

**Verkehrsentwicklungsplanung  
Aachen**

# **Mobilitätsstrategie 2030**

Teil 1: Auftrag und Struktur

[www.aachen.de/vep](http://www.aachen.de/vep)



# Impressum

## **Herausgeber**

Stadt Aachen  
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen  
FB 61/300 Verkehrsmanagement  
Lagerhausstr. 20  
52066 Aachen

## **Verantwortliche Autoren**

Dr. Armin Langweg  
Uwe Müller

## **Stand:**

17.07.2020 (Layout)

Beschlossen vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen am 23.05.2019

## Vorwort

Liebe Bürgerinnen und Bürger,  
sehr geehrte Akteure in Verbänden, Betrieben und Institutionen,

**leiser und emissionsfreier Verkehr**, Verbesserung der Verkehrssicherheit, enge Straßen, Digitalisierung und **Vernetzung der Mobilität**, bald auch autonom fahrende Autos und Busse, die **Sicherung der Erreichbarkeit** Aachens für Bewohner, Besucher und Beschäftigte. Das sind nur einige der Herausforderungen mit denen sich Aachen aktiv auseinandersetzt. Sie sind zugleich Potenziale, die Mobilität in Aachen weiterzuentwickeln.

Im Anschluss an den Aachen\*2030 Masterplan wurde 2012 vom Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen mit der Neuorganisation der Verkehrsentwicklungsplanung für Aachen begonnen. Der **Beteiligung der Öffentlichkeit und wichtiger Partner in Stadt und Umland** wurde eine hohe Priorität eingeräumt. Ressourcen sollen zielorientiert eingesetzt werden.

Verkehrsentwicklungsplanung ist seit 2013 als **Daueraufgabe in der Verwaltung** der Stadt Aachen verankert.

Die im Januar 2014 verabschiedete **Vision Mobilität 2050** drückt nach wie vor den wünschenswerten Zustand für die Mobilität in Aachen aus, der angestrebt wird.

2014 hat die Verwaltung die Erarbeitung einer im Dialog formulierten Mobilitätsstrategie für das Jahr 2030 begonnen. Die Strategie hat den Anspruch, die **Richtschnur des Handelns** im Bereich der Mobilität in Aachen für die nächsten Jahre zu sein. Sollten sich wesentliche Rahmenbedingungen verändern, so soll dies eine Anpassung der Mobilitätsstrategie zur Folge haben.

In diesem Dokument sind die **Chancen und Herausforderungen der Mobilität** in Aachen dargelegt und wie man ihnen gemeinschaftlich begegnen will. Es ist beabsichtigt, aufbauend auf diesem Dokument Ziele und Strategien zum Beschluss zu bringen.

Eine wesentliche Grundlage hierfür stellen die von 2016 bis 2017 erhobenen Daten zum Mobilitätsverhalten der Aachener und der Umlandbewohner dar. Die Lage der Mobilität in Aachen wird regelmäßig auch über den Teil „Verkehr“ im **statistischen Jahrbuch** der Stadt Aachen dokumentiert.

Ich möchte mich bei den **vielen Mitwirkenden** an diesem Baustein sehr herzlich bedanken und wünsche mir für die Verkehrsentwicklungsplanung Aachen einen weiterhin kooperativen Verlauf, um Aachens Motto „**clever mobil**“ noch besser gerecht werden zu können.

Dr. Armin Langweg

Koordinator Verkehrsentwicklungsplanung Aachen

# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	3
Inhaltsverzeichnis.....	4
Abbildungsverzeichnis .....	6
Tabellenverzeichnis .....	6
<b>1 EINLEITUNG</b> .....	<b>7</b>
1.1 Was ist der Sinn der Mobilitätsstrategie Aachen 2030?.....	7
1.2 Vom VEP Aachen 1995 bis heute.....	9
1.3 Meilensteine der Verkehrsentwicklung seit 1995 .....	11
<b>2 CHANCEN UND HERAUSFORDERUNGEN FÜR EINE NEUE MOBILITÄT</b> .....	<b>13</b>
2.1 Chancen für eine neue Mobilität in Aachen .....	13
2.1.1 Elektromobilität .....	13
2.1.2 Digitalisierung der Mobilität .....	14
2.1.3 Zunehmende Offenheit für eine urbane Mobilitätskultur .....	14
2.1.4 Nahmobilität in Stadt und Quartier.....	16
2.2 Herausforderungen für Aachens Mobilität.....	17
2.2.1 Steigende Umweltauforderungen .....	18
2.2.2 Begrenzung der Erderwärmung .....	19
2.2.3 Zunahme der Pkw-Zahl und enge Straßenquerschnitte .....	23
2.2.4 Vermeidung von Verkehrsunfällen .....	24
2.2.5 Stärkere Ansprüche an Mitsprache der Bürger .....	24
2.2.6 Alterung der Gesellschaft .....	25
2.2.7 Wachstum im Fern- und Güterverkehr.....	26
2.2.8 Steigende Kosten für Infrastruktur und Betrieb .....	26
2.3 Fazit.....	27
<b>3 PROZESS- UND DIALOGORIENTIERTE VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG</b> .....	<b>28</b>
3.1 Politischer Auftrag.....	28
3.2 Standards zur Erarbeitung von Verkehrsentwicklungsplänen .....	28
3.3 Prinzipien der Bearbeitung des VEP .....	31
3.4 Berücksichtigte Planungen .....	32
3.4.1 Masterplan Aachen*2030 .....	33
3.4.2 Luftreinhalteplan .....	33
3.4.3 Lärminderungsplanung .....	34
3.4.4 Innenstadtkonzept 2022 .....	35
3.4.5 Nahverkehrsplan.....	36
3.4.6 Bundesverkehrswegeplan 2030 .....	36
3.4.7 Landesstraßenbedarfsplan .....	37
3.4.8 ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW .....	37
3.4.9 European energy award / Energiepolitisches Arbeitsprogramm .....	37
3.5 Bausteine des VEP Aachen.....	39
3.5.1 Vision Mobilität 2050 .....	39
3.5.2 Mobilitätsstrategie 2030 .....	39
3.5.3 Handlungsprogramme .....	39

3.5.4	Lagebericht Mobilität 20xx .....	39
3.6	Organisationsstruktur des VEP Aachen .....	40
3.6.1	Fachliche Verantwortung/ Erarbeitung .....	40
3.6.2	Mitwirkung am VEP Aachen .....	40
3.7	Weitere Teile der Mobilitätsstrategie 2030.....	42
<b>4</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG .....</b>	<b>43</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bausteine der Verkehrsentwicklungsplanung Aachen.....	8
Abbildung 2: Titelseite „Mittelfristiges Handlungskonzept 2002“ .....	9
Abbildung 3: Digitale und vernetzte Mobilität.....	14
Abbildung 4: Treibhausgasentwicklung 1990-2016 und Minderungsziele .....	20
Abbildung 5: Endenergiebedarf der Stadt Aachen im Jahr 2016.....	22
Abbildung 6: Verkehrsbedingte Emissionen in der Stadt Aachen 2010-2016 .....	22
Abbildung 7: Pkw-Bestand in Aachen.....	23
Abbildung 8: Fahrzeugmengen auf den Straßen in der Aachener Innenstadt.....	23
Abbildung 9: Pkw-Dichten in NRW.....	23
Abbildung 10: Bevölkerungsfortschreibung für die StädteRegion Aachen .....	25
Abbildung 11: Altersverteilung Stadt Aachen.....	25
Abbildung 12: Altersverteilung Kreis Aachen .....	26
Abbildung 13: Prinzipskizze zum Verständnis von VEP [FGSV 2013, S. 5].....	29
Abbildung 14: SUMP-Prozess [Rupprecht Consult, 2011] .....	30
Abbildung 15: Bausteine des VEP Aachen.....	39
Abbildung 16: Die Fachkommissionen des VEP.....	40
Abbildung 17: Organisationsstruktur des VEP Aachen .....	40
Abbildung 18: Fachkommission zu Fuß bei der Arbeit .....	41
Abbildung 19: Sitzung der Lenkungsgruppe im Haus Löwenstein .....	41
Abbildung 20: Ziele des VEP.....	42
Abbildung 21: Themenfelder der Mobilitätsstrategie 2030.....	42

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Im VEP berücksichtigte Pläne .....	32
Tabelle 2: Maßnahmen im Lärmaktionsplan.....	35
Tabelle 3: Themenbereiche benannter Maßnahmen im NVP .....	36

# 1 Einleitung

## 1.1 Was ist der Sinn der Mobilitätsstrategie Aachen 2030?

Die Entwicklung des Verkehrsgeschehens ist beständigen Änderungen unterworfen, denen die Infrastruktur nicht in gleichem Tempo folgen kann. Das Straßennetz ist über die Jahrhunderte entstanden und kann nicht vollständig den Ansprüchen der aktuell lebenden Generationen entsprechen. Fluchtlinien (Straßenbegrenzungen) z.B., die vor rund 100 Jahren festgelegt wurden, gaben Bauherren in der Gründerzeit des späten 19ten und frühen zwanzigsten Jahrhunderts die Möglichkeit, weite Quartiere in der Stadt zu entwickeln. Die damals gebauten **Häuser begrenzen heute die Straßenräume, die zur Zeit ihrer Gründung nur ganz wenige PKW fassen mussten**. In diesen Quartieren ist der PKW-Besitz signifikant niedriger als in den Quartieren weiter außerhalb der Stadt, die nur entwickelt werden konnten, weil PKW die Erreichbarkeit der Innenstadt und der Arbeitsplätze sicherstellen.

Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) muss sich also mit den Rahmenbedingungen befassen, die durch die Stadtstruktur und die Infrastruktur gegeben sind und **zukünftige Entwicklungen in vielen Feldern gedanklich vorwegnehmen**. Zu diesen gehören die Einkommens- und Einwohnerentwicklung, die Entwicklung der **Energiepreise**, die Entwicklung der Technologien im Mobilitätssektor, auch die Entwicklung der Wertvorstellungen der Bürgerinnen und Bürger. So erfahren z.B. der öffentliche Nahverkehr, das Radfahren oder das Wohnen in der Stadt heute eine weitaus höhere Wertschätzung als noch vor 30 Jahren üblich.

Verkehrsentwicklungsplanung ist eine **beständig zu bearbeitende Langfristaufgabe**, für die es eine breit getragene, klare und **über Jahre stabile Richtungsangabe** geben muss. Nur so können öffentliche Mittel in die Infrastruktur strategisch investiert werden und positive Effekte auf die Lebensqualität der Stadt entfalten.

Aachen hat den großen Vorteil, dass es bis in seinen historischen Kern hinein eine sehr gemischte Stadt ist. Da Wohnen, Bildung, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit so eng beieinander liegen, ist Aachen

eine „**Stadt der kurzen Wege**“. Der „Aachen\*2030 Masterplan“ enthält viele wesentlichen Aussagen dazu, wie dieses Ziel unterstützt werden kann<sup>1</sup>. Durch seine Funktion als Oberzentrum ist Aachen nicht nur Zielort der Aachener, sondern einer gesamten Region, für die Aachen Arbeitsstadt, Wissenschaftsstadt, Einkaufsstadt und Kulturstadt ist. Daraus resultieren zahlreiche tägliche Pendlerbewegungen.

Aufgrund ihrer Grenzlage ist die Stadt Aachen besonders sensibel für Regelungen im Verkehrsbereich, die auf Landes-, Bundes- oder europäischer Ebene getroffen werden. Sie muss **spezifische Lösungen finden**, mit denen ihre gute Erreichbarkeit gesichert bleibt und strukturelle Nachteile gegenüber anderen Städten in den Niederlanden, Belgien und in Nordrhein-Westfalen verhindert oder kompensiert werden. Problematisch waren bzw. sind vor diesem Hintergrund u.a. die Einrichtung einer Umweltzone, die Einführung von Mautgebühren auf Autobahnen nur in Deutschland, der Ausbau des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes im Eisenbahnverkehr ohne Halt in Aachen und bestehende Tarifbarrieren im grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr.

Die Stadt Aachen will **offen und inklusiv** sein. Sie möchte die Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt sichern und diese unabhängig von ihrer körperlichen Situation und finanziellen Lage.

Die Stadt Aachen möchte eine „saubere“ Mobilität anbieten und gewährleisten und **Belastungen durch Emissionen auf ein Mindestmaß reduzieren**. Beim Stickoxid z.B. konnte Aachen – wie viele andere Städte auch – seit 2008 bis zum heutigen Tage die europäischen Grenzwerte zum Schutz der Bevölkerung nicht einhalten.

---

<sup>1</sup> Aachen\*2030 Masterplan, [www.aachen.de/aachen2030](http://www.aachen.de/aachen2030)

Hauptverursacher sind dabei Dieselfahrzeuge. Die Konzentration dieses Schadstoffes ist aber auch durch die Lage der Aachener Innenstadt im Talkessel begründet, die eine Durchlüftung der Innenstadt erschwert. Ebenso **besteht der Anspruch, ein maximales Maß an Verkehrssicherheit durch die städtische Infrastruktur zu gewährleisten** und Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen zu reduzieren.

Der Formulierung der Mobilitätsstrategie 2030 lief der Prozess der Formulierung der Vision 2050 voraus. Die Stadt Aachen hat auch dabei viele Bürgerinnen und Bürger beteiligt, um herauszufinden, in welche Richtung die Verkehrsinfrastruktur, die Verkehrsmittelwahl und das **alltägliche Verkehrsverhalten** sich weiter entwickeln sollen.

Der Mobilitätsausschuss hat im Januar 2014 einen mit großer Mehrheit getragenen Beschluss gefasst und mit der Formulierung der Vision 2050 der Arbeit an der Mobilitätsstrategie eine Richtung vorgegeben. Zusammengefasst drückt die Vision Mobilität 2050 folgendes aus:

---

*Aachen wird auch 2050 eine lebenswerte und wirtschaftsstarke Stadt der kurzen Wege sein.*

*Einen entscheidenden Anteil daran hat eine effiziente, komfortable, sichere, kostengünstige, umwelt- und stadtverträgliche Mobilität. Die*

*Weichen dazu wurden frühzeitig von den Verantwortlichen und den Bürgern kooperativ mit dem Umland gestellt.*

---

Die Mobilitätsstrategie 2030 konkretisiert diese Vision in einer weiteren Etappe des Verständigungsprozesses zwischen Fachleuten, Interessenvertretern, Bürgerinnen und Bürger und deren Vertreterinnen und -vertreter im Rat der Stadt. Die Mobilitätsstrategie 2030 soll allen maßgeblich Beteiligten eine **Richtschnur des Handelns** geben und eine **zuverlässige mittelfristige technische und finanzielle Planung ermöglichen**. Dabei wird auch aufgezeigt, wo Kompromisse gefunden wurden oder werden müssen, weil unterschiedliche Nutzergruppen widerstrebende Interessen haben.

Um den hier nur angerissenen und im Kapitel 2 ausführlicher beschriebenen Herausforderungen erfolgreich begegnen zu können, hat die Mobilitätsstrategie Aachen 2030 die Aufgabe, handlungsleitende Ziele für Entscheidungen der Stadt festzulegen.

Der Aufbau des VEP selber und der Prozess seiner Erstellung werden in Kapitel 3 erläutert.

Diese Ziele werden in einem weiteren, eigenständigen Dokument formuliert und begründet. Dort werden auch Indikatoren benannt, mithilfe derer Entwicklungen im Bereich der Mobilität beurteilt werden sollen.

Den beiden ersten Dokumenten der Strategie 2030 sollen einzelne fachliche Strategien folgen, die aus Sicht der Fachleute sinnvoll sind, um die Ziele zu erreichen.

---

*Die Mobilitätsstrategie 2030 konkretisiert als wesentlicher Bestandteil des VEP Aachen die bereits erarbeitete Vision Mobilität 2050.*

*Sie legt die Ziele und Strategien fest. Ihr nachfolgend soll über konkrete Handlungsprogramme eine effiziente Zielerreichung gewährleistet werden.*

---



Abbildung 1: Bausteine der Verkehrsentwicklungsplanung Aachen



## 1.2 Vom VEP Aachen 1995 bis heute

Letztmalig wurde in den Jahren 1991 – 1995 in Aachen ein Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet und veröffentlicht. Er sollte laut der „Verkehrspolitischen Grundsatzerklärung“ des Rates der Stadt Aachen von 1989 Folgendes leisten:

- Umsetzung einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik
- Wahrung der Wirtschaftskraft
- Umfassende Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen
- Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsarten
- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in langer Perspektive um mindestens 30 %
- Deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Vorrang der Fußgänger in der Stadt
- Ausweitung der Fußgängerzonen
- Ausbau eines sicheren Radroutennetzes, besonders in der Innenstadt,
- Erstellung eines Parkraumkonzeptes

Die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten ermittelte 1991 einen Anteil des Pkw-Verkehrs von

51 %. Die Planenden entwickelten drei „Szenarien“ für das Jahr 2010, um zu ermitteln, wie sich der Verkehr ohne äußere Eingriffe entwickeln wird und welche Effekte ein gezieltes Eingreifen haben könnten. Dieses Vorgehen ist typisch gewesen für die allermeisten Verkehrsentwicklungspläne und wird vielfach heute noch angewandt. Favorisiert wurde ein „Einstiegskonzept“, das sowohl eine Förderung des Umweltverbundes als auch Einschränkungen für den Pkw-Verkehr enthielt, eine typische „push+pull“-Strategie.

Die Arbeitsergebnisse des VEP 1995 wurden veröffentlicht in den Broschüren „Grundlagen“, „Konzepte und Wirkungen“ und „Mittelfristiges Handlungskonzept 2002“.

