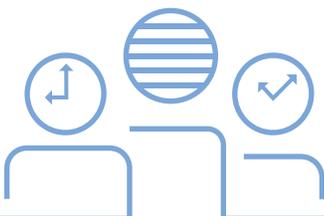
Bei der Überlegung, ob man statt des Pkw den ÖPNV nutzt ist ein wichtiger Faktor, ob die Chance besteht, einen Sitzplatz zu finden.

Stehplätze oder gar überfüllte Busse stellen keine Einladung zur Nutzung des ÖPNV dar. Im Einzelfall kann dies auf kürzeren Streckenabschnitten vorkommen; eine dauerhafte Systemüberlastung sollte jedoch vermieden und durch eine Erweiterung des Fahrten- und/oder Platzangebotes verhindert werden.

Die ASEAG ermittelt über ein automatisches Fahrgastzählsystem die Auslastung der Busse. Zum Jahresende 2021 verfügen 120 der 250 ASEAG-Busse über ein derartiges System. Darüber hinaus werden sukzessive die Busse der Subunternehmer ebenfalls mit automatischen Fahrgastzählssystemen ausgestattet. Mit diesen Daten soll die Auslastung der Busse ständig erfasst und evaluiert werden.

Die Haltestellenabfahrten, bei denen sich wiederholt mehr Fahrgäste als Sitzplätze in einem Bus finden, soll nach Linien und zeitlich differenziert dargestellt werden, um auf dieser Basis zielgerichtet über einen Ausbau des Platzangebotes entscheiden zu können.

Geplant ist die Daten in Echtzeit aus den Bussen an die ASEAG zu übermitteln, so dass mit Hilfe einer Prognose der Fahrgastzahlen und den Echtzeitdaten in der movA App den Fahrgästen die aktuelle Auslastung (25 %, 50 %, 75 % 100 %) angezeigt werden kann.



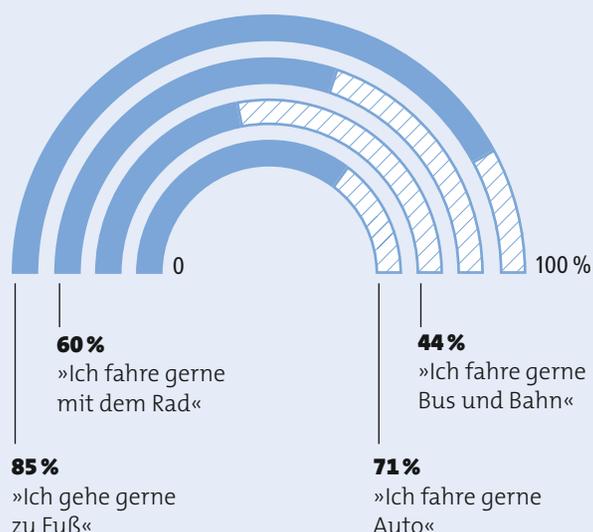
20 Zufriedenheit mit den Verkehrsmitteln ^B

Repräsentative Ergebnisse zur Bewertung der Verkehrsmittel in Aachen lieferte die Studie „Mobilität in Deutschland 2017“. Danach werden die einzelnen Verkehrsmittel wie folgt bewertet:

- **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)

2017 wurde auch die Einstellung zu den Verkehrsmitteln beim Alltagsverkehr abgefragt. Hierzu ergab sich folgende Einschätzungen der Aachener*innen:

Einstellung zu den Verkehrsmitteln



21 Qualität des SPNV in Aachen ^B

Die Globalzufriedenheit mit dem Bahnverkehr in Aachen wurde im avv-Kundenbarometer 2018 mit 3,41 bewertet.

Die durchschnittliche Verspätung der Nahverkehrszüge im Gebiet des NVR lag 2018 bei 2 Minuten und 15 Sekunden. Hauptursache der Verspätungen ist die Überlastung des Schienennetzes.

Die in Aachen ankommende Linie RE1 ist im Mittel rund 4 Minuten verspätet, der RE4 und der RE9 je 3 Minuten. Die Euregiobahn (RB20) war im Mittel nur 1 Minute verspätet.

Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV) liegen wesentlich in der Verantwortung des NVR. Zielsetzungen werden auf dieser Ebene festgelegt.

