

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0676/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 27.04.2023
		Verfasser/in: Dez. III/FB 61/300
VEP Aachen, hier Sachstandsbericht		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.06.2023	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Sachstand zur Verkehrsentwicklungsplanung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

PSP-Element Verkehrsentwicklungsplanung 4-120201-905-5

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	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 2023	fortgeschriebe ner Ansatz 2022	Ansatz 2024 ff.	fortgeschriebe ner Ansatz 2023 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	80.000	0	240.000		0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	80.000	0	240.000	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

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>
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>

Größenordnung der Effekte

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

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

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

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

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

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

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

Erläuterungen:

Die Verkehrsentwicklungsplanung ist seit 2010 in Aachen als kontinuierlicher Prozess verankert. Als Auftrag an die Verwaltung wurde beschlossen:

Die Erarbeitung einer übergeordneten Strategie zur verkehrlichen Entwicklung mit einer Perspektive von 15 bis 20 Jahren, zur Steuerung der städtischen Investitionen, mit der Aufgabe Einzelkonzepte in eine Gesamtbetrachtung zusammenführen, im Verständnis, Verkehrsentwicklungsplanung als dauerhafte Managementaufgabe zu handhaben, dabei kommunikationsorientiert und umsetzungsorientiert vorzugehen, einen Konsens zwischen Oberzentrum und Umland herbeizuführen und hierzu ein effektives Monitoring einzuführen.

Seitdem werden in einem intensiven Beteiligungs- und Abstimmungsprozess Leitlinien, Ziele, Strategien und Handlungskonzepte erarbeitet, die den Rahmen für die Formulierung einzelner Maßnahmen bilden. Angelehnt an die SUMP – Guidelines der EU wurde dabei auch ein differenziertes Evaluierungsinstrumentarium entwickelt, anhand dessen sich die Erreichung der einzelnen Ziele messen lässt. Dieser evaluierende Lagebericht ist richtungsweisend für andere Kommunen. Eine differenzierte Auflistung der bisherigen Prozessschritte ist dem Anhang zu entnehmen.

Für die Verkehrsentwicklungsplanung wurde 2012 eine Lenkungsgruppe aus Verwaltung, Politik, Verbänden, Hochschulvertreter*innen und Mobilitätsdienstleistern gebildet, die sich seit 2022 wieder quartalsweise trifft. Hier werden wesentliche strategische Fragestellungen behandelt, bevor dem Mobilitätsausschuss Dokumente zum Beschluss vorgelegt werden. Nächster Termine sind 13.6., 12.9. und 12.12. je 16 – 18 Uhr. Zur Beratung konkreter Fragestellungen und Strategien werden Fachkommissionen aus dem o.a. Kreis einberufen.

Mobilitätswende als Leitbild der Verkehrsentwicklung

Die Bedeutung der Verkehrsentwicklungsplanung wird im Zusammenhang mit den einstimmig beschlossenen Klimazielen des Stadtrates deutlich. „Mobilitätswende in Aachen“ focussiert auf fünf Themenbereiche (s. Abbildung 1). Der politische Wille ist, ambitionierte Ziele zur Förderung des Umweltverbundes und zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens mit einem verträglichen Kfz-Verkehr durch einen deutlichen Ausbau von Ressourcen bzw. veränderten Prioritäten zu ermöglichen.



Struktur und aktueller Sachstand der Verkehrsentwicklungsplanung Aachen

In Abbildung 2 ist der modulare Aufbau der Verkehrsentwicklungsplanung mit dem aktuellen Umsetzungsstand dargestellt. Die zentralen Bestandteile der Mobilitätsstrategie 2030 sind ebenso erarbeitet wie die Vision Mobilität 2050 und der Lagebericht Mobilität 2021 (linke Spalte). In der mittleren und rechten Spalte sind die zehn Fachstrategien der Mobilitätsstrategie 2030 unterschieden nach verkehrsmittelspezifischen und querschnittsbezogenen Strategien benannt.

