

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0464/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 11.08.2022
		Verfasser/in:
Tempo 30 innerhalb des Alleenrings – Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.09.2022	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung 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	<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 type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Erläuterungen:

Anlass

Im Zuge der Luftreinhalteplanung wurde Ende 2019 innerhalb des Alleerings sowie auf der Monheimsallee zwischen der Kreuzung Bastei (Sandkaulstraße) und dem Hansemanplatz Tempo 30 eingeführt. Neben der Reduzierung der Immissionen aus dem Verkehrsbereich wurde durch die Verlangsamung des Verkehrsflusses u.a. erwartet, dass die Menge des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sinkt und die Attraktivität anderer Verkehrsmittel, insbesondere des Fahrrads und des ÖPNV, erhöht wird.

Um zu überprüfen, ob seither eine Verkehrsverlagerung zu umweltverträglicheren Verkehrsmitteln stattgefunden hat, wurden Verkehrserhebungen des MIV und Radverkehrs an ausgewählten Knotenpunkten auf und innerhalb des Alleerings durchgeführt und mit früheren Zählungen verglichen. Die Entwicklung des ÖPNV in Aachen wird anhand von Fahrgastzahlen der ASEAG dargestellt.

Entwicklung des MIV

Die Entwicklung des MIV wird an insgesamt neun Knotenpunkten (bzw. 34 Straßenquerschnitten) auf und innerhalb des Alleerings untersucht, wo seit 2019 Tempo 30 gilt (vgl. Anlage 1). Für jeden Knotenpunkt liegen Verkehrszahlen aus drei Zeiträumen vor, die miteinander verglichen werden (vgl. Anlage 2). Der erste Zeitraum bezieht sich auf die Jahre 2000 bis 2008, der zweite Zeitraum auf die Jahre 2014 bis 2018 und der dritte Zeitraum spiegelt aktuelle Zahlen wider (2020 – 2022). Die Verkehrszählungen beziehen sich jeweils auf einen Zeitraum von 7:00 bis 19:00 Uhr. Ausnahmen sind entsprechend gekennzeichnet.

Die MIV-Zahlen sind den Tabellen in den Anlagen 3 (Summe der Knotenzufahrten) und 4 (Querschnittsbelastung) zu entnehmen. Ebenso ist darin die prozentuale Zu- bzw. Abnahme des Verkehrs, jeweils in Bezug auf den davorliegenden Zeitraum, aufgeführt. Die letzte Spalte enthält jeweils die prozentuale Veränderung über den gesamten Untersuchungszeitraum hinweg.

Belastungsänderung Zeitraum 1 (2000 bis 2008) zu Zeitraum 2 (2014 bis 2018)

Werden die ersten beiden Zeiträume (2000 bis 2008 und 2014 bis 2018) miteinander verglichen, ist eine Abnahme der Verkehrsmengen um insgesamt 8,7 % festzustellen. Im Mittel ist der Kfz-Verkehr an den betrachteten Knotenpunkten um 13,3 % zurückgegangen. Besonders signifikante Rückgänge des Verkehrs sind an den Knotenpunkten Alexanderstr./ Sandkaulstr. (-24,2 %), Driescher Gässchen/ Hirschgraben/ Pontdriesch (-23,4 %), Alexianergraben/ Franzstr./ Kapuzinergraben/ Kleinmarschierstr. (-21,0 %) und Martinstr./ Minoritenstr./ Seilgraben (-20,5 %) festzustellen. Lediglich am Knoten Hansemanplatz hat der Verkehr zwischen 2000 und 2016 um 6 % zugenommen.

