



Lagebericht Mobilität 2025

Verkehrsentwicklungs-
planung Aachen

„Der Rat der Stadt Aachen hat uns beauftragt, die Mobilitätswende mit den Menschen zu gestalten – diesen Auftrag nehmen wir gerne an.“



Liebe Aachenerinnen, liebe Aachener,

es gibt seit 2020 klar formulierte und politisch beschlossene Ziele für die Entwicklung der Mobilität bis 2030 in Aachen. Die Mobilität soll sicher, komfortabel, stadtverträglich, bezahlbar und klimafreundlich organisiert werden.

Mit dieser Broschüre berichten wir zum zweiten Mal darüber, wie sich die Entwicklung im Einzelnen bei den dazu festgelegten 25 Indikatoren darstellt.

Besonders erfreulich ist, dass der Anteil der Wege, die Sie alle zu Fuß, mit dem Rad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen, jetzt schon bei 60 Prozent liegt. Dabei spielt der Fußverkehr weiterhin eine wichtige Rolle: Jeder dritte Weg wird zu Fuß zurückgelegt.

Bemerkenswert ist auch, dass mittlerweile 18 Prozent der Haushalte Carsharing nutzen! Carsharing ergänzt die bestehenden Mobilitätsangebote und wird von immer mehr Haushalten genutzt.

Erstmalig können wir im Lagebericht über die Auslastung im ÖPNV informieren: Auch wenn es immer wieder mal überfüllte Busse gibt, stellt sich die Situation im Durchschnitt wie folgt dar: Sogar morgens im Berufsverkehr haben die Busse im Mittel viele freie Kapazitäten und in den Zentren der Stadtbezirke ist sogar morgens ein Sitzplatz auf der Fahrt ins Stadtzentrum zu bekommen. Es sind also eher punktuelle Überlastungen, die es zu lösen gilt.

Mit herzlichen Grüßen

Dr. Michael Ziemons

Oberbürgermeister der Stadt Aachen

Sehr groß ist hingegen der Handlungsbedarf bei der Barrierefreiheit im ÖPNV: Erst 16 Prozent der Haltestellen im Straßenraum sind barrierefrei. Weitere 13 Prozent ermöglichen immerhin einen niveaugleichen Einstieg.

Herausfordernd ist die Entwicklung im Bereich Verkehrssicherheit: Vom Ziel, die Zahl der Schwerverletzten bis 2030 um 40 Prozent zu reduzieren, sind wir noch weit entfernt! Die Zahlen sind noch fast genauso hoch wie vor 15 Jahren.

Herausfordernd bleibt auch der Weg zu einem klimaneutralen Verkehr. Hier wollen wir mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur dafür sorgen, dass die Menschen günstig und in fußläufiger Entfernung Strom laden können. Unser Ziel ist, dass in Aachen bis 2030 mindestens 30 Prozent aller Fahrzeuge elektrisch fahren. Im September 2025 lag der Anteil bei 8 Prozent.

Eine Neuigkeit ist, dass wir mit dem „AachenPanel“ jetzt in der Lage sind, Stimmungsbilder in der Stadtgesellschaft auch zur Mobilität zu erfassen. Dies haben wir unter anderem dafür genutzt, um zu fragen, wie sicher sich die Aachener*innen bei der Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel fühlen: Hier zeigt sich, dass insbesondere beim Radverkehr weiterhin Handlungsbedarf besteht.

Neben diesen ersten Ergebnissen laden wir Sie ein: Verschaffen Sie sich mit dieser Broschüre selbst ein Bild davon, wie sich die Mobilität in Aachen entwickelt und welche Herausforderungen weiterhin bestehen.

Frauke Burgdorff

Beigeordnete für Stadtentwicklung, Bau und Mobilität der Stadt Aachen

Vorwort	3	Ziele und 25 Indikatoren der VEP	12
Chancen für eine neue Mobilität in Aachen	6	Hohe Verkehrssicherheit	14
Herausforderungen	7	1 Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen	14
Bausteine der		2 Subjektiv empfundene Verkehrssicherheit	15
Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) Aachen	8	3 Getötete bei Verkehrsunfällen	15
• Vision Mobilität 2050	8	Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität	16
• Mobilitätsstrategie 2030	8	4 NO ₂ -Mittelwert (Wilhelmstraße)	16
• Handlungsprogramme	9	5 Verkehrsbedingte CO ₂ -Emissionen	17
• Lageberichte Mobilität	9	6 Belastung durch Verkehrslärm	17
Bürger*innenbeteiligung in der		7 Pkw-Dichte	18
Verkehrsentwicklungsplanung	10	8 Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen	19
		Stadt der kurzen Wege	20
		9 Weglängen und Verkehrsleistungen	21
		10 Anteil des Umweltverbundes bei Wegen bis 5 km	21
		11 Bevölkerungsanteil im Einzugsbereich einer Grundschule	22
		12 Bevölkerungsanteil im Einzugsbereich eines Supermarktes	23
		Gute Erreichbarkeit	24
		13 Reisezeiten auf ausgewählten Relationen	25
		14 Nahverkehrsangebot	25
		15 Barrierefreie Haltestellen	25
		16 Tage mit weniger als 1.000 freien Plätzen im Parkleitsystem	25
		Komfortable und zuverlässige Mobilitätsangebote	26
		17 Fahrbahnen mit mind. befriedigendem Zustand	26
		18 Pünktlichkeit im Busverkehr	27
		19 Auslastung der Busse	28
		20 Zufriedenheit mit den Verkehrsmitteln	29
		21 Qualität des SPNV in Aachen	29
		Effiziente und bezahlbare Mobilität für Stadt und Bürger*innen	30
Zahlen, Daten, Fakten	32	22 Pkw-Besetzungszahl	30
Monitoring	34	23 Haushalte mit CarSharing	30
Ausblick	35	24 Pedelec-Ausleihen pro Tag	31
		25 Kostenverhältnis ÖV-Ticket Stufe 1 zu Parkticket	31

Impressum

Herausgeber

Herausgeberin
Stadt Aachen
Der Oberbürgermeister
Fachbereich Mobilität und Verkehr
Lagerhausstr. 20
52064 Aachen
mobilitaet.verkehr@mail.aachen.de

Redaktion

Dr. Armin Langweg
Dr. Michael Schrömbges

Stand

August 2026

Gestaltung

yella park, Aachen,
Anpassungen 2. Auflage 2025: prographics

Bildnachweis

S. 3 Foto: Stadt Aachen | Sascha Faber | Heike Lachmann
S. 10 Fotos: Stadt Aachen
S. 11 Foto: Stadt Aachen
S. 25 Fotos: Stadt Aachen
S. 36 Foto: Sebastian Wussow | FOVEART
alle übrigen Abbildungen: yella park

Auflage

1.000 Stück

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

Chancen für eine neue Mobilität in Aachen

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

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

→ Die Chancen auf einen Blick

Wohnen, Bildung, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit liegen eng beieinander. Daher ist Aachen eine Stadt der kurzen Wege. Eingebunden in das Dreiländereck mit internationaler Zusammenarbeit. Aachen ist zudem eine Stadt der Wissenschaft. An den vier Hochschulen gibt es rund 60.000 Studierende, die zum Großteil in Aachen wohnen und damit rd. ein Fünftel der Stadtgesellschaft ausmachen.

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

In ihrer Bevölkerungsprognose geht die Stadt Aachen davon aus, dass die Bevölkerungszahl gleich bleibt oder leicht steigt. Der Anteil der Menschen ab 65 soll leicht steigen von 18,2 Prozent auf rd. 19,9 Prozent; der Anteil der nicht deutschen Bevölkerung soll von 21,4 Prozent auf 33,6 Prozent steigen.

Aachen hat sich mit Blick auf den Megatrend der Digitalisierung als Digital Hub aufgestellt. Die Entwicklung der Universitäts-Campusse ist eine große Chance für die Forschung und zugleich ein Experimentierfeld für eine stadtverträgliche und umweltfreundliche Erreichbarkeit von Arbeitsstätten.

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

Der hohe Erneuerungsbedarf des Leitungsnetzes in Aachen bietet die Chance, die betroffenen Straßen zukunftsfähig umzubauen.



Herausforderungen

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

Die Verkehrsentwicklungsplanung steht – nicht nur in Aachen – vor großen Herausforderungen. Sichere und ausgewogene Mobilitätsmöglichkeiten entstehen nur auf Basis guter Planung und intensiver Abstimmungen. Notwendige Veränderungen müssen verständlich vermittelt werden.

→ Die Herausforderungen auf einen Blick

Noch immer kommt es im Straßenverkehr zu vielen Verletzten und der Verkehr trägt in hohem Maße zu Emissionen bei. Die Reduktion der negativen Auswirkungen von Verkehr ist vergleichbar einem Marathonlauf: Es braucht dazu einen sehr langen Atem und viel Ausdauer.

Aachen ist eine historische Stadt mit vielen engen Straßen in der Innenstadt. Daraus ergibt sich eine große Flächenkonkurrenz für Verkehrsanlagen und Aufenthalt in historischen Straßenquerschnitten. Trotz sinkender Wegeanteile mit dem Auto, steigt seit Jahrzehnten die Anzahl zugelassener Pkw. Dadurch ist der Parkdruck größer geworden.

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

Verkehrliche Projekte stehen vermehrt im Fokus eines kritischen öffentlichen Diskurses. Dabei stellt vor allem die konstruktiv zielgerichtete Gestaltung des Dialogs in den digitalen Medien eine Herausforderung dar.

Herausfordernd sind auch die veraltete Leitungsinfrastruktur und die Erfordernisse der Wärmewende, unter anderem durch den Bau neuer Fernwärmetrassen und ein Ausbau der Leitungsinfrastruktur für den Stromtransport.

2025 wurden insgesamt 3.200 Baustellen im Aachener Straßenraum bewilligt, davon waren etwa 1.000 Notbaustellen, also ungeplante Baustellen in Folge von sofort zu behebenden Schäden im Leitungsnetz.



Bausteine der Verkehrsentwicklungsplanung in Aachen

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

Die Verkehrsentwicklungsplanung in Aachen ist ein kontinuierlicher Prozess. Sie besteht aus verschiedenen Bausteinen: Die Vision Mobilität 2050, die Mobilitätsstrategie 2030 mit ihren jeweiligen Teilstrategien („Konzepten“) und den dazugehörigen Handlungsprogrammen sowie Lageberichten.

Vision Mobilität 2050

Die Vision Mobilität 2050 beschreibt eine erstrebenswerte Perspektive für Aachen im Jahr 2050 aus dem Blick des Jahres 2013. Nach wie vor ist die Vision Mobilität 2050 unser zukünftiges Zielbild, das bei Bedarf nachgeschärft wird. Die Vision wurde gemeinsam mit Vertreter*innen vieler Institutionen entwickelt, von Bürger*innen bewertet und kommentiert und im Januar 2014 vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen als ein „realistisches Wunschbild“ beschlossen. Für die Vision Mobilität 2050 wurden Zielaussagen zu acht Themenfeldern der Mobilität formuliert und in einer separaten Broschüre dargestellt.

