

# Luftreinhalteplan Aachen

## Bericht zum Stand der Umsetzung 2012

**zuletzt aktualisiert im Juli 2012**

Zusammengestellt von: Stadt Aachen, Fachbereich Umwelt  
mit Unterstützung, Informationen, Daten und Angaben der Projektpartner im LRP



## **Inhalt:**

<b>Kapitel 1:</b>	Vorbemerkungen / Einleitung	Seite 3
<b>Kapitel 2:</b>	Zentrale Bausteine / Projekte des Luftreinhalteplans <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Job-Ticket-Kampagne</li><li>❖ Aachener Festbrennstoffverordnung</li><li>❖ Radverkehr</li></ul>	Seite 4-6 Seite 4-5 Seite 5 Seite 5-6
<b>Kapitel 3:</b>	aktualisierte Liste des Gesamt-Maßnahmenkatalogs und Stand der Umsetzung <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Maßnahmen im Bereich Energie</li><li>❖ Maßnahmen im Bereich Mobilität</li></ul>	Seite 6-32 Seite 7-8 Seite 9-32
<b>Kapitel 4:</b>	Fazit	Seite 32-33

Im Oktober 2009, Juni 2010 und März 2011 wurden zum jeweiligen Umsetzungsstand des Aachener Luftreinhalteplans (kurz: LRP) Berichte erstellt. In Kapitel 2 des vorliegenden Sachstandsberichtes 2012 wird die aktuelle Entwicklung bei zentralen Bausteinen und Schwerpunktthemen des Maßnahmenplans dargestellt. Kapitel 3 gibt eine Kurzübersicht über die aktuelle Maßnahmenliste, den Realisierungsgrad und den Stand der Umsetzung seit dem letzten Bericht.

## Kapitel 1

### VORBEMERKUNGEN / EINLEITUNG

Zum 01. Januar 2009 ist der Luftreinhalteplan Aachen (kurz: LRP) nach intensiver Mitwirkung vieler Projektbeteiligten mit einem umfassenden Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Luftqualität in Kraft getreten. Die Entwicklung der einzelnen Projekte, die regelmäßige Fortschreibung mit neuen Maßnahmen wie auch die kontinuierliche Mitwirkung und Unterstützung zahlreicher Projektpartner zeigt deutlich, dass der LRP bei den verantwortlichen Handlungsträgern, sowie auch bei Politik und Bürgerschaft eine breite Akzeptanz findet. Über unterschiedliche Interessenslagen und gesellschaftliche Gruppen hinweg konnten zahlreiche Partner zur Mitwirkung bei der Umsetzung des LRP gewonnen werden. Die Zusammenarbeit ist ausgesprochen konstruktiv und wird von Bezirksregierung und Umweltministerium als vorbildlich eingestuft. Der gesamte Prozess wird zielorientiert von den Beteiligten begleitet – dies immer mit dem Anspruch, mit einem integrierten Konzept nachhaltige Veränderungen hinsichtlich Mobilitätsverhalten, Lebensqualität und Gesundheitsschutz in unserer Stadt bewirken zu können. Auch Dank eines parteiübergreifenden Konsenses wurden eine Reihe wichtiger Erfolge erzielt. Nach wie vor wirkt das „Damoklesschwert“ Umweltzone dabei als gemeinsamer Ansporn, die Luftqualität und damit die Lebensqualität durch ambitioniertes Handeln nachhaltig zu verbessern.

Die Werte der Messstation Wilhelmstraße zeigen, dass Aachen auf einem guten Weg ist und lassen den Rückschluss zu, dass die Maßnahmen sukzessive Wirkung entfalten. Die NO<sub>2</sub>-Belastung lag im Jahresmittel in 2009 und in 2010 noch bei 56 µg/m<sup>3</sup>; in 2011 sank der Wert um ca. 10 % auf 51 µg/m<sup>3</sup>. Die ist der niedrigste Jahresmittelwert der Station seit ihrer Einrichtung.

Das PM<sub>10</sub>-Jahresmittel hat sich von 2009 (33 µg/m<sup>3</sup>) über 2010 (32 µg/m<sup>3</sup>) in 2011 auf 28 µg/m<sup>3</sup> reduziert und ist damit um ca. 15% gesunken. Auch dies ist der niedrigste Wert seit Bestehen der Station.

Die gesetzlich zulässige Marge für Kurzzeitüberschreitungen beim Feinstaub von 35 Überschreitungstagen pro Jahr konnte nach der deutlichen Überschreitung in 2009 (44 Tage) in den Jahren 2010 (32 Tage) und 2011 (34 Tage) wieder eingehalten werden. Die höhere Anzahl von Überschreitungstagen beim Feinstaub im ersten Halbjahr 2012 ist u.E. auch auf die ungünstigen meteorologischen Verhältnisse zurückzuführen, da sich in vielen Städten ein vergleichbarer Trend abzeichnet.

## Kapitel 2

### ZENTRALE BAUSTEINE / PROJEKTE DES LUFTREINHALTEPLAN

#### ❖ JOB-TICKET-KAMPAGNE

(Datenstand 30.04.2012 = 9.403 zusätzliche JT; Zielwert zu 94 % erfüllt; die FH Aachen überlegt evtl. zum Semesterbeginn 2012/2013 das JT einzuführen → d.h. der Zielwert von 10.000 zusätzlichen JT wird vorauss. in 2012 erfüllt.)

Die Kampagne ist sicher einer der größten Erfolge des Luftreinhalteplans! Die ausdauernden Verhandlungen von Stadt und ASEAG/AVV mit RWTH - als eine der größten Arbeitgeberinnen in Aachen – wurden Anfang 2011 erfolgreich abgeschlossen. Im Juli 2011 wurde das Jobticket bei der RWTH Aachen eingeführt. Zum 30.04.2012 bezog die RWTH 5.177 Jobtickets. Die RWTH ist nach eigener Aussage bundesweit die erste Universität, die eine derart weit reichende Vereinbarung zwischen Verwaltungs- und Personalräten zur Förderung von Jobticket und Einführung der Parkraumbewirtschaftung abgeschlossen hat. Zusammen mit den 4.226 zusätzlichen Jobtickets die bei Verwaltung (Stadt & Städteregion) und Aachener Unternehmen (incl. Jobticket für Kleinkunden) realisiert wurden, konnte der angestrebte Zielwert von 10.000 zusätzlichen Jobtickets zu 94 % erfüllt werden! Hier ist auch auf die positive Wirkung der Betrieblichen Mobilitätsberatung (M 5) hinzuweisen.

Die Stadt setzt jetzt darauf, dass die Vorgehensweise der RWTH auch Signalwirkung für die übrigen in Aachen ansässigen Landesbehörden erzeugen wird und hofft, dass sich das Finanzamt, die Justizverwaltung und die Außenstelle der Bezirksregierung Köln anschließen werden. Hier besteht noch ein Potential von rund 700 neuen Jobtickets; leider sind hier entsprechende Aktivitäten bislang erfolglos geblieben.

Die FH Aachen prüft aktuell (evtl. mit dem neuen Semesterbeginn 2012/2013) das Jobticket einführen. Damit kämen ca. 600 neue Jobtickets hinzu, **so dass vorauss. im Spätsommer 2012 der angestrebte Zielwert von 10.000 zusätzlichen Jobtickets erreicht werden könnte.**

Das Uniklinikum Aachen hat Mitte 2011 erste Schritte für eine Parkraumbewirtschaftung eingeleitet; damit einhergehend soll auch die Nutzung des ÖPNV und der Radverkehr gerade auch für die Mitarbeiterschaft gefördert werden. Dabei erweist sich das klassische Jobticket-Modell für das Uniklinikum (auch aufgrund der besonderen Arbeitszeiten) als weniger geeignet. Uniklinikum und ASEAG/AVV arbeiten an alternativen Modellen um die Nutzungsquote des ÖPNV besonders auch für die Mitarbeiterschaft und die Berufspendler zu erhöhen. Dies kann inhaltlich aber dem Ziel der Jobticket-Kampagne gleichgesetzt werden.

Im Rahmen der Einführung neuer Bewohnerparkzonen wird in geeigneten Bereichen das Jobticket als Alternativangebot zum MIV für ansässige Unternehmen gezielt beworben bzw. angeboten.

Empfehlung: Angesichts dieses für die Luftreinhaltung so wichtigen Erfolges, aber auch wegen der erkennbaren Nutzerpotentiale, empfiehlt die Umweltverwaltung, die bisherige Zielmarke um weitere 5.000 auf dann insgesamt 20.000 Jobtickets bis Ende 2015 anzuheben.