Bei den Querschnittsbelastungen lassen sich zwischen Zeitraum 1 (2000 bis 2008) und Zeitraum 2 (2014 bis 2018) die größten Verkehrsrückgänge in der Minoritenstraße (-42,8 %), Königstraße (-39,9 %), Sandkaulstraße (-27,5 %), auf dem Pontdriesch (-27 %), dem Driescher Gässchen (-26,4 %), der

Jakobstraße (-26,2 %) sowie der Kleinmarschierstraße (-25,3 %) beobachten. In der Jülicher Straße (+9,2 %), Heinrichsallee (+7,1 %), Monheimsallee (+3,3 %), der Borngasse (+5,2 %) und auf dem Karlsgraben (+5,9 %) hat der Kfz-Verkehr zugenommen.

Belastungsänderung Zeitraum 2 (2014 bis 2018) zu Zeitraum 3 (2020 bis 2022)

Von Zeitraum 2 (2014 bis 2018) bis Zeitraum 3 (2020 bis 2022) hat sich der Kfz-Verkehr insgesamt um weitere 20 % und im Durchschnitt je Knotenpunkt um 17,6 % reduziert. An den Knotenpunkten Jakobstr./ Karlsgraben/ Löhergraben (-26,8 %), Alexianergraben/ Franzstr./ Kapuzinergraben/ Kleinmarschierstr. (-24,7 %) und Alexanderstr./ Sandkaulstr. (-20,9 %) sind die signifikantesten Rückgänge des MIV festzustellen. An den drei Knotenpunkten wurde die aktuellste Verkehrserhebung im März 2022 durchgeführt.

Während der Kfz-Verkehr am Hansemannplatz zwischen 2000 und 2016 um insgesamt 6 % zugenommen hat, ist dieser bis 2022 um 26,4 % zurückgegangen.

Der Kfz-Verkehr am Knotenpunkt Martinstr./ Minoritenstr./ Seilgraben ist um 1 % angestiegen, obwohl die dritte Verkehrszählung während der Corona-Pandemie im September 2020 stattgefunden hat.

Die Straßenquerschnitte mit der größten Verkehrsreduktion über die letzten beiden betrachteten Zeiträume sind die Monheimsallee (-31,6 %), die Jülicher Straße (-27,2 %), die Jakobstraße (-26,7 %), der Alexianergraben (-26,5 %), der Karlsgraben (-25,4 %) sowie die Borngasse (-25,1 %).

Zugenommen haben die Verkehrsmengen auf dem Seilgraben (+5,4 %), in der Martinstraße (+6,1 %), in der Blondelstraße (+3,1 %) und in der Königstraße (+3,1 %)

Belastungsänderung Zeitraum 1 (2000 bis 2008) zu Zeitraum 3 (2020 bis 2022)

Über den gesamten Untersuchungszeitraum hinweg hat sich die Kfz-Verkehrsmenge insgesamt um knapp 28 % reduziert. Besonders signifikant ist die Verkehrsabnahme von Zeitraum 2 (2014 bis 2018) zu Zeitraum 3 (2020 bis 2022) (-20 %).

Bei den Knotenpunkten Jakobstr./ Karlsgraben/ Löhergraben (-41,1 %), Alexianergraben/ Franzstr./ Kapuzinergraben/ Kleinmarschierstr. (-40,5 %) und Alexanderstr./ Sandkaulstr. (-40,0 %) sind zwischen Zeitraum 1 (2000-2008) und Zeitraum 3 (2020-2022) die signifikantesten Verkehrsrückgänge zu beobachten. Neben den beiden Knotenpunkten weisen die westliche Peterstraße (-38,3 %), die westliche Theaterstraße (-32,8 %) sowie die Sandkaulstraße (-43,1 %) eine hohe Verkehrsreduktion auf.

Über den gesamten Zeitraum hinweg hat an keinem der untersuchten Knotenpunkte und Querschnitte der MIV zugenommen.