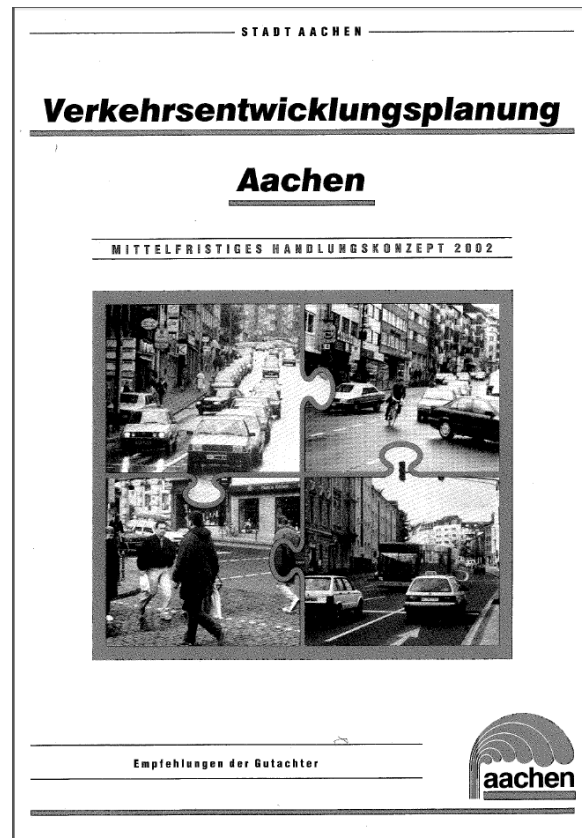


Abbildung 2: Titelseite „Mittelfristiges Handlungskonzept 2002“

Die wesentlichen Inhalte und Ergebnisse des VEP 1995 waren:

- Das Kernelement der Strategie für eine **Verlagerung von Fahrten vom Pkw auf den öffentlichen Verkehr** war die geplante Wiedereinführung der Straßenbahn. Nach einem Wechsel der politischen Mehrheit wurde das Thema in der zweiten Hälfte der 90er Jahre jedoch nicht weiterverfolgt.
- Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 in Wohngebieten. Dies wurde umgesetzt und ist bis heute wirksam.
- Der sukzessive **Ausbau des Anwohnerparkens** (heute Bewohnerparken) zur Verbesserung der Parksituation für Bewohner begann. Der Ausbau der Bewohnerparkzonen ist weit fortgeschritten und dauert weiter an. Die öffentliche Debatte in den Quartieren zeigt zunächst den Widerstand gegen die

Einführung und danach die Erleichterung über eine deutlich entspanntere Parksituation.

- Das Leitmotiv „**Fußgängerfreundliche Innenstadt**“ wurde durch einen Ausbau von Fußgängerzonen und durch Zufahrtsbeschränkungen für den Pkw-Verkehr innerhalb des Grabenringes an Samstagen umgesetzt. Während die Fußgängerzonen ein akzeptiertes Konzept geworden sind, waren samstägliche Zufahrtsbeschränkungen sehr umstritten und wurden nach einiger Zeit zurückgenommen.
- Die Erschließung der Innenstadt vom Alleenring ausgehend über drei Schleifen unter Verwendung von Teilen des Grabenringes wurde konzipiert. So sollte der Durchgangsverkehr auf dem Grabenring vermieden werden. Umgesetzt wurde von diesem Konzept das heute bewährte **Durchfahrverbot für Pkw am Elisenbrunnen**.
- Mit dem VEP 1995 wurde der **systematische Ausbau des Radverkehrsnetzes** und eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs gestartet. die bis heute Bestand haben.

Der VEP Aachen 1995 hat gute Impulse gesetzt und war für seine Zeit ein vorbildliches Planwerk. Er konnte sich jedoch nicht als Richtschnur für wesentliche und weitreichende Entscheidungen etablieren und **wurde nie beschlossen**.

Da zentrale im Zielszenario des VEP berechnete Maßnahmen nicht umgesetzt wurden, konnte der VEP 1995 auch die an ihn gestellten Erwartungen „zur Reduktion des MIV um mindestens 30 %“ nicht einlösen. Die Mobilitätsstudie 2017 hat ergeben, dass immer noch 46 % der Fahrten mit dem Pkw zurückgelegt werden.

### 1.3 Meilensteine der Verkehrsentwicklung seit 1995

Auch wenn der VEP 1995 nicht konsequent umgesetzt wurde, wurden seit seiner Fertigstellung bis zur Verabschiedung der Mobilitätsstrategie 2030 sehr viele Projekte verfolgt, die eine nachhaltige Verkehrsentwicklung unterstützen. In **chronologischer Reihenfolge** lassen sich folgende Meilensteine benennen:

- Dem Aachener Verkehrsverbund ist es gelungen, seit 2000 die **EUREGIOBAHN** erfolgreich auszubauen. Aufgrund ihres Fahrgastwachstums und ihrer grenzüberschreitenden Linienführung gilt sie als ein Erfolgsmodell in Deutschland für ein regionales Schienenverkehrsangebot. Ein weiterer Netzausbau und die Elektrifizierung sind fest verankert.
- Seit der Fertigstellung des **VENNBAHNRADWEGES** nach Luxemburg im Jahr 2013 liegt Aachen an einem „Premiumradweg“. Die positiven Erfahrungen waren eine wichtige Grundlage für weitere regionale Radverkehrsplanungen und die erfolgreiche Teilnahme am Landeswettbewerb um Radschnellwege.
- Mit der Aufstellung des ersten **LUFTREINHALTEPLANES** 2008 durch die Bezirksregierung in Köln ist es gelungen, dass Verwaltung, Politik und Verbände in Aachen in kooperativer Weise bei der Verkehrsentwicklungsplanung zusammenarbeiten. Diese Zusammenarbeit wurde auch bei dem Luftreinhalteplan 2015 fortgesetzt.
- Bei der IHK Aachen wurde 2008 die **MOBILITÄTSBERATUNG FÜR BETRIEBE** etabliert, womit die IHK Aachen deutschlandweit richtungsweisend unterwegs war und bis heute ist.
- Ergänzend zum Verkehrsmodell der Stadt Aachen wurde von 2010 – 2012 ein **REGIONALES VERKEHRSMODELL** federführend von der StädteRegion Aachen aufgebaut. Es bietet eine Grundlage, bedeutende regionale Verkehrsplanungen auf einer allseits anerkannten Datenbasis zu bewerten. Zugleich war das Verkehrsmodell eine konkrete Grundlage, um die **GESPRÄCHE MIT DEM UMLAND** unter Federführung der StädteRegion für regional bedeutsame Fragestellungen der Mobilität erfolgreich zu intensivieren und gemeinsame Interessen zu stärken.
- 2008 wurde mit „**AACHEN CLEVER MOBIL**“ ein Begriff etabliert, der die bewusste Wahl von Verkehrsmitteln in Form von Kampagnen und Informationsangeboten transportiert.
- Am Hauptbahnhof konnte 2008 die erste **RADSTATION** in Aachen eingeweiht werden. Nach dem Umbau des Bahnhofsumfeldes soll sie mit einem deutlich vergrößerten Platzangebot zurückkehren.
- Mit dem größten Arbeitgeber der Region der **RWTH AACHEN** wurde ein **MOBILITÄTSMANAGEMENT-ANSATZ** etabliert, um eine qualitätvolle Verdichtung mit zusätzlichen Hochschulgebäuden bei gleichzeitig weniger Flächen für das Parken zu erreichen. Mit vergleichsweise überschaubarem Aufwand und einer flächendeckenden, aber bisher sehr preisgünstigen Parkraumbewirtschaftung ist es gelungen, den Anteil des Pkw-Verkehrs zum Arbeitsplatz von 58 % auf 46 % reduzieren bzw. das **PKW-AUFKOMMEN UM 20 % ZU REDUZIEREN**. Die Zahl der „notwendigen Stellplätze“ wurden für alle folgenden Bauvorhaben entsprechend dieser Erfahrung reduziert.
- Mit der Umgestaltung des Templergrabens 2013 konnte gezeigt werden, wie mit einem niveaugleichen Ausbau ein leichtes Queren des Grabenringes und ein **VERTRÄGLICHES MITEINANDER DER VERKEHRSTEILNEHMER AUF DEM GRABENRING** ermöglicht werden kann.
- Seit 2009 wurden sukzessive mit dem **STREETSCOOTER**, einem von der ASEAG vom Hybrid- zum Elektrobuss umgebauten Gelenkbus, dem stadtwerkeübergreifenden „**LADENETZ**“, dem Kleinwagen **E.GO** und dem Pedelec-Verleihsystem **VELOCITY AACHEN** praxistaugliche Lösungen für emissionsfreie Elektromobilität entwickelt, die die Umwelt schonen und Arbeitsplätze

in Forschung und Produktion sichern. Durch das Wirken zahlreicher aktiver Partner ist Aachen eine **MODELLSTADT FÜR ELEKTROMOBILITÄT** in Europa.

- Von 2012 – 2016 hat Aachen im Rahmen des Programms CIVITAS (Cities, Vitality, Sustainability) das europäische Konsortium DYN@MO angeführt und sich als **VORREITERSTADT FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT** auf europäischer Bühne präsentiert.
- 2016 wurde am Westbahnhof die erste „**E-MOBILITÄTSSTATION**“ fertiggestellt, die ÖPNV, e-CarSharing, Pedelec-Verleih und das Laden von e-Autos räumlich bündelt und funktional zusammenführt.
- Um alle Verkehrsmittel auch in einem System buchen und bezahlen zu können, stehen seit 2016 der „MobilityBroker“ der ASEAG und die Plattform „avmulticonnect“ beim AVV als Baustein eines **MOBILITÄTSVERBUNDES** zur Verfügung.
- 2016 wurden die ersten **15 VOLLELEKTRISCHEN BUSSE** von ASEAG und Stadt Aachen gemeinsam bei einem Hersteller geordert.
- Im Mai 2017 ist durch die Präsentation des „e.GO Mover“ die Vision des „**AUTONOMEN FAHRENS**“ und die damit vorhandenen Chancen für mehr Verkehrssicherheit und weniger Personalkosten im Busverkehr für Aachen greifbar geworden.
- 2017 hat die Stadt Aachen mit Unterstützung des Landes NRW einen Referenten für „emissionsfreie Mobilität“ eingesetzt. Im Landeswettbewerb „**EMISSIONSFREIE INNENSTADT**“ konnte sich Aachen mit einer überzeugenden Projektskizze durchsetzen. Im Zuge des „Dieselskandals“ wurden der Stadt Aachen ebenfalls erhebliche Mittel für eine Umgestaltung des Mobilitätssystems im Förderprogramm „Saubere Luft“ in Aussicht gestellt.
- Im November 2017 wurde bei der Stadtverwaltung Aachen der Einsatz privater Fahrzeuge für Dienstfahrten neu geregelt und vergünstigtes Parken beendet. Durch den **AUFBAU EINER E-**

**AUTOFLOTTE** werden Dienstgänge über das elektronische JobTicket mit Leihrädern, dem ÖPNV oder Leih-Elektroautos abgerechnet. Für diese Pionierleistung hat die Stadt Aachen 2018 einen CIVITAS-award erhalten.

- Im September 2018 wurde für die Umsetzung des Radvorrangnetzes ein **GESTALTUNGSSTANDARD FÜR FAHRRADSTRABEN** beschlossen.
- Im Januar 2019 ist die **2. FORTSCHREIBUNG DES LUFTREINHALTEPLANES** für Aachen in Kraft getreten. Insbesondere mit den im November 2018 von der Stadt Aachen beschlossenen Maßnahmen zur **ERHÖHUNG DER PARKGEBÜHREN**, der Nachrüstung von Bussen und der Vorgabe, dass ab 2021 **NUR NOCH BUSSE MIT EURO6-STANDARD** in der Umweltzone fahren dürfen, konnte eine Einhaltung des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes für das Jahr 2020 ohne Fahrverbote prognostiziert werden.

Keine Zustimmung hat hingegen wiederholt die Einführung einer Stadtbahn gefunden, die im Jahr 1999 politisch nicht weiterverfolgt wurde und im Jahr 2013 als sogenannte „Campusbahn“ zwar von einer politischen Mehrheit sowie von zahlreichen Institutionen und Verbänden unterstützt, in einem Ratsbürgerentscheid jedoch mehrheitlich von den Bürgerinnen und Bürgern abgelehnt wurde.

# 2 Chancen und Herausforderungen für eine neue Mobilität

## 2.1 Chancen für eine neue Mobilität in Aachen

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.

- Da Wohnen, Bildung, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit so eng beieinander liegen, ist Aachen eine „**STADT DER KURZEN WEGE**“.
- Aachen ist eine **STADT DER WISSENSCHAFT**. Die rd. 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 sind ein großes Potenzial für die Nutzung **INNOVATIVER MOBILITÄTSANGEBOTE**. Die Absolventen 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 ihr **BEVÖLKERUNGSZAHL HALTEN** kann und das mittlere Alter nur geringfügig steigen wird (s. Kap. 2.2.6).
- Bei der Elektromobilität konnte Aachen durch Pioniergeist wieder **PRODUKTIONSSTANDORT FÜR EMISSIONSFREIE FAHRZEUGE** werden.
- Aachen hat sich auf den Megatrend der Digitalisierung als **DIGITAL HUB** aufgestellt. Bei der Entwicklung des autonomen Fahrens stehen Aachens Forscher 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.

### 2.1.1 Elektromobilität

Technologische Weiterentwicklungen insbesondere bei Antriebsarten, Digitalisierung, autonomem Fahren aber auch soziale Veränderungen, wie geänderte Lebensstile und Einstellungen zum Pkw sind generelle Trends, die die Chancen erhöhen, den urbanen Verkehr stadtverträglicher zu gestalten.

Die Bundesregierung hat 2011 die Wichtigkeit der E-Mobilität herausgestellt. Das seinerzeit formulierte Ziel, bis 2020 solle es 1. Mio. Elektrofahrzeuge in Deutschland geben, um Deutschland zu einem „Leitmarkt der Elektromobilität“ zu entwickeln, ist jedoch objektiv betrachtet kaum zu erreichen

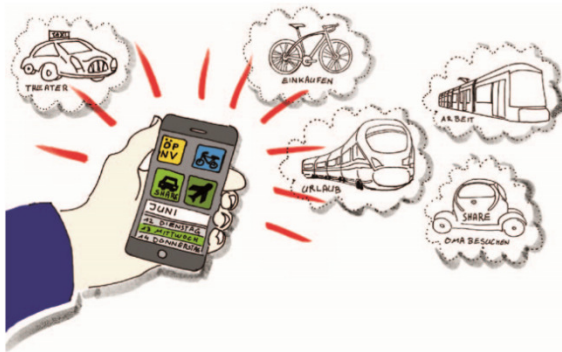
Der an der RWTH entwickelte **STREETSCOOTER** ist zum Symbol der Innovationskraft Aachens geworden, der schneller und besser auf die spezifische Nachfrage des größten deutschen Postdienstleisters reagieren konnte als die traditionellen Automobilkonzerne. Aachen knüpft mit dem **STREETSCOOTER** und dem aktuell entwickelten „**E.GO**“ an eine Tradition als Automobilstadt an, die 1896 mit dem „Cudell“ begonnen hatte.

Mit den universitären und privatwirtschaftlichen Forschungseinrichtungen bestehen in Aachen derzeit sehr gute Aussichten, Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität zur Marktreife zu führen und neue Arbeitsplätze in Aachen zu schaffen. Aufgrund des persönlichen Bezuges vieler Menschen zu dieser Technologie bestehen guten Chancen, dass Elektromobilität in Aachen schneller als andernorts Akzeptanz findet und intensiv genutzt wird.

Besonders erkennbar wird dies im Stadtbild, aber vor allem durch die zunehmende Anzahl an Pedelecs, die den Zugangs- und Nutzungshürden zum Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel in Aachens bewegter Topographie deutlich reduzieren. Einen Beitrag dazu leistet auch das Pedelecverleihsystem „**VELOCITY AACHEN**“, dessen Stationsdichte in Aachen beständig zunimmt und das ebenfalls als Gesamtsystem in Aachen entwickelt wurde.

## 2.1.2 Digitalisierung der Mobilität

Einfluss auf die Mobilität hat auch die zunehmende Digitalisierung. Die Verbreitung von Smartphones und die Selbstverständlichkeit eines jederzeitigen Wissensabrufes waren vor wenigen Jahren noch eine Randerscheinung. Nun sind sie aus der Gesellschaft nicht mehr wegzudenken. Die Wirkung der Digitalisierung wird bisher ambivalent bewertet. Auf der einen Seite eröffnet sie Chancen, neue, vernetzte, vereinfachte Mobilitätsangebote und -tarife zu entwickeln, die es leichter machen, die Alternativen zum eigenen Pkw zu nutzen. Dem gegenüber steht eine zunehmende Ablenkung durch Smartphones bei allen Verkehrsteilnehmern als verstärkt auftretendes Unfallphänomen.



Intermodalität

Abbildung 3: Digitale und vernetzte Mobilität<sup>2</sup>

Ein Spezialbereich mit sehr großen Veränderungen ist bei der **Automatisierung von Fahrzeugen** zu erkennen. Fragen der Finanzierung von dazu notwendigen neuen Infrastrukturen sind ebenso ungeklärt wie die Zu- oder Abnahme des Verkehrsaufkommens durch vollautonom fahrende Autos. Es stehen aber auch große Chancen im Raum, dass bislang vielfach durch Unachtsamkeit

verursachte Unfälle von autonom fahrenden Fahrzeugen vermieden werden können. Hierzu sind neben vielen offenen ethischen Fragen zur Programmierung bei unvermeidbaren Kollisionen auch Fragen der Sicherheit vor Hackerangriffen zu klären.

In Aachen gibt es zahlreiche Ansätze exzellenter Partner, die sich mit der Digitalisierung und Automatisierung von Verkehr befassen. Es bietet sich für die Stadt an, sich mit diesen Trends proaktiv auseinanderzusetzen und Lösungen, die der Stadt nützen, hier schnell zu erproben und zur Reife zu entwickeln.

Eine derzeit schon spürbarere Herausforderung noch größerer Tragweite ist der zunehmende Online-Handel. Die Wachstumsrate im Onlinehandel liegt bei rund 11 Prozent. „Der Onlinemarkt ist noch nicht erwachsen geworden. Die Wachstumsdynamik ist ungebrochen, ein Abflachen der Wachstumskurve noch nicht zu erkennen. Im Gegenteil: das absolute Wachstum des Onlinehandels nimmt spürbar zu, getrieben vor allem von den

Nachzüglerbranchen. Das Internet hat sich längst als gleichberechtigter Einkaufskanal etabliert und wird zukünftig für noch mehr Produkte wichtiger Anlaufpunkt der Konsumenten sein. Eine differenzierte Betrachtung macht deutlich, dass in den nächsten Jahren aber selbst in einigen Vorreiterbranchen noch erhebliches Wachstum im Onlinehandel zu erwarten ist“<sup>3</sup>.

Anwendungen werden sich nicht nur für den motorisierten Verkehr ergeben, sondern auch Fußgänger und Radfahrer betreffen.