Die blau hinterlegten und mit einem Haken gekennzeichneten Bausteine sind bereits verabschiedet. In der aktuellen Arbeitsphase stehen die Fachstrategien zum Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, MIV und Wirtschaftsverkehr, sowie zur Elektromobilität, dem Mobilitätsmanagement, der Verkehrssicherheit, zum Straßennetz und zur Erreichbarkeit im Focus. Mit einem Pfeil in blauem Kasten sind die Elemente gekennzeichnet, die derzeit in Bearbeitung sind.

VEP Aachen

Modulare Entwicklung

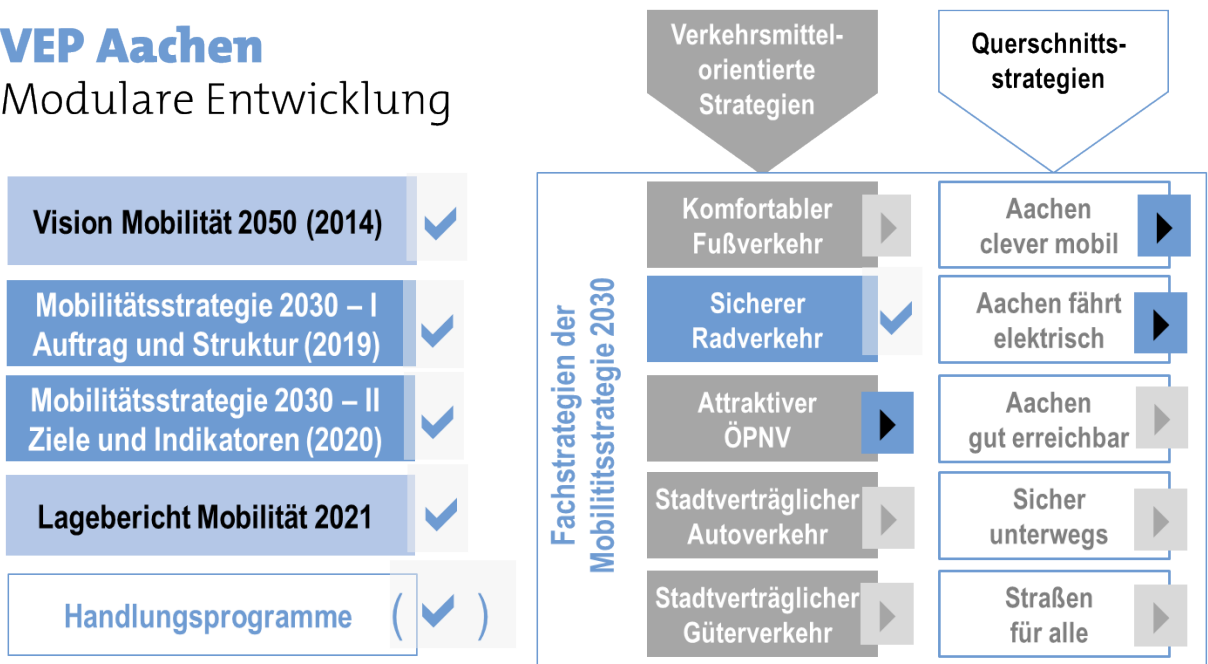


Abbildung 2: Module der Verkehrsentwicklungsplanung

Zu den Fachstrategien im VEP

Zur 2022 beschlossenen Strategie Radverkehr steht in 2023 v.a. der Beschluss des Radhauptnetzes im Fokus, mit dem 90 % der Bevölkerung direkten Zugang zu einer Radhauptroute haben sollen. Eine wichtige aktuelle Fragestellung ist der Umgang mit Radverkehrsanlagen, denen ein Sicherheitstrennstreifen zum Parken fehlt.

Zur Strategie wird ein Monitoringbericht zu den beschlossenen Kernaufgaben vorgelegt.

Zum Radverkehr wurde im März zum 3. Mal der Tätigkeitsbericht Radentscheid veröffentlicht (www.aachen.de/radentscheid). Aktuelle Ergebnisse des bundesweiten Fahrradklimatestes zeigen, dass die in Aachen unternommenen Anstrengungen eine bessere Bewertung (sowohl absolut als auch im Vergleich zu Städten vergleichbarer Größenklasse) wenn auch auf niedrigem Niveau zur Folge haben.