### ❖ **AACHENER FESTBRENNSTOFFVERORDNUNG**

Die Aachener Festbrennstoffverordnung (FBStVO) ist zum 09. Oktober 2010 in Kraft getreten. Sie baut inhaltlich auf der im März 2010 geänderten 1. BImSchV auf, setzt die dortigen Regelungen aber verschärft und zeitnäher um. Einzelraumfeuerungsanlagen im Bestand müssen bis zum 31.12.2014 nachgerüstet, ausgetauscht oder danach dauerhaft außer Betrieb genommen werden, sofern sie die Werte der FBStVO nicht einhalten. Für Neuanlagen gelten bereits ab dem 09.10.2010 strengere Grenzwerte.

Mit Unterstützung des Landes (MKULNV, LANUV, Umweltcluster NRW) wurde das Modellvorhaben „Feinstaubreduzierung bei Hausbrandanlagen in Aachen“ umgesetzt. Insgesamt ließen sich ca. 200 Ofenbesitzer beraten; über das integrierte Förderprogramm wurden 48 emissionsstarke Altanlagen ausgetauscht. Ein Ofen wurde sofort stillgelegt. Die Nachfrage nach Feinstaubfiltern bei den Einzelraumfeuerungsanlagen ist dagegen trotz des Förderangebots sehr zurückhaltend. Trotz verschiedener Anfragen wurde bislang keine Förderung auf Filternachrüstung bewilligt.

Aus Fachkreisen wird klar bestätigt, dass die Prozesse zur Markteinführung der Filtertechnik durch die Aachener Aktivitäten und die Verordnung maßgeblich beschleunigt wurden. Um auch bei Filtern mit gutem Beispiel voranzugehen hat die Stadt als Demonstrationsprojekt die städtische Holzfeuerungsanlage im Hochgrundhaus mit einem Feinstaubfilter nachrüsten lassen. Das Projekt wurde am 06.07.2012 der Presse vor Ort vorgestellt. Der Filter wirkt sich sehr positiv auf die Emissionssituation aus. Vergleichsmessungen und –berechnungen im Herbst/Winter d.J. sollen genaueren Aufschluss geben.

Die großen Erfolge des Modellvorhabens sind in den sog. „weichen“ Faktoren zu sehen: Kommunikation und Zusammenarbeit mit den Schornsteinfegern und vielen Partnern aus den Bereichen Beratung Handel und Installation konnten erheblich verbessert werden. Dies ist eine wichtige Voraussetzung dafür, die jetzt anrollende „Welle“ des Austausches bzw. der Modernisierung von schadstoffintensiven Altanlagen effektiv und in enger Kooperation zu bewältigen.

### ❖ **RADVERKEHR**

Der Luftreinhalteplan hat den Ausbau des Radverkehrs zu einem weiteren Kernbaustein der integrierten Luftreinhaltestrategie ausgerufen und Aachen als „Fahrradfreundliche Stadt“ entscheidend nach vorne gebracht. Die bislang erzielten Fortschritte zeigen Wirkung; mehr und bessere Radwege, ein fahrradfreundliches „Klima“ und technische Innovationen (insb. Elektroräder) ermutigen immer mehr Bürgerinnen

und Bürger dazu, das Fahrrad für Fahrten zur Arbeit, zum Einkauf oder in der Freizeit intensiver zu nutzen. Diese Entwicklung darf nicht darüber hinweg täuschen, dass die Realisierung neuer Radwege durch die notwendigen Planungs-, Finanzierungs- und Umsetzungsbeschlüsse stets ein langwieriger Prozess bleibt, der von allen Beteiligten Ausdauer erfordert.

Die zentralen Ausbauschwerpunkte im Maßnahmenplan Radverkehr werden in wenigen Monaten abgeschlossen sein. Der Netzlückenschluss am Grabenring wurde in 2011 (Ausnahme: Templergraben) abgeschlossen. Zahlreiche Baumaßnahmen für das Radwegenetz am Alleenring beginnen Ende Juli 2012; die Markierungsarbeiten sollen in den Herbstferien, spätestens bis zum 31.10.2012 fertig gestellt werden.

## **Kapitel 3**

### **AKTUALISIERTE LISTE DES GESAMT-MAßNAHMENKATALOGS UND STAND DER UMSETZUNG**

Der Maßnahmenkatalog des Aachener Luftreinhalte- und Aktionsplans ist (auch nach In-Kraft-Treten) nicht abschließend. Er wird fortlaufend aktualisiert, ergänzt und fortgeschrieben. Nachfolgend finden Sie eine Übersicht über den aktualisierten Maßnahmenkatalog (Kurztitel) des Aachener Luftreinhalteplans.

#### **Maßnahmen im Bereich Energie**

- E 1: Fernwärmeausbau städt. Gebäude
- E 2: Ausbau Fernwärmenetz
- E 3: altbauplus
- E 4: energieeffizienzKonzept (eeK)
- E 5: STAWAG Förderprogramm energetische Gebäudesanierung
- E 6: Festbrennstoffverordnung

#### **Maßnahmen im Bereich Verkehr / Mobilität**

- M 1: Luftgütepartnerschaft / Aachener Initiative für saubere Luft
- M 2: Jobticket-Kampagne Stadtverwaltung Aachen
- M 3: Jobticket-Kampagne Landesbehörden/RWTH
- M 4: Jobticket-Kampagne Aachener Unternehmen
- M 5: Betriebliches Mobilitätsmanagement
- M 6: Fahrgemeinschaften
- M 7: Optimierung Fuhrpark Stadt Aachen
- M 8: Optimierung Fuhrpark ASEAG
- M 9: Optimierung Fuhrpark STAWAG

- M 10: Umweltstandards ÖPNV (Regelungen im Nahverkehrsplan, NVP)
- ~~M 11: City-Logistik~~                    Maßnahme wird aus dem LRP gestrichen
- M 12 LKW-Führungssystem
- M 13: Ausbau Euregiobahn
- M 14: Ausbau Verkehrsmanagement
- M 15: Öff.Arbeit / Attraktivierung Radverkehr
- M 16: Ausbau Cambio / Car-Sharing
- M 17: Radstation Hbf.
- M 18: Ausbau Radwegenetz und -infrastruktur
- M 19: verkehrsplanerische Maßnahmen in der Innenstadt
- M 20: Mobilitätspaket Neubürger
- M 21: Schnellbuslinien und –fahrten
- M 22: Ausbau P+R
- M 23: Pilotprojekt Hybridbus/Elektrobus
- M 24: Einbindung der Region (effizient mobil, städteregionale Aktivitäten)
- M 25: Mobilitätsmanagement bei Neubauvorhaben
- M 26: Campus Planungen
- M 27: Förderung Fußgängerverkehr
- M 28: Busbeschleunigung
- M 29: Fahrradverleihsystem
- M 30: City-XL-Tarif
- M 31: City-Liner
- M 32: Modellregion Elektromobilität
- M 33: Sonst. Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV

In der Summe umfasst der Aachener Luftreinhalteplan fast 40 Einzelmaßnahmen. Nachfolgend ist die Entwicklung der Maßnahmen seit dem Sachstandsbericht im März 2011 dargelegt.

### ❖ Maßnahmen im Bereich Energie

Wichtiges Element der integrierten Aachener Luftreinhaltestrategie war von Beginn an die Integration des Themas „Energie“. Dabei gilt es, Maßnahmen zur Förderung der Energieeffizienz mit solchen zur Förderung schadstoffarmer Technologien oder Versorgungsarten zu verknüpfen. Ziel ist dabei, die lokale Hintergrundbelastung weiter zu senken.

Die kurzfristig wirksamste Maßnahme zur nachhaltigen Reduzierung der Feinstaubbelastung ist die **Aachener Festbrennstoffverordnung (E6)**. In Aachen gibt es etwa 12.000 Einzelraumfeuerungsanlagen; nach groben Schätzungen dürften ca. 30% bis 40% unter die neue Verordnung fallen, so dass diese veralteten, emissionsstarken Anlagen bis Ende 2014 ausgetauscht, nachgerüstet oder stillgelegt werden müssen. Eine genauere Datenlage wird für Ende 2012 / Anfang 2013 erwartet, wenn die Schornsteinfeger die Erstbegehungen abgeschlossen und ihre Daten ausgewertet haben. Weitere Informationen zur Festbrennstoffverordnung sind bereits in Kapitel 2 dargelegt.