Baustellen

In den vergangenen Jahren haben mehrere Großbaustellen und damit einhergehende Straßensperrungen und Umleitungsverkehre Einfluss auf den Verkehr im Innenstadtbereich genommen. Beispielhaft zu nennen ist die Baumaßnahme an der Ludwigsallee, die seit Oktober 2018 in zwei Bauabschnitten zwischen Ponttor und Bastei umgesetzt wurde. Seit 2020 bis Mai 2022 war die Ludwigsallee gesperrt und der Verkehr aus Richtung Hansemannplatz wurde über die Saarstraße

umgeleitet. Weitere Einschränkungen entstanden u.a. durch die Baumaßnahmen am Theaterplatz (seit Ende November 2020), den Abriss des Parkhauses am Büchel und aktuell durch die Baumaßnahme in der Jakobstraße, die zwischen Paulusstraße und Trichtergerasse seit Februar 2022 gesperrt ist. Die starke Verkehrsabnahme in der Jakobstraße (vom Markt kommend) in 2022 (vgl. Anlage 4) im Vergleich zur Messung in 2018 ist auf die Baumaßnahme in der Jakobstraße zurückzuführen.

Zudem ist seit Juni 2021 der Templergraben für den Kfz-Verkehr gesperrt (Reallabor Templergraben).

MIV-Belastung an den Dauerzählstellen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

Um die Entwicklung der Verkehrsbelastung im Innenstadtbereich Aachens mit anderen Verkehrsbelastungen in Aachen zu vergleichen, werden die Belastungszahlen der Dauerzählstellen der BASt in der Vaalser Straße, in der Lütticher Straße und in der Eupener Straße mit in die Untersuchung aufgenommen. Die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) des Kfz- und Schwerverkehrs liegen für die Jahre 2005 bis 2020 vor (vgl. Anlage 5).

Von 2005 bis 2015 ist der MIV in der Vaalser Straße um 10,6 % und in der Lütticher Straße um 5,2 % zurückgegangen. In der Eupener Straße ist die Verkehrsmenge gleichgeblieben. In den Jahren 2015 bis 2020 hat der Kfz- und Schwerverkehr in der Vaalser Straße um 20,1 %, in der Lütticher Straße um 21,8 % und in der Eupener Straße um 28,2 % abgenommen. Die Verkehrsreduktion hat insbesondere in den letzten beiden Jahren von 2019 bis 2020 stattgefunden: Z.B. fuhren in 2019 durchschnittlich 13.704 Kfz am Tag in der Vaalser Straße (das entspricht einem Rückgang um 11,7 % zum Jahr 2005), im Jahr 2020 wurden 11.082 Kfz im Durchschnitt am Tag erfasst - eine Verkehrsreduktion um weitere 10,6 %.

Die Rückgänge der Verkehrsbelastung in den drei Bundesstraßen zwischen 2005 und 2015 um durchschnittlich 5,3 % fällt etwas geringer aus als im Innenstadtbereich. Hier ging der Verkehr im selben Zeitraum durchschnittlich um 8,7 % zurück. Von 2015 bis 2020 ist der Verkehr in der Vaalser Straße, Lütticher Straße und Eupener Straße im Mittel um 23,4 % zurückgegangen. Im Innenstadtbereich wurde eine Verkehrsreduktion bis 2022 um 17,6 % festgestellt.

Entwicklung der Parkeinnahmen

In den Jahren 2015 (ca. 4 Mio. €) bis 2019 (ca. 5,1 €) kann ein kontinuierlicher Anstieg der Parkeinnahmen um 26 % verzeichnet werden (vgl. Anlage 6). Der Anstieg der Parkeinnahmen ist auf die stetige Ausweitung der Bewohnerparkzonen (ca. 1-2 neue Parkzonen pro Jahr) und die Ausstattung mit neuen Parkscheinautomaten zurückzuführen.

Seit dem Coronajahr 2020 liegen die Einnahmen deutlich unter dem Vorjahreswert: Für 2020 ist ein Rückgang der Einnahmen um 17,5 % auf ca. 4,2 Mio. Euro zu verzeichnen. 2021 wurden ca. 3,7 Mio. Euro und damit 26,8 % weniger Parkgebühren als 2019 eingenommen. In 2022 werden Parkeinnahmen in Höhe von 4,02 Mio. Euro erwartet.

