

| | | | |
|---|---------|---------------|----------------------|
| Vorlage | | Vorlage-Nr: | FB 61/0279/WP17 |
| Federführende Dienststelle: | | Status: | öffentlich |
| Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen | | AZ: | |
| Beteiligte Dienststelle/n: | | Datum: | 01.10.2015 |
| | | Verfasser: | Dez. III / FB 61/300 |
| Verkehrsentwicklungsplanung Aachen: Bericht zur Bürgerbeteiligung "Mobilitätsstrategie 2030" | | | |
| Beratungsfolge: | | TOP: __ | |
| Datum | Gremium | Kompetenz | |
| 18.02.2016 | MA | Kenntnisnahme | |

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis.

finanzielle Auswirkungen

Verkehrsentwicklungsplanung: Bürgerbeteiligung Mobilitätsstrategie 2030

| Investive Auswirkungen | Ansatz 2015 | Fortgeschriebe- ner Ansatz 2015 | Ansatz 2016 ff. | Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016 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 |
| + Verbesserung / - Verschlechterung | <i>0</i> | | <i>0</i> | | | |
| | Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden | | Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden | | | |

4-120201-905-5 Verkehrsentwicklungsplanung/CIVITAS

| konsumtive Auswirkungen | Ansatz 2015 | Fortgeschriebe- ner Ansatz 2015 | Ansatz 2016/17 ff. | Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016/17 ff. | Folgekos- ten (alt) | Folgekos- ten (neu) |
|--|---|---------------------------------------|---|--|------------------------|------------------------|
| Ertrag | 150.000 | 150.000 | 150.000 | 150.000 | 0 | 0 |
| Personal-/ Sachaufwand | 195.700 | 195.700 | 201.200 | 201.200 | 0 | 0 |
| Abschreibungen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ergebnis | 45.700 | 45.700 | 51.200 | 51.200 | 0 | 0 |
| + Verbesserung / - Verschlechterung | <i>0</i> | | <i>0</i> | | | |
| | Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden | | Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden | | | |

Erläuterungen:

1. Art und Umfang der Beteiligung

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung Aachen fand im Sommer 2015 eine Bürgerbeteiligung zur „Mobilitätsstrategie 2030“ statt. Wie bereits 2013 zum Baustein "Vision Mobilität 2050" gab es hierzu für die Öffentlichkeit die Möglichkeit, eine Plakatausstellung in Anwesenheit der verantwortlichen Mitarbeiter der Verwaltung zu besuchen und die dargestellten Inhalte zu diskutieren („BürgerWerkStadt Mobilität“).

Es wurden die Themen Bus und Bahn, Elektromobilität, Erreichbarkeit, Fußgänger, Innenstadt, Mobilitätsmanagement, Monitoring, Parken, Radverkehr, Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit und Wirtschaftsverkehr behandelt. Zusätzlich gab es eine räumliche Vertiefung für den Bereich der Innenstadt.

Die Veranstaltung fand am 13.06.2015 in einem Zelt am Elisenbrunnen statt und wurde von ca. 400 Personen besucht. Von dieser Veranstaltung wurde ein kurzes Video gedreht, das einsehbar ist unter www.aachen.de/vep. Auf der Internetseite sind auch alle in der Veranstaltung gezeigten Plakate zu sehen. Vom 13.06.2015 bis 09.07.2015 bestand zudem die Möglichkeit, sich online zu beteiligen. Ziel der beiden Beteiligungsformen war es, die Öffentlichkeit auf die Verkehrsentwicklungsplanung Aachen aufmerksam zu machen, eine niederschwellige Form der Beteiligung an diesem Prozess zu ermöglichen, Einschätzungen aus Bürgersicht zum Handlungsbedarf und zu den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung zu erhalten, die Popularität von verschiedenen Ideen zu testen und Anregungen für die weitere Bearbeitung zu erhalten.

Auf je einem Plakat waren die Ausgangslage, die Ziele und Strategien sowie einige Projektideen vorgestellt. Abgefragt wurden zu diesen Themen im Rahmen der Beteiligung

- die Einschätzung des Handlungsbedarfes (hoch, mittel, gering)
- Kommentare zu Zielen, Strategien und Projektideen
- eine Bewertung der Projektideen (gefällt mir, gefällt mir nicht)

Auf die Bürgerbeteiligung wurde aufmerksam gemacht mit einer Pressekonferenz, Integration in Veranstaltungskalender, Artikel und Anzeigen in einem Stadtmagazin im Juni und Juli, Plakaten auf den Litfaßsäulen im Stadtgebiet, Hinweisen auf den Internet- und Facebookseiten der Stadt sowie mit einem Rahmenprogramm am Veranstaltungstag selber.

2. Übersicht über die Teilnahme an der Beteiligung

Das Interesse und damit die Beteiligung an den 12 Strategien waren in Intensität und Menge sehr unterschiedlich. In der BürgerWerkStadt Mobilität am 13. Juni 2015 stand der Dialog im Vordergrund. Notiert wurden hier insbesondere Kommentare zu den Strategien und Projekten. Der Stand der Plakatwände zum Ende der Veranstaltung ist ebenfalls dokumentiert unter www.aachen.de/vep.