Die übrigen Energie-Maßnahmen entfalten eher eine mittelbare Wirkung für den Luftreinhalteplan. Der **Ausbau der Fernwärme (E1 und E2)** führt zu weniger lokalen Emissionen. Die Zahl der Fernwärmennutzer in Aachen steigt kontinuierlich (1098 Anschlüsse in 2008; 1242 Anschlüsse in 2011; Steigerung um ca. 13 %). Fast die Hälfte des Wärmebedarfs in städt. Gebäuden (46%) wird mittlerweile durch Fernwärme gedeckt (Ausgangslage 2009 = 39%).

Eine **effiziente und sparsame Energienutzung (E3 bis E5)** vor allem im Gebäudebestand und bei der Wärmeversorgung trägt zum Klimaschutz und durch geringeren Ressourcenverbrauch mittelbar auch zur Verbesserung der Luftqualität bei.

Das Beratungszentrum **altbauplus (E3)** bündelt Kompetenz und Akteure in diesem Themenfeld in optimaler Weise. Es ist zentrale Anlaufstelle für Bauwillige, um über bauliche und technische Möglichkeiten sowie finanzielle Förderprogrammen zu informieren. altbauplus ist eine unabhängige Informationsstelle für energiesparendes Sanieren, die dazu beiträgt, die Sanierungsquote vornehmlich bei privaten Gebäudeeigentümern zu steigern. Neben der persönlichen Beratung von Haus-, Wohnungseigentümern und Mietern finden regelmäßig Veranstaltungen statt. Auch Fachveranstaltungen für Handwerker, Architekten und Ingenieure werden angeboten. Die Zahl der Kontakte (Einzelberatungen und Teilnehmer von Veranstaltungen und monatlichen Sanierungstreffs) wächst kontinuierlich. Durch regelmäßige Befragungen ermittelt altbauplus Sanierungsquoten seiner Kunden; 2011 lag der Invest pro Sanierer bei durchschnittlich ca. 72.000 €. Bei insgesamt 54 Sanierern von 129 Befragten ergab sich ein Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 3,8 Mio. €. Im Vergleich zu den Vorjahren lässt sich ein zunehmender Trend weg von Einzelmaßnahmen hin zu einer umfassenden Gebäudesanierung feststellen; dies wird auch durch neue Förderkulissen begünstigt.

Das **energieeffizienzKONZEPT Aachen (E4)** war Deutschlands erstes kommunales Effizienzkonzept als Kooperationsprojekt von Stadt und Stadtwerken (STAWAG). Ziel des Pilotprojekts war eine Verbesserung der Energieeffizienz und damit eine klimaverträgliche, kostensparende sowie wirtschaftliche Energieversorgung von Privathaushalten und Unternehmen. Das Projekt konnte Anfang 2011 nach fünf Jahren erfolgreich abgeschlossen werden und wird im September 2012 von der Deutschen Energieagentur (DENA) mit dem „efficiency-award 2012“ ausgezeichnet. Alle wesentlichen Maßnahmen, die während der Projektlaufzeit entwickelt worden sind, werden auch über das Projektende hinaus weitergeführt. Die wesentlichen Ergebnisse sind der beigefügten Abschlusspräsentation von Mai 2011 zu entnehmen (ANLAGE 1).

Das **Förderprogramm der STAWAG zur energetischen Gebäudesanierung (E5)** wurde durch anderweitige Fördermöglichkeiten (KfW, bafa etc.) obsolet. Aktuell fördert STAWAG im Energiebereich das Stromsparen, die Errichtung von kleineren Photovoltaikanlagen (1 bis 5 kWp), die Neuinstallation thermischer Solaranlagen, den hydraulischen Abgleich und den Einbau von Hocheffizienzpumpen bei Heizungsanlagen, den Einbau fest installierter effizienter Elektro-Wärmepumpen sowie die Anschaffung von Elektrofahrzeugen (Zweiräder + PKW).

## ❖ Maßnahmen im Bereich Verkehr / Mobilität

### **M 1 Luftgütepartnerschaft / Aachener Initiative für saubere Luft**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

In 2011 haben weitere Partner die Luftreinhaltestrategie der Stadt Aachen vorbildlich mit Projekten unterstützt. Am 22. November 2011 wurden 14 Unternehmen, Organisationen oder Einzelpersonen für ihr besonderes Engagement und ihre Beiträge zur Verbesserung der Aachener Luftqualität vom Oberbürgermeister der Stadt Aachen, Herrn Marcel Philipp, ausgezeichnet. Insgesamt konnten bis dato 31 zusätzliche Partner für die „Aachener Initiative für saubere Luft“ gewonnen werden; mit den Gründungsmitgliedern umfasst die Initiative bereits 35 Mitglieder. Im November 2012 ist die nächste Auszeichnungsrunde geplant.

In immer mehr Städte in NRW wird nach dem Vorbild von Aachen über gleichgerichtete Kampagnen zur Förderung partnerschaftlichen Engagements im Bereich der Luftreinhaltung nachgedacht; das Umweltministerium begrüßt diese Initiativen ausdrücklich.

Bewertung: Die Luftgütepartnerschaft motiviert Betriebe, Initiativen und andere Partner, sich im eigenen Wirkungsbereich aktiv für Umweltschutz und Luftreinhaltung einzusetzen und so seinen Beitrag zum gemeinsamen Ziel, bessere Umwelt-, mehr Lebensqualität, beizusteuern.

### **M 2 Jobticket-Kampagne Stadtverwaltung Aachen**

**(Zielwert ca. 1.000 JT; gesamt M2-M4: 10.000 JT)**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend, Teilzielwert zu fast 90 % erreicht; Gesamtziel 10.000 neue Jobtickets wird vorauss. in 2012 erfüllt.)*

Im Rahmen des Luftreinhalteplans wurde bei der Stadtverwaltung Aachen Anfang 2009 das sog. Neue MitarbeiterTicket (MATicket) eingeführt. Gegenüber dem bis 2008 geltenden Jobticket wurde das Tarifangebot für die Mitarbeiterschaft deutlich verbessert und die Tarifstruktur vereinfacht. Die Fortführung dieses neuen Jobtickets bei der Stadt bleibt trotz stark angespannter Haushaltslage weiter gesichert.

Im hausinternen Kommunikationsnetz (Intranet) wird in unregelmäßigen Abständen für die (private) Teilnahme geworben; bei Neueinstellungen werden die Mitarbeiter speziell auf das Ticketangebot hingewiesen.

Durch die Gründung der Städteregion im Oktober 2009 wurden Aufgabenbereiche und Mitarbeiter von der Stadtverwaltung zur Städteregion verlagert. Dadurch haben sich die Abnahmezahlen und die Nutzerquote bei der Stadt zwangsläufig verringert; i.d.R. wird das Jobticket dieser Personen aber bei der Städteregion weitergeführt. Bei den Abnahmezahlen sind auch Schwankungen zu berücksichtigen, da einige Mitarbeiter das Ticket nur im Sommer- oder Winterhalbjahr nutzen oder durch Wechsel der Dienststelle aus dem Bezugsgebiet ausscheiden.

Zum 30.04.2012 wurden bei der Stadt Aachen 2.128 Jobtickets abgenommen; die private Nutzungsquote liegt erstmalig bei hervorragenden 50% (!), was dem damals angestrebten Zielwert entspricht. Der Zuwachs an Jobtickets bei den Verwaltungen von Stadt und Städteregion, die durch den Luftreinhalteplan generiert wurden, beläuft sich zum 30.04.2012 auf knapp 900 Tickets.

Wegen des ungebrochenen Interesses verschiedener, aktuell nicht bezugsberechtigter Dienststellen am Jobticket wird die Verwaltung im August 2012 mit ASEAG in Kontakt zu treten, um den Bezugskreis ggf. weiter auszudehnen. In einem ersten Gespräch sollen fachlichen Rahmenbedingungen und finanzielle Möglichkeiten ausgetestet werden.

Bewertung: Eine signifikante Steigerung bei Bus- und Bahnpendler, damit verknüpft eine unmittelbare, verkehrliche Entlastung, knapp 1 Mio. eingesparte Pkw-Kilometer (gegenüber dem Vorläufer-Modell) belegen die Bedeutung für die Luftreinhaltung, den Klimaschutz und die Lärminderung.