Die Abnahme des MIV hat somit auch einen Rückgang der Parkplatzauslastung in der Aachener Innenstadt zur Folge. Rückschlüsse auf den Einfluss von Tempo 30 können nicht gezogen werden.

Entwicklung der Unfallzahlen

Aus der Unfallstatistik der Polizei geht weiterhin hervor, dass die Unfallzahlen seit 2018 bis heute zurückgehen: In den Jahren 2018 und 2019 erfasste die Polizei auf den Straßen, in denen seit Ende 2019 Tempo 30 gilt, insgesamt 130 Unfälle. Die Zahl hat sich in den Jahren 2020 und 2021 auf 102 Unfälle reduziert (-22 %).

In den Jahren 2018 und 2019 wurden 10 Unfälle mit Schwerverletzten (Kategorie 2), 107 Unfälle mit Leichtverletzten (Kategorie 3) und 13 Unfälle mit schwerwiegendem Sachschaden (Kategorie 4) statistisch erfasst. Die Zahl der Unfälle mit Schwerverletzten hat sich um 2 Unfälle reduziert, die Zahl der Unfälle mit Leichtverletzten um 23 und die Zahl der Unfälle mit schwerwiegendem Sachschaden um 3.

Der Rückgang der Unfallzahlen korreliert mit der Abnahme der MIV-Belastungszahlen. Rückschlüsse auf den Einfluss von Tempo 30 können nicht gezogen werden.

Entwicklung der NO₂-Belastung

Im Rahmen der Luftreinhaltung werden an 24 städtischen Messstellen und vier Messstellen des LANUV (Landesamt für Natur-, Umwelt- und Verbraucherschutz) die Stickstoffdioxidimmissionen (NO₂) gemessen. Die Messergebnisse werden monatlich ausgewertet und als NO₂-Mittelwerte veröffentlicht.

Seit 2019 hat sich die Belastung durch NO₂ im Stadtgebiet Aachen nachweislich reduziert.

Beispielhaft werden die Daten der Messstellen in der Peterstraße (Höhe Hausnr. 72) sowie auf der Monheimsallee (Höhe Hausnr. 25) seit 2018 betrachtet: In der Peterstraße lag die Belastung in 2018 bei 50,9 µg/m³, in 2019 bei 44,6 µg/m³, in 2020 bei 33,8 µg/m³ und in 2021 bei 32,3 µg/m³. Dies entspricht einem Rückgang um insgesamt 36,5 %. In der Monheimsallee hat sich der NO₂-Jahresmittelwert von 48,9 µg/m³ in 2018, auf 46,2 µg/m³ in 2019, auf 33,4 µg/m³ in 2020 und auf 30,3 µg/m³ in 2021 um insgesamt 38,0 % verringert.

Insgesamt wird der NO₂-Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel 2021 von allen Messstellen eingehalten. Ausnahmen stellen monatliche Messwerte in der Römerstraße, Jülicher Straße, Von-Coels-Straße und auch in der Monheimsallee (Sep 2020) sowie in der Peterstraße (Aug, Sep 2020 und Sep 2021) dar (vgl. Anlage 10).

Sicherlich haben verschiedene Entwicklungen der vergangenen Jahre zu diesem positiven Trend der NO₂-Werte beigetragen. An dieser Stelle sei auf folgende mögliche Einflussfaktoren der NO₂-Reduktion verwiesen, die teilweise im städtischen Luftreinhalteplan (LRP) enthalten sind: verbesserte Partikelfilter wurden in den Bussen der ASEAG verbaut und die Neubeschaffungen emissionsarmer Busse zeitlich vorgezogen; ein verringertes Verkehrsaufkommen (MIV) durch die Coronapandemie; gestiegene Elektromobilität; Einführung von Tempo 30 u.v.m.. Die Wirkung von Tempo 30 für die Luftreinhaltung ist insbesondere auf Steigungstrecken relevant und höher, wenn eine deutliche Verstetigung des Verkehrsflusses und eine Herabsetzung von Stillstandsanteilen (Staus) erreicht werden kann.