## 2.1.3 Zunehmende Offenheit für eine urbane Mobilitätskultur

Die Studie „Trends 2030 Mobilität und Logistik“ hat die Veränderungen bei Lebensstilen und Einstellungen wie folgt beschrieben: „Die Lebensstile sind in der postindustriellen Gesellschaft stärkeren und schnelleren Veränderungen unterworfen als zuvor. Im

<sup>2</sup> A.a.O., S. 16

<sup>3</sup> Pressemitteilung des IFH Köln, 10.11.2016, <https://www.ifhkoeln.de/pressemitteilungen/details/onlinehandel-in-deutschland-auch-absolutes-wachstum-nimmt-weiterhin-zu/>

Vordergrund steht mehr denn je das Bedürfnis nach Individualität. Die Menschen möchten nach Möglichkeit selbst entscheiden, wo und wie sie leben, wo, wie und wann sie arbeiten bzw. ihre Freizeit gestalten. Das trägt dazu bei, dass der Alltag zusehends komplexer wird. Hinzu kommt der Wandel bei der Erwerbsarbeit: Arbeitgeber und Arbeitsort mehrmals zu wechseln, gehört heute zur Normalität und führt zur Diversifizierung und Fragmentierung vieler Biografien.

Darüber hinaus haben die Steigerung des Lebensstandards, revolutionäre Innovationen bei den Informations- und Kommunikationstechnologien sowie der Zuwachs an Freizeit zu einer extremen Vermehrung der Möglichkeiten geführt. Vieles deutet auf weiter wachsende Bedürfnisse nach eher flexibler, individueller Mobilität hin.<sup>4</sup> Darauf muss insbesondere der öffentliche Verkehr stärker als in der Vergangenheit reagieren, um nicht systematisch Kunden zu verlieren.

„Das eigene Auto als Statussymbol war seit den späten 1950er-Jahren für immer größere Bevölkerungskreise realisierbar. [...] Diese emotionale Bindung zum Automobil scheint sich bei einem wachsenden Teil der Bevölkerung aufzulösen. Insbesondere jüngere Erwachsene setzen Mobilität offenbar nicht mehr unreflektiert mit Auto-Mobilität gleich. Die zuvor bei jeder Alterskohorte im Vergleich zur vorangehenden beobachtete, zunehmende Pkw-Orientierung stagniert oder geht sogar zurück. [...] Die Hintergründe, warum immer mehr junge Menschen ihre Verkehrsmittelwahl offenbar bewusster und situationsabhängig wählen und viele den Besitz eines Pkw in der Stadt als nicht erstrebenswert erachten, sind vielschichtig. Dazu zählen u.a. Ausbildungszeiten und Berufseinstiegsphasen mit länger währenden Zeitabschnitten finanzieller Unsicherheit.“<sup>5</sup>

Auch die Bedeutung von multifunktionalen und prestigeträchtigen „Geräte wie Smartphones spielt eine große Rolle für die Generation der „Digital Natives“.“ Durch die Nutzung neuer Technologien werden „Zeit, Aufmerksamkeit und Budget“ gebunden und sind nicht mehr so stark auf

kostspielige Produkte wie den Pkw fokussiert. Hiervon kann der öffentliche Verkehr profitieren, sofern sein Angebot den Bedürfnissen entspricht.

„Das ideale intermodale Konzept der Zukunft bedeutet für den Nutzer, jederzeit und möglichst spontan die Wahl zwischen öffentlichem Fern-, Regional- und Stadtverkehr, Pkws oder Fahrrädern auf Leihbasis (ggf. mit Elektroantrieb) sowie weiteren Angeboten wie Taxis, Mitfahrzentralen oder herkömmlichen Mietwagen zu haben. Carsharing-Wagen und Leihfahrräder stehen in ausreichender Dichte im öffentlichen Raum bereit, u.a. an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs. Sämtliche Vorgänge rund um Information, Buchung, Navigation und Abrechnung sind automatisiert, dem Nutzer bzw. Kunden jederzeit transparent und möglichst aus einer Hand (z.B. per Mobilfunk oder Mobilitätskarte) verfügbar. [...] Die Bereitschaft, verschiedene Verkehrsmittel zu nutzen, statt sie zu besitzen, steigt, wenn die Nutzung möglichst einfach wird.“<sup>6</sup>

Das bedeutet für Aachen, dass die Anstrengungen um die Entwicklung eines Mobilitätsverbundes weiter intensiviert werden müssen, damit insbesondere die jungen Menschen hier bedarfsgerechte Lösungen einer attraktiven Stadt nutzen können.

Wenn der erwartete Trend sich erhärtet, dass „immer mehr Menschen [...] lediglich nutzen, nicht besitzen“<sup>7</sup> wollen, so wird das zu einer Entlastung des Parkdrucks in den Städten führen und zu einer geringeren Zahl notwendiger Stellplätze insbesondere bei Wohnbauvorhaben. Die Herausforderung bei der Stadtplanung besteht darin einzuschätzen, in welcher Ausprägung sich der Trend bei einzelnen Bauprojekten in real geändertes Verhalten umsetzen lässt. Gleichzeitig kommt dem ÖPNV als „sauberes Rückgrat“ dieses Gesamtverkehrssystems eine besondere Rolle zu.

Die Mobilitätsstrategie Aachen 2030 will einen Beitrag dazu leisten, diese Chancen bestmöglich zu nutzen, um die unzweifelhaft bestehenden großen Herausforderungen im Verkehrsbereich zu meistern.

<sup>4</sup> Trends 2030 Mobilität und Logistik, InnoZ, S. 16

<sup>5</sup> A.a.O., S. 16f

<sup>6</sup> A.a.O., S. 18

<sup>7</sup> A.a.O., S. 18

### 2.1.4 Nahmobilität in Stadt und Quartier

„Nahversorgung“ ist ein seit langem positiv besetzter Begriff zur Beschreibung des Zieles, Dinge in der Nähe erledigen zu können: Einkaufen, zum Arzt, in den Kindergarten und in die Schule gehen. Der relativ junge Begriff „Nahmobilität“ knüpft daran an und befasst sich mit den Potenzialen und Chancen, die es mit sich bringt, wenn möglichst viele kurze Wege wohnortnah in kurzer Zeit bewältigt werden, ohne auf ein Auto angewiesen zu sein<sup>8</sup>. Emissionsfrei, für alle bezahlbar und zum Nutzen der lokalen Wirtschaft, also im ursprünglichen Sinne nachhaltig:

- Kinder, die kurze Wege zu Fuß in die Kitas und Grundschulen zurücklegen, entlasten Familien von Zeitstress und motorisierten Bringverkehren.
- Der zunehmend wachsenden Gruppe der älteren Menschen ermöglicht eine fußläufige Nahversorgung (Einzelhandel, Ärzte, soziale Kontakte, Religionsausübung) ein weitgehend eigenständiges Leben trotz eingeschränkter körperlicher Mobilität.
- Als sicher und komfortabel empfundene Wege zum Gehen und Radfahren laden Menschen allen Alters dazu ein, sich bei der Alltagsmobilität kostenfrei fit zu halten.

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) hat viele Ansätze in der Broschüre „Nahmobilität 2.0“ zusammengefasst. Sie schreibt darin u.a.:

---

*„Nahmobilität als Basismobilität erfordert dagegen a priori eine adäquate Dimensionierung der Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr, die den Grundansprüchen nach Sicherheit,*

*Leistungsfähigkeit, Geh- wie Fahrkomfort und nach Geschwindigkeit (sportliche und e-mobile Fahrräder) gerecht wird. Gefragt ist folglich ein neuer Ansatz in der Straßenplanung, der am Straßenrand beginnt und zuerst die Flächenansprüche des Fuß- und Radverkehrs klärt.“*

---

Sie verweist dabei auf den Ansatz der städtebaulichen Bemessung in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).<sup>9</sup>

Aachen hat vor allem in der Innenstadt eine sehr gute Nutzungsmischung. Anders als in anderen Städten gibt es in der Innenstadt einen hohen Anteil an Wohnnutzung und damit verbunden eine sehr hohe Nachfrage nach abendlichen Aktivitätenmöglichkeiten. Zur Sicherung von wohnortnahen, dezentralen Versorgungseinrichtungen wurde in der gesamten StädteRegion u.a. das Städtereionale Einzelhandelskonzept (STRIKT) entwickelt. Dies enthält Aussagen zum Bestand und regelt, wie und wo neue Einzelhandelsstandorte entstehen können. Bei Entscheidungen zu „Nutzungsgelegenheiten“ gilt es immer, auch die Folgewirkungen im Verkehr zu beleuchten, damit ein „autounabhängiges“ Leben in hoher Qualität möglich wird.

---

<sup>8</sup> nach: „Leitkonzept - Stadt und Region der kurzen Wege“ des Difu im Auftrag des Umweltbundesamtes (2011) (<http://www.uba.de/uba-info-medien/4151.html>)

---

<sup>9</sup> „Nahmobilität 2.0“, AGFS (2015), S. 16, [http://www.agfs-nrw.de/uploads/tx\\_ttproducts/datasheet/NM2.0\\_Broschue\\_web\\_2015.pdf](http://www.agfs-nrw.de/uploads/tx_ttproducts/datasheet/NM2.0_Broschue_web_2015.pdf)



## 2.2 Herausforderungen für Aachens Mobilität

In Aachen stellt sich aufgrund der Lage im Talkessel eine besondere Herausforderung, eine **schadstoffarme Mobilität** zu gewährleisten. Bestehende Grenzwerte können seit einigen Jahren nicht eingehalten werden.

Aachen ist eine historische Stadt mit engen Straßengrundrissen in der Innenstadt. Die seit Jahrzehnten gestiegene Anzahl an zugelassenen Pkw verschärft die **Parkplatzproblematik**. Auch daraus resultiert eine geringe Akzeptanz für die Umwandlung von straßengebundenen Parkplätzen in Flächen für Aufenthalt sowie für die Herstellung von Geh- und Radwegen. Differenzierte Netze müssen entwickelt und Prioritäten in den Straßen zugunsten einzelner Nutzergruppen gesetzt werden.

Aachen ist Oberzentrum für eine Region, die Gebiete in drei europäischen Staaten umfasst. Diese Lage im Dreiländereck macht Aachen sensibel für Regelungen, die **grenzüberschreitende Verkehre** erschweren. Sie muss spezifische Lösungen finden, mit denen ihre gute Erreichbarkeit gesichert bleibt und strukturelle Nachteile gegenüber anderen Städten in den Niederlanden, Belgien und in Nordrhein-Westfalen verhindert oder kompensiert werden.

Durch seine Funktion als Oberzentrum ist Aachen Zielort einer gesamten Region, für die **Aachen Arbeitsstadt, Wissenschaftsstadt, Einkaufsstadt und Kulturstadt** ist. Es ist eine ständige Herausforderung, die Interessen der Bewohnerinnen und Bewohner der Kernstadt und die der Pendlerinnen / Pendler und der Besucherinnen / Besucher zu einem Ausgleich zu führen.

Die Stadt Aachen hat aufgrund ihrer Haushaltslage wenig **finanzielle Spielräume**, durch verstärkte Ausgaben eine Verbesserung der Mobilität vorzunehmen. Der Ausbau der umweltverträglichen Verkehrsmittel und die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs müssen gut begründet und nachvollziehbar sein, damit sie nicht zu massiven Widerständen führen.

Die Aachen-spezifischen und die generellen Herausforderungen der Mobilität werden nachfolgend näher erläutert:

- Steigende Umweltauforderungen, insbesondere für urbane Mobilität
- Bewältigung des Übergangs zu einer CO<sub>2</sub>-freien, also postfossilen Mobilität
- Zunahme der Pkw-Zahl und enge Straßenquerschnitte
- Umgang mit steigenden Kosten für Infrastruktur und Betrieb bei zurückgehenden öffentlichen Mitteln
- Erhebliche Skepsis der Bevölkerung hinsichtlich verkehrlicher Großprojekte und negative Auswüchse bei der digitalen Kommunikation
- Veränderungen der Bevölkerungsentwicklung
- Wachstum der Verkehrsleistung im Personenfern- und im Güterverkehr
- Verkehrssicherheit

### 2.2.1 Steigende Umwelanforderungen

Strengere Umwelanforderungen werden seit vielen Jahren auf europäischer Ebene festgelegt. Mit der Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa, die am 11. Juni 2008 in Kraft trat, ist ein Teil dieser Strategie in höherem Maße verbindlich worden.

Derzeit ist das 7. „Umweltaktionsprogramm“ (UAP) der EU von Nov. 2013 maßgeblich, das den Rahmen für Maßnahmen auf europäischer Ebene bis 2020 setzt. Das UAP enthält Verpflichtungen zur verbesserten Umsetzung bestehender Rechtsvorschriften und zur weiteren Reduzierung der **Luftverschmutzung** und Lärmbelastung. Die EU beruft sich auf Studien der Weltgesundheitsorganisation, wonach Umweltfaktoren für bis zu 20 % der Todesfälle in Europa verantwortlich sein könnten.

Der seit 2010 geltende EU-Grenzwert für **Stickstoffdioxid** (NO<sub>2</sub>) von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel konnte 2015 an 59 % der verkehrsnahen Messstationen in Deutschland nicht eingehalten werden.<sup>10</sup> 71 % der Stickoxidemissionen kommen aus dem Pkw-Verkehr; davon stammen 67 % Punkte von Diesel-Pkw.<sup>11</sup> An der Aachener Verkehrsmessstation des Landes NRW (Wilhelmstraße) liegt der Jahresmittelwert seit 2010 über dem Grenzwert; 2016 lag der Mittelwert bei 49 µg/m<sup>3</sup>.

Aachen gehört zu den von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) verklagten Städten. Die Umwelthilfe will mittels Gerichtsurteil erreichen, dass für die Städte, die die Emissionsgrenzwerte nicht einhalten, ein Dieselfahrverbot erlassen wird. Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat im Februar 2018 entschieden, dass Dieselfahrverbote zur Einhaltung der Grenzwerte rechtmäßig sind und anzuwenden sind. Das Verwaltungsgericht Aachen hat im Juli 2018 entschieden, dass in Aachen ein Dieselfahrverbot oder vergleichbar wirksame Maßnahmen umgesetzt werden müssen. Gegen das Urteil wurde Revision eingelegt. Die

Bezirksregierung Köln ist im neuen Luftreinhalteplan<sup>12</sup> der Auffassung, dass die Grenzwerte in Aachen bei Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen ohne ein Dieselfahrverbot im Jahr 2020 eingehalten werden können. Die Bundesregierung hat angekündigt, das Bundesimmissionsschutzgesetz dahingehend zu ändern, dass für Stickoxid-Belastungen bis zu 50 µg/m<sup>3</sup> Fahrverbote als „unverhältnismäßig“ eingestuft werden sollen.

Gesundheitsschädlich ist auch **Verkehrslärm**, v.a. an vielbefahrenen Straßen. Die Weltgesundheitsorganisation hat aus der Lärmwirkungsforschung Zielwerte für die Lärmbekämpfung abgeleitet. Sie beziehen sich auf den Mittelungspegel außerhalb der Wohnungen, um auch die Außenwohnbereiche und die städtischen Aufenthaltsbereiche zu schützen.

---

*Zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken sollten 65 dB(A) tags beziehungsweise 55 dB(A) nachts nicht überschritten werden (Minimalziel).*

*Zur Vermeidung erheblicher Belästigungen sollten die Belastungen auf 55 dB(A) tags beziehungsweise 45 dB(A) nachts gesenkt werden (Mittleres Ziel).*

*Langfristig sollten Werte von 50 dB(A) tags beziehungsweise 40 dB(A) nachts angestrebt werden (Optimaler Schutz).<sup>13</sup>*

---

Aufgrund der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde 2007 die Geräuschbelastung der Bevölkerung in Ballungsräumen anhand von Modellen berechnet. Nach diesen Berechnungen sind 15 % der Einwohner Aachens tagsüber Lärmemissionen

<sup>10</sup> UBA: Stickoxidbelastungen: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/luft/stickstoffdioxid-belastung#textpart-1>

<sup>11</sup> UBA: Stickoxiderläuterung: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/stickstoffoxide>

<sup>12</sup> Entwurf Luftreinhalteplan Aachen – 2. Fortschreibung 2019: [http://aachen.de/DE/stadt\\_buerger/umwelt/luft-stadtklima/luftreinhalteplan\\_umweltzone/index.html](http://aachen.de/DE/stadt_buerger/umwelt/luft-stadtklima/luftreinhalteplan_umweltzone/index.html)

<sup>13</sup> UBA: Verkehrslärm: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm#textpart-2>

oberhalb von 65 dB(A) ausgesetzt. 145.545 Einwohner, das sind 59 % der Bürgerinnen und Bürger, sind über Tag teilweise oder potenziell belästigendem Lärm ausgesetzt. 39 % (96.200 Einwohner) sind hohen Lärmbelastungen während der Nachtstunden zwischen 22 Uhr und 6 Uhr ausgesetzt mit teilweise erheblichen gesundheitlichen Auswirkungen auf das nächtliche Ruhe- und Erholungsbedürfnis.

Verkehrslärm wird von den Menschen als störend wahrgenommen: 23 Prozent der deutschen Bevölkerung fühlen sich vom Straßenverkehrslärm äußerst oder stark gestört, 9 Prozent vom Flugverkehrslärm und 6 Prozent vom Schienenverkehrslärm.<sup>14</sup>

Es ist davon auszugehen, dass die Anforderungen an Luft- und Lärm weiter zunehmen werden: „Um die Unionsbürger vor umweltbedingten Belastungen, Gesundheitsrisiken und Beeinträchtigungen ihrer Lebensqualität zu schützen, sollte das 7. UAP sicherstellen, dass bis 2020

a) die Luftqualität im Freien in der Union wesentlich besser ist und man sich den von der WHO empfohlenen Werten nähert [... ]

b) die Lärmbelastungen in der Union wesentlich zurückgegangen sind und man sich den von der WHO empfohlenen Werten nähert“<sup>15</sup>

Sollten diese Ziele nicht erreicht werden, so erscheint eine weitere Verschärfung der Grenzwerte nicht unwahrscheinlich.

Was bedeuten diese Entwicklungen für die Mobilitätsentwicklung in Aachen?

Lärm und Schadstoffe belasten das Leben in Aachens Kernstadt in einem gesundheitsgefährdenden Ausmaß für eine beträchtlich große Menge der Bürgerinnen und Bürger. Da nicht die „Stadtflucht“, also das Leben an den Rändern der Stadt und im Grünen als Lösung für diese Problem angesehen werden kann,

sind die Beseitigung der Gesundheitsgefahren des KFZ-Verkehrs und die Verlagerung der Verkehre auf umweltfreundliche Fortbewegungsmittel der strategisch richtige Ansatz.