Effiziente und bezahlbare Mobilität für Stadt & Bürger*innen

13 Mobilität in Deutschland, Aachen, 2017, Haushaltstabellen, S. 8

Eine möglichst ressourcenschonende und wirtschaftliche Organisation von Mobilität sowie eine entsprechende Auslastung von Infrastrukturen und Verkehrsmitteln wird angestrebt. Der Finanz- und den Flächenbedarf von Verkehrsmitteln bzw. Mobilitätsangeboten muss auch unter Effizienzgesichtspunkten betrachtet werden. Die Stadt Aachen gestaltet mit Preisen für das Parken und Sondernutzungen im öffentlichen Straßenraum sowie den Tarifen für den öffentlichen Verkehr das Kostenverhältnis der Verkehrsmittel.

Maßnahmen für diesen Bereich finden sich insbesondere in den Strategien **Stadtverträglicher Autoverkehr**, **Aachen clever mobil** sowie **komfortabler ÖPNV**.

22 PKW-Besetzungszahl

WO WIR HINWOLLEN: Pkw-Besetzungszahl von 1,5 (starke Verbesserung)

WO WIR STEHEN: 1,37 (2017)

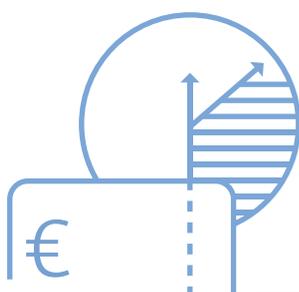
Die Pkw-Besetzungszahl bezeichnet die mittlere Zahl der Personen, die in einem Pkw unterwegs ist. Sie lag 2017 bei 1,37 berechnet als Quotient der Summe der Fahrten von Personen im Pkw als Fahrer (1,18 Wege je Person und Tag) und Mitfahrer*in (0,44) dividiert durch die Autofahrten (= Wege der Pkw-Fahrer*innen). Der Vergleichswert deutscher Großstädte liegt bei 1,35. Insbesondere auf regelmäßig längeren Wegen im Einpendlerverkehr liegen erhebliche Potenziale, den Energieverbrauch und das Stauaufkommen im Berufsverkehr durch eine Erhöhung des Besetzungsgrades zu reduzieren. Es fehlt hier in erster Linie die Akzeptanz für eine effizientere Autonutzung. Als starke Verbesserung wird eine Pkw-Besetzungszahl von 1,5 betrachtet.

23 Haushalte mit CarSharing

WO WIR HINWOLLEN: 22 % Haushalte mit mind. einer Mitgliedsperson bis 2030

WO WIR STEHEN: 11 % (2017)

Stationsbasiertes CarSharing ist eine erheblich effizientere Form der Autonutzung, als die durchschnittliche Privatauto-Nutzung. Es ist durch zahlreiche Studien belegt worden, dass das CarSharing-System dazu führt, dass ein CarSharing-Fahrzeug ca. 10 Privat-Pkw ersetzt. Am Jahresende 2021 hatte der größte Anbieter in Aachen (cambio) 66 Stationen in Betrieb. Die insgesamt 226 Fahrzeuge ersetzen rd. 2.100 Privat-Pkw. 2017 waren bereits in 11 % der Haushalte in Aachen mindestens eine Person Mitglied in einer CarSharing-Organisation.¹³ Eine Verdopplung auf 22 % bis 2030 wäre eine starke Verbesserung zur Erreichung einer effizienten Mobilität.