Im Gegensatz dazu konnte bei der Online-Erhebung das Interesse auch mengenmäßig erfasst werden: Beim Radverkehr haben sich mit 240 die meisten Personen beteiligt, gefolgt von Bus und Bahn, Parken und dem Verkehrsfluss. Der Handlungsbedarf wurde am höchsten bewertet beim Radverkehr, gefolgt von bei Bus und Bahn, Verkehrssicherheit, Mobilitätsmanagement und Elektromobilität.

Tabelle 1 zeigt die Anzahl der Beteiligten und den Anteil der Personen, die bei der Online-Beteiligung den Handlungsbedarf mit „hoch“ bewertet haben.

Zudem ist dargestellt, wie sich die insgesamt 1256 Kommentare (Online und BürgerWerkStadt) auf die einzelnen Themen aufteilen:

In der Online-Erhebung wurde neben dem Handlungsbedarf auch die heutige Lage zwischen „sehr gut“ und „mangelhaft“ abgefragt. Dabei stellte sich heraus, dass im Fußverkehr der Zustand mit Abstand am besten bewertet wurde: Fast die Hälfte der Beteiligten bewertet die Situation mit „sehr gut“ oder „gut“, nur 6 % mit „mangelhaft“. Es ergibt sich eine Note von im Mittel 2,7.

Die meisten Themen erhalten Noten von im Mittel 3,1 bis 3,6.

Auffällig ist, dass in den Bereichen „Verkehrsfluss“, „Radverkehr“ und „Mobilitätsmanagement“ weniger als 10 % die Situation „sehr gut“ oder „gut“ bewerten. Dies führt zu mittleren Noten von 3,7 bis 4,0. Die heutige Lage bei der „Elektromobilität“ bewerteten sogar 44 % mit „mangelhaft“, was zu einer Note von 4,0 führt.

Tabelle 1

| Strategie | Beteiligte | Handlungsbedarf hoch | Kommentare |
|----------------------|-------------------|-----------------------------|-------------------|
| Radverkehr | 240 | 75% | 261 |
| Bus und Bahn | 202 | 67% | 281 |
| Parken | 133 | 44% | 119 |
| Verkehrsfluss | 125 | 51% | 104 |
| Fußgänger | 112 | 33% | 106 |
| Erreichbarkeit | 106 | 42% | 82 |
| Elektromobilität | 95 | 58% | 78 |
| Verkehrssicherheit | 85 | 62% | 73 |
| Innenstadt | 82 | 43% | 56 |
| Mobilitätsmanagement | 75 | 61% | 33 |
| Wirtschaftsverkehr | 63 | 56% | 39 |
| Monitoring | 52 | 33% | 14 |

Alle 1256 Kommentare aus Online-Beteiligung und BürgerWerkStadt sind nach Thema sortiert einsehbar unter www.aachen.de/vep. Sie werden den Fachkommissionen des VEP zur Kenntnis gegeben. In Anlage 1 sind einige typischen Kommentare dargestellt.

3. Hinweise zur Popularität der vorgestellten Projektideen

Insgesamt wurden über die 11 Themen hinweg 53 verschiedene Projektideen im Rahmen der Beteiligung zur Diskussion gestellt. Zusätzlich wurde für den Bereich der Innenstadt eine räumliche Vertiefung vorgenommen mit 10 Projektideen aus dem Bereich der thematischen Projektideen.

Aus der Bewertung der Projektideen lassen sich folgende Erkenntnisse ziehen:

- Zu allen Projektideen gab es mehr befürwortende als ablehnende Positionen.
- Als nahezu unumstritten unter den interessierten Personen können folgende Ideen angesehen werden (= „populäre Maßnahmen“), mit einer Zustimmung von mind. 2/3 der jeweils abgegebenen Bewertungen:
 - Bus&Bahn: Optimierung des ÖPNV-Angebotes, Zentralhaltestelle Aachen, Modernisierung der Busflotte
 - Elektromobilität: Strategie Ladeinfrastruktur, 10 Elektrobusse bis 2020, Elektro-Fahrzeugpool der Stadtverwaltung
 - Erreichbarkeit: Ausbau Hbf, Neu-/Ausbau Bhf West, Richterich, Eilendorf, Fernbusterminal am Bhf West, Radschnellwegprogramm
 - Fußverkehr: Attraktives Fußwegenetz, Sicherheitschecks
 - Mobilitätsmanagement: Mobilitätsverbund, Mobilitätsmanagement bei Neubauvorhaben, Umsteigerkampagnen für Zielgruppen, Partnerschaft Mobilitätsmanagement, Aktionsplan Mobilitätsstationen
 - Monitoring: Monitoringsystem für Busse & Bahnen, Lagebericht Mobilität, Regelmäßige Mobilitätsbefragungen, Beteiligung an bundesweiter Mobilitätserhebung, Monitoringsystem Radverkehr
 - Parken: Verlagerung des Parkens in Parkhäuser
 - Radverkehr: Wartungsprogramm Radwege, Fahrrad-Abstellkonzept, Rad-Vorrangrouten, Kampagne "Fahrrad in Aachen"
 - Verkehrsfluss: Optimierung "Grüne Wellen", Unterbindung des Haltens in 2. Reihe
 - Verkehrssicherheit: Schulische Verkehrssicherheitsarbeit, Kampagne zum "Miteinander" im Verkehr, Geschwindigkeitskonzept Gesamtstadt, Runder Tisch Verkehrssicherheit
 - Wirtschaftsverkehr: Emissionsarme Lieferkonzepte, Lkw-Führungskonzept, Lieferzonen auf Hauptverkehrsstraßen, Güterverkehrsmanager + AG Wirtschaftsverkehr
- Insgesamt sind die Projektideen im Bereich „Parken“ diejenigen mit der geringsten Zustimmung.
- Bei folgenden vier Themen sind mehr als 25 % der Bewertungen mit der Aussage „gefällt mir nicht“ vorhanden: „Parkgebühren nach Fahrzeuggröße staffeln“, „Anpassung der Parktarife im Straßenraum“, „E-Mobilität in städtischen Regularien“ und „Ausbau von Knoten mit regelmäßigem Stau“. Diese Themen sollten besonders sensibel kommuniziert werden.