2022 wurden Vorarbeiten für die Strategie ÖPNV aufgenommen und die Handlungsfelder bestimmt. Elementar für die Entwicklung des ÖPNV ist, dass in der Folge des IKSK bereits fundamentale Beschlüsse des MoA zum Ausbau des ÖPNV getroffen wurden. Ein neues Gutachten zur Struktur des ÖPNV-Netzes in Aachen wurde vergeben. Die Strategie ÖPNV soll den Rahmen für die Fortschreibung des Nachverkehrsplanes ab 2027 setzen und in 2023 zum Beschluss vorgelegt werden.

Die Erarbeitung der Strategie Elektromobilität kann auf die von der Verwaltung beauftragten Szenarien für eine Umstellung auf klimaneutrale Antriebe in Aachen aufbauen. Die Szenarien wurde am 02.12.2022 der Fachkommission Elektromobilität vorgestellt und dort diskutiert (https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/materialien_verkehr_strasse/verkehrskonzepte/vep/221202_EcoLibro_Klimaneutrale-Pkw-Flotte-Aachen.pdf). Die Rahmenbedingungen zur Erstellung der Strategie Elektromobilität werden im Weiteren abgestimmt sodass unter Hinzuziehung externer Unterstützung eine zügige Erarbeitung der Strategie angestrebt wird. Dies soll die Basis für anschließende weitere Umsetzungen darstellen.

Für die Strategie Mobilitätsmanagement wurden die Handlungsfelder definiert, die im Weiteren ausformuliert werden sollen. Ein Schwerpunkt stellt das betriebliche Mobilitätsmanagement dar, das 2023 auf die StädteRegion ausgeweitet wurde (www.go-clever-mobil.de). Die Gewinnung der Menschen für eine Veränderung ihres eigenen Mobilitätsverhaltens stellt die Kernaufgabe der

Strategie dar und wird derzeit in der „Kampagne Mobilitätswende“ ausgearbeitet. In der Kampagne wird 2023 mit der Definition von Zielgruppen, ihren Potenzialen und darauf abgestimmten Maßnahmen eine wesentliche Grundlage für die Strategie Mobilitätsmanagement erarbeitet.

Zur Strategie Fußverkehr wurden erste konzeptionelle Arbeiten aufgenommen. Zu nennen ist insbesondere der 2022 durchgeführte Fußverkehrscheck, innerhalb dessen das gesellschaftliche Interesse an dieser Art der Fortbewegung eindeutig festgestellt werden konnte. (www.aachen.de - 18.10.2022 - Fußverkehrs-Check - Präsentation der Ergebnisse) Mit der aktuell im Besetzungsverfahren befindlichen erstmalig in Aachen eingerichteten Fachstelle für den Fußverkehr ist die Erwartung eines wirksamen Prozesses für 2024 verbunden.

Bei der Strategie Güterverkehr haben sich durch die im Projekt #AachenMooVe! geschaffene Stelle Güterverkehr Möglichkeiten für konkrete Umsetzungen (MicroHub Adalbertstraße) und die Etablierung eines Runden Tisch Güterverkehr neue Ansätze ergeben. Die Formulierung eines Strategiepapiers zählt neben dem weiteren Netzwerkausbau zur Erzielung direkter Effekte zu den aktuellen Aufgaben.

Als Teilstrategie eines stadtverträglichen Autoverkehrs steht aktuell eine Strategie Parken im Focus. Dazu wurden bereits in 2022 zwei Gutachten zum Quartiersparken sowie zur Gesamtstrategie beauftragt. Zur Analyse der aktuellen Situation wurde 2022 das Verkehrsmodell der Stadt Aachen inklusive der umgehenden Region aktualisiert.