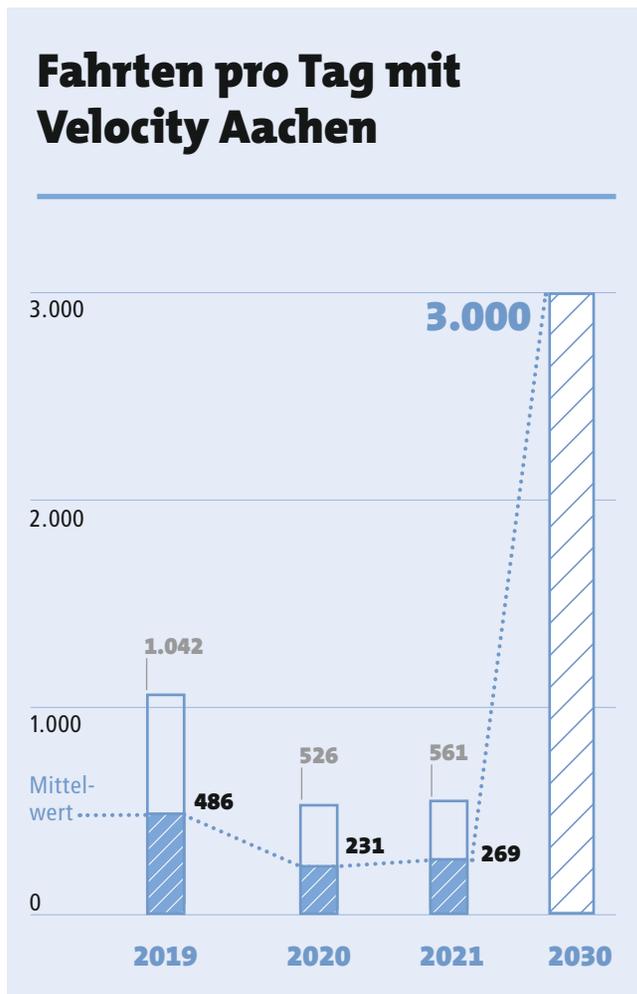
24 Pedelec-Ausleihen pro Tag ^Z

WO WIR HINWOLLEN: 3.000 Ausleihvorgänge/Tag (starke Verbesserung)

WO WIR STEHEN: 269 Ausleihvorgänge/Tag (2021)

Es gab in Aachen am Jahresende 2021 87 Pedelec-Verleihstationen mit 984 Einstellplätzen.

2019 war mit 486 Ausleihvorgänge pro Tag als Mittelwert das Jahr mit der intensivsten Nutzung. Hier wurde das bisherige Tagesmaximum mit 1.042 am 20.09.2019 erreicht. Vandalismus und die Pandemie führten zu Rückgängen auf 269 Ausleihen pro Tag im Mittel in 2021 bzw. einem Tagesmaximum von 561 am 11. Juni 2021.



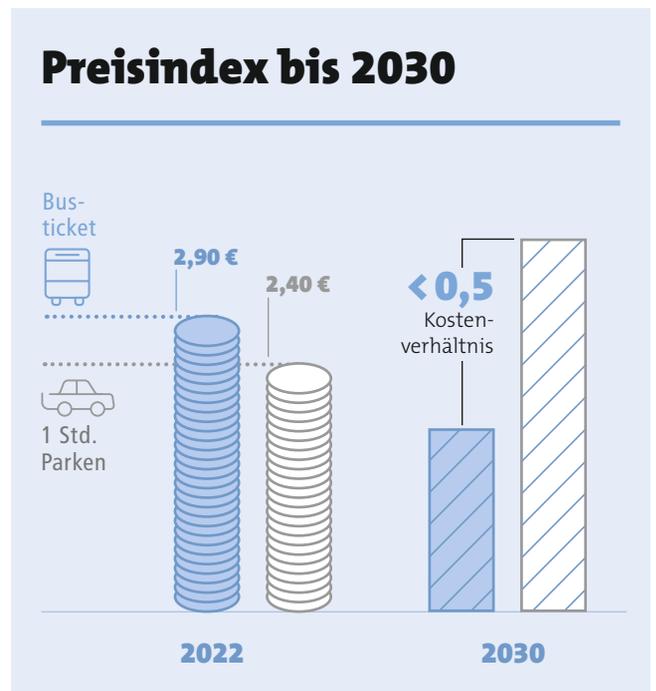
25 Kostenverhältnis ÖV-Ticket Stufe 1 zu Parkticket ^Z

WO WIR HINWOLLEN: Preisindex < 0,5 (starke Verbesserung)

WO WIR STEHEN: 1,21 (2022)

ÖPNV-Tarife und Parktarife im öffentlichen Straßenraum werden von den politischen Gremien in Aachen beschlossen. In der Vergangenheit wurden die Tarife des ÖPNV jährlich angehoben. Die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum werden in längeren unregelmäßigen Abständen angepasst. Insgesamt hat sich das Verhältnis zwischen ÖPNV-Tarifen und Parktarifen in den vergangenen Jahrzehnten aus Sicht der Nutzer zu Ungunsten des ÖPNV entwickelt.