Für die teilräumliche Strategie „Innenstadt“ wurden 7 der 10 Projektideen von 75 % der 82 Personen, die sich im Internet beteiligt haben, mit „gefällt mir“ markiert: Ausbau Haupt- und Westbahnhof, Attraktives Fußwegenetz, emissionsarme Lieferkonzepte, Zentralhaltestelle Aachen, Radverkehrsanlagen ergänzen, Fahrrad-Abstellanlagen, Verlagerung des Parkens in Parkhäuser.

Etwas geringer fiel die Zustimmung aus bei den Ideen: Fahrradverleihstationen, Bustrasse Wüllnerstraße und Anpassung der Parktarife im Straßenraum.

Anlage 2 enthält eine Übersicht über die Verteilung von Zustimmung und Ablehnung in der Online-Beteiligung zu allen eingebrachten Projektideen der 11 Themenbereiche. Das Ergebnis ist sortiert nach dem Anteil der Zustimmungen.

Anlage/n:

Anlage 1: Ausgewählte, typische Kommentare der Bürgerbeteiligung

Anlage 2: Übersicht zur Popularität von Projektideen

Anlage 1: Mobilitätsstrategie 2030: Ausgewählte, typische Kommentare der Bürgerbeteiligung

Bus und Bahn:

1. Mehr Geld für den ÖPNV! > ambitionierte Ziele brauchen ausreichende Finanzierung!
2. Die Busflotte sollte auf alle Fälle modernisiert werden und die alten Busse, die derzeit noch viele Abgase entwickeln nicht mehr eingesetzt werden. Ferner sollte für alte und behinderte Menschen gesorgt werden, dass diese ebenfalls problemlos mit Bussen fahren können, auch mit den entsprechenden Hilfsmitteln - Skooter, Rollstuhl etc. Die Bevölkerung wird älter!
3. Insbesondere die Beschleunigung durch Busspuren und Vorrangschaltungen sehe ich als dringend zu forcierende Maßnahme. Leider sehe ich keine Aussage zu Kapazitätserhöhungen. Besonders zu Stoßzeiten herrscht in Aachen oft ein einziges Gequetsche, was niedrigen Komfort, Verspätungen und schlecht gelaunte Fahrgäste bewirkt. Vor diesem Hintergrund ist es sehr schade, dass ein neuer Anlauf bei der Stadtbahn kein Thema ist.
4. Für Studenten wäre [...] ungefähr alle zwei Stunden zum "Hörsaalwechsel" eine Verdopplung der Buskapazität interessant. Das bestehende Netz ist in meinen Augen gut ausgebaut bis auf das am Wochenende oder abends die 3 nicht den kompletten Ring mehr fährt.
5. Bitte arbeiten sie dran zu Hauptzeiten des Verkehrs die Pläne und Größen der Busse so zu gestalten, dass der Bus nicht so extrem überfüllt ist wie er es heute ist. Es ist eine Belastung für Busfahrer und Passagiere, da die Türen nicht zu gehen.
6. Die Ziele sind nicht ehrgeizig genug. Insbesondere das Thema alternative Antriebstechnologien wird nicht mit der gebotenen Konsequenz angepackt, sondern immer bis auf weiteres lediglich als "Add on" gesehen. Hier sind andere Regionen und auch kommunale Verkehrsunternehmen bereits viel weiter.
7. Die aktuellen Einzelfahrscheine sind mit 2,65 Euro pro Fahrt eindeutig zu teuer und machen das Busfahren erheblich unattraktiv.
8. Bevorrechtigte Führung der Busse an Ampeln. Busse von außerhalb sollten nicht die Nahmobilität in Aachen bedienen, die Beförderungszeiten sind viel zu lang (die realen, nicht die in den Plänen angegebenen, Bsp. Bus 51 AC - Alsdorf).
9. Das Thema Schienen-ÖV wird [...] nur am Rande erwähnt. Das Scheitern des Campusbahnprojektes darf nicht dazu führen, dass darüber nicht mehr nachgedacht und die Weiterentwicklung des Schienen-ÖV auf Eis gelegt wird. Es gibt das erfolgreiche Modell Euregiobahn, daraus kommend kann weiter gedacht und entwickelt werden. Eine Weiterentwicklung wäre die Nutzung von Fahrzeugen, die als Tram und auf DB-Gleisen unterwegs sein können. Damit würde die Chance gegeben, aus der Euregio auch städtische Ziele außerhalb des derzeitigen DB-Netzes anzusteuern z.B. die Campusgelände und Vaals.
10. mehr Kleinbusse innerhalb des Kernbereichs
11. Solange der Öffentliche Personennahverkehr so kompliziert gehalten wird wie der Begriff, haben wir MIV mit allen schädlichen Auswirkungen. Gegenbeispiel Belgien, wo ich mit meiner Zehnerkarte unabhängig von Tarifzonen, Waben, etc. in ganz Belgien lokal für 1,50 € und landesweit für 7,60 € fahre.