Mobilitätsstrategie 2030

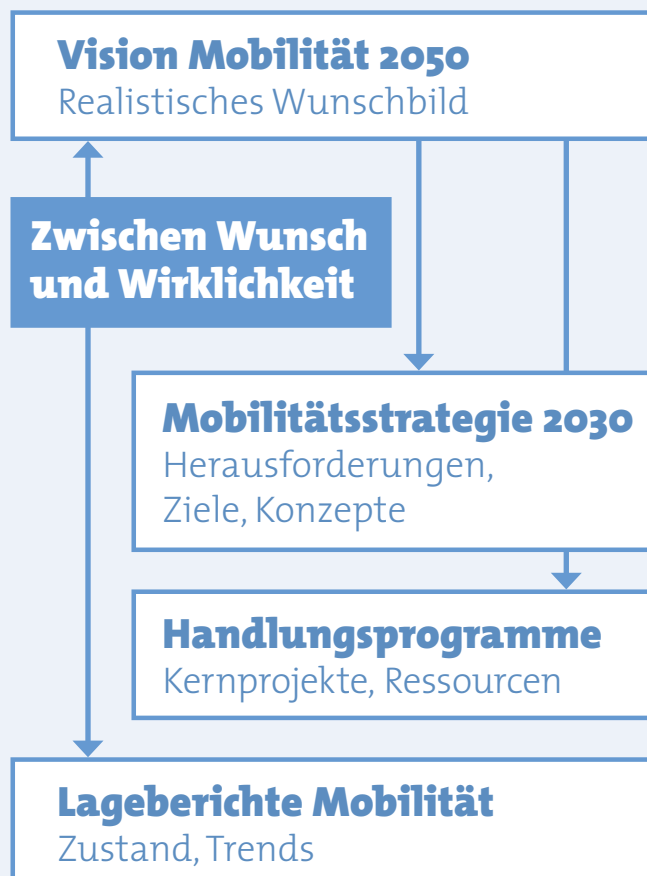
Die Mobilitätsstrategie 2030 konkretisiert die Vision Mobilität 2050 in einer weiteren Etappe. Dabei findet ein detaillierter Verständigungsprozess zwischen Fachleuten, Interessenvertreter*innen, Bürger*innen und deren Vertreter*innen im Rat der Stadt statt.

Die Mobilitätsstrategie 2030 setzt sich aus unterschiedlichen Elementen zusammen. Zwei grundsätzliche Teile bestimmen den Rahmen.

Teil 1: Auftrag und Struktur beschreibt die Herausforderungen und die Vorgehensweise.

Teil 2 benennt Ziele und Indikatoren, anhand derer „Entwicklungen“ festgemacht werden sollen.

Die hier folgende Darstellung baut darauf auf.



Links



→ Bisher verabschiedete Dokumente und Überblick zum Sachstand aller Konzepte unter www.aachen.de/vep

Weitere Elemente der Strategie sind die Teilkonzepte für einzelne Mobilitätsbereiche. Darin werden Handlungsfelder, zentrale Aufgaben und Kernprojekte der nächsten fünf bis zehn Jahre für einzelne Mobilitätsbereiche beschrieben. Alle wesentlichen Dokumente beschließt der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen.

Bis Anfang 2026 wurden die Konzepte zum Radverkehr und zur Elektromobilität finalisiert und beschlossen. Die Konzepte zum Fußverkehr, Autoverkehr, zur Verkehrssicherheit und zum Mobilitätsmanagement werden derzeit erarbeitet. Parallel dazu wurde der Nahverkehrsplan fortgeschrieben als strategische Grundlage für den öffentlichen Verkehr in Aachen bis 2037. Ebenso wird derzeit die mögliche Reduktion von Emissionen im Mobilitätsbereich ermittelt, um den Beitrag des Mobilitätssektors zum Klimaschutzkonzept zu bestimmen.

Weitere strategische Konzeptpapiere werden sich unter anderem mit dem Wirtschaftsverkehr sowie den Themen Digitalisierung und Kommunikation befassen.

Handlungsprogramme

Mit Hilfe konkreter Handlungsprogramme soll die Umsetzung der Konzepte gesichert werden. Hierzu sind ausreichende Personal- und Finanzmittel notwendig.

Lagebericht Mobilität

Der Lagebericht Mobilität soll einen Überblick über die wesentlichen Herausforderungen und Chancen sowie die Entwicklung der Mobilität in Aachen geben. Die Entwicklung der Mobilität soll allgemeinverständlich und regelmäßig beschrieben werden. Der Lagebericht Mobilität 2021 ist 2022 veröffentlicht worden; mit dieser Broschüre liegt der zweite Lagebericht vor.

Module der Verkehrsentwicklungsplanung Aachen

Vision Mobilität 2050



Mobilitätsstrategie 2030

Aufbau + Struktur



Ziele + Indikatoren



Konzepte + Handlungsprogramme

Fußverkehr



ÖPNV



E-Mobilität



Verkehrssicherheit



Digitalisierung



Klimaschutz



Radverkehr



Autoverkehr



Wirtschaftsverkehr



Mobilitätsmanagement



Straßenbau + Sanierung



Kommunikation



beschlossen



in Arbeit



in Planung

Beteiligung in der Verkehrsentwicklungsplanung

In verschiedenen Gremien bringen unterschiedlichste Menschen ihre Belange ein. Auch die Bevölkerung wird zu wesentlichen Themen beteiligt.



© Stadt Aachen



© Stadt Aachen

An der Verkehrsentwicklungsplanung beteiligt die Stadt Aachen Vertreter*innen aus Verwaltung, Politik und Verbänden sowie Mobilitätsdienstleister*innen. Die Verwaltung hat eine koordinierende Rolle. Vertreter*innen von Institutionen aus Mobilität, Wissenschaft und Wirtschaft sind eingeladen, sich zu konzeptionellen Fragestellungen der Mobilität zu äußern und im Rahmen von Fachkommissionen und einer Lenkungsgruppe Verwaltung und Politik beratend zur Seite zu stehen. Entscheidungen trifft der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen.

→ www.aachen.de/vep

→ Mobilität in Deutschland
[https://www.aachen.de/in-aachen-leben/
mobilitaet-verkehr/mobilitaetskonzepte/
mobilitaetsdaten/](https://www.aachen.de/in-aachen-leben/mobilitaet-verkehr/mobilitaetskonzepte/mobilitaetsdaten/)

Für die Diskussion der Vision Mobilität 2050 wurde 2013 eine Bürgerwerkstatt veranstaltet. Im Jahr 2015 wurde dieses Format für die Grundzüge der Mobilitätsstrategie 2030 wiederholt. Die Ergebnisse der Beteiligung am Entwurf der Vision Mobilität 2050 sind eingeflossen in die beschlossene Fassung der Vision. Materialien und Videos sind abrufbar im Internet (www.aachen.de/vep).

Für die Umsetzung von Straßenplanungsvorhaben finden Informations- und Beteiligungsformate je nach Umfang des Eingriffs statt. Zur Erfassung von „Stimmungsbildern“ setzt die Verwaltung seit Dezember 2024 das AachenPanel ein.



Ziele und 25 Indikatoren der Verkehrsentwicklung

Die Mobilitätsstrategie 2030 umfasst insgesamt sechs Oberziele.

Die Oberziele lauten:

- Hohe Verkehrssicherheit
- Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität
- Stadt der kurzen Wege
- Gute Erreichbarkeit
- Zuverlässige und komfortable Mobilität
- Effiziente und bezahlbare Mobilität.

Um die Ziele im Mobilitätsbereich beobachten zu können, wurden zu diesen Zielen insgesamt 25 messbare Indikatoren in einem intensiven Diskussionsprozess in einer Lenkungsgruppe aus Fachleuten ausgewählt. Für 15 dieser Indikatoren wurden Zielkorridore für das Maß der möglichen gewünschten Entwicklung formuliert. Zu den weiteren zehn Indikatoren soll die Entwicklung beobachtet werden, ohne ein Zielniveau festzulegen. Die nachfolgende Tabelle zeigt für die ausgewählten Indikatoren den Ausgangswert, den aktuellen Kennwert und die Werte, die als mittlere oder starke Verbesserung formuliert wurden.

Die Erläuterung zu den Indikatoren enthält das Dokument „Mobilitätsstrategie 2030: Teil 2: Ziele & Indikatoren“, das im Januar 2020 vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen beschlossen wurde.

Hohe Verkehrssicherheit

→ S. 14



Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität

→ S. 16



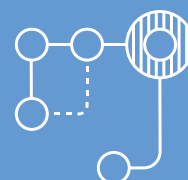
Stadt der kurzen Wege

→ S. 20



Gute Erreichbarkeit

→ S. 24



Zuverlässige und komfortable Mobilität

→ S. 26



Effiziente und bezahlbare Mobilität

→ S. 30



	Nr.	Zielindikator	Beobachtungs- indikator	Ausgangswert	Bericht 2025	mittlere Verbesserung bis 2030	starke Verbesserung bis 2030
	1	Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen		121 (2016 - 2018)	121 (2023-2025)	85 - 96	< 85
	2	Subjektiv empfundene Verkehrssicherheit		Methode im Aufbau	div.	nn	
	3	Getötete bei Verkehrsunfällen		5,0 (2016 - 2018)	1,7 (2023-2025)	—	—
	4	NO ₂ -Mittelwert (Wilhelmstraße)		43 µg/m ³ (2018)	24 µg/m ³ (2024)	40 - 37 µg/m ³	< 37 µg/m ³
	5	Verkehrsbedingte CO ₂ -Emissionen		382 Tsd. t/a (1990)	378 Tsd. t/a (2024)	286 - 191 Tsd. t/a	< 191 Tsd. t/a
	6	Belastung durch Verkehrslärm		13 % (2017)	17 % (2024)	9 - 6 %	< 5 %
	7	Pkw-Dichte		439 (31.12.2018)	445 (2025)	—	—
	8	Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen		54 % (2017)	60,5 % (2023)	60 - 63 %	≥ 64 %
	9	Weglängen und Verkehrsleistungen		10,6 Mio. km (2017)	8,5 Mio. km (2023)	—	—
	10	Anteil des Umweltverbundes bei Wegen bis 5 km		66 % (2017)	71 % (2023)	73 - 77 %	> 77 %
	11	Bevölkerungsanteil im Einzugsbereich einer Grundschule		geänderte Methodik	81 % (2025)	—	—
	12	Bevölkerungsanteil im Einzugsbereich eines Supermarktes		geänderte Methodik	71 % (2025)	—	—
	13	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit		32,4 km/h (2021)	32,4 km/h (2025)	—	
	14	Nahverkehrsangebot		84 % (2024)	84 % (2024)	nn	
	15	Barrierefreie Haltestellen		10 % (2018)	16 % (2025)	—	—
	16	Tage mit weniger als 1.000 freien Plätzen im Parkleitsystem		12 (2018)	3 (2025)	—	—
	17	Fahrbahnen mit mindestens befriedigendem Zustand		74 % (2017)	aktuell in Auswertung	85 - 90 %	> 90 %
	18	Pünktlichkeit im Busverkehr		88 % (2018)	84 % (2024)	93 - 94 %	≥ 95 %
	19	Auslastung der Busse		36,5 % (2023)	36,5 % (2023)	nn	
	20	Zufriedenheit mit den Verkehrsmitteln		div.	div.	—	—
	21	Qualität des SPNV in Aachen		div.	div.	—	—
	22	Pkw-Besetzungszahl		1,37 (2017)	1,36 (2023)	1,45 - 1,49	≥ 1,5
	23	Haushalte mit CarSharing		11 % (2017)	18 % (2023)	18 - 22 %	> 22 %
	24	Pedelec-Ausleihen pro Tag		486 (2019)	402 (2024)	2.000 - 3.000	≥ 3.000
	25	Kostenverhältnis ÖV-Ticket Stufe 1 zu Parkticket		2,8/2,4 = 1,17 (2019)	3,6 / 3,0 = 1,20 (2025)	0,5 - 0,75	≤ 0,5

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

Wenn die Nutzungszahlen im Umweltverbund steigen, muss darauf geachtet werden, dass dies nicht zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit führt. Hierfür sollten die Kontrollen und die Schulungsangebote intensiviert werden.

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden vor allem über das Konzept Verkehrssicherheit koordiniert. Weitere Maßnahmen für einen sicheren Verkehr sind vor allem in den Konzepten zum Fußverkehr, zum Radverkehr und zum Autoverkehr enthalten.