Der Index wird gebildet als Verhältnis eines Einzelfahrscheins für das Stadtgebiet Aachen (2022 = 2,9 Euro) und den Gebühren für das einstündige Parken am Straßenrand (2022 = 2,40 Euro) in der Tarifzone 1. Als starke Verbesserung beim Kostenverhältnis Einzelticket Stufe 1 und Parkticket wird eine Veränderung des Verhältnisses von derzeit 1,21 auf unter 0,5 gewertet. Als mittlere Verbesserung eine Reduktion auf 0,5 bis 0,75.



Zahlen, Daten, Fakten

In dieser Übersicht sehen Sie ausgewählte Ergebnisse aus den Indikatoren der Verkehrsentwicklungsplanung für Aachen.

x Kennziffer des Indikators

Hohe Verkehrssicherheit



118

Unfälle mit Schwerverletzten gab es im Dreijahresmittel 2018–2020

1

4,0

Verkehrstote gab es im Dreijahresmittel 2018–2020

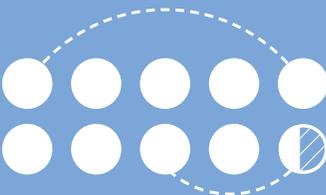
3



Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität



Stadt der kurzen Wege



94 %

der Aachener*innen wohnen weniger als 1 km von der nächsten Grundschule entfernt.

84 % haben weniger als 750 m zum nächsten Supermarkt.

11 **12**

13 %

Der Aachener*innen sind nachts Verkehrslärm von mehr als 55 dB ausgesetzt.

6

5 %

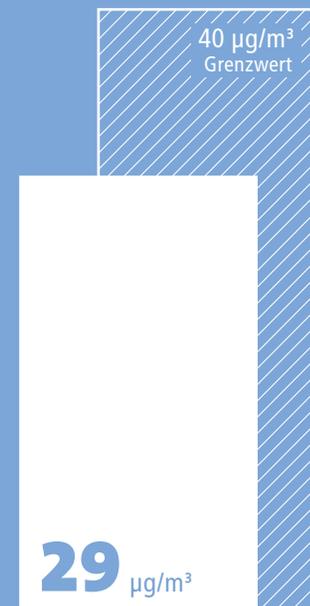
weniger CO₂-Emissionen im Verkehr 2020 im Vergleich zu 1990.

5

446 PKWs

waren 2020 auf 1.000 Einwohner*innen zugelassen. Insgesamt gab es 1.227 Fahrzeuge mehr als 2019.

7



NO₂ Mittelwert in der Wilhelmstraße 2020

4

12,3 km

legten Aachener*innen 2017 im Mittel für den Arbeitsweg zurück. Zum Einkaufen waren es 3,8 km für Freizeitaktivitäten im Schnitt 17,1 km.

9

10,6 Mio km

Wegstrecke legten alle Aachener*innen 2017 mit allen Verkehrsmitteln zusammen insgesamt zurück.

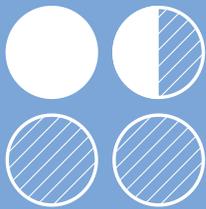
9

67 %

der Wege in Aachen sind kürzer als 5 km. Davon werden 66 % vom Umweltverband abgedeckt.

9 **10**

Effiziente und bezahlbare Mobilität



1,37

Personen saßen 2017 im Schnitt in einem PKW

22

226

Car-Sharing-Fahrzeuge gab es 2021 an 66 Car-Sharing-Stationen

23

11%

der Haushalte nutzen Car-Sharing-Mitgliedschaften

23

269

Fahrten pro Tag wurde mit Leihpedelecs 2021 unternommen – Ziel: 3.000 pro Tag

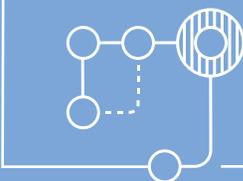
24

1,21 ×

teurer ist es mit dem Bus in die Innenstadt zu fahren (2,90€) als eine Stunde dort zu parken (2,40€)

25

Zuverlässige und komfortable Mobilität



Gute Erreichbarkeit

116

barrierefreie Haltestellen in 2021

15

Nur **12** Tage mit weniger als 1.000 freien Parkplätzen im Aachener Parkleitsystem 2018

16



86%

der Aachener*innen bewerten die Situation für Fußgänger mit der Schulnote 1 oder 2. Dem Radverkehr geben 37 %, Bus & Bahn 48 % und dem Auto 56 % eine gute Note.