In dem Zusammenhang ist zu beachten, dass sehr viele Mittel für die Erforschung und die praktische Umsetzung emissionsarmer Mobilität von Land NRW, dem Bund und der EU bereitgestellt werden. Aachen hat sehr gute Chancen, im Zusammenhang mit der Emissionsreduktion, neben den bereits bewilligten Mitteln, weitere Mittel aus diesen Töpfen zu erhalten.

## 2.2.2 Begrenzung der Erderwärmung

Das Freisetzen von Kohlendioxid bei der Verbrennung von Erdöl, Erdgas und Kohle gilt als zentraler Verursacher der Klimawandels. Es gibt einen starken Zusammenhang zwischen der CO<sub>2</sub>-Konzentration in der Atmosphäre und der Erderwärmung, die in Form der Schmelze von Gletscher- und Polareis sowie des Anstiegs des Meeresspiegels unübersehbar ist.

Die Folgen des Klimawandels sind auch lokal bereits durch Verschiebungen von Vegetationszonen, Veränderungen der Arten sowie Zunahme von extremen Wetterereignissen wie Hitzetagen und Starkregen nachweisbar.

Würden die bestehenden fossilen Energieträger genutzt bis sie aufgebraucht sind, so schätzen Wissenschaftler die daraus resultierende Erderwärmung auf 6,4 – 9,5 Grad<sup>16</sup>, was in keinster Weise mehr kalkulierbare Auswirkungen auf vielfältige globale Systeme zur Folge hätte.

In Deutschland, das lange als Vorreiter beim Klimaschutz galt, konnten die Treibhausgas-Emissionen von 1990 (1.251 t) bis 2016 (906t) um 28 % reduziert werden. Während in anderen Sektoren erhebliche CO<sub>2</sub>-Reduktionen erreicht werden konnten, sind die Emissionen im Verkehrssektor nahezu unverändert hoch (1990 163 Mio.t, 2014 160 Mio.t).

---

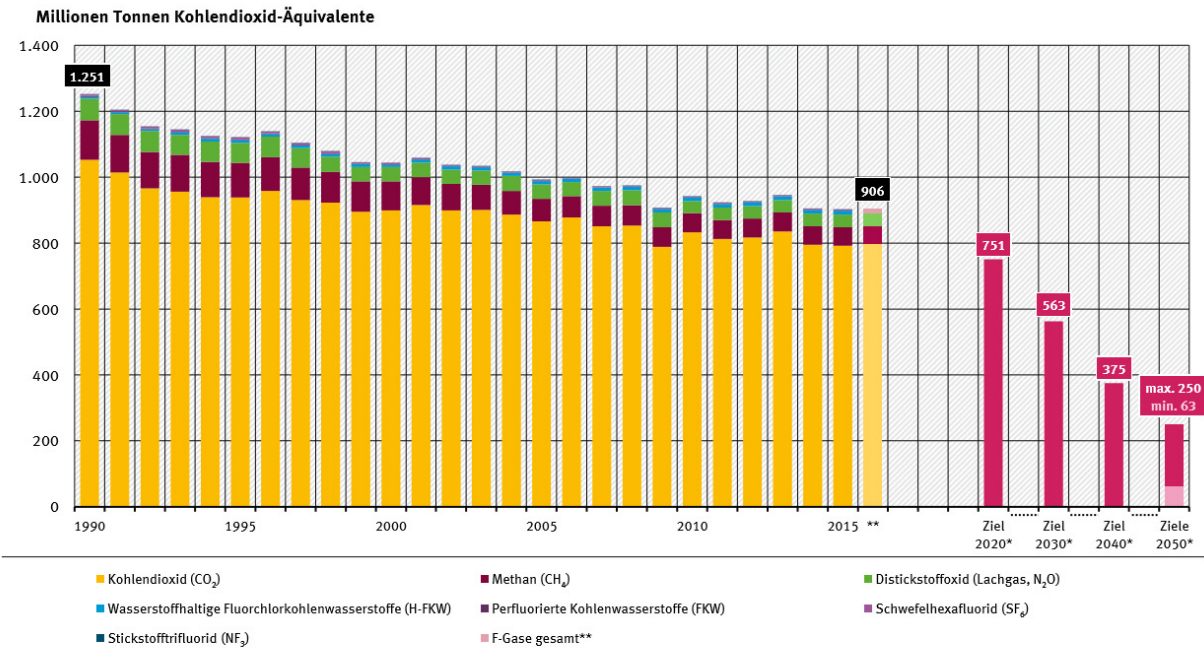
<sup>14</sup> Umweltbewusstsein in Deutschland 2016, [http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Pool/Broschueren/umweltbewusstsein\\_deutschland\\_2016\\_bf.pdf](http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/umweltbewusstsein_deutschland_2016_bf.pdf)

<sup>15</sup> UAP, 2013, S. 51

---

<sup>16</sup> „The climate response to five trillion tonnes of carbon.“ Katarzyna B. Tokarska et al. in: Nature Climate Change. 2016, <http://www.nature.com/articles/nclimate3036> .

Treibhausgas-Emissionen seit 1990 nach Gasen



\* Ziele 2020 bis 2050: Energiekonzept der Bundesregierung (2010)  
 \*\* Schätzung 2016

Quelle: Umweltbundesamt, Nationale Treibhausgas-Inventare 1990 bis 2015 (Stand 02/2017) und Schätzung für 2016 (Stand 03/2017)

Abbildung 4: Treibhausgasentwicklung 1990-2016 und Minderungsziele<sup>17</sup>

Um die Zunahme der Erderwärmung auf „deutlich unter 2 Grad“ begrenzen zu können, wie dies bei der Klimakonferenz von Paris 2015 vereinbart wurde, müsste der Weg zu einer „postfossilen“ bzw. „emissionsfreien“ Mobilität stringent und schnell auf verschiedenen Ebenen verfolgt werden.<sup>18</sup> Eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen um mind. 80 % wird dazu von Klimaforschern als notwendig erachtet.

Der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung setzt als Ziel eine CO<sub>2</sub>-Minderung bis 2030 in Höhe

von 55 %. Für den Verkehrssektor wird eine Minderung bis 2030 von 40 -42 % angestrebt<sup>19</sup>. Hierzu soll ein Maßnahmenplan der Bundesregierung die erforderlichen Schritte sicherstellen.

Das Umweltbundesamt (UBA) empfahl im Juni 2017: „Deutschland muss noch vor dem Jahr 2030 einen Großteil seiner Emissionen einsparen. [...] Deutschland und die EU müssen ihre Anstrengungen für den Klimaschutz deutlich intensivieren. Dabei hat auch der Verkehr seinen Beitrag zu leisten“. „Die Klimaschutzziele des Paris-Abkommens sind sehr ambitioniert, doch die Instrumente zu ihrem Erreichen stehen bereit – sie müssen jedoch umgehend eingeführt und konsequent umgesetzt werden.“<sup>(20, S.7)</sup>. Vom UBA werden die folgenden Maßnahmen empfohlen:

<sup>17</sup> Umweltbundesamt: Nationale Treibhausgas-Inventare 1990 – 2015, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/2\\_abb\\_thg-emissionen\\_2017-03-17\\_0.png](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/2_abb_thg-emissionen_2017-03-17_0.png)

<sup>18</sup> Erarbeitung einer fachlichen Strategie zur Energieversorgung des Verkehrs bis zum Jahr 2050, Umweltbundesamt, 2016 [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/publikationen/2016-11-10\\_endbericht\\_energieversorgung\\_des\\_verkehrs\\_2050\\_final.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/publikationen/2016-11-10_endbericht_energieversorgung_des_verkehrs_2050_final.pdf)

<sup>19</sup> Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung, 2016, <https://www.bmub.bund.de/themen/klima-energie/klimaschutz/nationale-klimapolitik/klimaschutzplan-2050/>

<sup>20</sup> „Klimaschutz im Verkehr: Neuer Handlungsbedarf nach dem Pariser Klimaschutzabkommen“, UBA, Juni 2017, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-07-18\\_texte\\_45-2017\\_paris-papier-verkehr\\_v2.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-07-18_texte_45-2017_paris-papier-verkehr_v2.pdf)

- „Schärfere Effizienzvorgaben für Verbrennungsmotoren, initiiert durch deutlich verschärfte Flottenzielwerte für die Jahre 2025 und 2030 und realitätsnahe Prüfzyklen
- Elektrifizierung von Straßenfahrzeugen, die über eine Quote für Elektrofahrzeuge bei Neuzulassungen vorangetrieben wird, um bis 2030 zwischen 6 und 12 Millionen Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen zu erreichen
- Ausbau einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur mit klaren Preissignalen für alle Nutzenden: Flexible und fahrleistungsabhängige Straßennutzungsgebühren schaffen Anreize für eine klimaverträgliche Verkehrsmittelnutzung; leistungsfähige Infrastruktur ist – insbesondere bei der Schiene und im Radverkehr – Voraussetzung für einen attraktiven Umweltverbund bei wachsenden Nutzungszahlen
- Abbau von umweltschädlichen Verkehrssubventionen: Dadurch werden Mittel frei, die zur Finanzierung der Verkehrs- und Energiewende eingesetzt werden können.“ (a.a.O. S.7)

Eine Verknüpfung der Bereiche Energieversorgung, Speicherung und Mobilität ist dabei ein entscheidender Faktor: „Die Verkehrswende gelingt mit der Mobilitätswende und der Energiewende im Verkehr.“<sup>21</sup> Dies wird auch als „Sektorenkopplung“ bezeichnet.

Eine stringente Umstellung des Verkehrs zu einer postfossilen Mobilität erfordert allerhöchste Anstrengungen.

Die Stadt Aachen ist bereits seit mehreren Jahrzehnten im kommunalen Klimaschutz aktiv. Von 1992 bis 2002 nahm die Stadt Aachen am Modellprojekt Ökologische Stadt der Zukunft NRW teil. Das Projekt verfolgte das Ziel, Wege und

Machbarkeiten einer nachhaltigen Stadtentwicklung aufzuzeigen. Strategieentwicklung und Maßnahmenumsetzung erfolgte in den Handlungsfeldern Bauen/Wohnen, Flächennutzung/Natur/Landschaft, Energie/Klima, stadtverträglicher Verkehr, Wasser/Abfall sowie Information/Bildung.

Das erste Klimaschutzkonzept wurde 1998 verabschiedet. Es hieß „Handlungskonzept Klimaschutz 2010“, welches die Schwerpunktbereiche nachhaltige Mobilität, Gebäudesanierung und Ausbau erneuerbarer Energien auswies. Das Klimaschutzkonzept wurde 1999 um eine Studie zu verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen ergänzt. Im Umweltqualitätszielkonzept der Stadt Aachen (Ratsbeschluss 31. Januar 2001) wurden für das Handlungsfeld Verkehr folgende Umweltleitlinien beschlossen:

- Alle Verkehrsarten sollen gleichermaßen gefördert werden
- Die Mobilität für alle soll durch öffentliche Angebote gestärkt werden
- Eine Verringerung der Umweltbelastungen (Luft, Lärm, Flächenverbrauch) soll erzielt werden
- Freiräume sollen erhalten bzw. geschaffen werden, die öffentlichen Verkehrsräume sollen attraktiv gestaltet werden.
- Als Umweltqualitätsziele wurden verabschiedet:
  - Reduzierung des KFZ-Verkehrs zur Verringerung von Lärm- und Luftbelastungen
  - Erhöhung des Fußgängeranteils, des Radverkehrs sowie des ÖPNV am Gesamtverkehr zur Minderung von Lärm- und Luftbelastungen
  - Optimierung der Wirtschaftsverkehre
  - Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Förderung von Rad- und Fußgängerverkehr
  - Erhalt bisher vom Verkehr unzerschnittener Landschaftsräume im Stadtgebiet

[http://www.aachen.de/DE/stadt\\_buerger/energie/konzepte\\_veranstaltungen/klimaschutzkonzept/index.html](http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/energie/konzepte_veranstaltungen/klimaschutzkonzept/index.html)

<sup>21</sup> Agora Verkehrswende, 12 Thesen, <https://www.agora-verkehrswende.de/12-thesen>

Die Stadt Aachen hat sich mit ihrem Beitritt zum europäischen Klima-Bündnis (Anfang 1992) schon frühzeitig zu dessen ambitionierten Reduktionszielen (Halbierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von 1990 bis zum Jahr 2020) verpflichtet und ihre Strategien und Handlungsfelder entsprechend ausgerichtet. Sie ist auch Mitglied in den Klimaschutzinitiativen der EU-Kommission „Covenant of Mayors – Konvent der Bürgermeister“ europäischer Städte sowie "Mayors Adapt".

Seit 2009 beteiligt sich die Stadt Aachen am kommunalen Management- und Zertifizierungssystem "European Energy Award". Mitte 2011 wurde sie im Rahmen des internationalen Audits mit dem Gold-Award ausgezeichnet. Die Re-Zertifizierung ist im Jahr 2015 erfolgt.

Der Stadtrat hat am 21. Oktober 2011 beschlossen, seine Klimaschutzpolitik fortzusetzen und folgende Klimaschutzziele bis zum Jahr 2020 zu verfolgen:

- Senkung der Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>)-Emissionen im Vergleich zum Basisjahr 1990 um 40 Prozent – gemäß den Vorgaben des Europäischen Klima-Bündnisses ([www.klimabuendnis.org](http://www.klimabuendnis.org))
- Steigerung des Anteils der erneuerbaren Energien an der Stromerzeugung auf 40 Prozent
- Reduzierung des Verbrauchs von Endenergie im Vergleich zum Basisjahr 1990 um 20 Prozent – gemäß den Vorgaben des Konvents der Bürgermeister ([www.eumayors.eu](http://www.eumayors.eu))

Die Aktivitäten der Stadt Aachen schlagen sich nieder in den Kennzahlen beim Endenergieverbrauch und bei den Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>)-Emissionen. Der Endenergieverbrauch sank von 1990 bis 2016 (witterungskorrigiert) um 9 Prozent, der Primärenergieverbrauch um 19 Prozent, und die CO<sub>2</sub>-Emissionen gingen um 25 Prozent zurück. Der Endenergiebedarf geht zu einem Anteil von 30 Prozent zu Lasten des Verkehrssektors:

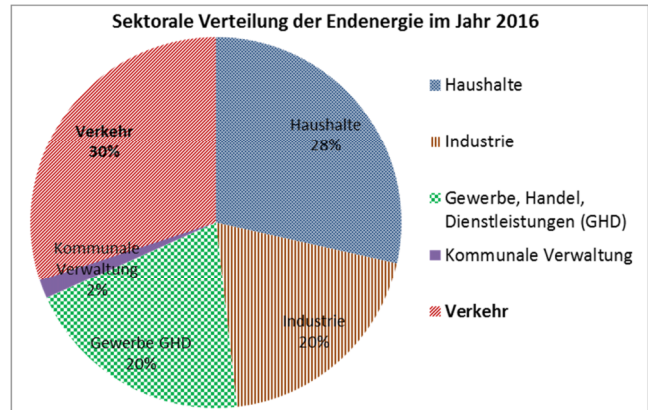


Abbildung 5: Endenergiebedarf der Stadt Aachen im Jahr 2016

Im Bereich Verkehr stagniert – gemäß dem bundesweiten Trend – der CO<sub>2</sub>-Ausstoß seit Jahren auf einem hohen Niveau. In den Bilanzjahren 2011 bis 2016 ist auch aufgrund der seit 2010 steigenden Einwohnerzahl in Aachen und daraus resultierend steigenden Kraftfahrzeugzahlen ein Anstieg um 1,3% zu verzeichnen.

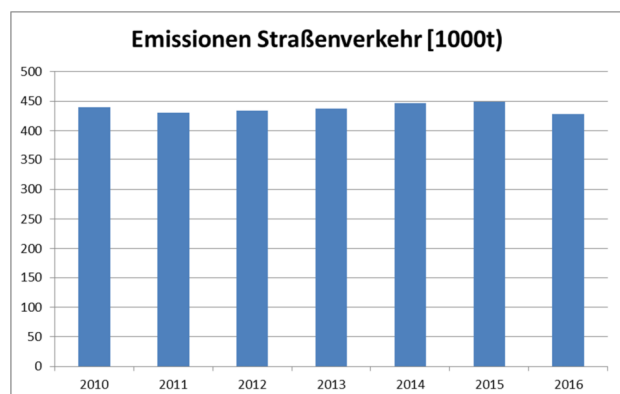


Abbildung 6: Verkehrsbedingte Emissionen in der Stadt Aachen 2010-2016

Im Jahr 2016 verteilte sich der Energiebedarf von 1920 Gigawattstunden (GWh) zu 32% auf Benzin, 52% auf Dieseltreibstoff. Weitere 16% entfallen auf den Flugverkehr (Kerosin).

Insgesamt resultieren hieraus 510 Tsd.t/a direkte CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahre 2016. Die in Aachen zugelassenen Kfz emittierten hiervon 454 Tsd.t/a

### 2.2.3 Zunahme der Pkw-Zahl und enge Straßenquerschnitte

Die täglichen Fahrzeugmengen in der Innenstadt von Aachen stellen eine hohe Belastung für die Straßenräume dar. Die Verkehrsmengen sind in Abbildung 8 dargestellt.

Die Zahl der zugelassenen Pkw ist in Aachen in den letzten 30 Jahren um rd. 35 % angestiegen. 1987 gab es in Aachen je 1.000 Einwohner 329 Pkw. 2016 lag der Wert bei 435 Pkw<sup>22</sup>.