12. weniger Tarife, verständliche Tarife, günstigere Tarife, Schnellbusverbindungen z.B. Aachen - Herzogenrath oder Aachen - Baesweiler ohne Stopps, bessere Linienführung, bessere Anbindung des Hauptbahnhofs (z.B. aus dem Frankenberger Viertel)
13. Alle Buslinien sollten einen Bahnhof anfahren. bessere Verknüpfung Bus + Bahn (Bsp.: an der Schanz fährt die Linie 4 genau dann ab, wenn ein Zug kommt).
14. Zentralhaltestelle Bushof: Bedeutet das geplante "Achsenkreuz" nicht zwangsläufig weitere Umsteigewege? Und muss wirklich jede kleinste Haltestelle barrierefrei umgebaut werden? Das wäre Geld rausgeschmissen.

Elektromobilität

1. Den Anteil der Pedelecs am Radverkehr zu erhöhen ist für sich allein kein Klimaschutzziel - es sei denn, die Pedelecs ersetzen benzinbetriebene PKWs. Muskelbetriebene Räder sind immer noch klimaneutraler als Pedelecs, und weniger gefährlich. Ohne massiven Ausbau der Radwege ist das Ziel, den Anteil der Pedelecs zu erhöhen, utopisch.
2. Der Einsatz von Elektromobilität an und für sich ist kein Gewinn, sondern nur wenn "schmutzige" Mobilität reduziert wird, d.h. die Unterstützung von Fußgängern vor Radfahrern vor E-Radfahrern vor E-Autos/Bussen vor ... - wenn letztere sauberen Strom verbrauchen. Ich fahre elektrisch - es geht heute schon gut, wenn man dafür bezahlt.
3. Wenn der Stadt Aachen an der Gesundheit Ihrer Bürger gelegen wäre und sie tatsächlich E-Mobilität für alle nutzbar machen wollte, müssten die Ziele zur Umrüstung des öffentlichen Nahverkehrs bei weitem ehrgeiziger gesteckt werden. Ziel sollten mindestens 75 % Hybridbusse in 2020 sein!!!!
4. Zu den Pedelecs sollten auch Anhänger für Kinder oder Lasten geliehen werden können, oder spezielle Lasten-Pedelecs verliehen werden. Nachrüsten von sicheren Abstellmöglichkeiten für private Pedelecs im öffentlichen Raum ermöglichen (Fahrradboxen) An unserem Mehrfamilienhaus von 2008 haben wir zugleich ungenutzte PKW-Stellplätze und zu wenig Fahrradstellplätze.
5. Projekte zur E-Mobilität sollten weiterhin auch kritisch betrachtet werden: Mit dem Finanzaufwand für 1000 Pedelecs (Velocity) kann man vermutlich 3000 - 4000 Fahrräder bereitstellen, die dann auch im Winter fahrtüchtig sind. Und für Fahrradfahrer ist Aachen nicht so groß bei etwas Übung.

Erreichbarkeit

1. Fernbusterminal gehört in die Nähe des Hbf!
2. Es sollten auch täglich mehrere ICs oder ICEs Richtung Köln und Düsseldorf (und zurück) fahren, eben nicht nur RE-Züge. Ausbau der Bahntrassen ist sehr wichtig.
3. Die Nahverkehrsverbindungen in die Nachbarstädte Maastricht, Eupen, Lüttich sind dringend verbesserungsbedürftig.
4. Ich halte eine bessere Anbindung des Südraumes per PKW für nicht notwendig, stattdessen sollte zunächst der ÖPNV in dieser Richtung ausgebaut werden.

5. Wo ist denn eine Idee zur Erreichbarkeit Aachens (insbes. der Innenstadt) durch den Individualverkehr per PKW? Diese Menschen bringen das Geld in die Stadt und kommunizieren "draußen" wie toll Aachen ist.
6. Radschnellwege sollten nicht unbedingt durch Naturschutzgebiete verlaufen.