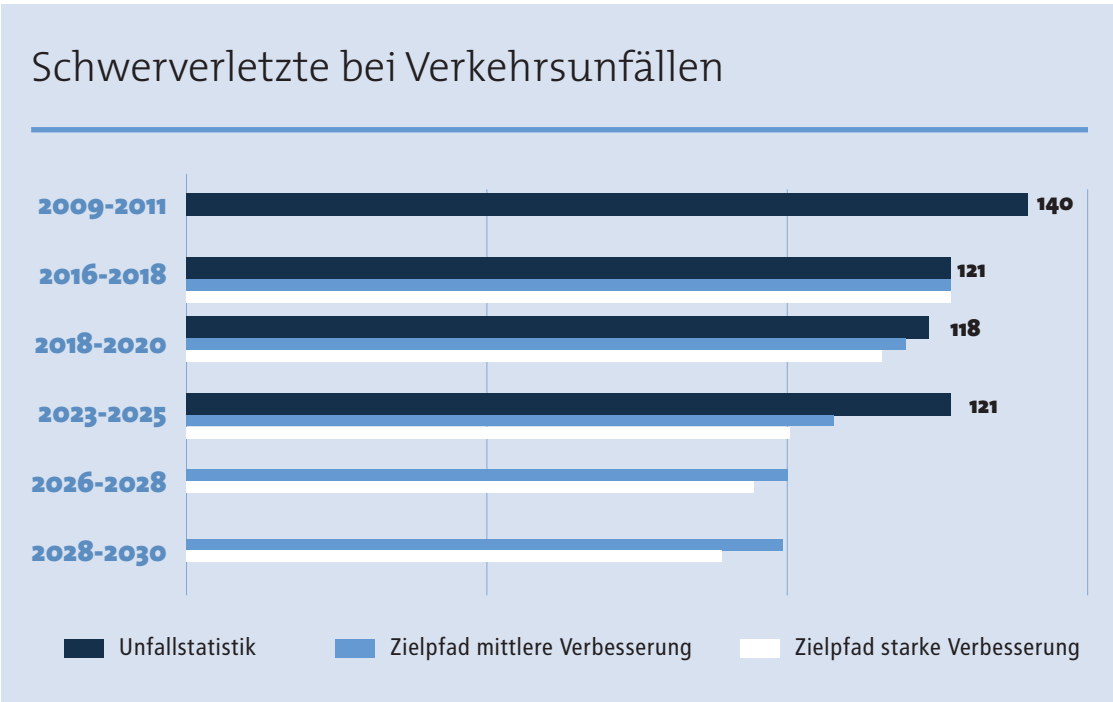
1 Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen Z

Zielwert: < 85 Unfälle/Jahr (starke Verbesserung)
Wo stehen wir? 121 Unfälle/Jahr
(Mittelwert 2023 – 2025)

Die Polizei Aachen dokumentiert alle Unfälle, von denen sie erfährt. Die Daten werden jährlich in einer „Verkehrsunfallstatistik“ veröffentlicht. In Aachen lag die Zahl der Schwerverletzten in den drei Jahren 2009 bis 2011 im Mittel bei 140¹. Der Mittelwert von 2023 – 2025 entspricht mit 121 genau dem Wert von 2016 – 2018. In der Abbildung ist der Verlauf für das Ziel einer mittleren und starken Verbesserung im Jahr 2030 dargestellt.

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

Die Verkehrsunfallstatistik zeigt, dass die Zweiradunfälle deutlich zugenommen haben und hier ein hoher Handlungsbedarf besteht.



- Ⓩ Zielindikator
- ⓑ Beobachtungsindikator

2 Subjektiv empfundene Verkehrssicherheit Ⓩ

Zielwert: Die Festlegung eines Zielwertes steht noch aus.

Wo stehen wir? Datenbasis noch zu gering für eine zuverlässige Aussage

Für die Bewertung der Verkehrssicherheit ist neben dem tatsächlichen Unfallgeschehen die „empfundene“ Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen wichtig. Im Aachen Panel wurde 2025 das Sicherheitsempfinden in Aachen nach Verkehrsmittel abgefragt. Um Verzerrungen zu vermeiden ist zur Teilnahme die Bund.ID nötig. Aufgrund einer hohen Zugangshürde war die Teilnahme mit 315 Personen sehr gering.

Von den befragten Personen sagen rund 90 Prozent, dass sie sich beim Autofahren, beim Zufußgehen und beim Bahnfahren sicher fühlen. Der Bus wird von 81 Prozent als sicher bewertet. Für das Radfahren sagen dies nur 42 Prozent und bei den E-Tretrollern liegt der Wert nur bei 24 Prozent. Bei den E-Tretrollern haben 70 Prozent kein Urteil abgegeben.

Die Zahlen können aufgrund der kleinen Teilnehmendenzahl nur als Tendenz verstanden werden. Zukünftige Befragungen sollten mindestens 1.000 Teilnehmer*innen haben.

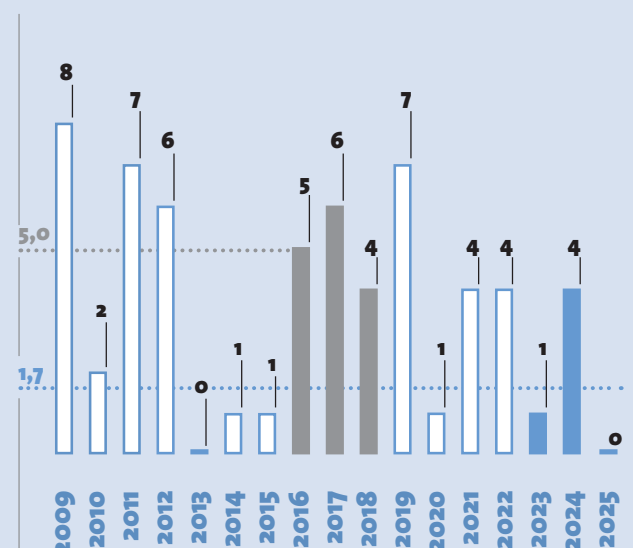
Sollten in Zukunft belastbare Zahlen zur Verfügung stehen, wird der Indikator inklusive der Zielwerte weiter ausgearbeitet.

3 Getötete bei Verkehrsunfällen ⓑ

In Aachen sind in den vergangenen zehn Jahren 36 Menschen bei Verkehrsunfällen gestorben.

Von 2009 bis 2011 lag der Wert noch bei 5,7 Personen im Mittel, 2016 – 2018 waren es 5,0 Personen im Mittel. 2023 – 2025 gab es mit 1,7 Personen eine deutliche Verbesserung mit der sehr guten Nachricht, dass es 2025 zum zweiten Mal nach 2013 in Aachen keine*n Verkehrstote*n gab. Damit ist die „Vision Zero“ hier bereits zweimal Realität geworden. (Quelle s. Indikator 1)

Verkehrstote in der Stadt Aachen



Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität

Aachen strebt einen klimaneutralen Verkehr an. Schadstoffausstoß und Lärm sollen auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Im Autoverkehr soll dabei die „Antriebswende“ helfen, also ein Ersatz herkömmlicher Fahrzeuge durch elektrisch angetriebene Fahrzeuge mit regenerativ erzeugtem Strom. Besonders relevant bleibt für Aachen der strengere Grenzwert für Stickstoffdioxid, der ab 2030 einzuhalten ist. Durch den Ausbau der Alternativen zum eigenen Auto erweitert sich die Angebotspalette und wird ein Umstieg auf andere Verkehrsarten erleichtert.

- 2 <https://luftqualitaet.nrw.de/bilanztabellen.php>
- 3 Bezirksregierung Köln, Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen, <https://www.aachen.de/in-aachen-leben/klima-umwelt/luftqualitaet/luftreinhaltung/>

4 NO₂-Mittelwert (Wilhelmstraße)

Zielwert: < 20 µg/m³ (Grenzwert ab 2030)

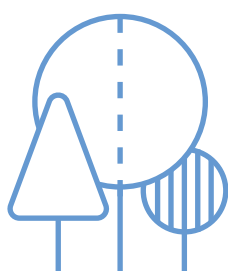
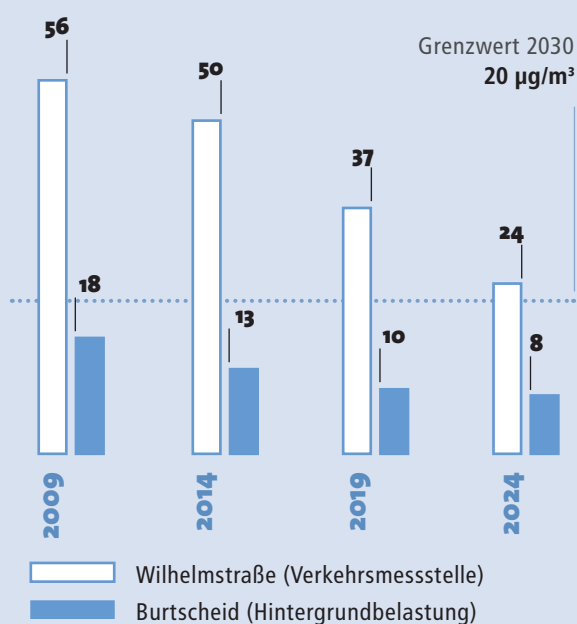
Wo stehen wir? 24 µg/m³ (2024)

Seit 2019 wird der aktuelle Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 µg/m³ eingehalten. 2024 lag der Wert bei 24 µg/m³ an der Verkehrsmessstelle Wilhelmstraße.² Ab dem Jahr 2030 ist ein strengerer Grenzwert von 20 µg/m³ einzuhalten.

Die ab 2030 zulässigen Grenzwerte für PM₁₀ und PM_{2,5} wurden bereits im Jahr 2024 an der Messstelle Wilhelmstraße unterschritten.

Maßnahmen zur Reduktion fahrzeugbedingter Schadstoffemissionen werden vor allem in den Konzepten zur Elektromobilität und zum Wirtschaftsverkehr und im Nahverkehrsplan ausgearbeitet und sind ebenso Teil der Luftreinhalteplanung³.

Stickoxid-Jahresmittelwerte (µg/m³)



- 4 CO₂-Bilanz 2023 <https://ratsinfo.aachen.de/public/vo020?VOLFDNR=1000670&refresh=false>
5 Handlungsprogramm zum Klimaschutzkonzept 2024 <https://kurzlinks.de/d9r3>
6 Beschluss zum IKS 2024 <https://ratsinfo.aachen.de/public/to020?TOLFDNR=127057>
7,8 s. Integrierter Lärmaktionsplan für die Stadt Aachen 2024 <https://kurzlinks.de/ueff>

5 Verkehrsbedingte Kohlendioxid-Emissionen

Zielwert: < 189.000 t/a

Wo stehen wir? 378.000 t (2024)

Im ersten Lagebericht Mobilität 2021 wurden die Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) des Verkehrs auf Basis der „Verursacherbilanzierung“ dargestellt. Es wurden somit alle Emissionen betrachtet, die durch die Aachener Bevölkerung entstanden sind, unabhängig vom Ort der Emission. Die Ausgangslage war bei dieser Bilanzierung für das Jahr 1990 mit 615.000 t CO₂ pro Jahr angegeben.

Die CO₂-Bilanzierung in Aachen wurde mittlerweile auf eine „Territorialbilanzierung“ verändert. Dadurch werden alle Emissionen auf dem Aachener Stadtgebiet berücksichtigt, unabhängig davon, wer diese Emissionen verursacht. Nach dieser Betrachtung lagen die CO₂-Emissionen 1990 für den Verkehr bei 382.000 t. 2024 lag dieser Wert rund ein Prozent niedriger bei 378.000 t.

Mit dem Handlungsprogramm zum integrierten Klimaschutzkonzept wurden die Maßnahmen zur Minderung der CO₂-Emissionen im Verkehr festgelegt.⁵

Die Umsetzung der Maßnahmenpakete im Bereich der Mobilität muss durch die Bereitstellung ausreichender Ressourcen abgesichert werden. Die CO₂-Bilanz soll für den Bereich Verkehr zukünftig nachvollziehbarer aufgeschlüsselt werden.