Die Strategie Aachen gut erreichbar befasst sich auf vielfältigen Ebenen mit der Sicherung und der Verbesserung der Erreichbarkeit. Für die Innenstadt wurde ein eigener Prozess zur Innenstadtmobilität aufgesetzt. Im ÖPNV stellt das Leitprojekt Regio-Tram eine zentrale Aufgabe dar. Seit 2021 werden im Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA) Strukturen für einen Ausbau regional bedeutsamer Bus- und Radverkehrsachsen, wie auch eines verbindenden Mobilitätsstationskonzept regional erarbeitet und abgestimmt. Verschiedene digitale Modellprojekte (z.B. dashboard, KomMIT) zahlen in diese Teilstrategie ein.

Als Bestandteil der Strategie Sicher unterwegs wurde der Aktionsplan Verkehrssicherheit etabliert, der durch zahlreiche Beiträge zum Ziel der Verkehrssicherheit beitragen wird (https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrssicherheit/01_Aktionsplan_Verkehrssicherheit/index.html). Für die Beseitigung von Unfallhäufungsstellen besteht das gesetzlich geregelte Verfahren unter Leitung der Straßenverkehrsbehörde. Die Verwaltung der Stadt Aachen hat sich als Initialpartner der „Initiative Lebenswerte Städte“ für eine Anpassung der StVO und für eine Entscheidungsfreiheit der Kommunen bei der Festlegung von Geschwindigkeitsbegrenzungen einsetzt,

Bei der Strategie Straßen für alle steht die Abwägung der Belange im Straßenraum für die jeweilige Straße in Abhängigkeit der verkehrlichen Funktionen und der Flächenverfügbarkeit im Mittelpunkt. Dies erfolgt in jedem einzelnen Straßenraumwurf auf Basis geltender Regelwerke. Die Hauptnetze werden nach den Verkehrsmitteln Kfz (Beschluss 2017) und Fußverkehr (Premiumfußwege) derzeit auch für Rad (Erweiterung des Radvorrangnetzes von 2019) und ÖPNV definiert. Insgesamt steht

eine Novellierung der Straßenkategorien unterhalb der 2017 festgelegten Hauptverkehrsstraßen aus. Hierzu liegt ein verwaltungsinterner Vorschlag vor.

Lagebericht Mobilität

Der Lagebericht Mobilität soll 2024 zum zweiten Mal erscheinen mit neuen Werten zu den 25 Indikatoren. Neue Daten zum Modal Split werden erst 2025 verfügbar sein und nach Vorliegen unmittelbar separat veröffentlicht.

(https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/Verkehrskonzepte/VEP/Lagebericht-2021/index.html)

Eine fachbereichsübergreifende Abstimmung unter Federführung des FB01 steht aus, um repräsentative Befragungen der Bevölkerung zu Verhalten, Einstellungen und Akzeptanz in der Mobilität in ein gesamtstädtisches Befragungskonzept einzubinden.

Parallele Prozesse

Zur Fortschreibung des Handlungsfeldes Mobilität im Integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Aachen (IKSK) wird derzeit ein Zusatzauftrag vorbereitet, mit dem der laufende Auftrag zur Fortschreibung des IKSK um eine mobilitätsspezifische Betrachtung ergänzt werden soll. Die Diskussion um eine Intensivierung und Erweiterung des Maßnahmenpaketes wird mit der Lenkungsgruppe Verkehrsentwicklungsplanung geführt, sobald ein Auftragnehmer beauftragt wurde und sich in die Thematik eingearbeitet hat.

Mit der gestarteten Evaluation der Stellplatzsatzung der Stadt Aachen sollen Möglichkeiten eruiert werden, eine weitere Flexibilisierung für Mobilitätswende-freundliche Mobilitätskonzepte bei Neubauvorhaben zu erhalten und somit eine autosparsamere Stadtentwicklung zu erreichen. Die Ergebnisse werden in der Strategie Mobilitätsmanagement zu beachten sein.

Im 2. Quartal 2023 ist die Konzeption der Kampagne Mobilitätswende angelaufen. In verständlicher und überzeugender Form sollen Menschen dafür gewonnen werden, mit einem eigenen, zu ihnen selber passenden Beitrag Teil der Mobilitätswende zu werden, der sie nicht überfordert, sondern der ihnen selber durch neue Perspektiven Freude an der Veränderung bereitet.