### **M 3 Jobticket-Kampagne Landesbehörden/RWTH**

**(Zielwert angepasst von 4.000 auf 5.000 JT, s. auch M4; gesamt M2-M4: 10.000 JT)**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend; Zielwert erreicht bzw. um ca. 4 % überschritten; Gesamtziel 10.000 neue Jobtickets wird vorauss. in 2012 erfüllt.)*

Das Jobticket an der RWTH Aachen wurde aufgrund des intensiven und ausdauernden Engagements (auch der Stadt) zum 01.07.2011 eingeführt. Mit einer Abnahme von fast 5.200 Jobtickets wurde der damalige Zielwert sogar überschritten.

Durch die Einbindung der FH Aachen können ca. 600 weitere Jobtickets generiert werden. Der Zielwert der gesamten Jobticket-Kampagne von 10.000 zusätzlichen Jobtickets würde mit dem Anschluss der FH Aachen - vorauss. im Spätsommer 2012 und damit etwa ein dreiviertel Jahr später als planmäßig avisiert – erreicht

Bewertung: Die ÖPNV – Nutzerquote bei den RWTH Mitarbeiter hat sich mit Einführung des Job-Tickets und der Parkraumbewirtschaftung spürbar erhöht. Vorläufig geschätzt geht die Verwaltung von bislang ca. 400 - 500 Umsteigern vom Pkw auf den ÖPNV und ca. 3 Mio. vermiedenen Pkw-Kilometern aus.

### **M 4 Jobticket-Kampagne Aachener Unternehmen**

**(Zielwert angepasst von 5.000 auf 4.000 JT; s. auch M3; gesamt M2-M4: 10.000 JT)**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend, Zielwert zu ca. 83 % erreicht; Gesamtziel 10.000 neue Jobtickets wird vorauss. in 2012 erfüllt.)*

Durch das kontinuierliche Engagement des städt. Verkehrsmanagements, der IHK-Mobilitätsberatung und der ASEAG konnte auf diesem Sektor viel bewegt werden. Bis zum 30.04.2012 wurden fast 3.400 zusätzliche Jobtickets generiert.

Der 2009 eingeführte Job-Ticket-Pool fand besonders in der Startphase sehr guten Zuspruch bei kleineren Unternehmen. Nach Evaluation von ASEAG und IHK führte das neue Instrument jedoch zu weitaus höheren Mindereinnahmen als erwartet, da überdurchschnittlich viele Mitarbeiter der Kleinunternehmen bereits Zeitkarteninhaber waren. Vor diesem Hintergrund und mit Blick auf die wirtschaftlichen Aspekte im ÖPNV wurden die Rahmenbedingungen für Kleinunternehmen angepasst. Der Ticketpreis wurde leicht erhöht und die Mindestzahl an Mitarbeiter pro Unternehmen auf 15 Personen festgelegt. Ungeachtet dessen erfreut sich das Angebot weiterhin großer Beliebtheit; kontinuierlich werden neue Nutzer hinzugewonnen. Zum 30.04.2012 wurden rund 660 Jobtickets durch Kleinunternehmen abgenommen.

Bewertung: Die ÖPNV – Nutzerquote dürfte sich auch bei den teilnehmenden Betrieben spürbar erhöht haben.

## **M 5 Betriebliches Mobilitätsmanagement**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Das Kooperationsprojekt von Stadt und IHK Aachen zum Mobilitätsmanagement für Betriebe kann bundesweit als wegweisend bezeichnet werden. Gegründet in 2008 geht das Projekt mit der Vertragsverlängerung im Juni 2012 nun in die nächste Phase.

Im Mai 2008 wurde die Betriebliche Mobilitätsberatung von Stadt und IHK gemeinsam ins Leben gerufen. Beide Partner verfolgen das Ziel unter Einbindung aller Verkehrsträger die Mobilitätsbedürfnisse von Betrieben und deren Mitarbeitern so zu optimieren, dass möglichst dauerhaft ein umweltfreundliches und Ressourcen schonendes Mobilitätsverhalten etabliert wird.

Die IHK Aachen war bundesweit die erste Kammer, die auf diese Weise ein neues Angebot für ihre Mitglieder geschaffen hat. Der Mobilitätsberater der IHK bietet kostenlose Erstberatungen für Unternehmen an und informiert über Alternativen zum Pkw-Einsatz durch Bus- und Bahnangebote, das Job-Ticket, Radverkehr und Mitfahrzentralen. Daneben identifiziert er individuell mögliche Maßnahmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement auch für Geschäfts-, Dienstreise-, Güter- und Transportverkehre.

Im Juni 2012 wurde die Fortführung der erfolgreichen Zusammenarbeit durch pressewirksame Unterzeichnung der Vertragsverlängerung für weitere 2 Jahre symbolisch bekräftigt. Die IHK hat das Mobilitätsmanagement für Betriebe mittlerweile als Daueraufgabe etabliert und den Mobilitätsberater fest eingestellt; der bisherige Personalkostenzuschuss der Stadt entfällt damit. Ab 2012 unterstützt die Stadt die IHK-Aktivitäten mit einem jährlichen Sachkostenzuschuss für Öffentlichkeitsarbeit, Kampagnen und Projekte wie z.B. die Pedelec-Testwochen für Betriebe, den Wettbewerb Fahrradfreundlicher Arbeitgeber des Jahres, die Begleitung anliegender Unternehmen bei der Einführung von Bewohnerparkzonen, die Einführung des Jobtickets oder attraktiver ÖPNV-Angebote in Betrieben u.v.m..



Durch die Beratungsstelle der IHK werden Unternehmen in Aachen und der Region gezielt zur Optimierung ihres betrieblichen Mobilitätsmanagements angeregt und neue Partner der „Aachener Initiative für saubere Luft“ gewonnen. In 2011 wurden 12 Unternehmen intensiv und individuell beraten. In 2012 sind es bis April 4 Unternehmen.

Die für das Projekt eingesetzte Steuerungsgruppe von Stadt und IHK wurde Mitte 2010 um Vertreter von ASEAG und AVV ergänzt, was zu einer weiteren Verbesserung der Kommunikation und der Zusammenarbeit im Bereich von ÖPNV-Projekten geführt hat.

Nachdem bislang Berufspendler erfolgreich im Fokus der Mobilitätsberatung standen, soll 2012 ein Schwerpunkt auf die Besucher- und Gastverkehre gelegt werden.

Bewertung: Das betriebliche Mobilitätsmanagement bei der IHK Aachen unterstützt erfolgreich die Luftreinhaltung und ist Vorbild für andere Städte. Immer mehr Betriebe erkennen die Vorteile und prüfen eigene Möglichkeiten zur Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsalternativen.

## **M 6 Fahrgemeinschaften**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Fahrgemeinschaftsangebote für den Raum Aachen sind nach wie vor über die Portale [www.mitpendler.de](http://www.mitpendler.de) und [www.pendlernetz.de](http://www.pendlernetz.de) abrufbar. Letzteres wurde von der MOVECO GmbH entwickelt, die ebenfalls Betreiber ist. Aus Kostengründen ist die Stadt zu Mitpendler gewechselt. Mitpendler ist ein NRW-weites Internetportal zum Bilden und Finden von Fahrgemeinschaften und Mitfahrgelegenheiten für Berufs- und Freizeitpendler. Der für Nutzer kostenlose Service vermittelt online regelmäßige und einmalige Fahrgemeinschaften in NRW und darüber hinaus. Mitpendler ist ein nicht-kommerzielles Serviceangebot und wird getragen von den beteiligten Kreisen, Städten, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und den SPNV-Dachzweckverbänden in NRW. Aktuell sind über das Portal 134 Städte und Gemeinden erreichbar. NRW-weit sind neben Aachen weitere 31 Städte und Kreise beteiligt. Mitpendler ist bundesweit das einzige Fahrgemeinschaftsportal in welchem neben Fahrgemeinschaften direkt im System auch ÖPNV-Verbindungen angezeigt werden und es eine Verknüpfung von ÖPNV-Verbindung und Fahrgemeinschaft gibt.