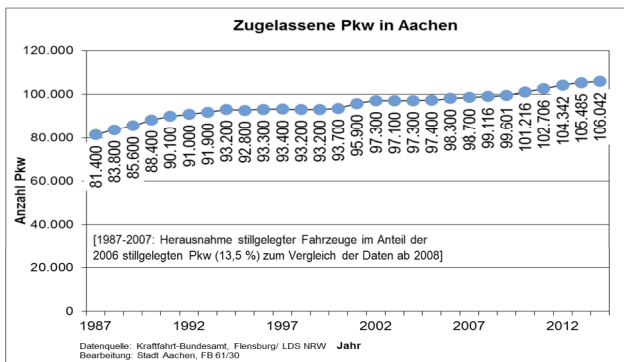


Abbildung 7: Pkw-Bestand in Aachen

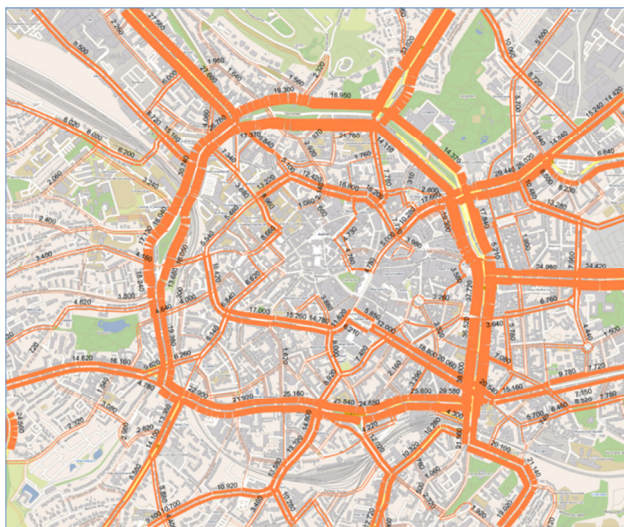
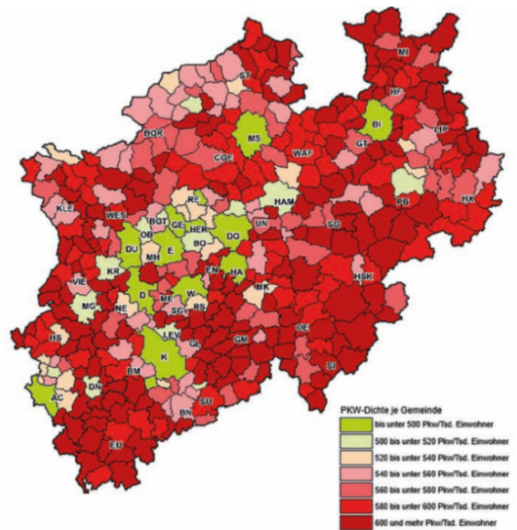


Abbildung 8: Fahrzeugmengen auf den Straßen in der Aachener Innenstadt<sup>23</sup>



Stand: 1.1.2015

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg; LDS NRW

Abbildung 9: Pkw-Dichten in NRW<sup>24</sup>

In diesem Punkt Aachen liegt Aachen - trotz des stetigen Anstiegs in den letzten Jahren - auf NRW-Ebene auf einem sehr guten Level, wie Abbildung 9 sehr deutlich zeigt.

Dennoch reicht in vielen Straßen in der Aachener Innenstadt der Platz nicht aus, um alle Kraftfahrzeuge im Straßenraum abzustellen. Es liegt eine zentrale Herausforderung darin, in einer von vielen als Mangel empfundenen Situation Vorschläge einzubringen, mehr Platz für sichere und komfortable Verhältnisse für Fußgänger und Radverkehr und mehr Platz für den öffentlichen Verkehr zu schaffen. Eine gezielte Verringerung des Pkw-Besitzes durch Mobilstationen und ein geändertes Mobilitätsverhalten und auch durch eine Schaffung von zusätzlichen Parkflächen auf Privatgrund stellen Lösungspfade für diese Herausforderung dar. Eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten erleichtert es, einen sicheren und platzsparenden Mischverkehr umzusetzen. Die Lösung der Flächenansprüche der verschiedenen Verkehrsmittel ist ein zentraler Schlüssel für ein Gelingen dieser Mobilitätsstrategie.

<sup>22</sup> Stadt Aachen, statistische Jahrbücher; Hinweis: Der Vergleich ist schwierig, da bundesweit ab 2008 die dauerhaft nicht fahrtauglichen Kfz nicht mehr in der Statistik enthalten waren. Alle Werte vor 2008 wurden um 13,5 % verringert, um die Zahl der fahrtauglichen Kfz herauszufiltern.

<sup>23</sup> Stadt Aachen, Verkehrsmodell, Durchschnittlicher täglicher Werktagsverkehr 2015

<sup>24</sup> Mobilität in NRW Daten und Fakten 2015/2016, S. 73, [http://www.vm.nrw.de/verkehr/strasse/Strassenverkehr/Daten\\_und\\_Fakten/160729\\_Mobilitaet\\_in\\_NRW\\_Daten\\_und\\_Fakten\\_2015\\_2016.pdf](http://www.vm.nrw.de/verkehr/strasse/Strassenverkehr/Daten_und_Fakten/160729_Mobilitaet_in_NRW_Daten_und_Fakten_2015_2016.pdf)

### 2.2.4 Vermeidung von Verkehrsunfällen

Die Vermeidung von Verkehrsunfällen mit dem Ideal einer „Vision Zero“, d.h. möglichst keine Unfalltoten, gehört zu den größten Herausforderungen im Bereich des Verkehrs. Auf EU-, Bundes- und Landesebene wurden hierzu sehr ambitionierte Ziele formuliert: Von einer Reduktion der Zahl der Getöteten über einen Zeitraum von 10 Jahren um 40 - 50 % ist dabei die Rede.

In der Halbzeitbilanz zum **Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020** des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVI) heißt es: „Während es bei der Zahl der Getöteten im Kfz durch immer bessere Sicherheitssysteme zu deutlichen Rückgängen gekommen ist, hat die Zahl der Getöteten als Motorradfahrer, Fußgänger und Radfahrer nur gering abgenommen. Auffällig ist der große Anteil an Senioren bei getöteten Radfahrern und Fußgängern“<sup>25</sup> (a.a.O., S. 7).

„Erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit bedeutet, auf allen Aktivitätsebenen die verfügbaren Ressourcen möglichst effizient dort einzusetzen, wo die größte Wirksamkeit erwartet wird.“ Deshalb werden vom BMVI für Innerortsstraßen festgelegt: „Aktivitätsschwerpunkte sind Maßnahmen insbesondere zum Schutz der Fußgänger und Radfahrer.“ (a.a.O., S. 15).

2014 waren „rund 90 % der Unfälle auf personenbezogene Ursachen zurückzuführen, während nicht einmal 1 Prozent in einem Zusammenhang mit technischen Mängeln standen.“ (a.a.O., S. 24) Daher verfolgt „Das BMVI [...] das Ziel, die Entwicklung zum vernetzten Verkehr und der Mobilität 4.0 weiter voranzubringen und die damit verbundenen Potenziale für die Verkehrssicherheit zu heben.“ (a.a.O., S. 21)

Mit dem starken Wachstum bei Pedelecs verändert sich absehbar die mittlere Reisegeschwindigkeit beim Radfahren. Es ist aber bisher nicht eindeutig erkennbar, ob die Verkehrssicherheit von diesem Trend negativ beeinflusst wird.

Für Aachen bedeutet dies, dass in diesem Bereich noch **mehr Ressourcen** aufgewendet sollten, um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen.

### 2.2.5 Stärkere Ansprüche an Mitsprache der Bürger

„Die umfangreichen und langandauernden Massenproteste bei Neubauten von Großbahnhöfen oder Flughäfen unterstreichen, dass es in einem dichtbesiedelten Land wie der Bundesrepublik immer komplexer wird, große Infrastrukturprojekte umzusetzen. Eine oft geäußerte Vermutung lautet, viele Bürger würden sich heute weniger für gesamtgesellschaftliche Belange und mehr für das Verhindern von Vorhaben in ihrer eigenen, unmittelbaren Nachbarschaft („not in my backyard“) einsetzen.[...] Eine frühzeitige und umfassende Beteiligung der Bevölkerung an Planungsprozessen erfordert qualifizierte Informationen, eine ergebnisorientierte Verfahrensweise und Dialogkultur sowie einen erhöhten Kommunikationsaufwand, um dem gewachsenen Informations- und Partizipationsbedürfnis der Bürger entgegenzukommen. Durch die auch in Zukunft zu erwartenden Widerstände kann es zu erheblichen Zeitverzögerungen und erhöhten Baukosten kommen. Dabei wäre eine beschleunigte Umsetzung dringend erforderlicher Baumaßnahmen notwendig. Besonders dringlich ist dies z.B. bei wichtigen Ergänzungstrassen des Schienenverkehrs. Die Infrastrukturpolitik wird sich dieser Renaissance der Bürgerbeteiligung mit neuen Konzeptions- und Planungsmethoden zusätzlich zu den formal und gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren stellen müssen. Der in diese Form des „Bürgereinbezugs“ investierte Mehraufwand sollte durch kürzere Verfahrenszeiten mehr als kompensiert werden.“<sup>26</sup>

Es ist eine große Herausforderung, immer aufkommende Gegenwinde gegen konkrete Projekte nicht zu einem nicht mehr zu bewältigenden Orkan werden zu lassen. Hierzu erscheint es insbesondere geboten, Einvernehmen darüber herzustellen, dass ein Mangel existiert, der beseitigt werden sollte. Die mehrheitliche Bejahung der Notwendigkeit für eine Veränderung ist

---

<sup>25</sup> Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020, BMVI, S. 5, <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LA/halbzeitbilanz-verkehrssicherheitsprogramm.html>

---

<sup>26</sup> Trends 2030 Mobilität und Logistik, InnoZ, S. 17



insofern hilfreich, als es dann „nur“ noch darum geht, die beste Methode zu finden, der Sinn eines konkreten Projektes aber nicht ständig grundsätzlich in Frage gestellt wird.

Die Erfahrungen aus vergangenen Bürgerentscheiden müssen bei der Planung und Kommunikation weiterer Großprojekte der Verkehrsentwicklungsplanung genutzt werden, um nicht nach vielen Jahren Planung erneut mit leeren Händen dazustehen.

Eine Möglichkeit hierzu sind regelmäßige „Stimmungsbarometer“ in der Bevölkerung, um die Wahrnehmung der Bevölkerung zu bestehenden Problemen für die Argumentation bei der Durchsetzung vorteilhafter Projekte nutzen zu können.

### 2.2.6 Alterung der Gesellschaft

Die Verfasser der Bevölkerungsfortschreibung des Landes NRW<sup>27</sup> gehen davon aus, dass die Zahl der Einwohner bis 2040 in NRW und auch in der StädteRegion Aachen nahezu konstant bleibt. Ein Abwanderungsphänomen wird weder für die Stadt Aachen noch für die 9 anderen Kommunen der StädteRegion Aachen (in der Abbildung 10 als „Kreis Aachen“ bezeichnet) erwartet.

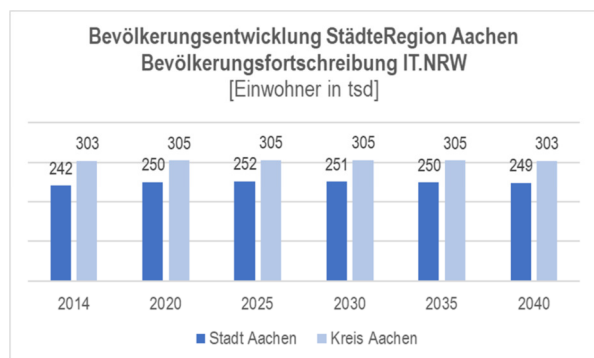


Abbildung 10: Bevölkerungsfortschreibung für die StädteRegion Aachen<sup>28</sup>

Bemerkenswert ist hingegen die erwartete Veränderung in der Altersverteilung. Für Frauen

wird eine um drei Jahre verlängerte Lebenserwartung auf 85 Jahre erwartet. Für Männer um 4 Jahre auf 81 Jahre.<sup>29</sup>

Beim Anteil der Senioren ab 65 soll eine Steigerung von 18 % auf 22 % in der Stadt Aachen erwartet (s. Abbildung 11). Im ehemaligen Kreis Aachen wird eine erheblich stärkere Zunahme von 21 % auf 31 % erwartet (s. Abbildung 12).

Im Gegenzug soll der Anteil der 40-65jährigen in der Stadt von 31 % auf 27 % und im Kreis von 38 % auf 33 % sinken. Auch der Anteil der jungen Bevölkerung bis 25 Jahre soll von 28 % auf 25 % bzw. von 25 % auf 21 % sinken.

Von besonderer Relevanz für das Verkehrsverhalten ist hierbei der beobachtete Effekt, dass der Führerscheinbesitz bei älteren Frauen immer weiter zunimmt. 1982 hatten nur knapp 20 % der 65jährigen Frauen einen Führerschein. 2002 waren dies bereits 55 %. Das entspricht dem Wert der 45jährigen Frauen 20 Jahre vorher.

Auf Basis der Führerscheinquote im Jahr 2002 ist davon auszugehen, dass ab 2020 rd. 90 % der 65jährigen Frauen einen Führerschein besitzen werden.<sup>30</sup>

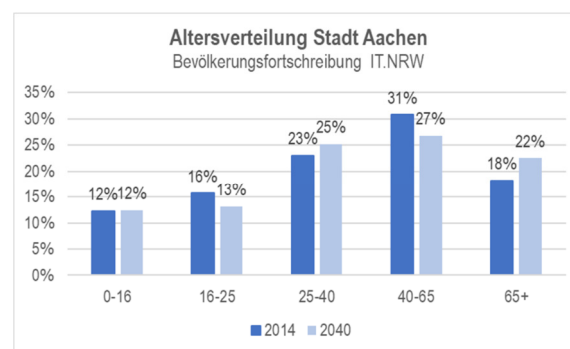


Abbildung 11: Altersverteilung Stadt Aachen<sup>31</sup>

<sup>27</sup> Statistische Analysen und Studien NRW, Band 84, IT.NRW, [https://www.it.nrw.de/statistik/analysen/stat\\_studien/2015/band\\_84/z089201553.pdf](https://www.it.nrw.de/statistik/analysen/stat_studien/2015/band_84/z089201553.pdf)

<sup>28</sup> a.a.O., S. 33, Darstellung Stadt Aachen

<sup>29</sup> a.a.O., S. 6, Darstellung Stadt Aachen

<sup>30</sup> Konsequenzen des demografischen Wandels für den Stadtverkehr, Prof. Axel Ahrens, Vortrag 22.10.2007, [http://rcswww.urz.tu-dresden.de/~tuuwi/urw/ws0708/rueckbau/Verkehr\\_Ahrens.pdf](http://rcswww.urz.tu-dresden.de/~tuuwi/urw/ws0708/rueckbau/Verkehr_Ahrens.pdf)

<sup>31</sup> a.a.O., S. 33, Darstellung Stadt Aachen

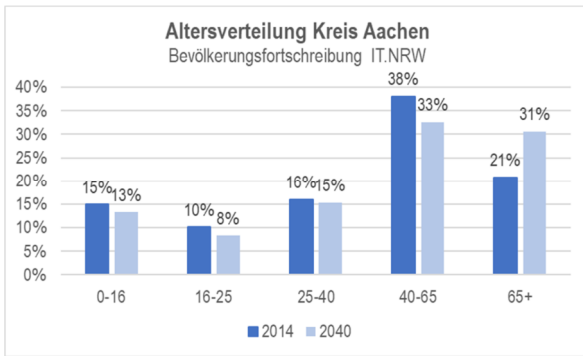


Abbildung 12: Altersverteilung Kreis Aachen<sup>32</sup>

### 2.2.7 Wachstum im Fern- und Güterverkehr

Der Verkehrsaufwand im Personenverkehr in Deutschland nahm von 1991 bis 2015 um etwa 35 % zu. 76 % der Verkehrsaufwandes wurden und werden dabei mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) unternommen. Er stieg um rd. 33 %. Am stärksten nahm der Luftverkehr zu (171 %), sein Anteil lag 2015 bei 4,7 %. Der öffentlichen Straßen- und Schienenverkehr nahm nur um 23 % zu (Anteil: 13,8 %).<sup>33</sup>

Im Personenverkehr Deutschlands wird bis 2030 ein insgesamt nahezu gleichbleibendes Verkehrsaufkommen (+1,2 %) erwartet.<sup>34</sup>

Aufgrund des erwarteten **überproportionalen Wachstums beim Personen-Fernverkehr** wird eine Zunahme bei der Verkehrsleistung in diesem Segment von 122 % erwartet. Im Eisenbahnverkehr wird aufgrund erheblicher Angebotsverbesserungen gar mit einer Zunahme der Verkehrsleistung um 19 % gerechnet. Im Luftverkehr wird eine Zunahme um 65 % bis 2030 erwartet.

Der Güterverkehrsaufwand im innerdeutschen Verkehr stieg von 1991 bis 2015 um 63 %. Dabei nahm der Straßengüterverkehr mit 87 % am

meisten zu. Die Ziele, die sich die Bundesregierung im Jahr 2002 in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie für 2015 gesteckt hatte (Anteil der Eisenbahn am Güterverkehrsaufwand: 25 %, Anteil der Binnenschifffahrt: 14 %) wurden deutlich verfehlt.<sup>35</sup>

Im **Güterverkehr** wird eine **Zunahme des Fahrtenaufkommens um 18 %** und der Transportleistung um 38 % erwartet. Die mittlere Transportweite wird von 164 km auf 192 km anwachsen. Das Wachstum der Transportleistung resultiert vor allem aus einer Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs, dessen Anteil 2030 bei 49 % der Transportleistung liegen soll.<sup>36</sup>

Diese Entwicklungen werden sich v.a. auf den Bundesfernstraßen abspielen, der von weiter zunehmenden Verkehrsmengen ausgehen muss.

Entgegen des Trends im Fernverkehr ist in Städten wie Aachen von einem stagnierenden Verkehrsaufkommen auszugehen, da hier der Großteil lokaler und regionaler Verkehr ist.

Der steigende LKW-Verkehr belastet insbesondere die Fernstraßen, erhöht das Staurisiko und macht die Reise mit dem PKW immer weniger attraktiv. Durch den Ausbau des Autobahnkreuzes Aachen, der bald abgeschlossen werden wird, wird sich die Situation auf den Aachener Autobahnen verbessern und eine gute Erreichbarkeit Aachens mit Kraftfahrzeugen ist auf längere Sicht gesichert.