Fazit

Der Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung ist als Daueraufgabe in seinen Strukturen und Themenfeldern etabliert. Als Kernstück wurden Ziele und Indikatoren 2020 beschlossen und 2022 erstmalig in einem Lagebericht als allgemeinverständliche Broschüre dargestellt. Die

Verkehrsentwicklungsplanung ist auf die Erzielung von erwünschten verkehrlichen Wirkungen ausgerichtet. An diesen erwünschten Wirkungen werden Maßnahmen, Projekte und Planungsprinzipien ausgerichtet.

In allen zehn benannten Themenfeldern finden Aktivitäten in unterschiedlicher Ausprägung statt, die in dieser Vorlage überblickartig dargestellt sind. Konkret beschlossen werden konnte 2022 die Strategie Radverkehr. Derzeit wird ein möglicher Beschluss der Strategien ÖPNV, Elektromobilität und Mobilitätsmanagement für 2023 vorbereitet.

Die inhaltliche Erarbeitung von Strategien durch die Verwaltung selber ist und bleibt im Alltagshandeln eine Herausforderung neben der fristgerechten Bereitstellung von Vorlagen und der Umsetzung von Förderprojekten und führt immer wieder zu Verzögerungen bei der Vorlage von Strategien. Externe Unterstützung wird für abgegrenzte Teilfragestellungen und für die Prozessbegleitung genutzt. Für eine als Daueraufgabe beschlossenen Prozess hält die Verwaltung es nach wie vor für richtig, dass Verwaltung, Politik und Mobilitätsakteure kooperativ die Vorgehensweisen und Leitprojekte für Aachen in den zentralen Themenfeldern entwickeln und langfristig angelegte Strategien mit möglichst großer Zustimmung vom Mobilitätsausschuss beschlossen werden.

Anhang

Chronologie des laufenden Prozesses der Verkehrsentwicklungsplanung Aachen

2010 wurde der Prozess einer koordinierten Verkehrsentwicklungsplanung für Aachen neu gestartet. Er wird transparent dokumentiert unter www.aachen.de/vep

2011 wurde als Basis der weiteren Planungen eine Mobilitätserhebung von der Stadt Aachen beauftragt, deren Ergebnisse 2012 veröffentlicht werden konnten.

2012 wurde der Entwurf einer Vision Mobilität 2050 gemeinsam von Verwaltung, Politik, Verbänden und Mobilitätsanbietern entwickelt und 2013 mit der Öffentlichkeit diskutiert. 2014 wurde die Vision verabschiedet und 2015 als Broschüre veröffentlicht. Die darin getätigten Leitbildaussagen haben bis heute Bestand.

2014 wurde der Entwurf einer Mobilitätsstrategie 2030 gemeinsam von Verwaltung, Politik, Verbänden und Mobilitätsanbietern entwickelt, für eine Bürgerbeteiligung aufbereitet und 2015 mit der Öffentlichkeit diskutiert. Der daran anschließende geplante Prozess der Erarbeitung einer vollumfänglichen Mobilitätsstrategie wurde angesichts des nicht leistbaren Umfangs gleichzeitig betreuter strategischer Diskussionen/Pläne in mehrere Module aufgesplittet.

2017 hat sich die Stadt Aachen in Abstimmung mit der StädteRegion Aachen erstmalig an der Studie Mobilität in Deutschland beteiligt und zum zweiten Mal im Prozess repräsentative Kennwerte zum Mobilitätsverhalten ermittelt.

2019 wurden die Herausforderungen und Chancen sowie die inhaltliche Struktur der Verkehrsentwicklungsplanung für Aachen beschlossen als Teil 1 der Mobilitätsstrategie 2030. Dem folgte die Herausarbeitung von 25 Indikatoren gemäß eines SMARTen Zielverständnisses (spezifische, messbare, akzeptierte, realistische und terminierte Ziele), die im Januar 2020 als Teil 2 der Mobilitätsstrategie 2030 beschlossen wurde.