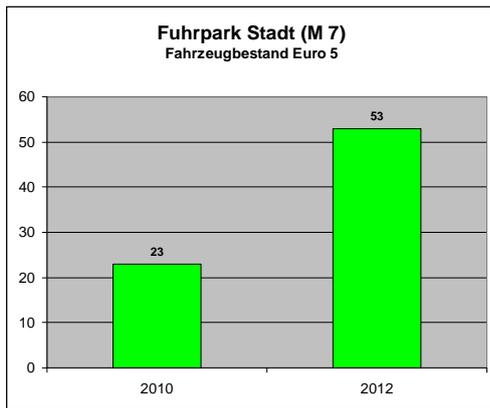
Im Oktober 2010 wurde das speziell für den Einsatz mit smartphones und Internet konzipierte Projekt "car2gether" als Testbetrieb in Stadt und StädteRegion eingeführt. Mit „car2gether“ werden spontane Mitfahrgelegenheiten vermittelt und Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln empfohlen. Aufgrund der zu geringen Akzeptanz und Nutzerzahlen hat sich das Programm im Testbetrieb nicht bewährt und wurde eingestellt.

Bewertung: Die Wirkung der Fahrgemeinschaftsportale auf den Individualverkehr und die Luftreinhaltung dürften bislang auf einem niedrigen Niveau liegen. Belastbare Angaben zu Nutzerzahlen, etc. liegen nicht vor. Die Verwaltung geht von einem weiteren Wachstum dieser Branche aus. Dafür sprechen: steigende Kraftstoffpreise, ein sinkender Stellenwert des eigenen Pkw, neue Möglichkeiten im Mobilnetz und erhöhtes Umweltbewusstsein.

## **M 7 Optimierung Fuhrpark Stadt Aachen**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Der städt. Fuhrpark (mit Ausnahme der Fahrzeuge von Feuerwehr und Katastrophenschutz) wird vom Aachener Stadtbetrieb als Eigenbetrieb zentral betreut. Die Stadt strebt einen möglichst optimalen Umweltstandard der Fahrzeugflotte an. Bei der Umstellung auf umweltfreundliche Fahrzeugtechnik durch Umrüstung oder Neukauf müssen neben dem finanziellen Spielraum die maschinenbezogene Möglichkeiten der unterschiedlichen Fahrzeugtypen, der Nutzungseinsatz und ein möglichst störungsarmer Betriebsablauf berücksichtigt werden.



Zum Stand Juni 2012 umfasst der Fuhrpark der Stadt insgesamt 288 Fahrzeuge. Darunter befinden sich ganz unterschiedliche Fahrzeuge (schwere Müllfahrzeuge, Pkw), deren Einsatzbedingungen stark variieren (Dauereinsatz, gelegentlicher Einsatz). 79 Fahrzeuge sind mit Diesel-Partikel-Filter (DPF) ausgestattet. 58 Fahrzeuge (2011= 56) erfüllen die Euro4-Norm; davon 46 mit DPF, 3 mit BlueTec. 53 Fahrzeuge (2011 = 35) haben Euro5-Norm; davon 18 mit DPF und 15 Fahrzeuge mit BlueTec. Die Zahl der

Fahrzeuge mit Euro5-Norm ist gegenüber dem Vorjahr um rund 50% gestiegen!

Die im Rahmen des Förderprojektes E-Aix als Testfahrzeuge betriebenen Elektro-Roller werden nach mäßig erfolgreichem Test wieder an STAWAG zurückgegeben. Die ebenfalls über E-Aix für 2011 geplante Beschaffung von 3 Elektro-Kleinlastern konnte aufgrund von Lieferschwierigkeiten des Herstellers innerhalb des Förderprojektzeitraums nicht mehr erfolgen. Die Stadt überprüft aktuell finanzielle und technische Möglichkeiten, Elektro-Fahrzeuge im städt. Fuhrpark einzusetzen. Geplant ist die Anschaffung von 2 Renault Kangoo als Elektro-Fahrzeuge zum Einsatz beim Stadtbetrieb (Straßenkontrolle) und bei der Unteren Landschaftsbehörde (Außendienste).

Auch Feuerwehr und Katastrophenschutz setzen bei Neuanschaffungen auf Euro5; man ist bestrebt, möglichst umweltfreundliche Fahrzeuge einzusetzen, allerdings ist gerade bei Spezialfahrzeugen, die hier zum Einsatz kommen, eine Nachrüstung in den meisten Fällen technisch kaum möglich. Der Fuhrpark von Feuerwehr und Katastrophenschutz umfasst aktuell 170 Fahrzeuge, davon 147 mit Dieselmotor. 7 Fahrzeuge sind mit Ad Blue Technik ausgerüstet. 48 Fahrzeuge verfügen über einen Dieselpartikelfilter, also knapp 33% (2011= 24%) der Dieselfahrzeuge. 43 Fahrzeuge erfüllen Euro4 (15 Fzg.) bzw. Euro5 (28 Fzg.).

**Bewertung:** Die „Hausaufgaben“ wurden weitgehend gemacht; die Durchsetzung umweltfreundlicher Standards beim Fuhrpark wird Zug um Zug abgeschlossen.

## M 8 Optimierung Fuhrpark ASEAG

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Die ASEAG Flotte befindet sich auf einem sehr hohen Standard, was die Ausstattung mit umweltfreundlichen Fahrzeugen im eigenen Fuhrpark angeht. Bis Ende 2012 sollen 75% der Flotte mit Dieselpartikelfilter (DPF) ausgerüstet sein, aktuell liegt die Quote bei ca. 70%. Im gleichen Zeitfenster wird etwa die Hälfte des Fahrzeugbestands dem Standard Euro5 bzw. EEV entsprechen. Die Quote steigt damit von 38% Anfang 2011 auf 50% Ende 2012; derzeit ca. 43%. Damit liegt ASEAG deutlich über dem Durchschnitt der Verkehrsunternehmen in NRW.

Im November 2011 wurde die neue Flottenstrategie der ASEAG (2011-2016) der Politik vorgestellt. In den nächsten vier bis fünf Jahren müssen etwa 80 Busse ersetzt werden. Kriterien bei der Auswahl sind der Preis aber auch die Ökobilanz. Untersucht habe man drei Varianten: Ersatzbeschaffung allein durch Euro-6-Dieselmotoren, Ersatz durch Hybridbusse und eine gemischte Flotte. Dabei hat sich herausgestellt, dass der

sowohl in der Anschaffung als auch in der Wartung teurere Hybridbus in Aachen ökologisch nicht wesentlich günstiger ist. Man wird weiterhin Hybridbusse testen und die Entwicklung im Bereich der reinen Elektrofahrzeuge aufmerksam verfolgen. Für die kommenden Beschaffungen setzt man aber im Wesentlichen auf EEV und Euro 6.

Bewertung: Der Bus-Fuhrpark der ASEAG ist aktuell überdurchschnittlich schadstoffarm; in den kommenden Jahren werden die letzten Busse der Schadstoffklassen Euro 0 – 2 sukzessive ausgetauscht; der Beitrag der Fuhrparkmodernisierung für die Lüftgüte in der Innenstadt – insbesondere an den hot-spots wie Adalbertsteinweg, Peterstraße, Eisenbrunnen, Wilhelmstraße – ist wegen der hier gegebenen Frequentierung besonders groß.

## **M 9 Optimierung Fuhrpark STAWAG**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

STAWAG engagiert sich sehr stark für den kontinuierlichen Ausbau einer umweltfreundlichen Fahrzeugflotte. Der Fuhrpark der STAWAG verfügt zum 30.04.2012 insgesamt über 209 Fahrzeuge: davon 135 PKW- und Montagefahrzeuge, 20 LKW- und Sonderfahrzeuge sowie 54 Elektrofahrzeuge (35 Roller, 19 Autos). Zum 01.05.2012 wurden zusätzlich 5 Pedelecs (Elektrofahrräder) angeschafft. Im Vergleich zum letzten Bericht (Datenstand Ende 2010) wurde der Bestand an Elektrofahrzeugen, speziell PKW, stark ausgebaut. Hier ist eine Steigerung von etwa 70% zu verzeichnen. Damit sind 25% des Fuhrparks (2010: 18%) Elektro-Fahrzeuge. Bei den PKW- und Montagefahrzeuge haben bereits 24 Fahrzeuge Euro5-Norm; Ende 2010 waren es erst 3 PKW. 70 Fahrzeuge haben Euro4-Norm mit KAT oder Partikelfilter; damit erfüllen ca. 70% (2010: 52%) dieser Fahrzeugflotte hohe Umweltstandards. Bei den LKW- und Sonderfahrzeugen erfüllen 6 Fahrzeuge (2010: 4) Euro4-Norm mit Partikelfilter und 9 Fahrzeuge (2010: 5) Euro5-Norm. Dies entspricht in der Summe einem Anteil von 75% (2010: 45%) der LKW- und Sonderfahrzeug-Flotte.