Fußgänger

1. Ich gehe jeden Tag durch die Theaterstraße. Die Fußwege sind teilweise sehr eng, da dort auch Autos parken. Außerdem fahren dort immer verbotenerweise Radfahrer. Oft weiß man nicht, wo man laufen soll. Ebenso schießen oft Autos aus Einfahrten ohne nach rechts und links zu schauen. Das ist nicht nur in der Theaterstraße so, das gilt für viele Straßen.
2. Ich gehe sehr oft zu Fuß, verzichte gern auf mein Auto. Es gibt in Aachen, wenn man zu Fuß geht, auch immer was zu sehen: 50er Jahre Häuser, schöne Schaufenster zum CHIO, interessante Leute aus aller Herren Länder usw.
3. Idee: Alle Straßen müssen in einer Art Fußgängerkataster im Hinblick auf ihre Fußgängerfreundlichkeit und auf Mindeststandards überprüft werden.
4. Besonders die Hauptstraßen sind viel zu hektisch. Die Fußgänger müssen sich damit abfinden, dass Autos Vorrang haben und Wege zum großen Teil als Parkplätze dienen. Langfristig sollten Autos weitestgehend aus der Stadt verschwinden (zumindest sollte es wesentlich weniger Autoverkehr geben). Die Menschen können Bus fahren (wenn das Bussystem wesentlich weiter entwickelt wurde), Fahrrad fahren oder zu Fuß gehen. Es gäbe mehr Platz für andere Arten des Verkehrs und für Grünflächen. Ich glaube, dass es so wesentlich mehr Lebensqualität gibt. Es wird schwer die Menschen davon zu überzeugen, aber letztlich werden es hoffentlich viele genauso sehen. Car Sharing ist eine gute Alternative ab und zu ein Auto benutzen zu können und es gibt weniger Autos, die geparkt werden müssen.
5. Es sind mehr Grünachsen und Grünflächen für Fußgänger in der Innenstadt vorzusehen.

Innenstadt

1. Das halte ich für eine gewagte These: "Die Unterbindung der Pkw-Durchfahrt am Elisenbrunnen hat die Innenstadt von Durchgangsverkehr entlastet." Der Verkehr nutzt jetzt andere Straßen, mehr nicht!
2. Weniger Autos und Busse und dafür längere Grünphasen für Fußgänger und Radfahrer.
3. Innerer Stadtkern nur innovative Mobilität
4. City-Liner (alte 4) wieder einführen
5. Kapazitäten müssten vergrößert werden. Zur Weihnachtszeit ist es für ältere Bürger wie Rentner sehr belastend in der Innenstadt sich fortzubewegen.
6. Ich wünsche uns allen eine autofreie Innenstadt. Andere Städte schaffen das doch auch. Mit Hilfe von Kurier-/Transportdiensten und Gepäcksammelstellen sollte das möglich sein. Die Aachener Geschäftsleute sollten durch Lieferdienste einen Beitrag leisten.
7. keine neuen Parkhäuser in der Innenstadt, Parkhaus Büchel schließen!!!
8. es sollte mehr Parkhäuser geben, speziell in der Innenstadt
9. Es sollte auch über bewachte Fahrradparkhäuser wie in den Niederlanden (u.a. Heerlen, Maastricht) nachgedacht werden.

Mobilitätsmanagement

1. CarSharing optimieren: Im Innenstadtbereich z.B. Cambio abstellen wo man will, genügend Wagen im Umlauf haben (siehe DriveNow)
2. Ich bin gegen die sogenannten Partnerschaften, weil in AC dabei nur Autoverkehr herauskommt.
3. Von der "Strategie" habe ich noch nie etwas bemerkt.
4. Unter dem Neubaukonzept und der Änderung der Stellplatz-Satzung kann ich mir nichts vorstellen.
5. Stellplatzsatzung: Es ist kontraproduktiv, wenn (wie derzeit) das Vermieten einer Wohnung nur bei Ausweisung eines Stellplatzes möglich ist. Das muss schnellstmöglich geändert werden.
6. Einschränkung des MIV in der Innenstadt und deren Kontrolle (!) muss Teil des Mobilitätskonzeptes sein

Parken

1. Weshalb funktioniert das Park and Ride in Aachen nicht? Große Parkplätze oder -häuser außerhalb der Innenstadt mit guter Shuttle-Verbindung müsste doch funktionieren (vielleicht in Verbindung mit Gepäcksammelstellen in der Stadt).
2. keine neuen Parkhäuser in der Innenstadt, Parkhaus Büchel schließen!!!
3. es sollte mehr Parkhäuser geben, speziell in der Innenstadt
4. Parkende Autos gehören nicht in den öffentlichen Straßenraum
5. Ich wünsche mir in der Stadt weniger Autoverkehr und mehr Platz für Nachbarschaften und Kinder. Parkplätze konkurrieren mit anderen Nutzungsarten. Wenn die Stadt den Radverkehr fördern und Quartiere attraktiver gestalten will, geht das nicht, ohne das Autofahren unattraktiver und das Parken teurer/beschwerlicher zu machen. Dieses sollte auch deutlich benannt werden! Vorbild für eine konsequente Radfahr-/Mobilitätspolitik ist z.B. Kopenhagen, daran könnte sich die Stadt orientieren.
6. Bewohnerparken schneller überall einsetzen
7. Den weiteren Ausbau des Anwohnerparkens halte ich für totalen Quatsch. Oder es sollte zumindest den Bewohnerparkausweis gratis für die Anwohner geben. Auch sind die Grenzen der Parkzonen oft ungünstig für die Anwohner, die zum Teil weit laufen müssen, obwohl in einer anderen Parkzone viel näher an ihrer Wohnung freie Parkplätze zu finden wären.
8. Das Parken in der Innenstadt ist im Vergleich zu Busticket eher zu günstig, da so auch aus den Stadtteilen kein Anreiz besteht, den Bus statt des PKW zu nutzen. Das Parken am Straßenrand sollte Kurzparkern und Anwohnern vorbehalten bleiben, und innerhalb des Grabenrings würde ich mir keine Privat-PKW wünschen. Die Pflicht zum Bau von Stellplätzen an jedem Neubau sollte auch überdacht werden, wenn weniger Einwohner einen PKW besitzen.
9. Die Parkgebühren in der Innenstadt sind eindeutig zu hoch. Dies gilt sowohl für die Parkhäuser als auch für die gebührenpflichtigen städtischen Parkplätze!