### 2.2.8 Steigende Kosten für Infrastruktur und Betrieb

Zunehmende Verkehrsbelastungen, klimabedingt stärkere Ausschläge beim Wetter und zunehmende Ansprüche an die Sicherheit von Verkehrsanlagen werden zu **steigenden Kosten beim Bau und der Unterhaltung von Infrastrukturanlagen** führen.<sup>37</sup>

<sup>32</sup> a.a.O., S. 33, Darstellung Stadt Aachen

<sup>33</sup> Personenverkehr, Webseite des UBA: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#textpart-3>

<sup>34</sup> Verkehrsverflechtungsprognose 2030, <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030.html>

<sup>35</sup> Güterverkehr, UBA:

<https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#textpart-5>

<sup>36</sup> Verkehrsverflechtungsprognose 2030

<sup>37</sup> Trends 2030 Mobilität und Logistik, InnoZ S. 8f, [https://www.innoz.de/sites/default/files/2012\\_06\\_trends\\_2030\\_-\\_mobilitaet\\_und\\_logistik.pdf](https://www.innoz.de/sites/default/files/2012_06_trends_2030_-_mobilitaet_und_logistik.pdf)

„Es ist nicht auszuschließen, dass die Mobilitätskosten im öffentlichen Verkehr – mit Ausnahme des eigenwirtschaftlich agierenden Schienen- und Busfernverkehrs – relativ stärker zulegen als beim MIV. Gleichzeitig sinkt in den Privathaushalten der durchschnittliche Budgetanteil, der für Mobilität zur Verfügung steht, denn bei nur moderat steigenden Realeinkommen müssen die Haushalte ständig mehr für Gesundheits- und Altersvorsorge aufwenden. Insgesamt gewinnt in allen Bereichen die Nutzerfinanzierung an Bedeutung.“<sup>38)</sup>

Dies bedeutet eine große Herausforderung auch für Aachen, neue Wege der Finanzierung von Mobilität zu prüfen und soweit möglich umzusetzen.

### 2.3 Fazit

Aachen steht vor erheblichen Herausforderungen im Bereich der Mobilität. Insbesondere die Reduktion verkehrsbedingter Schadstoffe, um eine gesunde Umwelt sicherstellen zu können, ist eine zentrale Aufgabe.

In Aachen gibt es gute Ansätze, Verkehr stadtvträglich zu gestalten: Der Weg zu einer vernetzten, digitalen und emissionsfreien Mobilität kann in Aachen zügiger als andernorts begangen und befahren werden. Dafür stehen viele Partner und Ansätze bereit.

Verwaltung, Politik, Institutionen, Gewerbe und Bevölkerung müssen sich auf einen Transformationsprozess verständigen. Diese Transformation soll helfen, Einschränkungen der Erreichbarkeit des Oberzentrums mit kurzem zeitlichen Vorlauf zu vermeiden, da diese Risiken für die wirtschaftliche Entwicklung Aachens und erhebliche Nachteile für betroffene Menschen darstellen beinhalten.

Auch mit dem Umland sind gemeinsame Positionierungen bei Infrastrukturen und neuen Mobilitätslösungen erforderlich, um im Wettstreit um die geringen öffentlichen Finanzen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene wahrgenommen werden.

Die Bedeutung der Aachen umgebenden Grenzen nimmt weiter ab. Dies betrifft alle Funktionen des öffentlichen Lebens: Wohnen, Arbeiten, Einkaufen,

Freizeitverhalten schafft grenzüberschreitende Verkehrsbedürfnisse, die sich bereits in umfangreichen gemeinsamen Arbeiten (z.B. Buitenring Parkstad Limburg, ÖV-Anbindung AVANTIS, Grensroutenticket AC-Vaals...) niederschlägt. Die Frage ist insbesondere, wie es hier gelingen kann, den Beitrag des ÖV an der Befriedigung dieser Bedürfnisse zu steigern

Die Verkehrsentwicklungsplanung soll einen Beitrag dazu leisten, die Lebensqualität in Aachen so zu verbessern, dass es gelingt, die Bevölkerungszahl weitestgehend zu erhalten.

---

<sup>38)</sup> a.a.O., S. 13

# 3 Prozess- und dialogorientierte Verkehrsentwicklungsplanung

## 3.1 Politischer Auftrag

Am 12. März 2009 hat der Verkehrsausschuss der Stadt Aachen mit dem folgenden Beschluss die Neuaufstellung einer Mobilitätsstrategie („Strategie Verkehr“) als prozess- und dialogorientierte Verkehrsentwicklungsplanung in Auftrag gegeben. Aufgrund sich ständig wechselnder Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklungsplanung ist es eminent wichtig „eine dauerhafte Prozessstruktur“ zu etablieren. Es soll anders als zuvor nicht nur periodisch (alle 10, 15, 20 Jahre) ein großer Plan erstellt werden, sondern

- regelmäßig sich ändernde Rahmenbedingungen auf ihre Bedeutung für die städtische und regionale Mobilität geprüft werden,
- eine Bestandsaufnahme des Verkehrsgeschehens erfolgen,
- die Erreichung gesetzter Ziele kontrolliert werden (Monitoring),
- der VEP mit parallelen Planungen koordiniert werden (Koordination) und
- eine Einbeziehung der Bürger und der Interessengruppen gesichert werden (Dialog und Kooperation).

Die inhaltlichen Arbeiten an diesem dynamischen Plan und seiner Umsetzung sollen im Wesentlichen durch FB 61/300 Verkehrsmanagement unter Einbeziehung aller relevanten Dienststellen und Kooperationspartner (etwa der ASEAG) geleistet werden.

Ein Moderator und Prozessbegleiter wurde beauftragt, der die Verwaltung hinsichtlich des Prozesses, des Informationsaustausches und der Öffentlichkeitsarbeit berät und alle wesentlichen Sitzungen des Prozesses leitet.

Die mit dem Berater gemeinsam erarbeitete Interpretation dieser Daueraufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung ist, dass sie in Teilen eine technische Planung ist und zu größeren Anteilen eine Kommunikations- und Managementaufgabe darstellt.

Die politischen Vertreter sollen in Fachgruppen und der Lenkungsgruppe mitwirken, um den Entscheidungsprozess vorzubereiten.

Um möglichst vielen Interessen gerecht zu werden, sollen Vertreter der im Bereich Verkehr tätigen Institutionen und Verbände, der Hochschulen, der Wirtschaft sowie sozialer und weiterer Interessenvertreter in Facharbeitsgruppen und Lenkungsgruppe einbezogen werden.

Eine umfängliche Beteiligung der Öffentlichkeit sowohl vor Ort als auch im Internet wird angestrebt. Von 2012 – 2016 wurden hierzu Maßnahmen im Rahmen des EU-Fördervorhabens CIVITAS DYN@MO umgesetzt.

## 3.2 Standards zur Erarbeitung von Verkehrsentwicklungsplänen

Verkehrsentwicklungspläne, sie hießen früher Generalverkehrspläne oder Gesamtverkehrspläne, waren 1989 ein neues und sind mittlerweile ein etabliertes Instrument der Verkehrsplanung. Ein Verkehrsentwicklungsplan ist ein Fachplan, der Informationen für die Flächennutzungsplanung bereitstellt.

Die Verkehrsentwicklungsplanung hat vielfältige Funktionen:<sup>39</sup>

- Verkehrsentwicklungsplanung ist das zentrale Instrument zur Entwicklung eines effizienten Verkehrssystems.

---

<sup>39</sup> „Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung“, FGSV 2013

- Verkehrsentwicklungsplanung ermöglicht die Ableitung einer Maßnahmenplanung aus einer konzeptionellen an integrierten Zielen orientierten Strategieplanung unter Beachtung der Wechselwirkungen zwischen Verkehrs- und Raumentwicklung.
- Veränderungen der Rahmenbedingungen erfordern eine prozessorientierte Ausrichtung der Verkehrsentwicklungsplanung.
- Verkehrsentwicklungsplanung koordiniert formelle wie auch informelle verkehrsrelevante Planungen.
- Beteiligungsprozesse in der Verkehrsentwicklungsplanung verbessern die Chancen für konsensfähige Lösungen und erhöhen die Akzeptanz verkehrlicher Maßnahmen.
- Verkehrsentwicklungsplanung erhöht die Verbindlichkeit und die Rechtssicherheit verkehrlicher Maßnahmen.
- Verkehrsentwicklungsplanung ist als Voraussetzung für die staatliche Förderung verkehrlicher Maßnahmen von Bedeutung.

Von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) wird empfohlen, die Aufgaben der VEP in eine übergeordnete strategisch-konzeptionelle Ebene und eine daraus abgeleitete umsetzungsorientierte Maßnahmenebene zu unterteilen.

Auf europäischer Ebene hat sich ein dem gewandelten VEP-Verständnis eng verwandter Ansatz etabliert. Im „Weißbuch Verkehr“ der EU ist der Begriff und das Konzept einer „nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung“ (sustainable urban mobility plan, SUMP) verankert worden. Ein SUMP wird verstanden als ein zielführendes Instrument, um die Mobilität und die Lebensqualität der Bürger zu verbessern. Er ist geprägt durch einen Prozess, der aus vier Phasen mit elf Schritten besteht:

Die EU erwägt, zukünftig die Vergabe von Fördermitteln daran zu knüpfen, dass ein qualifizierter SUMP in einer Stadt oder Region vorliegt, der u.a. sicherstellt, dass alle Planungen aufeinander abgestimmt sind.

Bei ihrer Prozesssteuerung orientiert sich die Abteilung 61/300 Verkehrsmanagement an diesen Standards, um zukünftige Förderungen durch Land, Bund und EU sicherzustellen.

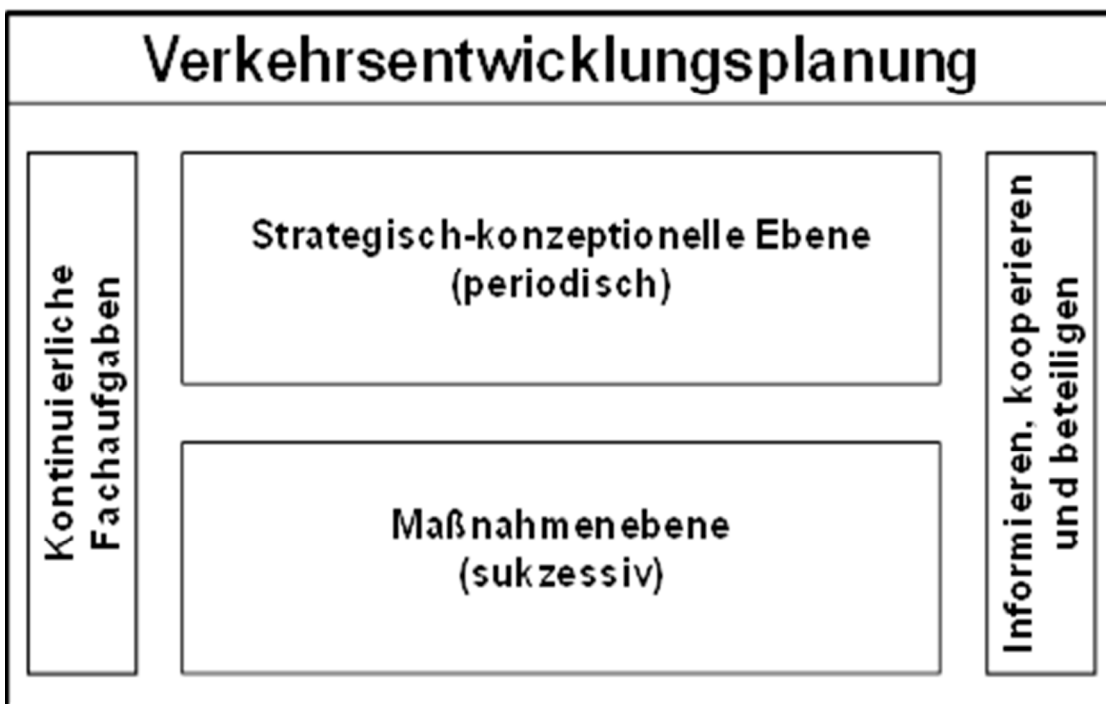


Abbildung 13: Prinzipskizze zum Verständnis von VEP [FGSV 2013, S. 5]

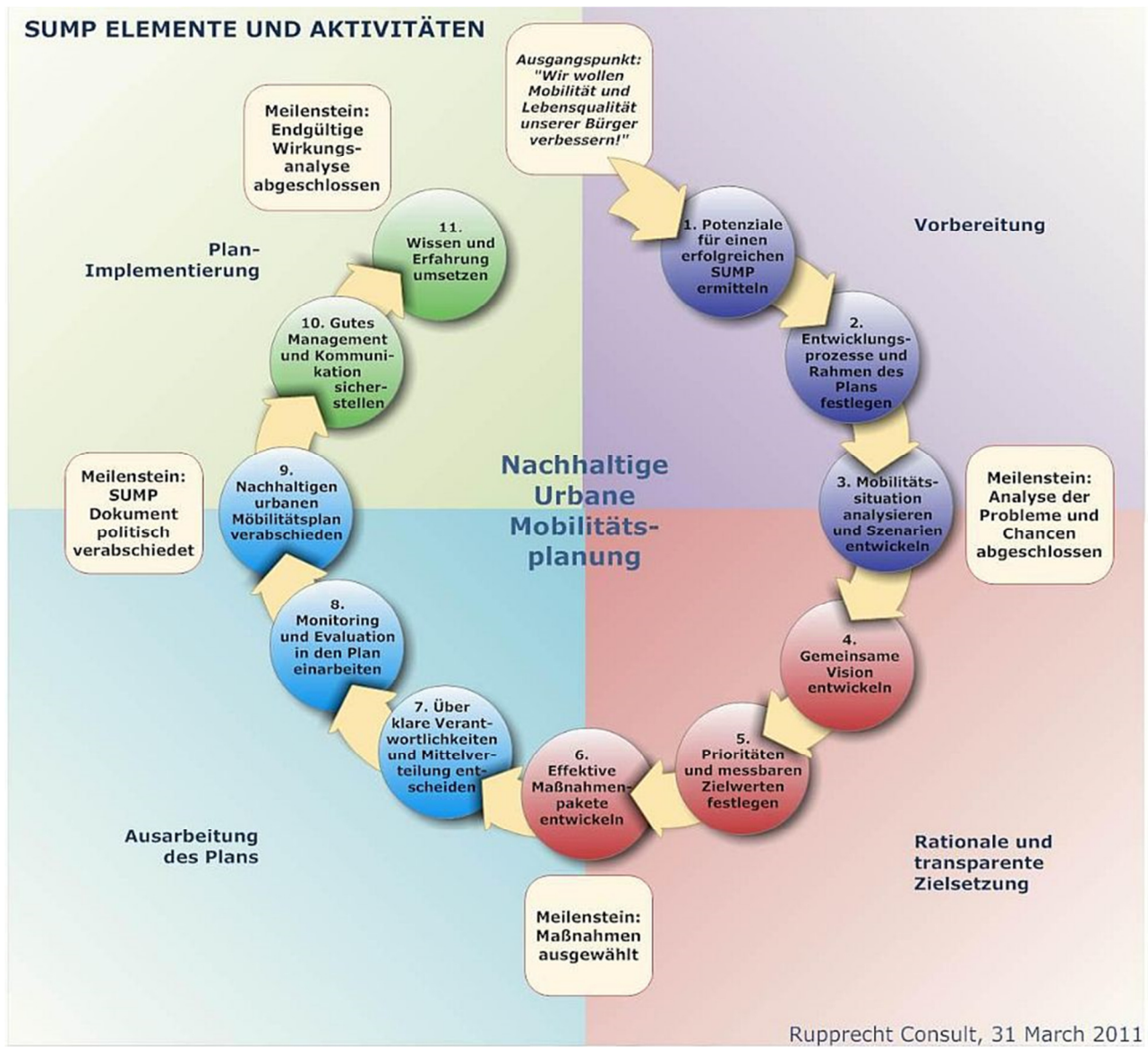


Abbildung 14: SUMP-Prozess [Rupprecht Consult, 2011]

### 3.3 Prinzipien der Bearbeitung des VEP

Im Selbstverständnis der Stadtverwaltung Aachen<sup>40</sup> sind Leitsätze des Handelns für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung formuliert, die für die Verkehrsentwicklungsplanung als Prinzipien übernommen werden

---

*Wir arbeiten auf der Basis der Wertschätzung,  
der Fairness, der Offenheit  
und im gegenseitigen Vertrauen.*

*Wir kooperieren partnerschaftlich über  
Bereichsgrenzen hinweg.  
Wir suchen gemeinsam nach Lösungen.*

*Wir kommunizieren miteinander  
und lernen voneinander.  
Wir regeln Konflikte konstruktiv.*

*Wir sind aufgeschlossen für neue Entwicklungen  
und gestalten aktiv Veränderungsprozesse.*

*Wir vereinbaren Ziele miteinander;  
wir messen und bewerten  
die erreichten Ergebnisse.*

*Wir richten unser Handeln zielstrebig,  
kompetent und zuverlässig auf die Interessen  
unserer Kunden aus.*

---

Diese Leitlinien werden als sehr gut betrachtet und daher als Prinzipien für die Bearbeitung des VEP übernommen.

---

<sup>40</sup> Selbstverständnis der Stadt Aachen unter [http://www.aachen.de/de/stadt\\_buerger/politik\\_verwaltung/selbstverstaendnis/index.html](http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/politik_verwaltung/selbstverstaendnis/index.html)

### 3.4 Berücksichtigte Planungen

Der VEP Aachen hat die Aufgabe, als zentrales strategisches Dokument alle grundlegenden mobilitätsrelevanten Planungen und Maßnahmenpakete zu bündeln und zu koordinieren. Er berücksichtigt dabei explizit die in Tabelle 1 genannten Planwerke.

Die zentrale Herausforderung besteht dabei darin, dass die meisten Pläne anspruchsvolle Maßnahmen formuliert haben, aber i.d.R. nicht als Umsetzungsprogramm mit einem Budget unterlegt wurden.

Es ist daher eine ganz entscheidende Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung, benannte Mobilitätsmaßnahmen auf ihre Konformität mit den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung zu prüfen, ihre Umsetzung zu priorisieren und eine Entscheidung über die Ressourcenorganisation herbeizuführen.