Bewertung: Die „Hausaufgaben“ wurden gemacht; die Einführung der Elektromobilität wurde zum Leitthema für den STAWAG-Fuhrpark erhoben.

## **M 10 Umweltstandards ÖPNV (Regelungen im Nahverkehrsplan, NVP)**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Angemessene Umweltstandards im ÖPNV werden über die Förderrichtlinie zur Fahrzeugförderung des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) geregelt. Die Subunternehmen weisen eine signifikant geringere und langsamere Erneuerungsquote bei den Bussen auf als die ASEAG selber.

ASEAG, AAV und Stadt sollten daher im Rahmen ihrer (rechtlichen) Möglichkeiten noch stärker darauf hin wirken, dass auch von den Subunternehmen möglichst viele umweltfreundliche Fahrzeuge im Aachener Stadtgebiet eingesetzt werden.

Bewertung: Die Busflotte der Subunternehmen lässt noch deutlich Raum für Verbesserungen; bei der Vergabe von Fahrleistungen ist dem Thema eine noch höhere Priorität einzuräumen.

## M 11 City-Logistik

Stand: Projekt eingestellt – Maßnahme wird aus dem Luftreinhalteplan gestrichen

Mehrfache Versuche der Stadt, City-Logistik in Aachen gemeinsam mit maßgebenden Akteuren (Speditionen, Vereine etc.) zu etablieren sind letztendlich gescheitert. Die Nachfrage war zu gering, das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht akzeptabel. Auch im Rahmen des Modellprojekts zur Elektromobilität (E-Aix u.a.) konnten - auch aufgrund der geringen Nachfrage – keine neuen City-Logistik-Ansätze aufgegriffen werden.

Bewertung: Das Projekt ist gescheitert und wird absehbar nicht weiter verfolgt.

## M 12 LKW-Führungssystem

Stand: Planungen zum Großteil abgeschlossen; Umsetzung wird vorbereitet

Das LKW-Führungskonzept zielt darauf ab, das Güterverkehrsaufkommen im Aachener Stadtgebiet - besonders in kritischen Straßenabschnitten – zu reduzieren und damit auch die lärm- und luftklimatische Situation zu verbessern. Die Konzeptidee sieht eine Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die BAB, Wegweisung auf Basis der PLZ-Bereiche und Einsetzen entsprechender Beschilderung bereits auf der BAB vor. Nach intensiven politischen Beratungen wurde die Verwaltung im Mai 2011 beauftragt, eine Methode zur Straßenraumbewertung und Priorisierung schutzwürdiger Straßenräume zu entwickeln und Entlastungseffekte näher zu untersuchen. Auf Grundlage dieser Ergebnisse wurde am 15.09.2011 von der Politik folgende Prioritätenliste beschlossen:

Straße	Abschnitt (von/ bis)	Handlungsempfehlung/ Priorität
Adalbertsteinweg	Kaiserplatz/ Stolberger Straße	1
Trierer Straße	Adenauerallee bzw. Madrider Ring / BAB	1
Adalbertsteinweg	Goerdelerstraße/ Eisenbahnweg	3
Trierer Straße	Eisenbahnweg/Madrider Ring	4
Roermonder Straße	Ponttor/ Kohlscheider Straße	5
Joseph von Görres Straße	Europaplatz/Peliserkerstraße	6
Prager Ring	Krefelder Str./ Jülicher Str.	7
Wilhelmstraße	Kaiserplatz/ Augustastraße	8
Trierer Straße	BAB/ Freunder Landstraße	9
Adenauerallee	Lintertstraße/ Erzbergerallee	10
Boxgraben	Karmeliterstraße/Schanz	11
Sedanstraße – Joseph von Görres Straße	Peliserkerstraße / Adalbertsteinweg	12
Berliner Ring	BAB/ Hüttenstraße	13
Berliner Ring	Jülicher Straße/ BAB	14

Für diese Straßenbereiche sollen konkrete Maßnahmen ausgearbeitet werden. Die Ergebnisse der Straßenraumbewertung werden ebenfalls verwendet, um ein LKW-Vorrang-Netz zu erarbeiten und einen speziellen LKW-Stadtplan zu erstellen. Das städt. Verkehrsmanagement wird bei den übergeordneten Behörden darauf hinwirken, dass eine möglichst frühzeitige Bündelung von LKW-Verkehren auf den Bundes-

autobahnen erfolgen kann. Mit Herstellern von Navigationssystemen soll Kontakt aufgenommen werden, damit städtische Vorrangrouten innerhalb der LKW-Navigationssysteme besser berücksichtigt werden können.

Bewertung: Wichtige Grundlagen und eine Prioritätenliste wurden erarbeitet.

### **M 13 Ausbau Euregiobahn**

*Stand: in weiten Teilen umgesetzt / in Umsetzung*



Im Dezember 2011 wurde wie geplant der Schienenbetrieb bis zur Haltestelle Alsdorf, Poststraße (Ringschluss) aufgenommen. Dazu wurde ein 4 km langer Streckenabschnitt grunderneuert und 3 zusätzliche Haltepunkte (Bhf.) neu eingerichtet. Mitte 2013 werden voraussichtlich zwei weitere Schienenstrecken den Betrieb aufnehmen. Heinsberg erhält über eine Verlängerung der RB 33 von Lindern nach Heinsberg eine direkte Schienenanbindung nach Aachen. Darüber hinaus erfolgt der sog. Ringbahnschluss auf der euregiobahn zwischen Alsdorf, Poststr. über Merzbrück und Eschweiler St. Jöris bis Stolberg Hbf.. Die Fahrgastzahlen der euregiobahn sind von 2008 bis 2011 um fast 40% gestiegen. Die neuen Einzugsgebiete im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) werden zu einer deutlichen Steigerung des Modal Split für den ÖPNV führen. Parallel dazu laufen derzeit Untersuchungen für die Realisierung eines Bahnhofes in Aachen-Richterich sowie Planungen für die Reaktivierung bzw. den Neubau der Bahnlinie Aachen-Avantis-Kerkrade-Heerlen-Maastricht (ViaAvantis).

folgt der sog. Ringbahnschluss auf der euregiobahn zwischen Alsdorf, Poststr. über Merzbrück und Eschweiler St. Jöris bis Stolberg Hbf.. Die Fahrgastzahlen der euregiobahn sind von 2008 bis 2011 um fast 40% gestiegen. Die neuen Einzugsgebiete im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) werden zu einer deutlichen Steigerung des Modal Split für den ÖPNV führen. Parallel dazu laufen derzeit Untersuchungen für die Realisierung eines Bahnhofes in Aachen-Richterich sowie Planungen für die Reaktivierung bzw. den Neubau der Bahnlinie Aachen-Avantis-Kerkrade-Heerlen-Maastricht (ViaAvantis).

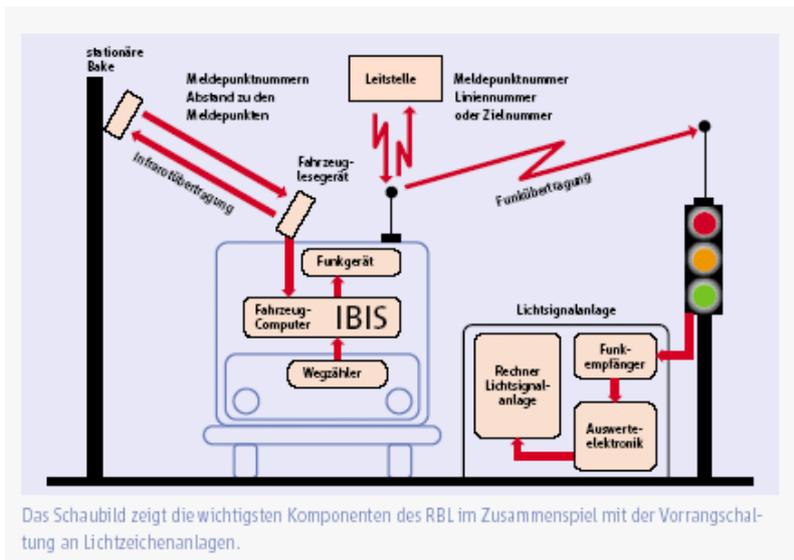
Bewertung: Der Ausbau der Euregiobahn wirkt sich unmittelbar positiv auf die Luftqualität in Aachen aus. Angesichts der hohen Akzeptanz besonders bei Pendlern ist mit Inbetriebnahme der geplanten neuen Haltepunkte mit weiteren Luftschadstoff-Entlastungen zu rechnen.