Entwicklung des Radverkehrs

Neben den Kfz-Zahlen wurden in den Verkehrserhebungen der Zeiträume 2 (2014 bis 2018) und 3 (2020 bis 2022) auch Radverkehrszahlen erfasst. Auch die Fachhochschule Aachen erhebt seit 2013 einmal jährlich an verschiedenen Querschnitten in der Stadt Aachen über eine Zeitspanne von zwölf Stunden (07.00 Uhr bis 19.00 Uhr) die Anzahl an Fahrrädern, Pedelecs, E-Scooter und E-Kleinkrafträdern. In den Jahren 2020 und 2021 haben aufgrund der Corona-Pandemie keine Zählungen stattgefunden. Die Ergebnisse der FH-Zählungen für das Jahr 2022 liegen noch nicht vor. Der Vergleich von jeweils zwei 12-Stunden-Zählungen ist allerdings für die Darstellung der Radverkehrsentwicklung nicht ausreichend. Im Gegensatz zum MIV unterliegt das Radverkehrsaufkommen starken Schwankungen in Abhängigkeit von der Witterung, dem Wochentag, der Anwesenheit von Studierenden und Schüler*innen (Semester- und Schulferien, Online- und Präsenz-Veranstaltungen) sowie der persönlichen Motivation.

Dass die Radverkehrszahlen an einem Standort von Tag zu Tag extrem schwanken können, zeigen die Auswertungen der Dauerzählstelle in der Lothringer Straße vom 01.03. bis zum 04.05.2022 (vgl. Anlage 6). Z.B. waren am Donnerstag, den 07.04.22, insgesamt 856 Radfahrer*innen auf der Fahrradstraße unterwegs. Drei Wochen später, am 28.04.22, wurden 1.770 Radfahrer*innen gezählt (+ 107 %). Auch ein Wochenvergleich ist nicht repräsentativ: In der KW 14 (04.04. bis 10.04.22) wurden 3.470 Radbewegungen erfasst, in der darauffolgenden Woche waren es 680 Radbewegungen mehr (+ 20 %).

Um die Entwicklung des Radverkehrs in Aachen darzustellen und zu interpretieren, sind dauerhafte Radverkehrszählungen über einen längeren Zeitraum (mehrere Jahre) hinweg notwendig. So lassen sich z.B. aufeinanderfolgende Radfahrersaisons oder Jahre miteinander vergleichen. Seit dem Frühjahr 2022 erfassen insgesamt 17 Dauerzählstellen das Radverkehrsaufkommen im Stadtgebiet Aachen. Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine Interpretation dieser Zahlen noch nicht möglich. Da aus früheren Jahren keine dauerhaften Radverkehrszählungen vorliegen, kann nicht dargelegt werden, wie sich der Radverkehr in Aachen in den letzten Jahren und in Folge der Anordnung von Tempo 30 im Innenstadtbereich entwickelt hat.

Entwicklung des ÖPNV

Um die Entwicklung des ÖPNV in Aachen darzustellen, werden die Fahrgastzahlen der ASEAG betrachtet. Es liegen Daten aus den jährlich veröffentlichten Geschäftsberichten seit 2007 bis 2020 vor (vgl. Anlage 7), die sich allerdings auf die gesamte StädteRegion Aachen beziehen.

In den Jahren 2007 (63,4 Mio. Fahrgäste) bis 2015 (65,5 Mio. Fahrgäste) kann ein leicht positiver Trend der Fahrgastzahlen mit einer Steigerungsrate von 3,3 % verzeichnet werden. In 2016 liegen die Fahrgastzahlen mit 72,4 Millionen auf einem Höchststand, was einen Anstieg um 10,5 % im Vergleich zum Vorjahr darstellt. In den Jahren 2017 (71,4 Mio.) bis 2019 (71,4 Mio.) stagniert die Entwicklung der Fahrgastzahlen.