Name des Plans	Ziel-horizont	Beschlossen von	wann	Eigene Finanzierung?
Masterplan Aachen*2030	2030	Stadt Aachen	2013	Nein
Flächennutzungsplan		Stadt Aachen	Entwurf	Nein
Luftreinhalteplan Aachen	2020	Bez.Reg. Köln	2015	Nein
Lärminderungsplan für Aachen	2030	Stadt Aachen	2013	Nein
Innenstadtkonzept Aachen 2020	2020	Stadt Aachen	2014	Ja
Nahverkehrsplan Stadt Aachen	2027	Stadt Aachen	2015	Nein
Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen	2027	StädteRegionsTa g Aachen	2015	Nein
Bundesverkehrswegeplan (Entwurf 2015)		Bundestag		Ja
Landesstraßenbedarfsplan		Landtag NRW		Ja
ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW	2030	Landtag NRW	evtl. 2021	Ja
Energiepolitisches Arbeitsprogramm	2022	Stadt Aachen	2019	Nein

Tabelle 1: Im VEP berücksichtigte Pläne



### 3.4.1 Masterplan Aachen\*2030

Die wichtigste Bindungswirkung für den VEP Aachen hat der Masterplan Aachen, der im Januar 2013 verabschiedet wurde. Er stellt den Rahmenplan für die Stadtentwicklung in Aachen anhand von zehn Handlungsfeldern dar und ist in einem intensiven Dialog und mit einer aufwändigen Beteiligung erstellt worden. Seine zentralen Zielaussagen im Bereich Mobilität sind:

- **Stärkung internationaler/regionaler Verkehrsverbindungen** (u.a. durch die Sicherung des Hochgeschwindigkeitshaltes am Hbf, neue Autobahnanschlussstellen, durch regionale Radverbindungen und den Ausbau des Schienennetzes)
- **Ausbau vernetzter Nahmobilität unter dem Leitmotiv „clever mobil“** insbesondere innerhalb des Alleenringes (u.a. durch den Ausbau des ÖPNV, des Rad- und Fußverkehrs, ein Mobilitätsmanagement, durch den Ausbau des P+R, die Entwicklung innovativer Konzepte für den ruhenden Verkehr)
- **Qualifizierung/Profilierung des Straßenverkehrsnetzes** (u.a. durch klare Netze für alle Verkehrsmittel, eine sichere Gestaltung der Straßen, Radverkehrsangebote an allen Hauptverkehrsstraßen, die Minderung von Luft- und Lärmemissionen, die Verbesserung des Verkehrsflusses und durch den Ausbau der Barrierefreiheit)
- **Stärkung des Prinzips der Stadt der kurzen Wege** durch Nutzungsmischung und eine Nahversorgung in den Ortszentren

Der Masterplan Aachen\*2030 beauftragt die Verkehrsentwicklungsplanung auch mit der Erstellung teilräumlicher Mobilitätskonzepte (v.a. für die Innenstadt und die Hochschulen) und eines grenzüberschreitenden Mobilitätskonzeptes.

Die Aufgaben und Ziele, die im Handlungsfeld Mobilität gemacht wurden, werden in die Mobilitätsstrategie und in die Handlungsprogramme überführt. Das im Masterplan im Januar 2013 vorgeschlagene Leitprojekt „campusbahn“ kann aufgrund des

ablehnenden Ratsbürgerentscheides vom März 2013 nicht umgesetzt werden.

Der Masterplan stellt für die Umsetzung von Maßnahmen keine Ressourcen bereit und enthält auch keine Aussagen zu benötigten Ressourcen. Hier ist also in der Verkehrsentwicklungsplanung noch ein höherer Verbindlichkeitsgrad zu erarbeiten.

Der Masterplan ist im Internet abrufbar unter: [www.aachen.de/aachen2030](http://www.aachen.de/aachen2030)

### 3.4.2 Luftreinhalteplan

Der erste Luftreinhalteplan (LRP) für Aachen ist seit dem 1.1.2009 in Kraft. Aufgrund einer umfangreichen Maßnahmenammlung hat die Bezirksregierung - im Unterschied zu vielen anderen Luftreinhalteplänen – 2009 auf die Auferlegung einer Umweltzone für Aachen verzichtet.

Trotz vieler sinnvoller Maßnahmen des ersten Luftreinhalteplanes lag der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid an der maßgeblichen Verkehrsmessstation an der Wilhelmstraße jedoch 2017 mit 46 µg/m<sup>3</sup> immer noch über dem von der EU festgelegten Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>. Hauptverursacher für die Überschreitungen war und ist nach den Analysen des Landesumweltamtes der Verkehr. Wie bereits 2009 musste daher in 2015 von der Bezirksregierung ein neuer Luftreinhalteplan für die Stadt Aachen erlassen werden, dessen Umsetzung dann eine pflichtige Aufgabe der Stadt ist. Der LRP wurde wie sein Vorgänger 2009 unter Beteiligung vieler Institutionen erarbeitet.

Der LRP 2015 enthält 36 neue Maßnahmen, die sich wie folgt gliedern:

#### 3.4.2.1 Übergeordnete planerische Ansätze

- 4 Maßnahmen; Kernprojekte: Verankerung der Ziele und Maßnahmen des LRP im VEP-Prozess; Einbindung von LRP-Belangen (ÖPNV/Umwelttrassen) bei der Stadtplanung, insbes. bei richtungsweisenden Planvorhaben wie Innenstadtkonzept und Campus-Planungen

#### 3.4.2.2 Mobilitätsmanagement

- 7 Maßnahmen; Kernprojekte: Förderung von (betrieblichen) Mobilitätskonzepten,

Jobticket und sonst. Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes; Förderung der Multimodalität

#### 3.4.2.3 Fahrzeuge/Fuhrpark

- 4 Maßnahmen; Kernprojekte: Optimierung der Fahrzeugtechnik; Elektromobilität; beschleunigte Modernisierung der Aachener Busflotte als größter Potenzialansatz (MF4 inkl. Erweiterungsoption sowie erneute Erweiterung durch „Optimierte Busflottenmodernisierung“, s. Punkt 8.1. der Vorlage)

#### 3.4.2.4 Radverkehr

- 5 Maßnahmen; Kernprojekte: weiterer Ausbau Radwegenetz und -infrastruktur; Radschnellwege; Verleihsystem Velocity Aachen

#### 3.4.2.5 Bus & Bahn

- 10 Maßnahmen; Kernprojekte: Busnetzkonzept 2015+; „Mobilitätsverbund Aachen“; Ausbau Euregiobahn; Optimierung Bahnhofhaltepunkte; neue Kooperationen, Verbesserung von Information und Tarifangeboten

#### 3.4.2.6 Optimierung PKW-Verkehr

- 2 Maßnahmen; Kernprojekte: Minimierung Parksuchverkehre

#### 3.4.2.7 Sonstige Maßnahmen

- 4 Maßnahmen; Kernprojekte: emissionsarme Baumaschinen, Grün in der Stadt

Die Luftschadstoffe sind trotz dieser Maßnahmen und der technologischen Entwicklung der Fahrzeuge in den letzten Jahren nur leicht zurückgegangen. Letztlich entsprach die Minderung in Aachen den Änderungen in Städten mit Umweltzone. In der Vergangenheit existierte kein Umsetzungsprogramm für die mit Finanzaufwand beschriebenen Maßnahmen des Luftreinhalteplanes.

Durch die anhaltende Überschreitung der Grenzwerte und das Urteil des

Verwaltungsgerichtes Aachen vom Juni 2018, das ein Dieselfahrverbot nahelegt, ist eine Verschärfung der Maßnahmen des LRP zwingend geworden. Im Herbst 2018 sind diesbezügliche Beschlüsse zu einzelnen Maßnahmen gefasst worden, die in ihrer Wirkung in der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes berücksichtigt werden. Hierzu gehören

- die Umrüstung von 98 Bussen der ASEAG-Busflotte mit SCRT-Filtern
- die Anhebung der Parkgebühren zur Reduktion von Parksuchverkehren
- der Beschluss, dass an den Messstellen, die NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen feststellen, Busse ab 2021 nur noch mit Abgasstandard Euro VI fahren dürfen.

Durch das Maßnahmenbündel wird nach gutachterlichen Prognoseberechnungen eine Grenzwerteinhaltung spätestens im Jahr 2020 erwartet. Die in ihren Auswirkungen prognostizierten Fahrverbote werden damit für „nicht erforderlich und damit unverhältnismäßig“ bewertet (<sup>41</sup>, S. 4f)

#### 3.4.3 Lärminderungsplanung

Maßgeblich für die kommunale Lärmaktionsplanung ist die 2002 in Kraft getretene "Umgebungsärmrichtlinie" im Sinne der Richtlinie der EU-Richtlinie 2002/49/EG (s. <sup>42</sup>).

Der im Mai 2013 vorgelegte Lärmaktionsplan (LAP) für die Stadt Aachen enthält Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete. Grundlage sind die Lärmkarten

Basierend auf einer stadtweiten Lärmbelastungsdarstellung ist im Mai 2013 ein

---

<sup>41</sup> Luftreinhalteplan Aachen 2019, [http://www.aachen.de/DE/stadt\\_buerger/umwelt/luft-stadtklima/luftreinhalteplan\\_umweltzone/luftreinhalteplan\\_ac\\_neu\\_entwurf/LRP\\_Aachen\\_Entwurf\\_mit\\_Umschlag\\_10\\_10\\_18\\_final.pdf](http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/umwelt/luft-stadtklima/luftreinhalteplan_umweltzone/luftreinhalteplan_ac_neu_entwurf/LRP_Aachen_Entwurf_mit_Umschlag_10_10_18_final.pdf)

<sup>42</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0049&from=DE>

„Lärmaktionsplan“ veröffentlicht worden, der Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete enthält<sup>43</sup>. Unter den 44 Maßnahmen sind 5 Maßnahmen, die direkt den Straßenverkehr zum Gegenstand haben. Diese Maßnahmen sind in Tabelle 2 dargestellt.

Maßnahme	Erwartete Lärmreduktion
S 1 – Straßen mit lärmoptimiertem Asphalt ausstatten	Max. 5 dB (A)
S 2 – Aktiver Lärmschutz durch Straßen.NRW – Bau von Schallschutzwänden an Straßen und Bundesautobahnen	Max. 10 dB (A)
S 3 – Pilotprojekt: Nachts Tempo 30 statt 50 km/h auf einer ausgewählten Hauptverkehrsstraße	Zu untersuchen
S 4 – Verkehrsverstetigung	Max. 2 dB (A)
S 5 – Förderung des Umweltverbundes – Veränderung des Modal-Split	Nicht beziffert

Tabelle 2: Maßnahmen im Lärmaktionsplan

Der LAP stellt für die Umsetzung der von ihm benannten Maßnahmen keine Ressourcen bereit. Aussagen zu benötigten Ressourcen sind im LAP nicht enthalten.

### 3.4.4 Innenstadtkonzept 2022

Das Innenstadtkonzept 2022<sup>44</sup> stellt die wesentlichen Projekte der Stadtentwicklung im Bereich der Innenstadt dar, die im Rahmen der Städtebauförderung bis 2030 umgesetzt werden sollen, um die Attraktivität und die Lebensqualität in der Innenstadt weiter zu verbessern.

<sup>43</sup> [http://www.aachen.de/de/stadt\\_buerger/umwelt/laerm\\_schutz/laermaktionsplan\\_ac/laermaktionsplan-ac.pdf](http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/umwelt/laerm_schutz/laermaktionsplan_ac/laermaktionsplan-ac.pdf)

<sup>44</sup> Innenstadtkonzept 2022, Entwicklungsperspektiven für die Aachener Innenstadt, [www.aachen.de/innenstadt](http://www.aachen.de/innenstadt)

Auf Basis der Ergebnisse der Beteiligung und der städtebaulichen Analyse wurden die drei Leitlinien „Vernetzen“, „Entwickeln“, „Qualifizieren“ definiert.

Für folgende sechs Handlungsfelder wurden Ziele ausgearbeitet:

- Straßen und Platzräume,
- Wohnen,
- Mobilität und Umwelt,
- Stadtmarketing, Handel, Freizeit und Tourismus
- Bildung, Ausbildung und Kultur und
- Baukultur

Diese Ziele sollen mit konkreten Maßnahmen in folgenden acht Innenstadtbereichen erreicht werden:

- Bushof und Umfeld
- Büchel und Umfeld
- Umfeld Welterbe
- Campus Innenstadt
- Westbahnhof und Republikplatz
- Hauptbahnhof und Umfeld
- Burtscheid
- Stadt- und Kurpark

Für die Verkehrsentwicklung in der Innenstadt haben dabei die folgenden Projekte eine besondere Relevanz:

- Umgestaltung des Bushofs
- Umgestaltung des Büchels mit Aufgabe des öffentlichen Parkhauses Büchel
- Fußgängerbrücke am Westbahnhof
- Umsetzung des Konzeptes „Premiumwege, 10 Wege ins Aachener Grün“

Der Entwurf des Innenstadtkonzeptes 2022 wurde 2014 in der Bezirksvertretung Aachen Mitte und im Planungsausschuss beraten. Dabei wurde der Beschluss gefasst. Hierfür wurden bzw. werden sukzessive Städtebaufördermittel beantragt und darüber eine Realisierung der Maßnahmen sichergestellt.

### 3.4.5 Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan (NVP) ist der Leitfaden für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Aachen. Der Nahverkehrsplan enthält grundsätzliche Festlegungen in Bezug auf Linien- und Netzgestaltung aber auch auf die Definition der Angebots- und Beförderungsqualität. Darüber hinaus dient er als Entscheidungsgrundlage bei Linienkonzessionsgenehmigungen im Genehmigungswettbewerb und bei Vergaben.

In einer ausführlichen Bestandsaufnahme wurde die heutige verkehrliche Situation in Aachen und Umgebung in Bezug auf den ÖPNV beschrieben. In der nachfolgenden Zustandsanalyse wurden die Zielvorgaben und Qualitätsanforderungen mit der Bestandsaufnahme abgeglichen und die momentane Situation bewertet. Auf dieser Grundlage und aufbauend auf der gutachterlichen Untersuchung "Busnetz 2015+", wurden Maßnahmen zur weiteren Verbesserung des ÖPNV in einem Zielkonzept erarbeitet. Vorgabe war es, das Busnetz unter Einhaltung des derzeitigen Kostenrahmens effizienter, attraktiver und übersichtlicher auszugestalten.

Das Zielkonzept stellt ein ausgewogenes Konzept mit sowohl Leistungserweiterungen als auch Kürzungen im Busverkehr dar und wurde im Dezember 2017 umgesetzt. Die Nahverkehrspläne für die Stadt Aachen<sup>45</sup> und die StädteRegion Aachen wurden parallel erstellt und 2015 beschlossen.

Im NVP der Stadt Aachen sind 41 kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen aufgeführt.

Themenbereich	Benannte Maßnahmen
Infrastruktur	17
Betrieb	5
Leistungsangebot	8
Qualitätscontrolling	1
Fahrzeuge	3
Tarif und Vertrieb	7

Tabelle 3: Themenbereiche benannter Maßnahmen im NVP

Für die Umsetzung jeder einzelnen Maßnahme des NVP mit Kosten für den Haushalt der Stadt Aachen muss eine separate Beschlussfassung herbeigeführt werden.

### 3.4.6 Bundesverkehrswegeplan 2030

Der Bundesverkehrswegeplan ist Ergebnis eines vom Bundesverkehrsministerium gesteuerten Prozesses zur Priorisierung von Investitionsaufwendungen des Bundes. Dabei wurde das Verfahren der „standardisierten Bewertung von Verkehrsinvestitionen“ eingesetzt, mit dessen Hilfe für alle Maßnahmen ein Nutzen-Kosten-Koeffizient berechnet wurde.

Im Stadtgebiet Aachen sind im Bereich „Straße“ der Ausbau der A4 zwischen der Abfahrt Aachen-Zentrum und der Landesgrenze auf 6 Fahrstreifen in den „weiteren Bedarf“ aufgenommen worden.<sup>46</sup>

Im Bereich „Schiene“ ist der 3-gleisige Ausbau im Bereich Aachen-Rothe Erde (Verlängerung Gleis 13 um 1,7 km in Richtung Eilendorf) sowie ein Ausbau zur Geschwindigkeitserhöhung im Bereich Langerwehe enthalten.<sup>47</sup>

Die Finanzierung der Maßnahmen läuft über ein eigenes Bundesprogramm.

<sup>45</sup> Alle Unterlagen zum Nahverkehrsplan der Stadt Aachen sind abrufbar unter [www.aachen.de/nahverkehrsplan](http://www.aachen.de/nahverkehrsplan)

<sup>46</sup> <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A4-G10-NW-T1/A4-G10-NW-T1.html> <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A4-G10-NW-T2/A4-G10-NW-T2.html>

<sup>47</sup> <http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-048-V01/2-048-V01.html>

### 3.4.7 Landesstraßenbedarfsplan

Das Land Nordrhein-Westfalen stellt den Landesstraßenbedarfsplan für den Neu- und Ausbau von Straßen in der Baulast des Landes auf<sup>48</sup>. Der aktuelle Landesstraßenbedarfsplan von 2006 fußt auf der Integrierten Gesamtverkehrsplanung Nordrhein-Westfalen (IGVP NRW).

Der Bedarfsplan enthält die größeren linienbezogenen Landesstraßenvorhaben und unterteilt die Vorhaben in die Dringlichkeitsstufen. Da Mittelumrichtungen zu Gunsten der Erhaltung erforderlich wurden, hat das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MWEBWV) 2011 neue Priorisierungslisten für die Planungen zu Landesstraßen veröffentlicht.<sup>49</sup>

Im Stadtgebiet Aachen ist dabei der Neubau der Anschlussstelle Aachen-Eilendorf auf der A44 (L 236) als „vorrangig zu planende“ Maßnahmen enthalten (im Landesstraßenbedarfsplan Stufe 1).

Auf der Grundlage des Landesstraßenbedarfsplans stellt das Landesverkehrsministerium im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtages das mittelfristige Programm, den „Landesstraßenbauplan“, fest. Aus diesem Ausbauplan werden jährlich Vorhaben für das Straßenbauprogramm ausgewählt und Bestandteil des Landeshaushaltsgesetzes.

### 3.4.8 ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW

Der geltende ÖPNV-Bedarfsplan für NRW stammt aus dem Jahr 2006. Derzeit befindet sich ein neuer Plan in der Aufstellung. Bis 2020 soll der Nutzen aller angemeldeten Maßnahmen mit Hilfe eines Verkehrsmodells standardisiert berechnet werden, um eine Rangreihung der Maßnahmen vornehmen zu können.

<sup>48</sup>

[http://www.brd.nrw.de/verkehr/verkehrsplanung/02\\_Landesstrassenbedarfsplan\\_und\\_ausbauplan.html](http://www.brd.nrw.de/verkehr/verkehrsplanung/02_Landesstrassenbedarfsplan_und_ausbauplan.html)

<sup>49</sup>

[http://www.vm.nrw.de/verkehr/\\_pdf\\_container/Landesstrassen\\_Priorisierungsliste\\_25-10-2011.pdf](http://www.vm.nrw.de/verkehr/_pdf_container/Landesstrassen_Priorisierungsliste_25-10-2011.pdf)

Über den Nahverkehr Rheinland wurden zahlreiche Maßnahmen für Aachen dort eingebracht, Hierzu zählen (Stand Dez. 2018) u.a.