6 Belastung durch Verkehrslärm

Zielwert: ≤ 5 Prozent nachts mit

≥ 55 dB(A) beeinträchtigte Einwohner*innen

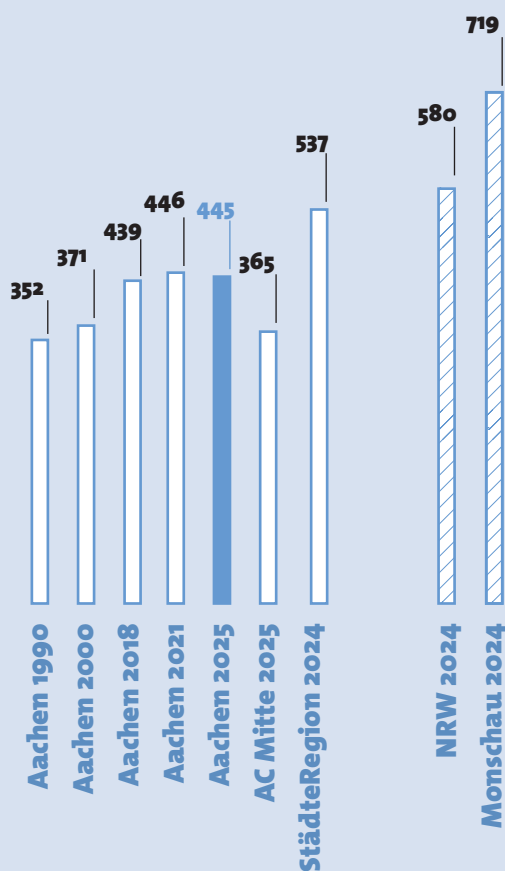
Wo stehen wir? 17 Prozent der Einwohner*innen > 55 dB(A) (2024, 22 bis 6 Uhr)

Verkehrslärm hat einen maßgeblichen Einfluss auf die Gesundheit und das Gesamtlärmaufkommen einer Stadt. Für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr empfiehlt die Weltgesundheitsorganisation (WHO), einen Wert von 55dB(A) nicht zu überschreiten, „da nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist“.⁷ 2024 waren 45.000 Menschen (17 Prozent) während der Nachtstunden zwischen 22 Uhr und 6 Uhr Lärmpegeln von mind. 55 dB(A) ausgesetzt. Diese nächtlichen Lärmbelastungen liegen damit schon über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert. Solche Lärmpegel können erhebliche Auswirkungen auf das nächtliche Ruhe- und Erholungsbedürfnis haben und langfristig lärmspezifische Krankheitssymptome auslösen.⁸ Die erforderlichen Maßnahmen zur Reduktion des Verkehrslärms werden im Rahmen des integrierten Lärmaktionsplanes für die Stadt Aachen festgelegt.

Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität

- 10 Einwohnerstatistik Aachen unter
<https://kurzlinks.de/6xmo>
Zugelassene Kfz in Deutschland
<https://kurzlinks.de/2xfq>
- 11 Mobilität in Deutschland, Tabellenband für Stadt
Aachen

Anzahl der zugelassenen
Pkw je 1.000 Einwohner



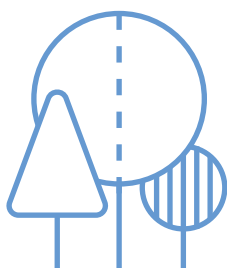
7 Pkw-Dichte B

In Aachen ist die Zahl der zugelassenen Pkw in den letzten 30 Jahren um 32 Prozent auf 116.398 am 1. Januar 2025 angestiegen. Im Vergleich dazu ist die Einwohnerzahl nur um 4,2 Prozent auf 261.472 Menschen gewachsen. Damit entfielen 445 Pkw auf je 1.000 Einwohnende (1990: 352).

Im Vergleich zu NRW (580) ist dies bereits ein guter Wert. In der StädteRegion Aachen (Mittelwert 537) weist Monschau mit 719 Pkw je 1.000 Einwohner*innen den höchsten Wert auf (Werte von 2024).¹⁰

Die Zahl der Haushalte ohne eigenen Pkw liegt bei 36 Prozent.¹¹

Eine Reduktion der Pkw-Anzahl wirkt sich positiv auf Umwelt, Stadtbild und Flächenverfügbarkeit für andere Verkehrsarten aus. Maßnahmen zur Reduktion der Pkw-Zahl werden vor allem im Konzept Mobilitätsmanagement behandelt.



8 Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen ²

Zielwert: 64 Prozent Anteil Umweltverbund im Modal Split (starke Verbesserung)

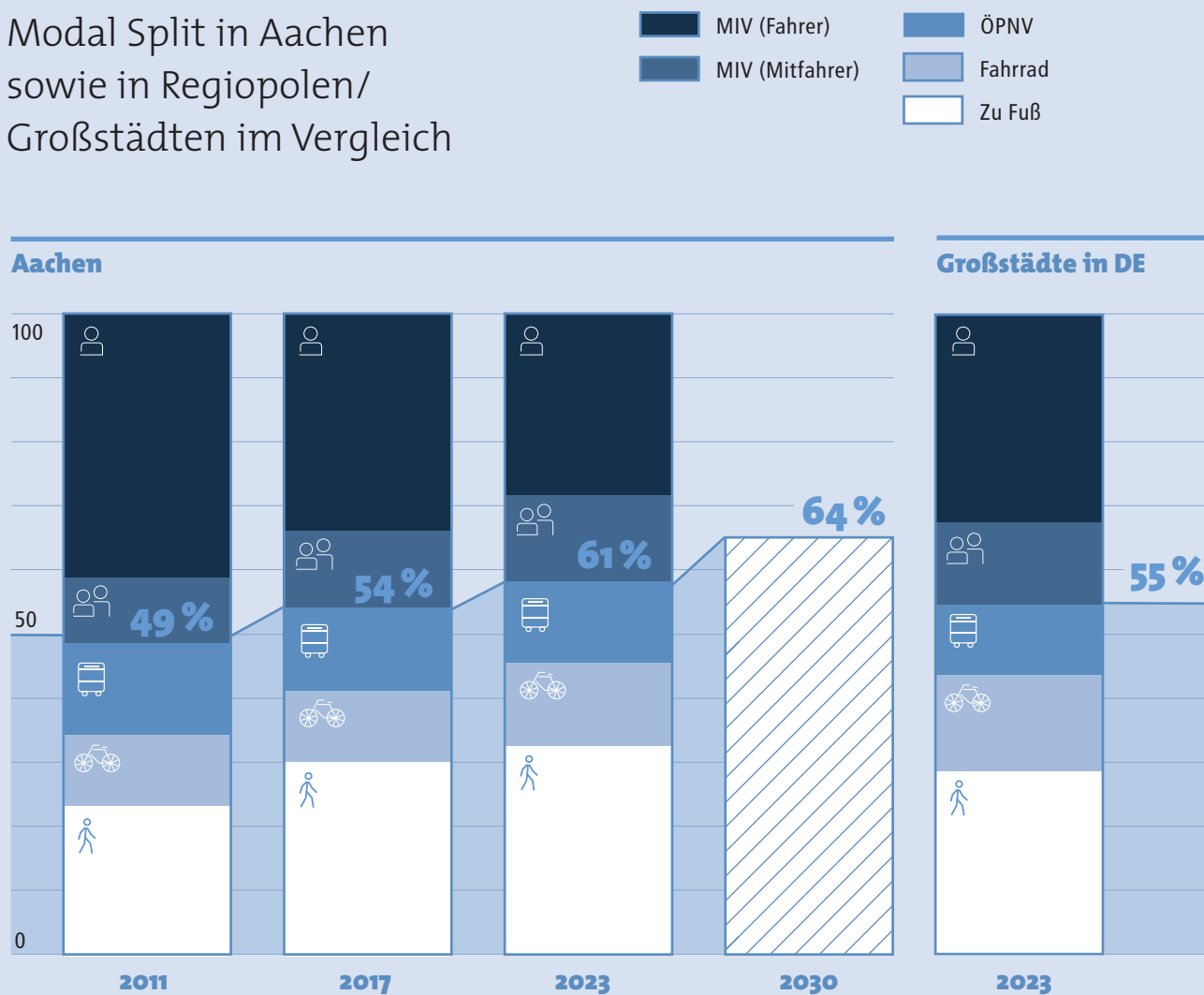
Wo stehen wir? 60,5 Prozent (2023)

Die Aachener Bevölkerung legte 2023 im Durchschnitt an einem Werktag 3,0 Wege bzw. in der Summe 816.000 Wege zurück. Für 60,5 Prozent der Wege wurde der Umweltverbund genutzt und für 39,5 Prozent der Wege ein Pkw. Der Anteil des Umweltverbundes lag damit rund 6 Prozentpunkte über dem

Wert vergleichbarer Großstädte. Als starke Verbesserung wird eine Erhöhung auf 64 Prozent bis 2030 angestrebt.

Maßnahmen zur Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Umweltverbund werden insbesondere im Rahmen der Konzepte Fußverkehr, Radverkehr, Autoverkehr, Mobilitätsmanagement sowie im Nahverkehrsplan bestimmt.

Modal Split in Aachen sowie in Regiopolen/ Großstädten im Vergleich



Stadt der kurzen Wege

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

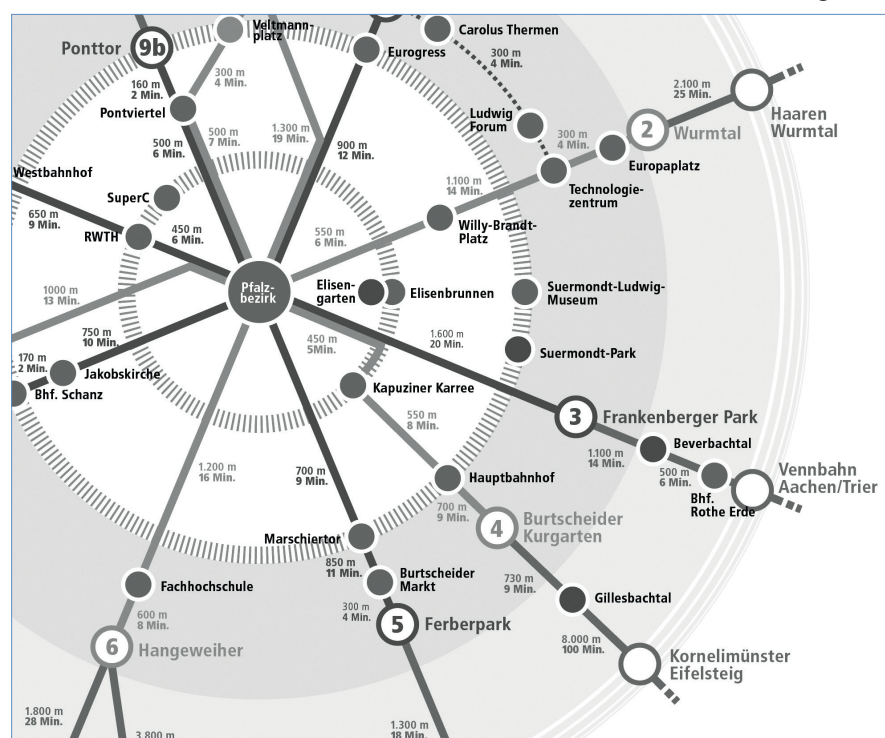
In einer Stadt der kurzen Wege können viele Besorgungen wohnortnah und in kurzer Zeit bewältigt werden. Wenn auch der eigene Ausbildungs- oder Arbeitsplatz gut mit Alternativen zum Auto erreicht werden kann, ist man in einer Stadt der kurzen Wege nicht auf ein Auto angewiesen.

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

Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Bereich „Stadt der kurzen Wege“ werden insbesondere in städtebaulichen Konzepten, Bebauungsplänen, im Einzelhandelskonzept, der Schulentwicklungsplanung sowie über den Flächennutzungsplan geregelt.