10. Besonders viel Aufmerksamkeit sollte auf die Reduzierung der Parkkosten in den Parkhäusern gelegt werden! Hier sind die Preise mittlerweile unzumutbar. Ich stelle mir max. 50 Cent pro Stunde vor.
11. Die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum sind deutlich über die Preise in den Parkhäusern zu erhöhen. Auch die Preise in den Parkhäusern werden jährlich erhöht, mindestens in dem Maße, wie die Preise im AVV steigen.
12. In innenstadtnahen Parkhäusern (z.B. Büchel, Bushof, Blondelstraße, Wirichsbon-gardstr., Großkölnstr., Annastr.) sollte man die Gebühren nicht attraktiver, sondern wesentlich höher ansetzen als in Parkhäusern am bzw. außerhalb des Alleerings (Eurogress, Adalbertsteinweg, Hauptbahnhof) um an den besucherstarken Tagen, an denen auswärtige Besucher am liebsten ins Geschäft reinfahren möchten, den üblichen Verkehrsinfarkt in der Innenstadt zu vermeiden! Und das nicht nur bei APAG-Parkhäusern, sondern auch bei privaten Häusern wie im EBV-Karree oder am Alten Posthof.
13. Das Park & Ride System ist dringend verbesserungsbedürftig. Auswärtige, die in Aachen einkaufen, müssten auf Nachweis ihre ÖPNV-Kosten (zum Teil) erstattet bekommen.
14. Könnten nicht mehr Tiefgaragen gebaut werden? Fände ich schöner, als die Innenstädte mit Parkhäusern zuzubauen.
15. Förderung des innerstädtischen Parkraumes, mehr Angebot. Öffnung der Stadt für Individualverkehr und dies auch im Umland kommunizieren. Wer mit dem Auto in die Stadt kommt lässt deutlich mehr Geld im Handel. Was sollen wir mit einem AquisPlaza, wenn die Menschen nicht ausreichend und schnell dort hinkommen, um ihr Geld auszugeben?
16. Was soll die „Stellplatzvermittlungsbörse“? Schafft nur Kosten innerhalb der Stadtverwaltung. Ich meine gehört und gelesen zu haben, dass man bei der Stadt Aachen sparen muss oder wird für diese STELLPLATZVERMITTLUNGSBÖRSE ein Investor gesucht, der dann von den Stellplatzsuchenden eine Gebühr verlangt???
17. Ich wünsche mir Maßnahmen gegen das Abstellen zu großer Fahrzeuge auf Parkplätzen am Straßenrand, da die derzeitige Situation immer wieder zu verengten Gehwegen oder zu Gefährdungen für Fahrradfahrer führt.
18. Verwarnung und Entfernung illegal geparkter Fahrzeuge durch das Ordnungsamt., Verzicht auf illegales Parken städtischer Fahrzeuge.
19. Ich begrüße die Ausweitung der Bewohnerparkzonen, aber im gleichen Zug müssen auch Parkangebote für Besucher der Bewohner (die länger als 2 Stunden bleiben wollen) und eine bessere Erreichbarkeit für Beschäftigte innerhalb dieser Zonen angeboten werden.

Radverkehr

1. Priorität hat aus meiner Sicht die Radfahrtsicherheit - und eine bessere, sichere Infrastruktur. Neu eingerichtete Radfahrstreifen auf Straßen sind eine Verbesserung, aber sie sind zu eng dimensioniert und konkurrieren zu sehr mit dem Autoverkehr, um sicher sein zu können. Ein wichtiges Ziel wäre daher auch, dem Radverkehr wo möglich vor dem Autoverkehr Vorrang einzuräumen. Und: Vorhandene Radwege kontinuierlich zu evaluieren, aus den Evaluationen für neue Radwege zu lernen und vorhandene Infrastrukturen wo nötig zu verbessern. Die Eva-

lationen und das, was daraus folgt, sollte transparent gemacht werden, damit ein Vertrauen in die ernsthaften Bemühungen, den Radverkehr zu verbessern, wachsen kann.