- Die Ertüchtigung von Bahnstrecken und kapazitätserweiternde Maßnahmen im Schienenverkehr
- Die Herstellung barrierefreier Zugänge an den Bahnhöfen Aachen West und Eilendorf
- Die Herstellung eines zusätzlichen Haltepunktes am Berliner Ring
- Die Schaffung des Südzuganges am Hauptbahnhof Aachen
- Verschiedene Streckenäste für den Ausbau der euregiobahn bzw. die Konzepte „RegioTram“ und „ViaAvantis“
- Der Umbau des Bushofs Aachen zu einer Zentralhaltestelle mit allen Abfahrtsstellen im Knotenpunkt Blondelstraße/Peterstraße/Kurhausstraße
- Die Schaffung einer ÖPNV-Trasse Uniklinik - RWTH-Campus - Innenstadt mit Bau einer Brücke über die Bahnstrecke Aachen-Mönchengladbach
- Die Herstellung der Barrierefreiheit an 715 Bushaltestellen
- Die Anschaffung von 31 Elektrobussen.
- Die Einführung des Elektronischen Fahrgeldmanagements beim AVV

Die vollständige Liste aller angemeldeten Maßnahmen ist im Internet zu finden.<sup>50</sup>

### 3.4.9 European energy award / Energiepolitisches Arbeitsprogramm

Die Stadt Aachen nimmt seit Mitte 2009 am European Energy Award (eea) teil, das es Kommunen ermöglicht, Klimaschutzaktivitäten zu erfassen, deren Qualität zu bewerten sowie regelmäßig zu überprüfen<sup>51</sup>. Hierzu wurde eine

<sup>50</sup> Antwort des Verkehrsministeriums auf eine Bürgeranfrage vom 18.01.2019:

<https://fragenstaat.de/anfrage/opnv-bedarfsplan-nrw/>

<sup>51</sup> [www.aachen.de/klimaschutz](http://www.aachen.de/klimaschutz) eea-Bericht derzeit in Erstellung

begleitende Arbeitsgruppe etabliert, in der Experten aus Verwaltung und STAWAG mitwirken.

Teil des eea ist ein „Energiepolitisches Arbeitsprogramm“, das als Bestandteil der einzureichenden Unterlagen den politischen Willen der Stadt Aachen ausdrückt. Das Arbeitsprogramm beinhaltet keine Kostenermittlung. Die Umsetzung der jeweiligen Einzelmaßnahmen erfordert Beschlüsse in den Fachausschüssen.

Am European Energy Award beteiligten sich 2015 über 1340 Kommunen in 11 Ländern. Unter den deutschen eea-zertifizierten Städten über 100.000 Einwohner belegt Aachen Platz 2 hinter der Stadt Münster.

Die Stadt Aachen erreichte im Jahr 2011 bei der externen Auditierung 80 Prozent, bei der Rezertifizierung 2015 83 Prozent der erreichbaren Punktzahl.

Die Analyse zeigte dabei, dass die Stadt Aachen am besten bei der internen Organisation ihrer Energie- und Klimaschutzarbeit abschneidet. Vorbildlich sind auch Maßnahmen im Bereich Entwicklungsplanung & Raumordnung, insbesondere der Masterplan Aachen\*2030, das Strategiekonzept 2030 und die Anwendung grundstückeigentümergebundener Instrumente.

Im Vergleich zu 2011 schlug sich bei der Bewertung der Energieversorgung der höhere Anteil an Erneuerbaren und an Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) bei der Stromerzeugung nieder. Im Bereich Mobilität führten die Entwicklung eines neuen Verkehrsentwicklungsplans und vielfältige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs oder der Elektromobilität zur besseren Bewertung als im Gold-Audit 2011. Auch das Handlungsfeld kommunale Gebäude verbesserte sich im letzten Audit dadurch, dass beispielsweise das Energieverbrauchsmonitoring verbessert wurde und neue Gebäude gemäß dem Aachener Standard - orientiert an der Passivhausbauweise - errichtet wurden.

Optimierungsmöglichkeiten zeigten sich in allen Handlungsfeldern. Im Handlungsfeld Mobilität liegen die Potenziale bei der kombinierten Mobilität und dem Vortritt des ÖPNV.

Details zur Bewertung befinden sich im eea®-Bericht 2018.

### 3.5 Bausteine des VEP Aachen



Abbildung 15: Bausteine des VEP Aachen

Die Verkehrsentwicklungsplanung Aachen setzt sich zusammen aus vier Bausteinen, die jeweils einen unterschiedlichen Zeithorizont abdecken und mit näherem Zielhorizont immer konkreter werden.

Diese vier Bausteine werden hier beschrieben:

#### 3.5.1 Vision Mobilität 2050

Die Vision Mobilität 2050 ermöglicht eine Orientierung. Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, beschreibt nicht „die Zukunftsvorstellung“ sondern „eine mögliche Zukunft“, so wie sie von den in Aachen beteiligten Institutionen und Bürgern als erstrebenswerte Perspektive als ein „realistisches Wunschbild“ formuliert und im Januar 2014 vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen beschlossen wurde.

#### 3.5.2 Mobilitätsstrategie 2030

Die Mobilitätsstrategie 2030 stellt den Rahmen dar, innerhalb dessen die Verkehrsentwicklungsplanung arbeiten soll. In ihr werden die Ziele und die Strukturen zur Erreichung der Ziele benannt. 10 einzelne Strategien definieren, welche spezifischen Ziele erreicht und welche Schritte und Projekte dazu umgesetzt werden sollen.

#### 3.5.3 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.

#### 3.5.4 Lagebericht Mobilität 20xx

Der Lagebericht Mobilität 20xx ist ein periodisches Werk. Anhand von ausgewählten Themen und mit ausgewählten Indikatoren sollen wesentliche Herausforderungen und die Entwicklung der Mobilität in Aachen allgemeinverständlich dargestellt werden. Dabei sollen sowohl objektive Daten als auch die Lage-Einschätzungen von Bürgern und Experten erfasst werden. Die Grundlage dafür liefert das Indikatorenset, das als 2. Teil „Ziele und Indikatoren“ der Mobilitätsstrategie 2030 verabschiedet werden soll.

Für vorausgegangene und parallel laufende grundlegende Planwerke wird geprüft, in welche der hier benannten Bausteine deren Grundaussagen bis hin zu konkreten Projekten aufgenommen werden können oder sollen.

### 3.6 Organisationsstruktur des VEP Aachen

#### 3.6.1 Fachliche Verantwortung/ Erarbeitung

Ganz zentral für den VEP Aachen ist die beim Start des Prozesses durch den Verkehrsausschuss getroffene Grundsatzentscheidung, den VEP nicht extern als Planungsleistung zu vergeben, sondern **in Eigenregie zu erarbeiten**. Dies ist eine große Herausforderung für die Beteiligten und die Gestaltung des Prozesses. Hierfür wurde im Jahr 2013 eine Stelle für die Koordinierung und Prozesssteuerung der **Verkehrsentwicklungsplanung** geschaffen (Organisationseinheit 61/301). Die Erarbeitung der jeweiligen Fachstrategien und -konzepte erfolgt durch Zuarbeit weiterer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den einzelnen Fachabteilungen.

Dies ist notwendig, um dem Anspruch einer „prozessorientierten Verkehrsentwicklungsplanung“ gerecht werden zu können. Externe könnten nur temporär beauftragt werden und ihre Planwerke müssten dann von der Verwaltung fortgeschrieben werden. Die fachliche Leitung der 8 Teilgebiete des VEP Aachen wurde Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung übertragen. Mit der gewählten Struktur zur Bearbeitung der Inhalte des VEP wird die Erwartung verbunden, dass die verantwortlichen Mitarbeiter der Stadtverwaltung zukünftig im Alltagsgeschäft noch zielgerichteter und effizienter arbeiten können, da sie die Strategien und Projekte für ihren Teilbereich federführend mit erarbeitet haben. Letztendlich ist dies ein wesentliches Element der „Ressourcensteuerung“ im Bereich Mobilität, die die Verkehrsentwicklungsplanung leisten soll.

Bei der Aufteilung der Arbeit wurden zum einen die vier Hauptverkehrsmittel (zu Fuß, Rad, Bus und Bahn, Pkw) des Personenverkehrs als eigene Gebiete bestimmt. Zum zweiten wurden vier „Querschnittsthemen“ festgelegt, die die Interessen der Verkehrsmittel und die Belange der Stadtgesellschaft gegeneinander abwägen sollen (Straßennetze und Lebensräume,

Mobilitätsmanagement, Erreichbarkeit und Wirtschaftsverkehr sowie Elektromobilität).

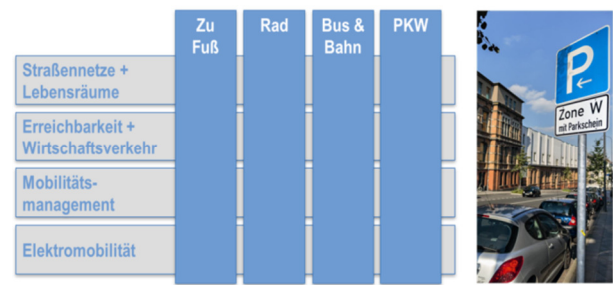


Abbildung 16: Die Fachkommissionen des VEP

Aktuell kommen die Leiterinnen bzw. Leiter von sieben Fachkommissionen aus der Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität (FB61/300). Die Leiterin der Fachkommission Elektromobilität ist bei der Bauverwaltung (B03) angesiedelt.

#### 3.6.2 Mitwirkung am VEP Aachen

Die Struktur und die Mitwirkungsmöglichkeiten für den VEP Aachen werden wie folgt festgelegt:



Abbildung 17: Organisationsstruktur des VEP Aachen

- Die **Projektsteuerung** besteht aus der Leitung der Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität, der Leitung der Organisationseinheit Verkehrsentwicklungsplanung und einer ggf. beauftragten externen Unterstützung.
- In einer **Koordinierungsgruppe** wird die Vernetzung der Planwerke sichergestellt, Die Leiterinnen bzw. Leiter von Dienststellen innerhalb der Stadtverwaltung, die mit parallelen Planungen beauftragt sind, die für die Mobilitätsstrategie oder zu Projekten



relevante Aussagen machen, tauschen sich dort mit den Leiter\*innen der Fachkommissionen aus.

- Die **Fachkommissionen** stimmen sich über relevante Handlungsfelder in ihrem Bereich ab und erarbeiten gemeinsam die fachlichen Empfehlungen für die Lenkungsgruppe und den Mobilitätsausschuss. Die Fachkommissionen bestehen aus den jeweiligen Fachleuten der Verwaltung und stehen Interessierten aus Ratsfraktionen, Mobilitätsorganisationen, Verbänden, Hochschulen und Institutionen offen. Sie dienen dazu, mit allen relevanten Einrichtungen in Aachen und seinem Umland zu kooperieren. Insgesamt sind 120 – 150 Personen in den Fachkommissionen involviert



Abbildung 18: Fachkommission zu Fuß bei der Arbeit



Abbildung 19: Sitzung der Lenkungsgruppe im Haus Löwenstein

- In der **Lenkungsgruppe** erfolgt eine Beratung wesentlicher Fragestellungen unter der Leitung von FB61 und dem

Vorsitz des für Mobilität zuständigen Dezernates III. Neben der Verwaltung haben Vertreter von Institutionen dort eine beratende Stimme, um den Entscheidungsprozess vorzubereiten:

- Stadtverwaltung: Dez. III, FB 61, FB02, FB20, FB36
- Politik: 6 Ratsfraktionen, Vorsitz Mobilitätsausschuss
- Mobilitätsorganisationen: ASEAG, APAG, AVV, cambio
- Verbände + Initiativen: ADAC, ADFC, BUND, VCD, Seniorenrat, Kommission barrierefreies Bauen, Einzelhandelsverband, IHK Aachen, Initiative Aachen, Erlebniswelt Mobilität Aachen
- Hochschulen: RWTH Aachen, Mobilitätsausschuss RWTH, FH Aachen, AStA der FH
- Polizei Aachen, StädteRegion Aachen
- Die formale Zuständigkeit für „den Verkehrsentwicklungsplan“ liegt beim Rat der Stadt Aachen<sup>52</sup>. In der Praxis werden die Bausteine der Verkehrsentwicklungsplanung im **Mobilitätsausschuss** beraten. Der Mobilitätsausschuss trifft für den Rat die Beschlüsse. , alle anderen oben benannten Gremien der Verkehrsentwicklungsplanung können nur Empfehlungen aussprechen.
- Die **Öffentlichkeit** wird über folgende Wege am VEP Aachen informiert bzw. involviert:
  - öffentlich zugängliche Dokumente bzw. Präsentationen und

<sup>52</sup> Es heißt in der Zuständigkeitsordnung der Stadt Aachen im § 10 Mobilitätsausschuss, Absatz 2: „(2) Er entscheidet über a) Angelegenheiten der Verkehrsplanung von überbezirklicher Bedeutung, ausgenommen die Aufstellung und Änderung des Verkehrsentwicklungsplanes“  
[http://www.aachen.de/DE/stadt\\_buerger/politik\\_verwaltung/stadtrecht/pdfs\\_stadtrecht/1011.pdf](http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/politik_verwaltung/stadtrecht/pdfs_stadtrecht/1011.pdf)

weitergehende Informationen unter [www.aachen.de/vep](http://www.aachen.de/vep)

- zu den einzelnen Bausteinen des VEP Aachen erfolgen Beteiligungsveranstaltungen und/oder Online-Beteiligungen

Zur **Kooperation mit dem Umland** findet seit 2015 unter Federführung der Arbeitsgruppe „Mobilität, Klimaschutz und Regionalentwicklung“ der StädteRegion Aachen ein regelmäßiger Austausch mit den Planer\*innen der StädteRegionalkommunen statt. Dies ist ein informelles Gremium zum Austausch zwischen den Fachverwaltungen.

### 3.7 Weitere Teile der Mobilitätsstrategie 2030

Aufbauend auf dem hier vorliegenden Teil 1 „Auftrag und Struktur“ wird sich der Teil 2 mit den Zielen und mit Indikatoren für die Verkehrsentwicklung in Aachen befassen. Es ist dabei vorgesehen, die folgenden sechs Ziele zu konkretisieren:

Hohe Verkehrssicherheit	Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität
Stadt der kurzen Wege	Gute Erreichbarkeit
Zuverlässige und komfortable Mobilitätsangebote	Effiziente und bezahlbare Mobilität für Stadt und Bürger

Abbildung 20: Ziele des VEP

Um diese Ziele zu erreichen sollen 10 Strategien als Teil 3.1 – 3.10 ausgearbeitet werden. Es handelt sich um fünf verkehrsmittelbezogene Strategien und fünf „Querschnittsstrategien“.

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

Abbildung 21: Themenfelder der Mobilitätsstrategie 2030

Dazu werden je einzelne Dokumente mit folgendem Inhalt erstellt:

- Ausgangslage und Handlungsbedarf
- Vision 2050
- Ziele
- Wege zum Ziel
- Wesentliche Projekte

Ein Entwurf jeder Strategie wird von der Projektsteuerung in die entsprechende Fachkommission eingebracht und Gelegenheit zur Rückmeldung gegeben. Die abgestimmten Dokumente werden anschließend in die Lenkungsgruppe eingebracht.

Nach einer Beratung in der Lenkungsgruppe wird das Dokument dem Mobilitätsausschuss zum Beschluss vorgelegt.

## 4 Zusammenfassung

2009 hat der Verkehrsausschuss der Stadt Aachen die Neuaufstellung einer Mobilitätsstrategie als **PROZESS- UND DIALOGORIENTIERTE VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG** in Auftrag gegeben. Im Anschluss an den Aachen\*2030 Masterplan wurde 2012 vom Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen mit der Neuaufstellung der Verkehrsentwicklungsplanung für Aachen begonnen. Seit 2013 ist die Verkehrsentwicklungsplanung in der Verwaltung der Stadt Aachen mit einer Personalstelle verankert.

Der Mobilitätsausschuss hat im Januar 2014 als ersten Schritt der Verkehrsentwicklungsplanung die „Vision Mobilität 2050“ beschlossen mit der eine Grundlage dafür gelegt wurde, damit Aachen auch 2050 eine lebenswerte und wirtschaftsstarke Stadt der kurzen Wege sein kann. Einen entscheidenden Anteil daran soll eine effiziente, komfortable, sichere, kostengünstige, umwelt- und stadtverträgliche Mobilität haben.

**DIE MOBILITÄTSSTRATEGIE 2030 KONKRETISIERT DIE VISION MOBILITÄT 2050** in einer weiteren Etappe des Verständigungsprozesses zwischen Fachleuten, Interessenvertretern, Bürgerinnen und Bürger und deren Vertreterinnen und -vertreter im Rat der Stadt.

Die Strategie besteht aus unterschiedlichen Elementen: Zwei grundsätzliche Teile betten die nachfolgenden zehn thematischen Teilstrategien ein (**BUS UND BAHN, RADVERKEHR, FUßVERKEHR, ZUR ELEKTROMOBILITÄT, VERKEHRSSICHERHEIT, ERREICHBARKEIT, WIRTSCHAFTSVERKEHR, MOBILITÄTSMANAGEMENT, AUTOVERKEHR UND STRABENRAUMENTWURF**) und sollen separat der Beschlussfassung zugeführt werden.

In diesem vorliegenden Teil 1 der Mobilitätsstrategie 2030 werden

- wesentliche **MEILENSTEINE DER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG VON 1995 BIS 2018** dargestellt,
- die besonderen **CHANCEN FÜR EINE NACHHALTIGE MOBILITÄT IN AACHEN** aufgrund der guten Voraussetzungen in den Themenfeldern Elektromobilität, Digitalisierung, neuer Mobilitätskultur und Stadt der kurzen Wege erläutert,
- die zentralen **HERAUSFORDERUNGEN** in den Feldern Umwelt, begrenzt verfügbarer Platz, Verkehrsunfälle, Mitsprache der Bürger, Alterung der Gesellschaft, Verkehrswachstum und Kostensteigerungen beleuchtet,
- die für Aachen **RELEVANTEN PLÄNE** erläutert, die Aussagen zu Projekten im Bereich der Mobilität machen sowie
- die einzelnen **BAUSTEINE UND PROZESSE** des VEP erklärt.

Der Teil 2 beinhaltet anschließend die Definition der angestrebten Ziele und das dazugehörige Evaluierungsinstrumentarium.