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

Ausschnitt Premiumfußwegenetz

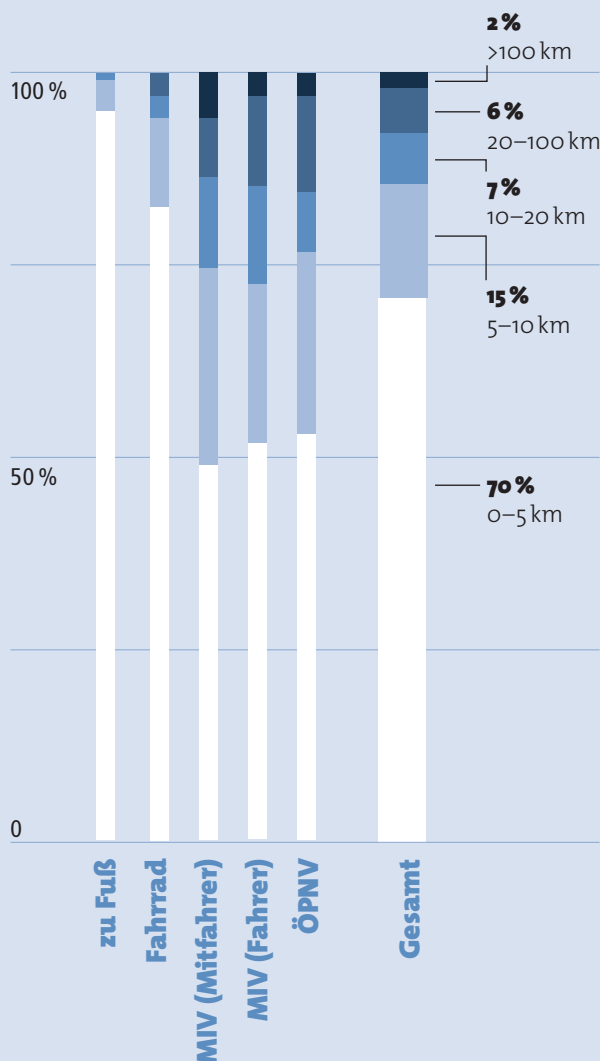


9 Weglängen und Verkehrsleistungen ^B

70 Prozent der Wege der Aachener*innen sind kürzer als 5 Kilometer. Nur 8 Prozent der Wege sind länger als 20 Kilometer. Reine Fußwege sind im Mittel 1,7 Kilometer lang. Wege mit dem Rad im Mittel 4,5 Kilometer. Fahrten mit dem Pkw und mit dem ÖPNV sind im Mittel rund 17 Kilometer lang. Die Abbildung zeigt die Verteilung der Weglängen bei den einzelnen Verkehrsmitteln.

Über einen ganzen Tag gesehen ist jede*r Aachener*in im Mittel 31 Kilometer unterwegs. Die Weglängen aller Wege zusammengekommen ergeben eine „Verkehrsleistung“ der Aachener Bevölkerung von 8,5 Millionen km je Werktag (2023).

Längen von Wegen nach Verkehrsmittel



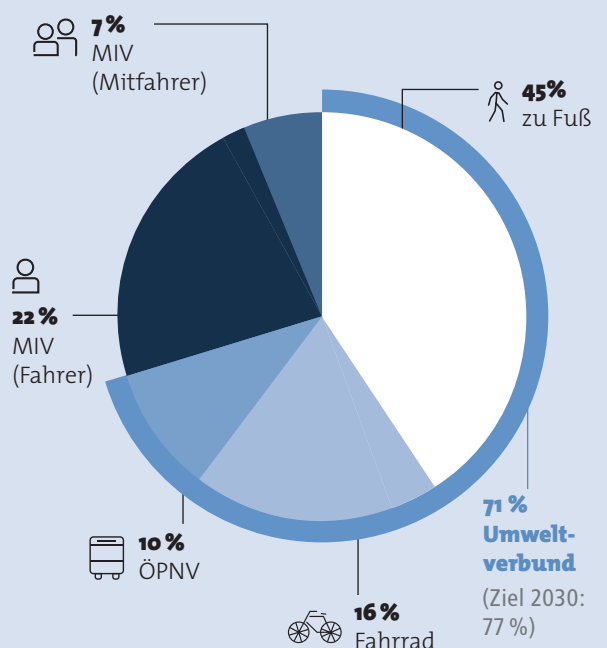
10 Anteil des Umweltverbundes bei Wegen bis 5 km ^Z

Zielwert: 77 Prozent der Wege ≤ 5 km zu Fuß, mit dem Rad oder mit Bus/Bahn (starke Verbesserung)

Wo stehen wir? 71 Prozent (2023)

Aachens Kernstadt ist sehr kompakt, gemischt und verfügt über eine besondere Identität und sehr hohe städtebauliche Attraktivität. Sie bietet erstklassige Grundvoraussetzungen, viele Dinge mit dem Umweltverbund erledigen zu können. Auch die Stadtteilzentren verfügen über eine gute Nahversorgung. Es gibt ein dezentrales Schulangebot. Die weitgehend integrierte Lage der Universität ermöglicht es, dass viele Wege der Studierenden zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt werden können. Größere Neubauprojekte werden vor allem als Nachverdichtung innerhalb bereits bebauter Gebiete angegangen. Von den Wegen bis fünf Kilometer Länge werden 61 Prozent zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Weitere 10 Prozent werden mit dem ÖPNV zurückgelegt. Als eine starke Verbesserung bis 2030 wird eine Erhöhung auf 77 Prozent und mehr eingeschätzt. Seit 2017 ist der Anteil bereits von 66% auf 71% gestiegen.

Verkehrsmittelwahl bei Wegen bis 5 km



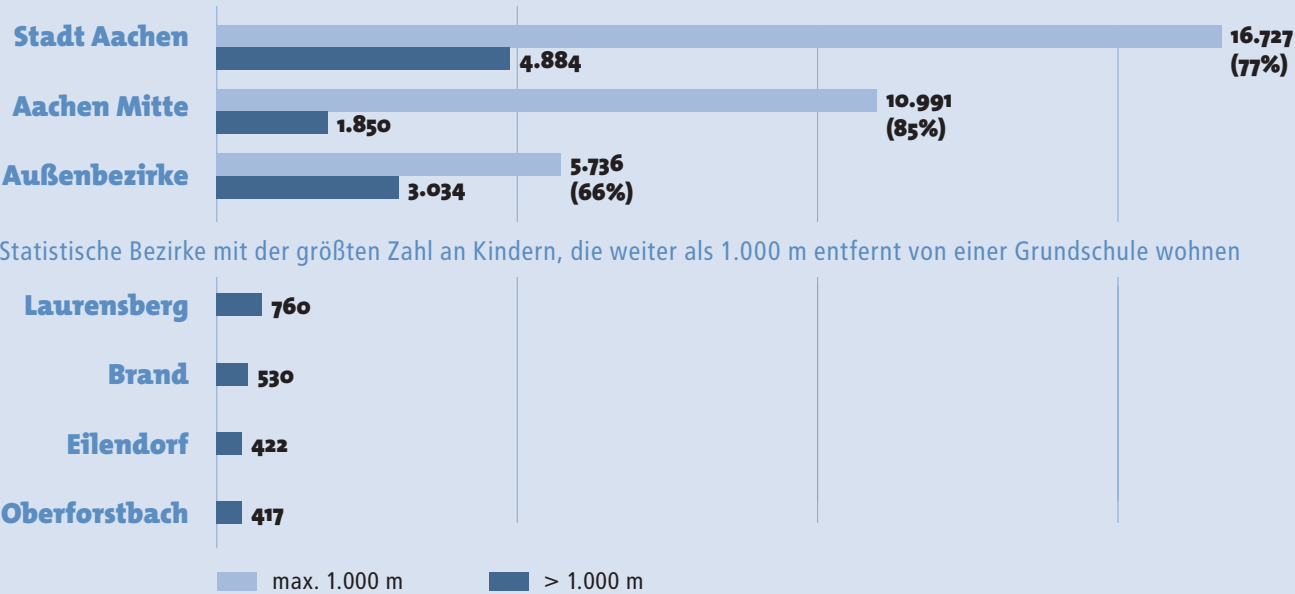
Stadt der kurzen Wege

11 Bevölkerungsanteil im Einzugsbereich einer Grundschule B

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

77 Prozent der Kinder bis 10 Jahre können ihre nächstgelegene Grundschule in maximal 1.000 Metern erreichen. In der Abbildung ist dargestellt, dass in den vier statistischen Bezirken Laurensberg, Brand, Eilendorf und Oberforstbach die größte Anzahl an Kindern lebt, deren nächstgelegene Grundschule weiter als 1.000 Meter entfernt liegt.

Entfernung zwischen Wohnadresse und nächster Grundschule



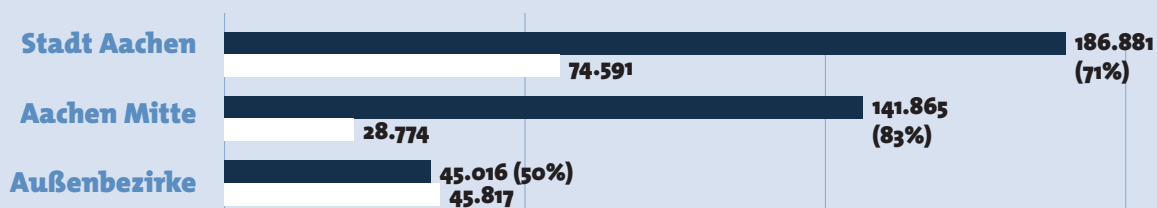
12 Bevölkerungsanteil im Einzugsbereich eines Supermarktes ^B

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

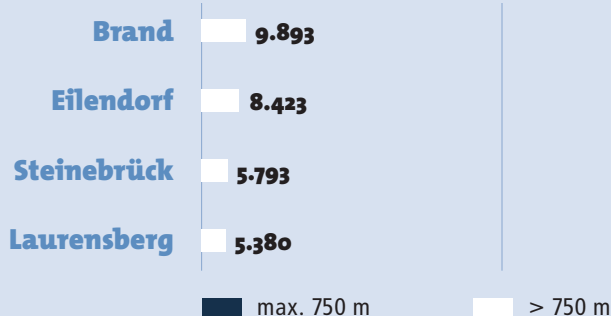
71 Prozent der Einwohner*innen wohnen maximal 750 Meter von einem Supermarkt entfernt.

In absoluten Werten leben in den statistischen Bezirken Brand, Eilendorf, Steinebrück und Laurensberg die meisten Menschen weiter als 750 Meter von einem Supermarkt entfernt.

Entfernung zum nächsten Supermarkt



Statistische Bezirke mit der größten Zahl an Einwohnenden, die weiter als 750 m entfernt von einem Supermarkt wohnen



Gute Erreichbarkeit

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

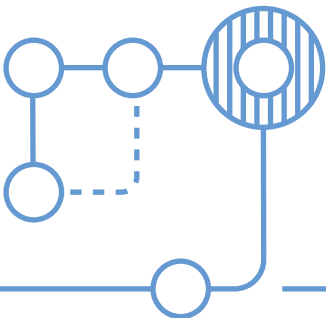
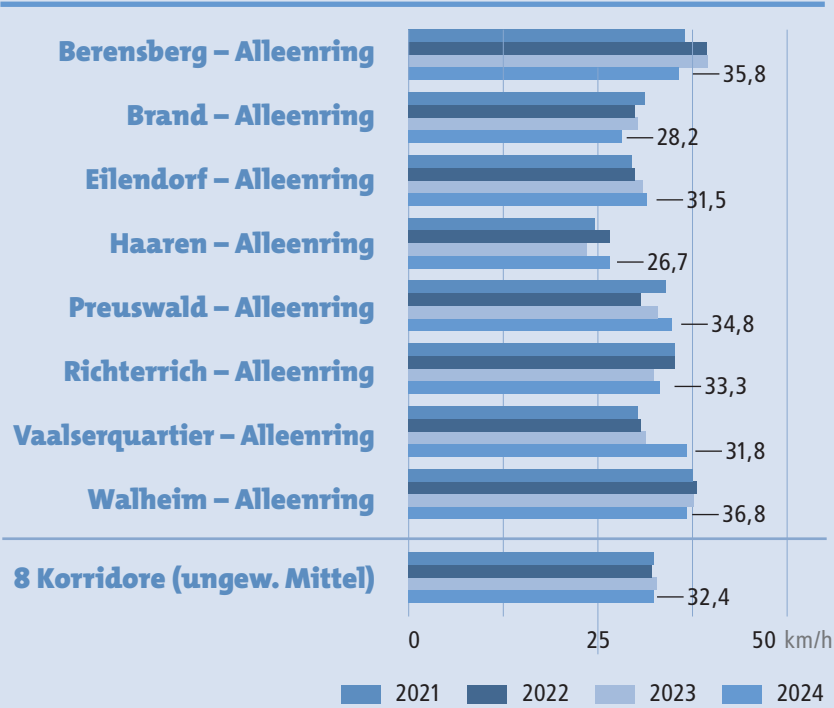
Maßnahmen zur Erreichbarkeit werden insbesondere in den Konzepten Autoverkehr, Wirtschaftsverkehr, Radverkehr, Fußverkehr, in stadtteilbezogenen Mobilitätskonzepten und im Nahverkehrsplan dargestellt.