2. Das Sicherheitsgefühl ist der zentrale Punkt in den Zielen und der Strategie von uns. Nur wenn wir den Wert des Radfahrens, schonend für uns und unsere Umwelt mobil zu sein, mit einem Wohlgefühl während des Radfahrens verbinden, werden wir auch mehr Aachener zum Aufsatteln auf das Fahrrad bewegen können. Mit der Verdopplung des Radverkehrsanteils werden sich viele, bereits aktuell bestehende Probleme in Luft, und zwar in Gute, auflösen.
3. Die Ziele sind wenig engagiert und zeigen, dass eine massive Förderung des Radverkehrs in Aachen politisch nicht gewollt ist. Andere Städte weisen deutlich größere Steigerungsraten in wenigen Jahren auf [...] und wollen einen höheren Radverkehrsanteil bis 2020 erreichen. Mehr Radfahrer in Aachen würden die Lebensqualität für alle verbessern.
4. Klare Trennung Radfahrer Fußgänger und Autofahrer da sonst durch Radfahrer ein zu hohes Gefährdungspotential vorhanden ist
5. Ich fahre seit 7 Tagen ein Leih e-Bike. Die Radwege sind stark überarbeitungswürdig. Ich gehöre zur Ü 60 Gruppe. Ich fühle mich auf den Radwegen nicht sicher!
6. Mehr Radwege auf der Straße etablieren. Eventuell Straßen breiter machen. Damit Autos und Fahrräder besser zurechtkommen.
7. Alles in allem empfinde ich die beliebten sog. Fahrradschutzstreifen nicht als Sicherheit - im Gegenteil - nehmen sie es mir nicht übel - aber "früher war es besser" mit echten Radwegen auch gemeinsam mit dem Fußweg.
8. Mit das größte Problem sind nicht aufeinander abgestimmte Ampelschaltungen. Bei einer Reisesgeschwindigkeit von 25km/h muss man an jeder Ampel zum Stillstand kommen, das gilt übrigens ebenso für den Autoverkehr.
9. Besseres Verständnis und Bewusstsein für den Radverkehr erzeugen ist m.E. ein sehr wichtiger Aspekt. Ich fahre täglich mit dem Rad zur Arbeit und bei schlechtem Wetter mit dem Bus. Mein größtes Problem sind die ignoranten und rücksichtslosen Aachener Autofahrer, weniger die Radinfrastruktur. Ich habe vorher in Köln gelebt, wo der Umgang untereinander deutlich entspannter und weniger aggressiv war. Hier in Aachen scheint das ständige, ungeduldige Hupen "zum guten Ton" zu gehören....
10. Ich wünsche mir Tempo 30 in der gesamten Innenstadt. Dann würden die Autofahrer an den Radfahrern nicht mehr so gnadenlos schnell vorbeizischen.
11. Neue Projekte sind immer gut für das Image. Pflege und Erhaltung des Bestehenden würde mehr bringen. Es gibt etliche Fahrradstrecken, die schon vorhanden sind. Sie werden nur nicht genutzt, weil sie in einem desolaten Zustand sind, Thema Nachhaltigkeit!

Verkehrsfluss

1. Die großen Ziele schön und gut,- aber die Probleme beginnen schon bei einzelnen Ampelschaltungen, die mit einem Klick in der Ampelsteuerung zu beheben wären.
2. Kontrollen halten in 2. Reihe müssen wesentlich mehr erfolgen, Baustellen behindern teilweise zu lange den Verkehr, da sie manchmal zu lange vorhanden sind bzw. teilweise tagelang nicht daran gearbeitet wird, ehe sie endgültig geschlossen werden.

3. Der Hass auf die Stadt wächst, weil das Ordnungsamt zunehmend als "Terror- Regime" auftritt. Die Verkehrsplaner, so scheint es, möchten mit minimalen Mitteln maximal behindern. Um im Interesse ihrer Grünen-Lobby-Arbeit die PKW-Fahrer zur Nutzung des ÖPNV umzuziehen. Das alltägliche Verkehrschaos ist selbstgemacht durch offenbare Unfähigkeit der planenden und steuernden Handlungsträger der Verwaltung.
4. Innerhalb des Alleenrings und in allen Nebenstraßen Tempo 30.
5. Die Ampelschaltungen sind auf den Hauptverkehrsachsen, z.B. Adalbertsteinweg / Trierer Straße in Richtung Brand und v.v., schlichtweg eine Katastrophe! So fährt man an der Ampel Steffensplatz stadtauswärts, so steht man spätestens an der Kreuzung Kongressstraße, derweil die Ampel dort ROT anzeigt, so geht es munter weiter bis in Brand. Kein Wunder, dass der Verkehr sich in Brand Richtung Kornelimünster bzw. Stolberg teilweise bis zur Vennbahntrasse (nicht nur in der Rush-Hour) staut! Seit ROT-GRÜN- Koalition wurde an den Ampelschaltungen 'herumgespielt' und leider hat sich auch nichts nach der Ab- und Auflösung nichts geändert. Merkt man so etwas nicht bei der Stadtverwaltung oder will man dies nicht merken???
6. Mehr Priorität für Busverkehr, P+R außerhalb der Stadt ausbauen und dafür Parkstreifen in der Innenstadt in Busspuren umwandeln
7. Der Autor des Abschnitts "Ausgangslage" muss dringend auf Doping getestet werden. :-)
8. Es sollte eine grüne Welle für Radfahrer geben, um das Radfahren attraktiver zu machen. Wenn weniger Autos unterwegs sind, gibt es auch weniger Staus.
9. Aktionsprogramm zur Unterbindung des Haltens in zweiter Reihe sollte auch ein Aktionsprogramm zur Unterbindung des Haltens/Parkens auf Fahrradstreifen und Bürgersteigen beinhalten!
10. Halten in zweiter Reihe: sofort abschleppen!!!