20

75%

aller Fahrbahnen sind in mindestens befriedigendem Zustand 2016

17

85%

der Aachener*innen gehen gerne zu Fuß.

Das Rad nutzen 60 %, Bus und Bahn 44 % und das Auto 71 % gerne.

20

88%

aller Busse waren 2018 pünktlich

18

3,41

Globalzufriedenheit mit SPNV laut avv Kundenbarometer 2018

21

Die Daten für die insgesamt 25 Indikatoren werden in regelmäßigen Abständen mit vertretbarem Aufwand erhoben, analysiert und sollen im Abstand von zwei Jahren – wie erstmalig in dieser Broschüre – als Lagebericht Mobilität veröffentlicht werden.

Der Lagebericht stützt sich dabei einerseits auf laufende Beobachtungen (wie z. B. den Jahresunfallbericht der Polizei) und eigene Erhebungen. Im statistischen Jahrbuch der Stadt Aachen werden jährlich einige Kennzahlen zur Mobilität veröffentlicht, u. a. die Anzahl und Verteilung der in Aachen zugelassenen Pkw.

Repräsentative Daten zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung gewinnt die Stadt Aachen aus der Beteiligung an der Studie „Mobilität in Deutschland“. Diese Erhebung wird alle 6 bis 8 Jahre im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr durchgeführt. Diese Studie soll 2023 wieder durchgeführt werden. Neue Daten daraus sollen 2025 bereitstehen.

Zusätzlich soll die Einschätzung der Aachener*innen zu bestimmten Fragestellungen im Bereich Mobilität in repräsentativen Bürger*innenbefragungen ermittelt werden, um einen abgerundeten Lagebericht Mobilität für die Stadt Aachen veröffentlichen zu können.

→ <https://www.zukunft-mobilitaet.net>
<https://www.umweltbundesamt.de>
<https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrend-mobilitaet/>
<https://bdi.eu/themenfelder/mobilitaet-und-logistik/zukunft-der-mobilitaet/>

Jeden Monat verändern sich die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Mobilität.

Dies macht sich u. a. an folgenden Punkten fest:

- Umgestaltungen von Straßen und Plätzen werden geplant, beschlossen und realisiert.
- Neue Mobilitätsangebote kommen auf den Markt.
- Die Kraftstoffpreise und weitere Rahmenbedingungen für den Kauf eines Autos ändern sich.
- Neue Vorgaben und Förderrichtlinien werden von EU, Bund und dem Land NRW veröffentlicht.
- Die Meinungen der Bürger*innen zu Prioritäten in der Mobilität verändern sich.
- Klimawandelfolgen oder eine weltweite Sonder-situation können einen sehr starken Einfluss auf die Mobilität der Menschen nehmen, wie es besonders durch Corona und den Krieg gegen die Ukraine für alle spürbar zu erleben war und ist.