### **M 14 Ausbau Verkehrsmanagement**

*Stand: in Umsetzung; weit fortgeschritten*

Die verschiedenen technischen Steuerungssysteme (Steuerrechner, Lichtsignalanlagen, Parkleitsystem etc.) im Verkehrsmanagement werden im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten kontinuierlich optimiert und ausgebaut.

In den Jahren 2011 und 2012 wurden 50 Signalanlagen infrastrukturell modernisiert. Neben dem Energiespareffekt durch die Umrüstung auf neueste LED-Technik erzielen vor allem die Neuplanung der Signalprogramme an den Knotenpunkten und die Ausrüstung mit neuer Steuertechnik Effekte für die Luftreinhaltung, indem der Verkehrsfluss optimiert und Stauanteile verringert werden können.



Von den 50 umgerüsteten Signalanlagen sind 17 mit der Technik zum Empfang von Telegrammen des rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL) der Busse ausgestattet, die dem Busverkehr Vorrang einräumen. Insgesamt verfügen 82 der 228 Signalanlagen in Aachen - also rund 35% - über RBL. In den nächsten Jahren sollen 8-10 weitere RBL nachgerüstet werden; dies ent-

spricht einer Steigerung um ca. 10 %. Weitere 42 Anlagen sind mit einer eigenen Signalisierung für den Bus ausgestattet, davon 19 Anlagen mit Bussignalen und Busdetektion (Radar/Induktionsschleife/Infrarot/Video).

Die 2011 beantragte Landesförderung zur Erneuerung des Parkleitsystems (PLS) wurde positiv bewilligt. In den nächsten Monaten soll die Ausschreibung erfolgen; nach dem derzeitigen Terminplan wird mit der Fertigstellung des Projektes in 2013 gerechnet.

Das Baustellenmanagement- und -informationssystem (ehemals Arbeitstitel Baustellenkataster) wird derzeit aufgebaut. Bis Ende 2012 sollen die Grundlagen für die Erfassung der Baustellendaten geschaffen sein; parallel wird an der Daten-Präsentation im Internet gearbeitet. Auch hier wird mit der Fertigstellung in 2013 gerechnet, sofern keine unvorhersehbaren Schwierigkeiten auftreten.

Umfangreichere Aktivitäten beim Ausbau des Verkehrsmanagements sind maßgeblich auch von der Möglichkeit zur Generierung von Fördermitteln und Bereitstellung personeller Ressourcen abhängig. Dies wirkt sich auch auf den Realisierungszeitraum aus.

Bewertung: Verkehrsmanagement bleibt eine Daueraufgabe, die auch für das Thema Luftreinhaltung wichtige Impulse liefert.

## M 15 Öff.Arbeit / Attraktivierung Radverkehr

Stand: umgesetzt; fortlaufend

Die langjährige Kampagne „Fahrrad in Aachen“ des städt. Verkehrsmanagements hat sich dank engagierter Marketing- und Projektarbeit erfolgreich als „Dachmarke“ etabliert und ist zu einer Daueraufgabe geworden. Durch den Luftreinhalteplan hat sie weiter an Gewicht und Bedeutung gewonnen. Die Dachmarke bündelt zahlreiche Einzelprojekte und -aktionen, die Radfahren zielgruppenspezifisch attraktiver machen sollen.



Anfang Juni d.J. wird die Radsaison (Juni bis Oktober) traditionell mit dem „Aachener Fahrradsommer“ eröffnet; einer geführten, familienfreundlichen Radtour. 2012 geht es unter dem Motto „Raus ins Grüne“ von der Innenstadt (Eilsenbrunnen) über den Vennbahn-Radweg in den Aachener Süden. Bei der Eröffnungstour am 02.06.2012 waren über 100 Teilnehmer anwesend. Die Route des Radsommers ist jeweils bis zum Herbst des Jahres durch Markierungen ausgewiesen und kann eigenständig nachgefahren werden; ergänzt wird das Angebot durch Streckenkarten und Infolyer.



Mitte bis Ende Mai d.J. findet der „Aachener Fahrradtag“ statt, ein in der Bevölkerung beliebtes Aktionsprogramm in Zusammenarbeit des städt. Verkehrsmanagements mit lokalen Vereinen und Aktivisten.

2011 wurde erstmals in Kooperation mit der Aachener Verkehrswacht und der Polizei unter dem Titel „Radfahrersicherheitstraining 60plus“ ein kostenloses Trainingsprogramm für ältere Menschen angeboten, die sich im Straßenverkehr beim Radfahren unsicher fühlen. Die Aktion wird 2012 wiederholt.



Das Angebot für die jüngere Generation wird ebenfalls kontinuierlich fortgeführt und ausgebaut: umweltfreundliche Mobilitäts- und Verkehrserziehung an Aachener Schulen und Kindertagesstätten ist ein wichtiger Beitrag, Kinder und Jugendliche frühzeitig für das Radfahren zu motivieren. Aktionen wie „rollende Kitas“ (Internetplattform, Kinderstadtpläne, Fahrradquiz, kostenfreie Ausstattung mit reflektierenden Sicherheitskragen etc), „Mobilitätskiste für Grundschulen“ (kostenloses Info- und Arbeitsmaterial) sind wichtige Bausteine.

2012 beteiligt sich die Stadt erneut am Städtewettbewerb „Stadtradeln“ des Klimabündnisses. Aus der Teilnahme am bundesweiten Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber“ in 2010 hat sich ein eigenständiger lokaler Wettbewerb in Aachen entwickelt. 2012 wird mit Blick auf den aktuellen Schwerpunkt der IHK-Mobilitätsberatung erstmals auch der fahrradfreundlichste Gastgeber (Hotelbranche) ausgezeichnet.

Die Radsaison wird dann im Herbst mit dem Lichtaktionstag „FahrRad in Aachen, aber Helle“ abgeschlossen; eine Aktion die auf Gefahren durch unzureichende Radbeleuchtung in der dunklen Jahreszeit hinweist.

Detaillierte Infos zu allen Aktivitäten in diesem Bereich findet man unter [www.aachen.de](http://www.aachen.de), Stichwort fahrRad in Aachen.

**Bewertung:** Infrastrukturmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit gehen Hand in Hand; hier gibt es kaum etwas nichts zu optimieren.

## **M 16 Ausbau Cambio / Car-Sharing**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Aus kommunaler Sicht ist CarSharing eine wichtige Ergänzung des Mobilitätsangebotes, da neben dem ÖPNV eine individuelle motorisierte Fortbewegungsart angeboten werden kann, ohne die Vorhaltung eines eigenen Kraftfahrzeuges vorauszusetzen. Ein cambio-Auto ersetzt 7 private PKW. In Außenbezirken stellt CarSharing eine

sinnvolle Alternative zum Zweit- bzw. Drittfahrzeug dar. Die Stadt hat CarSharing in den Nahverkehrsplan aufgenommen und ist mit mehreren Dienststellen selbst Kunde.



Bundesweit wurde cambio im Mai 2011 erneut mit dem Blauen Engel ausgezeichnet: der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß der cambio-Flotte liegt bei 112 g/km; das sind 34 Gramm weniger als der Durchschnitt aller deutschen Neuzulassungen aus 2011.

cambio Aachen verfügt über 23 Standorte mit 91 Fahrzeugen (Datenstand 30.04.2012); damit sind allein im vergangenen Jahr 5 weitere Standorte mit 16 neuen Fahrzeugen hinzugekommen. In den Außenbezirken – also außerhalb des Allentings - wurden im vergangenen Jahr 4 neue Stationen eröffnet. Die Zahl der Fahrberechtigten macht mit 3.816 Personen über 1,5 % der Aachener Bevölkerung aus – ein bundesweit vortrefflicher Wert. Seit dem letzten Bericht ist die Zahl der Neukunden um fast 500 angestiegen. Seit In-Kraft-Treten des LRP ist bei der Kundenzahl ein Zuwachs von rund 53 % zu verzeichnen. Ein Viertel bis ein Drittel der Fahrberechtigten sind Mitarbeiter von Firmen und Behörden, die ihre dienstlichen Fahrten mit cambio abwickeln.

Im Frühsommer 2011 hatte cambio Aachen mit Unterstützung der Stadt einen Wettbewerb zu neuen Stationen in Außenbezirken unter Beteiligung der Bürger ausgelobt (sog. Cambio-Wahl 2011). Für die beiden Gewinner-Viertel Brand und Beverau wurde je eine neue CarSharing-Station eingerichtet. Die Aktion war so erfolgreich, dass sie in 2012 wiederholt wird. Ziel ist in zwei weiteren der vier ausgewählten Stadtrandvierteln neue Stationen zu eröffnen.