Verkehrssicherheit

1. Ihre Ziele zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zielen auf Fußgänger und Radfahrer. Diese Gruppe sollte sich bewusster im Straßenverkehr verhalten. Nicht immer ist der Autofahrer schuld, wenn sich ein Radfahrer oder Fußgänger verhält, als wenn ihm die Straße allein gehört. Auch diese Gruppe hat sich entsprechend zu verhalten.
2. Das Radwegekonzept auf Hauptverkehrsstraßen mit den gestrichelten Linien ist zu unsicher für Radfahrer. Wo möglich, sollte man Radfahrstreifen auf die Bürgersteige verlegen und dort abtrennen (farblich kennzeichnen). Die in der Innenstadt oft kaum genutzten Bürgersteige sind dazu breit genug.
3. Zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbegrenzungen halte ich für eine gute und moderne Art, die Verkehrssicherheit den Gegebenheiten anzupassen. Viele Menschen fahren zu schnell, weil sie nicht einsehen, z.B. um 2 Uhr morgens mit 30 an einer Schule "vorbeizockeln" zu müssen. Für eine zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbeschränkung bringen sicherlich mehr Menschen Verständnis auf als für eine starre Regelung. Vor allem der Rückbau (Verschmälerung, Bremshügel, etc.) führt nur zur Verkehrshemmung, dadurch werden die Menschen eher aggressiv und fahren anschließend schneller...

4. Ich für meinen Teil lasse das Fahrrad im Keller, so lange ich keine sicheren Radwege vorfinde, wie es sie beispielsweise in der Vergangenheit gab, nämlich getrennt vom motorisierten Verkehr.
5. Die Verkehrssicherheit kann von heute auf morgen massiv verbessert werden, wenn man flächendeckend eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Aachen ausweist. Hiervon sollen nur die klassifizierten Straßen ausgenommen werden. Die oben beschriebenen Projektideen sind blinder Aktionismus und gehen den Kern des Problems nicht an!
6. Die Straßenraumplanung soll zukünftig konsequent dem Leitgedanken „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“. Dies ist gültige Rechtslage gemäß der VwV-StVO. Bei zahlreichen Planungen der Stadt Aachen in den letzten Jahren wird dies von Politik und Verwaltung ignoriert.
7. Zwar ist Verkehrserziehung in Schulen und Kindergärten zu begrüßen, wichtiger jedoch ist die Erziehung der Autofahrer. Es muss eindeutig und mit Sanktionen klar gemacht werden, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen, Missachtung der Vorfahrt, Nicht-Beachten von Zebrastreifen, verbotenes Halten, Überfahren roter Ampeln, Einfahren in verstopfte Kreuzungen etc. etc. eben **keine** Kavaliersdelikte sind.
8. Was sind denn Dialogdisplays?
9. Das Radwegekonzept auf Hauptverkehrsstraßen mit den gestrichelten Linien ist zu unsicher für Radfahrer. Wo möglich, sollte man Radfahrstreifen auf die Bürgersteige verlegen und dort abtrennen (farblich kennzeichnen). Viele der in der Innenstadt oft kaum genutzten Bürgersteige sind dazu breit genug.
10. flächendeckend Tempo 30 in Innenstadt + anderen Kernzonen (Burtscheid, Brand etc.)

Wirtschaftsverkehr

1. Wo bleibt ein Aachener Güterbahnhof?
2. Der Internethandel und damit das Halten von Kleinlastern in der "2. Reihe" werden weiter wachsen. Die Stadt muss hier etwas unternehmen, sonst blockieren diese Fahrzeuge bald nahezu alle rechten Fahrspuren. Auf schmalen Hauptverkehrsachsen wie z.B. Wilhelm- und Theaterstraße, die vierspurigen Verkehr nötig haben, sollte das Lieferanhalten (wenigstens zu Berufsverkehrszeiten) gänzlich verboten werden.
3. Mehr Kontrolle der bisherigen Lieferzonen! Es gibt sie bereits aber sind oft zugeparkt. Fällt mir u.a. auf der Roermonderstraße und der Bismarckstraße auf.
4. Es gibt bereits heute jede Menge Lieferzonen, die jedoch nicht genutzt werden. Auf der Jülicher Straße parken die LKW regelmäßig auf der Fahrbahn, um Geschäfte zu beliefern, obwohl große Teile des Seitenstreifens für die Anlieferung vorgesehen und auch frei sind. Gut fände ich auch Lieferzonen auf dem Adalbertsteinweg. Diese werden sich aufgrund von Platzmangel aber wohl nicht einrichten lassen, ohne eine Fahrspur zu "vernichten"...
5. Lkw-Führungskonzepte sind bisher immer gescheitert - Restriktionen erhöhen; Förderung emissionsarmer Fahrzeuge muss Priorität haben

Monitoring

1. Projektbefragungen nicht nur online, super Sonntag bzw. Super Mittwoch mit Umfragen einbeziehen. online Betreuung der Aachener Bürger zu jung.

2. Monitoring und Erhebungen haben bzw. machen ist wichtig und gut aber es müssen auch entsprechende Auswertungen mit Folgen daraus resultieren, sonst macht es keinen Sinn. Die nötigen Kapazitäten müssen von vorn herein vorhanden sein!
3. Vielleicht könnte man viele der angedachten Projekte kostenneutral durch studentische Arbeiten realisieren. Projektarbeiten werden in der Regel von kleinen Gruppen durchgeführt. Man könnte FH und TH miteinbinden.

Anlage 2: Mobilitätsstrategie 2030: Popularität der Projektideen