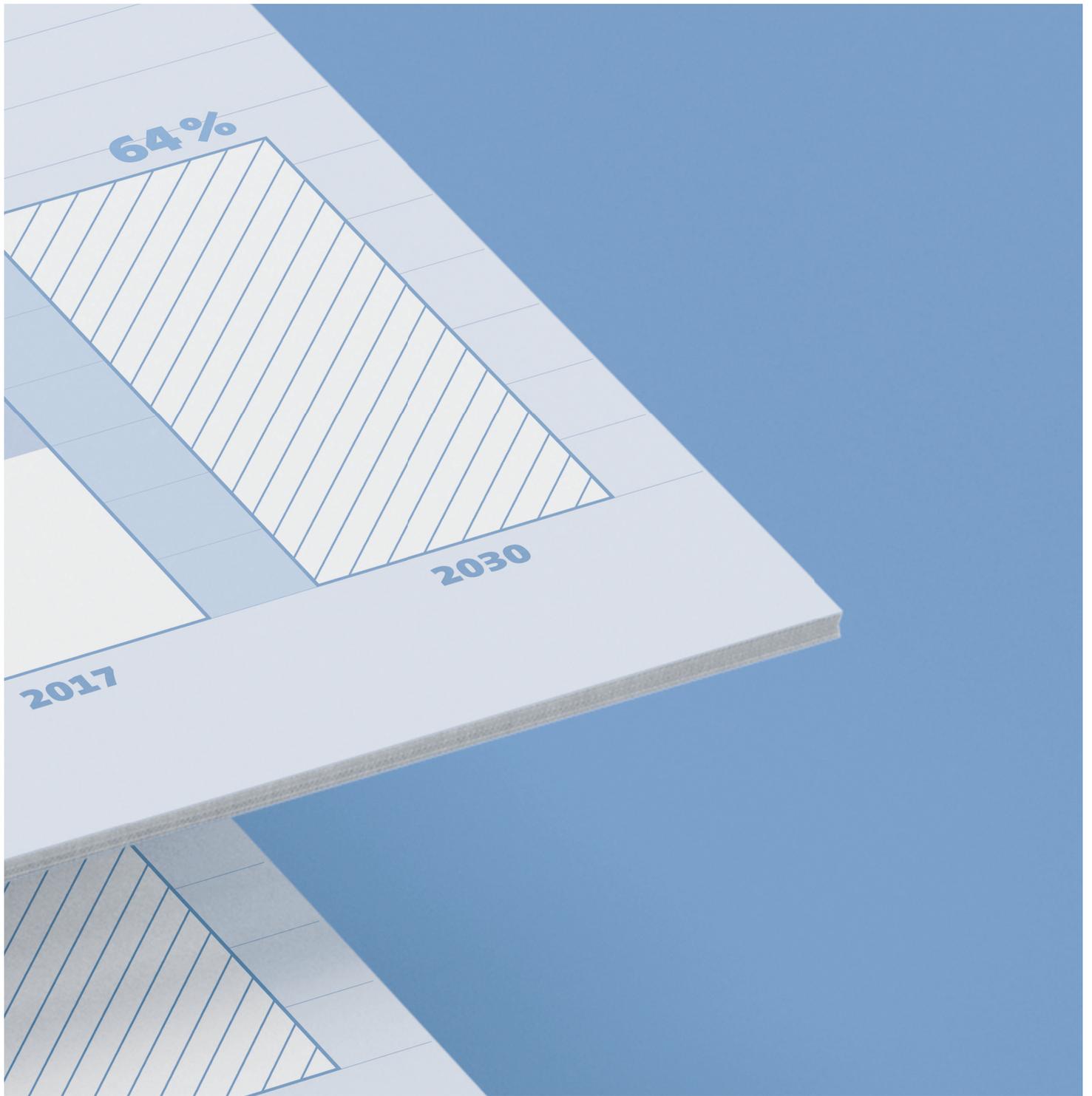
Auf diese und weitere Änderungen will die Stadt Aachen in Abstimmung mit den wichtigsten Kooperationspartnern flexibel reagieren können. Daher ist die Verkehrsentwicklungsplanung in Aachen als Daueraufgabe in der Verwaltung etabliert worden. Mit klaren Indikatoren wird die Entwicklung der Mobilität erfasst. In regelmäßigen Lageberichten wird über Änderungen informiert.

Die Verwaltung legt in Abstimmung mit der Politik geeignete Strategien und Programme auf. Der Mobilitätsausschuss ist das demokratisch legitimierte kommunale Vertretungsgremium der Bürgerinnen und Bürger. Er beschließt über die Vorschläge der Verwaltung im Themenfeld Mobilität in Abstimmung mit den Bezirksvertretungen.

Die Mobilitätsstrategie 2030 ist ein starkes Gerüst, das flexibel genug ist, auf die sich ändernden Rahmenbedingungen mit den passenden Strategien und Handlungsprogrammen zu reagieren.







Aachen

04/2022

Stadt Aachen

Die Oberbürgermeisterin
Fachbereich 61 Stadtentwicklung, -planung
und Mobilitätsinfrastruktur
FB61/300 Verkehrsplanung und Mobilität

Lagerhausstraße 20, 52064 Aachen
Tel.: 0241 432-6176
verkehrsmanagement@mail.aachen.de

www.aachen.de