13 Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit auf ausgewählten Relationen ^B

Vor allem im Berufsverkehr kommt es auf stark belasteten Strecken zu Verzögerungen beim Bus- und Pkw-Verkehr, weil dann einzelne Strecken und Knoten an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit kommen. Dadurch verlangsamt sich die Reisegeschwindigkeit. Radverkehr ist deutlich weniger anfällig für Staus. Pedelecs ermöglichen für viele Verkehrsteilnehmer*innen einen Komfort- und Reisezeitvorteil.

In der folgenden Abbildung sind die mittleren Geschwindigkeiten der Jahre 2021 bis 2024 für den Pkw-Verkehr aus den Stadtteilen in die Innenstadt werktags zwischen 7 und 8 Uhr dargestellt. (Quelle: INRIX)

Mittlere Geschwindigkeiten der Fahrten mit dem Pkw bis zum Alleenring werktags zwischen 7 und 8 Uhr

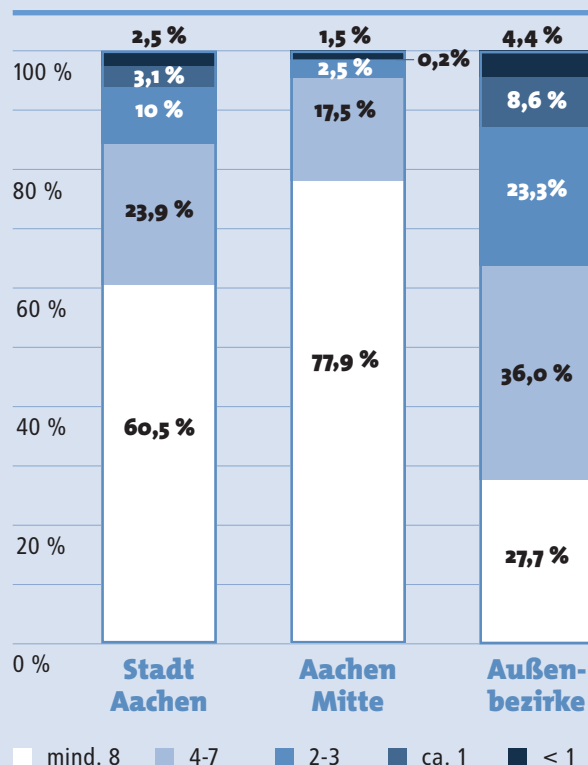




14 Nahverkehrsangebot Z

Für den Lagebericht wird dargestellt, welches Busangebot die Menschen in 500 Meter Fußweg erreichen können. 84 Prozent der Aachener*innen leben in der Nähe einer Haltestelle, an der mindestens vier Fahrten je Stunde abfahren. In den Außenbezirken trifft das auf 64 Prozent der Menschen zu; in der Innenstadt auf 95 Prozent.

ÖPNV-Abfahrten in 500 m Entfernung zur Wohnung



15 Barrierefreie Haltestellen B

Für den barrierefreien Einstieg in die Busse müssen die Haltestellen über eine ausreichende Bordsteinhöhe verfügen, stufenfrei erreichbar sein und ausreichende Bewegungsflächen vorweisen. Alle Busse der ASEAG sind mittlerweile mit Niederflertechnik ausgestattet und verfügen über eine ausklappbare Rampe.

Für sehbehinderte Menschen werden die Haltestellen mit einem taktilen Leitsystem in Form von Leitschwellen und Noppenplatten umgerüstet.

2024 waren 16 Prozent aller Haltestellen vollständig barrierefrei ausgebaut. Weitere 16 Prozent sind weitestgehend ausgebaut, aber ohne Leitelemente ausgestattet. Die Stadt Aachen baut ihre insgesamt 993 richtungsbezogenen Haltestellen nach einer Prioritätenliste aus. Im Nahverkehrsplan von 2025 ist ein Umbauziel von 60 Haltestellenkanten im Jahr benannt.

16 Tage mit weniger als 1.000 freien Plätzen im Parkleitsystem B

Um den Parksuchverkehr zu reduzieren werden im Parkleitsystem am Straßenrand sowie über das Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen (verkehr.aachen.de) die aktuell freien Plätze in den Parkhäusern angezeigt. 2025 standen im Weihnachtsverkehr 15 Parkhäuser mit einer Kapazität von 6.200 Stellplätzen bereit. Im Jahresverlauf standen nur an drei Samstagen im Dezember weniger als 1.000 Plätze zur Verfügung.

Ergänzend zu diesen Parkhäusern in der Innenstadt gibt es 1.500 Abstellmöglichkeiten auf den vier P+R-Plätzen am Stadtrand.

Komfortable und zuverlässige Mobilitätsangebote

Zuverlässigkeit, Flexibilität und Komfort sind Eigenschaften, die viele Menschen mit dem Auto verbinden. Insbesondere bei Baustellen und Unfällen ist die Zuverlässigkeit der Ankunftszeit gefährdet und führt zu Verärgerung und Stress. Beim Radfahren mindern ein schlechter Fahrbahnzustand und zu geringe Breiten den Fahrkomfort. Hier sind Verbesserungen in der Infrastruktur vorrangig.

Bei der Nutzung des ÖPNV besteht vor allem bei der Zuverlässigkeit des Angebotes und der Information über Verspätungen und Ausfälle Nachholbedarf.

Hierzu sind einerseits eine Bevorrechtigung des ÖPNV an Ampeln und eigene Busspuren zielführende Maßnahmen. Des Weiteren verbessern Apps und mobile Webseiten die Möglichkeiten, die Bevölkerung mit aktuellen Verkehrsinformationen zu versorgen und den Ticketkauf weiter zu vereinfachen.

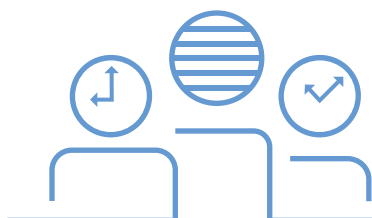
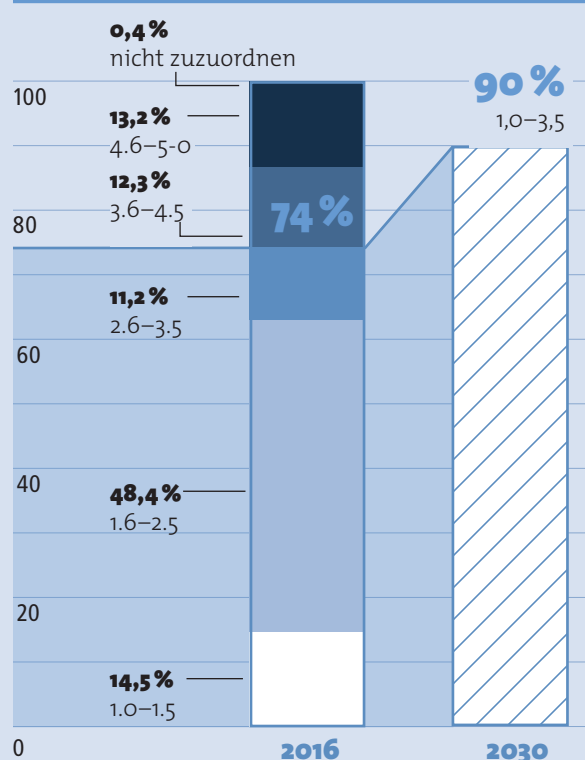
Maßnahmen für die Verbesserung des Schienenverkehrs liegen in der Verantwortung von go.Rheinland und DB InfraGO.

17 **Fahrbahnen mit mind. befriedigendem Zustand** ²

Zielwert: 90 Prozent der Straßen mindestens in befriedigendem Zustand (starke Verbesserung)
Wo stehen wir? 74 Prozent (2017)

2016 fand eine flächendeckende Ermittlung des Fahrbahnzustandes statt. 74 Prozent der Fahrbahnen in Aachen wurde nach den damaligen Bewertungskriterien ein mindestens befriedigender Zustand attestiert. Basierend auf dieser Ausgangslage wurde festgelegt, dass ein Anteil von 90 Prozent eine starke Verbesserung wäre. 2022 gab es eine neuerliche Befahrung; die Qualität von fast 4,8 Millionen Quadratmeter wurde automatisch erfasst. Diese Daten befinden sich noch in der Überprüfung. Die Straßenabschnitte, die einen ausreichenden oder mangelhaften Zustand aufweisen, sollen priorisiert saniert werden.

Zustandsqualität der Aachener Straßen in %



18 Pünktlichkeit im Busverkehr ^Z

Zielwert: 95 Prozent Pünktlichkeit im Busverkehr (starke Verbesserung)

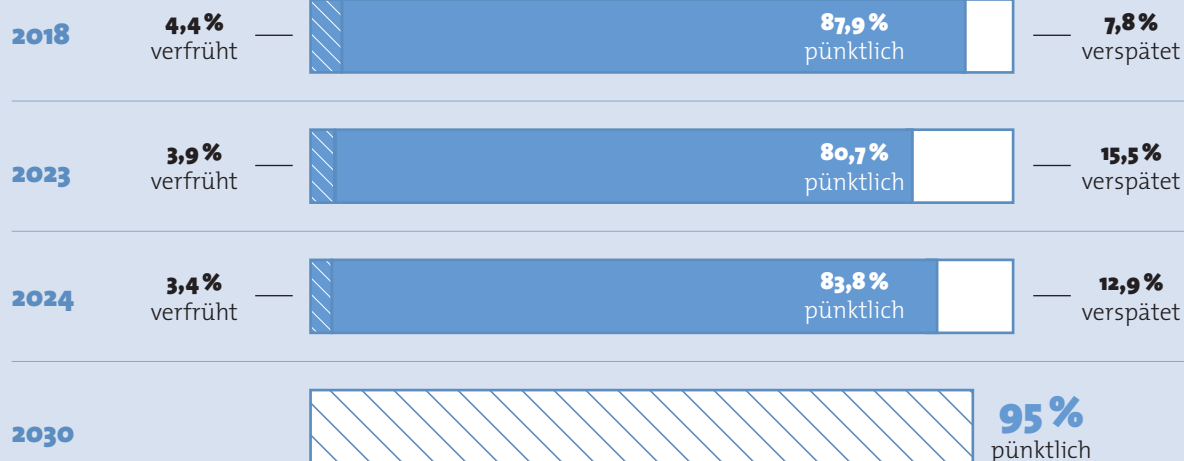
Wo stehen wir? 83,8 Prozent (2024)

Zuverlässig und pünktlich fahrende Fahrzeuge sind ein wesentlicher Faktor für die Bereitschaft, den ÖPNV zu nutzen. 2023 war ein besonders kritisches Jahr; 2024 ist es leicht besser geworden: 5,4 Prozent der Fahrten sind ausgefallen. Von den tatsächlichen Fahrten waren 83,8 Prozent der Busse pünktlich, 3,4 Prozent verfrüht und 12,9 Prozent verspätet. Als pünktlich gilt ein Bus, wenn er weniger als sechs Minuten Verspätung aufweist. Eine Verfrühung wird ab einer Minute attestiert.

Eine zeitnahe und korrekte Information über aktuelle Abweichungen vom Fahrplan gehört zu den Kernaufgaben der ASEAG in ihren Auskunftssystemen und ihrer App movA.

Das Ziel ist, dass 95 Prozent aller Busfahrten pünktlich sind.