In Folge der Corona-Pandemie ab März 2020 wurde die Entwicklung des ÖPNV stark abgebremst. Im Jahr 2020 liegt die Fahrgastzahl insgesamt bei 42,9 Millionen, dies entspricht einem Rückgang von

knapp 40 % im Vergleich zum Vorjahr. Für das Jahr 2021 sind bislang noch keine Zahlen veröffentlicht.

Fazit und Ausblick

Die Untersuchung der verkehrlichen Entwicklung im Innenstadtbereich Aachens ergibt folgende Erkenntnisse, bei denen grundsätzlich gilt, dass eine eindeutige Herleitung der Wirkung von Tempo 30 angesichts der statistischen Lage nicht möglich ist.

- Der MIV geht seit den 2000er Jahren deutlich zurück. Insbesondere zwischen den Zeiträumen 2 (2014 bis 2018) und 3 (2020 bis 2022) ist eine Reduktion der Verkehrsmengen um 20 % festzustellen. Über den gesamten Untersuchungszeitraum hinweg hat der Kfz-Verkehr um 28 % abgenommen.
- Auch außerhalb der Innenstadt Aachens hat der MIV zwischen 2005 und 2020 abgenommen. An den drei betrachteten Querschnitten in der Vaalser Straße, Lütticher Straße und Eupener Straße ist der Verkehr in diesem Zeitraum um durchschnittlich 27,5 % zurückgegangen.
- Der Rückgang der MIV-Belastungen hat insgesamt einen Rückgang der Unfallzahlen zur Folge.
- Die Belastung durch NO₂-Schadstoffimmissionen im Stadtgebiet Aachen hat sich in den vergangenen Jahren nachweislich reduziert. Das Zusammenspiel der im Luftreinhalteplan verankerten zentralen Maßnahmen insbes. der letzten 3 bis 4 Jahre (Filternachrüstung & vorgezogene Neubeschaffung von Bussen, Förderung des Radverkehrs, Ausbau der Elektromobilität und Tempo 30) hat dazu beigetragen, dass sich die NO₂-Belastung deutlich unter den EU-weit geltenden Grenzwert von 40 µg/m³ bewegt hat.
- Die Fahrgastzahlen im ÖPNV sind bis zum Jahr 2016 angestiegen. Seitdem stagniert die Entwicklung. Seit 2019 erfährt der ÖPNV durch die Corona-Pandemie einen zusätzlichen Nachfrageverlust. Ein Zusammenhang zur Einführung von Tempo 30 kann nicht getroffen werden.
- Eine Aussage zur Radverkehrsentwicklung in Folge der Einführung von Tempo 30 in der Innenstadt Aachens kann auf Basis bisher vorliegender Zählungen nicht getroffen werden.
- Der deutliche Rückgang der MIV-Belastungen in den vergangenen zwei Jahren ist wesentlich durch die Coronavirus-Pandemie und die daraus resultierenden Verhaltensänderungen beeinflusst. Auch die Einzelhandelsumsätze korrelieren mit den abnehmenden Verkehrszahlen.
- Rückschlüsse auf den Einfluss von Tempo 30 auf die oben genannten Daten und Messwerte sind nicht möglich.

Anlage/n:

1. Übersicht der Messstandorte
2. Übersicht der Messzeiträume
3. MIV-Zahlen (Summe der Knotenzufahrten)
4. MIV-Zahlen (Straßenquerschnitte)
5. MIV-Belastung an den Dauerzählstellen der BAST
6. Entwicklung der Parkeinnahmen
7. Entwicklung der NO₂-Messwerte an Belastungsschwerpunkten in der Stadt Aachen (01/2018 bis 05/2022)
8. Radverkehrsaufkommen in der Lothringer Straße im März und April 2022
9. ÖPNV-Zahlen