2020 bis 2021 waren die Kontaktmöglichkeiten aufgrund der Corona-Pandemie eingeschränkt und in Folge dessen auch die Diskussion über die Verkehrsentwicklungsplanung.

2022 wurde nach vielen Jahren mit Veränderungen in der Planungsphilosophie die Strategie Radverkehr nach Beratung in der Fachkommission Radverkehr im Mobilitätsausschuss beschlossen.

2022 wurde zudem auf Basis der im Teil 2 der Mobilitätsstrategie 2030 beschlossenen Indikatoren ein Lagebericht Mobilität veröffentlicht.

Parallele Prozesse und Entscheidungen mit erheblichem Einfluss auf die Mobilitätsstrategie

Parallel zum Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung gab es zentrale Meilensteine mit erheblichem Einfluss auf die Mobilitätsplanung.

2009, 2015 und 2019 (s.u.) wurde aufgrund der Stickoxid-Überschreitungen jeweils ein Luftreinhalteplan aufgestellt mit Impulsen für neue Mobilitätsmaßnahmen; z.B. wurde 2009 das betriebliche Mobilitätsmanagement mit der IHK Aachen etabliert. 2015 wurde der Auftrag zur Entwicklung eines Radvorrangnetzes beschlossen. www.aachen.de/umweltzone

2012 wurde das Innenstadtkonzept 2022 verabschiedet, in dem u.a. das Premiumfußwegkonzept verankert ist. www.aachen.de/innenstadt

2013 wurde die Diskussion über den Masterplan Aachen*2030 abgeschlossen und Leitlinien zur Mobilität festgelegt; das geplante Leitprojekt Campusbahn wurde im gleichen Jahr in einem Ratsbürgerentscheid abgelehnt und nicht weiterverfolgt. Das zweite Leitprojekt „Vernetzte Kernstadt“ hat eine autoreduzierte Mobilität in der Innenstadt als beschlossenes Zielbild formuliert. www.aachen.de/aachen2030

2019 wurde die Umweltzone eingeführt, die älteren Dieselfahrzeuge der ASEAG mit Partikelfiltern ausgestattet, die Kurzparktarife erhöht und flächendeckend T30 innerhalb des Alleenrings eingeführt. www.aachen.de/umweltzone

2019 haben 38.185 Einwohner*innen die Forderungen des „Radentscheid Aachen“ unterschrieben, der ein Finanzvolumen von rd. 10 Mio. Euro im Jahr bzw. 43 € je Einwohner*in und Jahr für die benannten Mengenziele bis 2028 umfasst. Vom Rat wurde das Bürgerbegehren im Nov. 2019 angenommen. www.aachen.de/radentscheid

2020 wurde mit dem Integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) ein massiver Stellen- und Ressourcenzuwachs im „Handlungsfeld Mobilität“ mit einem Schwerpunkt auf ÖPNV-Ausbau und Parken beschlossen mit dem Ziel einer Reduktion der CO₂-Emissionen bis 2030 um 50 %. Für das aus 22 Maßnahmen bestehende Handlungsfeld Mobilität wurde der Titel „Mobilitätswende“ verwendet. www.aachen.de/klimaschutz

2022 wurde die Stadt Aachen im April von der Kommission der Europäischen Union (EU) zusammen mit 99 weiteren Städten für die EU-Mission „100 Climate-Neutral and Smart Cities by 2030“ ausgewählt. Im Mai 2022 hat der Rat der Stadt Aachen den „Klimaentscheid“ angenommen, der eine Klimaneutralität für Aachen im Jahr 2030 fordert. www.aachen.de/klimaschutz

2023 wurde zum 1. Mai das „Deutschlandticket“ eingeführt, mit sehr starken Einflüssen auf die Attraktivität der Nutzung und die Organisation der Finanzierung des ÖPNV. Auf europäischer Ebene wurde ein Verbot der Zulassung nicht klimaneutraler Pkw ab dem Jahr 2035 vereinbart. Die Fortschreibung des IKSK für Aachen wurde begonnen.