Pünktlichkeit der ASEAG-Busse in %



Komfortable

und zuverlässige
Mobilitätsangebote

19 Auslastung der Busse z

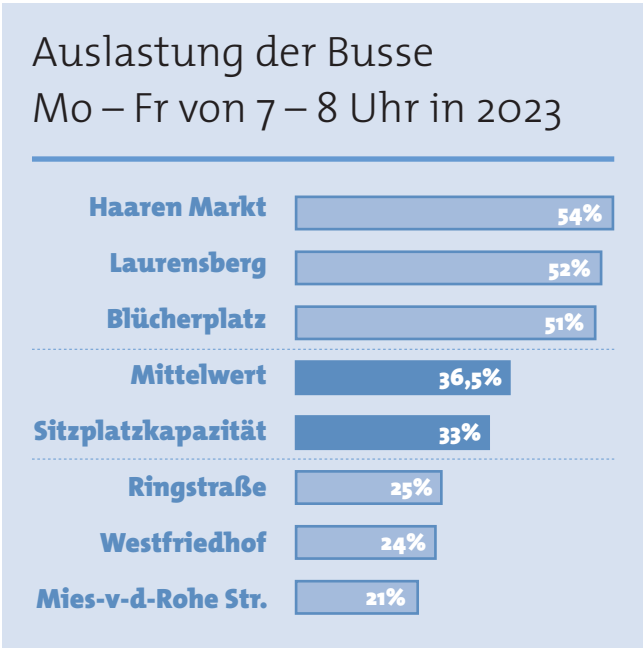
Zielwert: wird aktuell ausgearbeitet und zum Beschluss vorgelegt

Wo stehen wir? 36,5 Prozent Auslastung

Die Möglichkeit, bei längeren Fahrten einen Sitzplatz zu bekommen, ist ein wichtiger Faktor für die Attraktivität des ÖPNV. Die Busse in Aachen sind so konzipiert, dass rund 33 Prozent der Plätze in einem Bus Sitzplätze sind. Die ASEAG ermittelt über ein automatisches Fahrgastzahlensystem die Auslastung ihrer Busse.

Für diesen Lagebericht wurden an sieben Haltestellen in den Stadtbezirkszentren und zehn Haltestellen am Rand der Innenstadt für alle dort vorhandenen 42 Einstiegsmöglichkeiten die Auslastung ermittelt.

Zwischen 7 und 8 Uhr sind die Busse dort mit 36,5 Prozent am stärksten ausgelastet. Zu allen anderen Tagesstunden ist die Auslastung geringer. Das bedeutet, dass im Durchschnitt über alle Fahrten nur wenig Fahrgäste stehen müssen. Überlastungen treten nur sehr punktuell auf. Die Haltestellen mit der höchsten und der geringsten Auslastung in Fahrtrichtung Innenstadt sind in der Abbildung dargestellt.



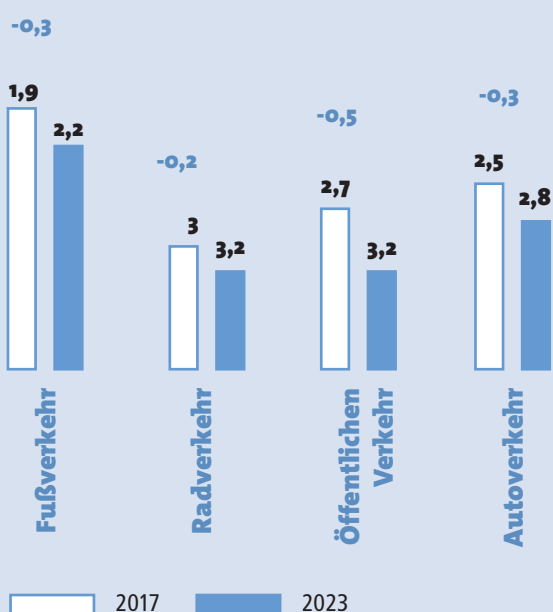
20 Zufriedenheit mit den Verkehrsmitteln ^B

Repräsentative Ergebnisse zur Bewertung der Verkehrsmittel in Aachen liefert die Studie „Mobilität in Deutschland“. Danach werden die einzelnen Verkehrsmittel in Schulnoten von eins bis fünf bewertet:

Am besten bewertet wird das Zufußgehen mit 2,2, gefolgt vom Autoverkehr mit 2,8. Das Radfahren und der ÖPNV werden mit 3,2 bewertet.

2017 wurde auch die Einstellung zu den Verkehrsmitteln beim Alltagsverkehr abgefragt. Hierzu ergab sich folgende Einschätzungen der Aachener*innen: 85 Prozent der Aachener*innen gingen gerne zu Fuß. Das Rad nutzten 60 Prozent, Bus und Bahn 44 Prozent und das Auto 71 Prozent gerne. Diese Thematik wird die Stadt Aachen zukünftig in eigenen Erhebungen erfassen.

Note für die Zufriedenheit im ...



21 Qualität des SPNV in Aachen ^B

Die Globalzufriedenheit mit dem Bahnverkehr in Aachen wurde im AVV-Kundenbarometer 2024 mit 3,11 bewertet.

Die für Aachen relevanten Regionalexpresslinien RE 1, RE 4 und RE 9 waren 2024 im Durchschnitt rund fünf Minuten verspätet. Die Züge der Euregiobahn (RB 20) waren 2024 im Mittel nur zwei Minuten verspätet.

Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) werden auf der Ebene von „go.Rheinland“ festgelegt.

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

Maßnahmen für diesen Bereich finden sich in den Konzepten Autoverkehr, Mobilitätsmanagement und im Nahverkehrsplan.

22 Pkw-Besetzungszahl

Zielwert: Pkw-Besetzungszahl von 1,5
(starke Verbesserung)

Wo stehen wir? 1,36 (2023)

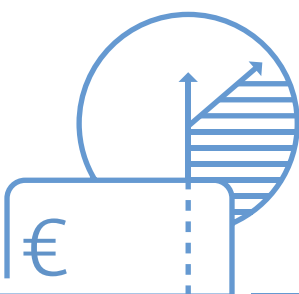
Die Pkw-Besetzungszahl beschreibt, mit wie vielen Personen die Aachener*innen bei ihren Fahrten im Durchschnitt unterwegs sind. 2017 lag der Wert bei 1,37 Personen. 2023 bei 1,36 Personen. Durch eine verbesserte Ausnutzung der Fahrzeuge, unter anderem durch eine Förderung von Fahrgemeinschaften soll ein Wert von 1,5 oder mehr erreicht werden.

23 Haushalte mit Carsharing

Zielwert: 22 Prozent bis 2030

Wo stehen wir? 18 Prozent (2023)

Stationsbasiertes Carsharing ist eine erheblich effizientere Form der Autonutzung, als die durchschnittliche Privatauto-Nutzung. Es ist durch zahlreiche Studien belegt worden, dass das Carsharing-System dazu führt, dass ein Carsharing-Fahrzeug ca. 10 Privat-Pkw ersetzt. Am Jahresende 2024 hatte der größte Anbieter in Aachen (cambio) 66 Stationen in Betrieb. Die insgesamt 232 Fahrzeuge ersetzen rd. 2.300 Privat-Pkw. 2024 war bereits in 18 Prozent der Haushalte in Aachen mindestens eine Person Mitglied in einer Carsharing-Organisation.¹³ Wenn der Anteil bis ins Jahr 2030 auf 22 Prozent ansteigen würde, wäre nach der vorgegebenen Zielsetzung eine starke Verbesserung erreicht.



24 Pedelec-Ausleihen pro Tag ^Z

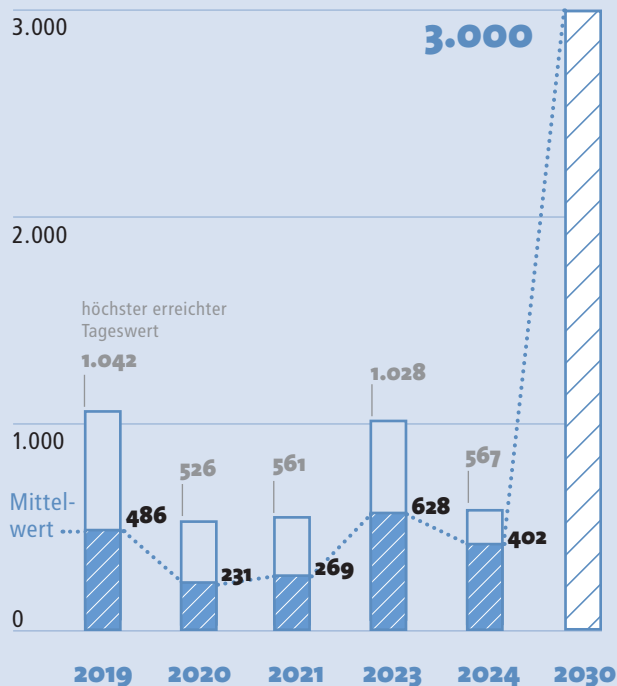
Zielwert: 3.000 Ausleihvorgänge/Tag
(starke Verbesserung)

Wo stehen wir? 402 Ausleihvorgänge/Tag (2024)

Mit dem Betrieb eines Pedelec-Verleihsystems war Velocity Aachen von 2014 bis 2025 betraut. Der Zielwert ergab sich aus einem Ziel von 1.000 Pedelecs im System und drei Ausleihen je Rad und Tag.

Im Konzept Mobilitätsmanagement sind veränderte Zielwerte für das Pedelec-Verleihsystem vorgesehen, unter anderem ein normierter Zielwert von 3,5 Ausleihvorgängen je Rad und Tag. Ab April 2026 werden diese Kennwerte beim neuen Angebot „euregiobike“ erfasst.

Fahrten je Tag im Aachener Pedelec-Verleihsystem



25 Kostenverhältnis ÖV-Ticket Stufe 1 zu Parkticket ^Z

Zielwert: Preisindex < 0,5
(starke Verbesserung)

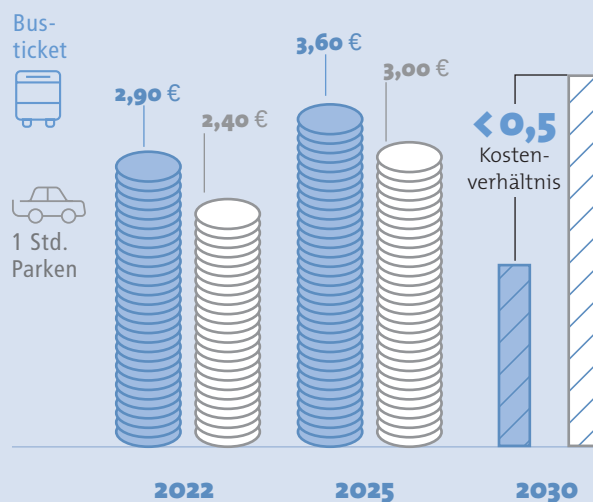
Wo stehen wir? 1,20 (2025)

Der Index wird gebildet als Verhältnis eines Einzelfahrscheins für das Stadtgebiet Aachen (2025 = 3,6 Euro) und den Gebühren für eine Stunde Parken am Straßenrand (2025 = 3,0 Euro) in der Innenstadt. Der Wert liegt demnach aktuell bei 1,20.

Als starke Verbesserung wurde 2020 eine Veränderung des Verhältnisses auf unter 0,5 gewertet. Als mittlere Verbesserung eine Reduktion zwischen 0,5 und 0,75.

Über die Höhe der Preise entscheiden der Rat der Stadt Aachen bzw. die Gremien des Aachener Verkehrsverbundes.

Preisindex bis 2030



Zahlen, Daten, Fakten

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

 Kennziffer des Indikators

Hohe Verkehrssicherheit



121

Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen gab es im Dreijahresmittel 2023 – 2025



1,7

Verkehrstote gab es im Durchschnitt der Jahre 2023 – 2025

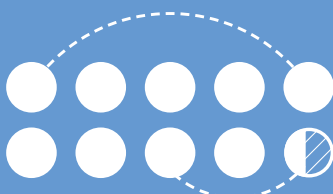




Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität



Stadt der kurzen Wege



86 %

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

83 % der Aachener*innen haben weniger als 750 m zum nächsten Supermarkt.

17 %

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



1 %

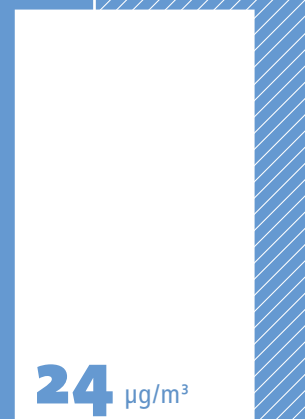
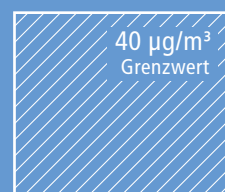
weniger CO₂-Emissionen im Verkehr 2024 im Vergleich zu 1990.



445 Pkw

waren 2025 auf 1.000 Einwohner*innen zugelassen. Insgesamt gab es 2.289 Fahrzeuge mehr als 2020.





NO₂ Mittelwert in der Wilhelmstraße 2024



10,4 km

10,4 km lang war 2023 ein durchschnittlicher Weg. Zur Arbeit waren es 11,6 km, zum Einkaufen 4,1 km und für Freizeitwege 15,1 km im Mittel.



8,5 Mio km

Wegstrecke je Werktag legten alle Aachener*innen 2023 an einem normalen Werktag zurück.

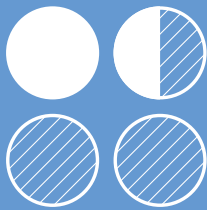


70 %

der Wege in Aachen sind kürzer als 5 km. Davon werden 71 % mit dem Umweltverbund gemacht.

Effiziente und bezahlbare Mobilität



1,36

Personen saßen 2023 im Schnitt in einem Pkw

22

232

Carsharing-Fahrzeuge gab es 2024 an 66 Carsharing-Stationen

23

In **18%**

der Haushalte gibt es Carsharing-Mitglieder

23

402

Fahrten pro Tag wurden mit Leihpedelecs 2024 unternommen – Ziel: 3.000 pro Tag

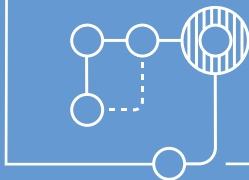
24

1,20 ×

teurer ist es mit dem Bus in die Innenstadt zu fahren (3,60€) als eine Stunde dort zu parken (3,00€)

25

Zuverlässige und komfortable Mobilität



Gute Erreichbarkeit

16%

barrierefreie Haltestellen in 2025

15

Nur **3** Tage

mit weniger als 1.000 freien Parkplätzen im Aachener Parkleitsystem 2025

16

69%

der Aachener*innen bewerten die Situation für Fußgänger mit der Schulnote 1 oder 2.

Dem Radverkehr geben 27 %, Bus & Bahn 30 % und dem Auto 46 % mindestens die Note 2.

20

74%

aller Fahrbahnen waren 2017 mindestens in einem befriedigenden Zustand

17

85%

der Aachener*innen gehen gerne zu Fuß.

20

84%

aller Busse waren 2024 pünktlich

18



Zusammenfassung und Fazit

Die Daten für die insgesamt 25 Indikatoren werden in regelmäßigen Abständen mit vertretbarem Aufwand erhoben, analysiert und veröffentlicht.

Der Lagebericht Mobilität 2025 zeigt insgesamt, dass sich die Mobilität in Aachen in den vergangenen Jahren in vielen Bereichen positiv entwickelt hat, zugleich aber weiterhin vor erheblichen Herausforderungen steht. Die Auswertung der 25 Indikatoren macht deutlich, dass die politisch beschlossenen Ziele der Mobilitätsstrategie 2030 grundsätzlich erreichbar sind, ihre Umsetzung jedoch in den einzelnen Zielbereichen unterschiedlich schnell voranschreitet.

Besonders erfreulich ist die Entwicklung beim Modal Split. Bereits heute werden mehr als 60 Prozent aller Wege zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Damit hat Aachen einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zum Zielwert von 64 Prozent bis 2030 erreicht. Die hohe Bedeutung des Fußverkehrs und die kurzen Wegelängen unterstreichen die guten strukturellen Voraussetzungen der Stadt. Auch die starke Verbreitung von Carsharing zeigt, dass viele Haushalte bereit sind, ihre Mobilität flexibel und ohne eigenen Pkw zu organisieren. Diese Entwicklungen stehen im Einklang mit den politischen Zielen einer stadtverträglichen, effizienten und bezahlbaren Mobilität.

Der Lagebericht verdeutlicht zugleich, dass die Datengrundlage zur Bewertung der Mobilität weiter ausgebaut wurde. Erstmals werden Reisezeiten im Pkw-Verkehr auf ausgewählten Relationen dargestellt und damit Aussagen zur Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto ermöglicht. Ergänzend erlauben erstmals vorliegende Daten zur Auslastung der Busse eine differenziertere Betrachtung des öffentlichen Verkehrs. Diese erweiterten Perspektiven schaffen eine wichtige Grundlage, um zukünftige Entwicklungen objektiv einzuordnen und Maßnahmen gezielter bewerten zu können.

Gleichzeitig zeigen mehrere Indikatoren weiterhin deutlichen Handlungsbedarf. Besonders im Bereich der Verkehrssicherheit bleibt die Zielerreichung bei zuletzt 121 Schwerverletzten sehr anspruchsvoll. Das Ziel für eine starke Verbesserung lautet, die Zahl der Schwerverletzten bis 2030 um 30 Prozent auf 85 zu reduzieren.

→ Literaturempfehlung:

Umweltbundesamt (2021), Auf dem Weg zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität in der Stadt für Morgen

<https://kurzlinks.de/a70g>

Die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Mobilität ändern sich immer wieder.

Nur 42 Prozent fühlen sich beim Radfahren sicher, was auf Defizite im Radverkehr hinweist. Hier besteht die Aufgabe, den weiteren Ausbau des Umweltverbundes konsequent mit Maßnahmen zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit zu verbinden.

Auch im Bereich Umwelt- und Klimaschutz zeigt sich, dass die Transformation des Verkehrs bislang nicht die erforderliche Dynamik erreicht hat. Die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen gehen nur langsam zurück und liegen noch deutlich über den für einen klimaneutralen Verkehr notwendigen Zielpfad. Zudem sind weiterhin mit 17 Prozent viele Menschen von Verkehrslärm betroffen. Der Ausbau emissionsarmer Antriebe, die Stärkung alternativer Mobilitätsangebote sowie die Reduzierung vermeidbarer Pkw-Fahrten bleiben daher zentrale Aufgaben auf dem Weg zu den politisch gesetzten Klimazielen.

Ein weiteres wichtiges Handlungsfeld ist die Barrierefreiheit. Der bislang geringe Anteil von 16 Prozent vollständig barrierefreier Haltestellen macht deutlich, dass Mobilität nicht für alle Menschen gleichermaßen zugänglich ist. Die schrittweise Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr bleibt daher eine zentrale Aufgabe, um eine gleichberechtigte Teilhabe in der Gesellschaft zu ermöglichen.

Für die kommenden Jahre besteht die Aufgabe darin, die bereits erreichten Fortschritte zu sichern und zugleich in den besonders kritischen Bereichen wirksam nachzusteuern. Die vorliegenden Indikatoren helfen dabei, Transparenz zu schaffen, Prioritäten zu setzen und die Wirkung von Maßnahmen besser einzuordnen.

Der Lagebericht Mobilität macht deutlich, wo Aachen heute steht: Die Stadt verfügt über gute Voraussetzungen und eine hohe Bereitschaft in der Bevölkerung für die Mobilitätswende. Wenn es gelingt, die bestehenden Stärken konsequent weiterzuentwickeln und den Handlungsbedarf in zentralen Bereichen entschlossen anzugehen, kann die Mobilität in Aachen Schritt für Schritt sicherer, klimafreundlicher und für alle besser gestaltet werden.





e ASEAG fährt elektrisch

aseag.de

Einsteigen
ohne eTicket

avv

aseag.de

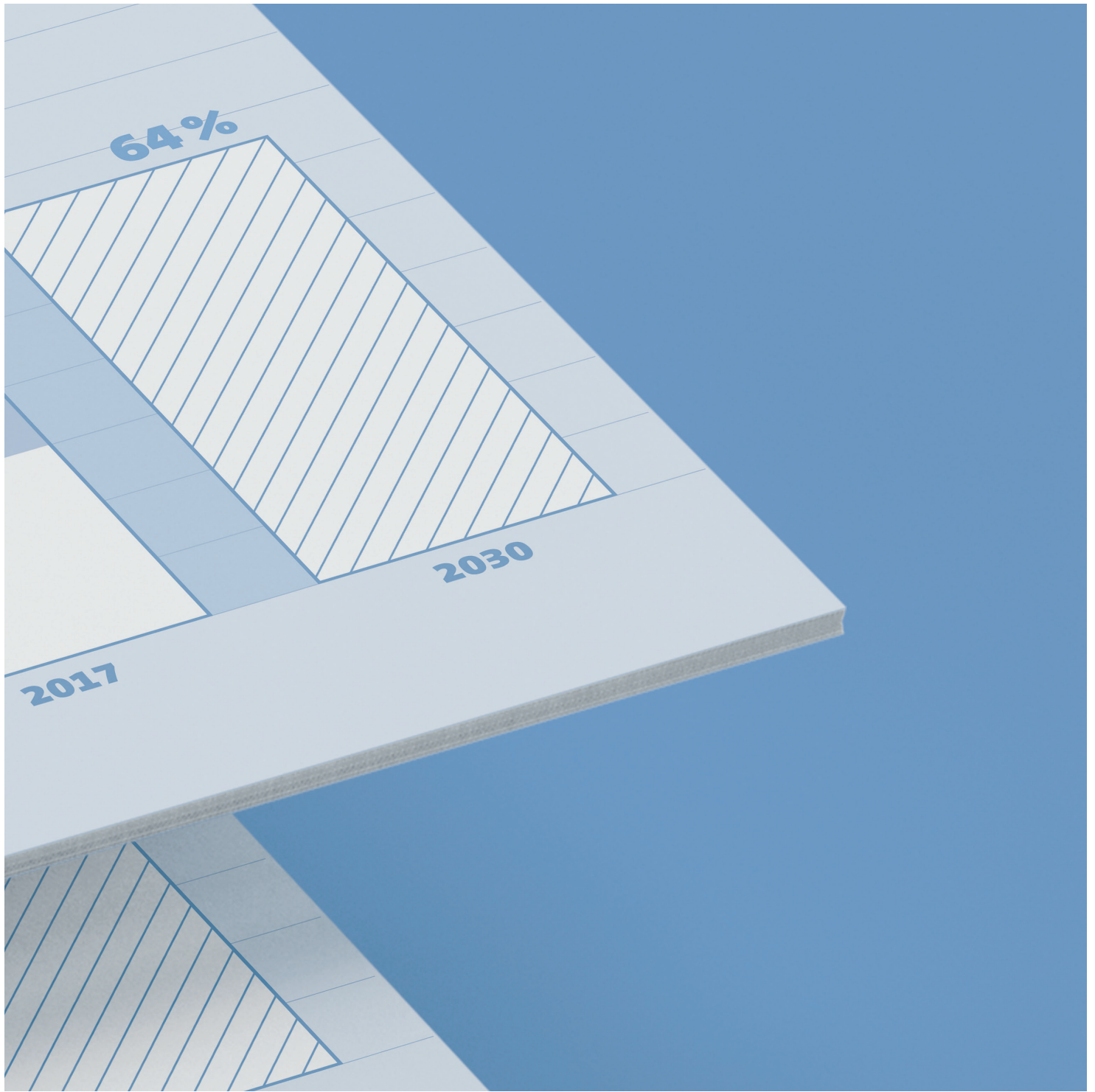
438

ASEAG Das gute Beispiel

438

AC-L 438

Notizen



Aachen
08/2026

Stadt Aachen

Der Oberbürgermeister
Fachbereich Mobilität und Verkehr (FB 68)
Lagerhausstraße 20, 52064 Aachen
Tel: 0241 432-68301
mobilitaet.verkehr@mail.aachen.de

www.aachen.de