Neben seinem Kerngeschäft beteiligt sich cambio Aachen aktiv an der Verbreitung und Nutzung innovativer Mobilitätsformen. Im Projekt „ec2go“ (sprich: easy to go = electronic car to go) wird zusammen mit vielen Partnern aus Wirtschaft und Wissenschaft (Fachhochschule Aachen, Solarinstitut Jülich) an der Integration von Elektroautos im CarSharing gearbeitet. Darüber hinaus hat cambio den Baustein CarSharing in die Projektanträge zu CIVITAS<sup>1</sup> (AG: e-mobiles Wohnen) und „ e-MoVe - elektromobiler Mobilitätsverbund Aachen“ eingebracht, die beide kurz vor der Bewilligung stehen.

In 2012 beteiligt sich cambio bereits zum zweiten Mal am „Klimaparcours“ für Aachener Schulen. Ergänzend zum Lehrstoff in den Schulen werden bei dieser Aktion zahlreiche Ansätze und praktische Beispiele vorgestellt, die zum Klimaschutz beitragen. Seit Februar 2012 können Studierende in Aachen mit dem Semesterticket zu einem vergünstigten Tarif am CarSharing teilnehmen. Unternehmen, die in neuen Bewohnerparkzonen liegen, wird der Umstieg auf cambio durch attraktive Einstiegsangebote erleichtert. Mit solchen Aktivitäten wird die Kombination CarSharing & Umweltverbund weiter unterstützt.



Nach Abschluss einer Kunden-Testphase ist seit dem 10. März 2012 ein Elektroauto vom Typ Mitsubishi i-MiEV an der Station Neumarkt für alle Kunden buchbar. Gerade in der Innenstadt kann das eMobil seine Stärken zeigen: Geräuschlos, wendig und ohne Schadstoffausstoß. Über die Ladesäule der STAWAG wird der Wagen mit Ökostrom versorgt.

<sup>1</sup> CIVITAS ist eine von der Europäischen Kommission geförderte Initiative zum Aufbau eines städt. Verkehrssystems, das auf Nachhaltigkeit, Umweltfreundlichkeit und Energieeffizienz ausgerichtet ist.

Seit April 2012 steht die cambioApp für iOS im AppleStore zum Download bereit; ein cambioApp für Android ist in der Vorbereitung. Mit der Einbindung moderner und flexibler Buchungssysteme erschließt cambio weitere Kundenkreise.

Das von Aachener Studenten in 2010 entwickelte private CarSharing-System "tamyca" (von "take my car" - Nimm mein Auto) ergänzt das CarSharing-Angebot in Aachen. Über eine Internet-Plattform können mit einer cleveren Versicherungslösung private PKW verliehen bzw. ausgeliehen werden (weitere Infos: [www.tamyca.de](http://www.tamyca.de)).

**Bewertung:** CarSharing „wächst und gedeiht“ am besten in einem positiven Umfeld; das ist in der Stadt Aachen gegeben. Für die Umweltqualität ist dies ein positiver Impuls, da weniger Autos auf der Straße sind und insgesamt weniger gefahren wird.

### **M 17 Radstation Hbf.**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Die Radstation am Hbf. wird nach wie vor vom Beschäftigungsträger WABe als sozialpolitisches Projekt betrieben. Das Angebot findet unverändert guten Zuspruch in der Bevölkerung; die räumlichen Kapazitäten sind kontinuierlich ausgelastet. Auch 2011 und 2012 werden die Pedelec-Testwochen für Betriebe“ von der IHK-Mobilitätsberatung koordiniert und durch Radstation abgewickelt.



Die 12 Pedelecs der Radstation wurden vor 3 Jahren zur Unterstützung der Aktivitäten des Luftreinhalteplans mit städt. Förderung angeschafft. Innerhalb des Jahreszeitraums 01.08.2010 bis 15.03.2012 wurden die Räder fast 1.500-mal ausgeliehen. Die Stadt prüft aktuell, ob eine sukzessive Erneuerung des Pedelec-Fuhrparks der Radstation finanziell unterstützt werden kann, um damit auch weiterhin Impulse für das Thema E-Bike zu sichern.

**Bewertung:** Das Projekt ist gut und richtig für die Luftqualität in Aachen. Im Zuge der Planungen des Bahnhofsumfeldes ist auf einen spürbaren Kapazitätsausbau zu setzen. Hierfür sind Flächen bzw. Räume bereitzustellen.

### **M 18 Ausbau Radwegenetz und -infrastruktur**

*Stand: teilweise umgesetzt; weit fortgeschritten*

Der Ausbau des Radwegenetzes und der Fahrradinfrastruktur ist ein wichtiger Bestandteil der verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen. Diesem Ziel konnte durch den Luftreinhalteplan eine höhere Bedeutung gegeben werden; insgesamt bestimmen aber viele Faktoren den Umsetzungsprozess (Beschlusslage, Planungsvorgaben, Vergabevorschriften, Landesförderung etc.) und können den Zeitplan maßgeblich beeinflussen.

Nachdem 2011 der Grabenring für den Radverkehr ausgebaut und mit Schutzstreifen neu ausgestattet wurde, wird in 2012 Jahr der Alleenring fahrradtauglich gemacht. Der Ausbau wird im Sommer 2012 starten und soll bis Ende 2013 abgeschlossen sein. Beim Ausbau der Rad-Infrastruktur werden aktuelle gesetzliche Vorgaben und

neuesten Erkenntnisse zu Unfallgefahren berücksichtigt, um Aachens Straßen für Fahrradfahrer nicht nur besser zu erschließen, sondern auch sicherer zu machen.

Infrastrukturelle Verbesserungen für den Aachener Osten sind seit 2011 in Planung; mit der Umsetzung soll 2013/2014 begonnen werden. Maßnahmen auf einzelnen Hauptverkehrsstraßen (Vaalser Straße, Lütticher Straße, Krefelder Straße etc.) gehen dieses Jahr in die Planung. Darüber hinaus wurden die meisten Einbahnstraßen in Aachen für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben.

Nach den Ergebnissen einer aktuellen Mobilitätserhebung (Befragung), die 2011 gemeinsam mit der Städteregion durchgeführt wurde, gibt es über 130.000 Fahrräder im Aachener Stadtgebiet (zum Vergleich: 105.000 Kfz-Anmeldungen). Für 11 % aller zurückgelegten Wege wird das Fahrrad genutzt. Ziel der Stadt Aachen ist es, die Zahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Fahrten weiter zu steigern.

Ein weiteres Projekt zum Ausbau der Radinfrastruktur erfolgt im Zusammenhang mit dem Thema Elektromobilität (M 32) und Fahrradverleihsystem (M 29); siehe auch dort. Im Rahmen des Förderprojekts E-Aix wurde auf Kosten der Stadt die Infrastruktur für 3 Verleihstationen mit jeweils 5 Elektroleihrädern der Deutschen Bahn (DB Rent) installiert und im September 2011 eröffnet. In der mehrmonatigen Pilotphase wurde das e-Call a bike Verleihsystem der Bahn in Aachen getestet. Als Folgemaßnahme hat die Stadt mit der DB eine Projektverlängerung für 3 Jahre vereinbart; die Kosten betragen 15.000 € jährlich (ungefördert). Die Stationen wurden im Juni 2012 wieder geöffnet.

**Bewertung:** Ein sicheres, komfortables und nutzerorientiertes Radwegenetz wurde auf den Weg gebracht, wichtige Bausteine sind umgesetzt. Immer mehr Bürgerinnen und Bürger werden ermuntert und ermutigt, das Fahrrad für Fahrten zur Arbeit, zum Einkauf oder in der Freizeit intensiver zu nutzen.

## **M 19: verkehrsplanerische Maßnahmen in der Innenstadt**

*Stand: teilweise umgesetzt / in Umsetzung und Vorbereitung*

Stadtentwicklung wirkt sich bei einigen Projekten unmittelbar und intensiv auf das innerörtliche Verkehrsgeschehen und damit die Luftqualität aus; für nachfolgende Projekte und Maßnahmen, die im Luftreinhalteplan benannt wurden, kann dies angenommen werden.

Seit längerem bestehen Überlegungen das Innenstadt-Parkhaus Büchel abzureißen und die Fläche als attraktiven Einzelhandelsbereich neu zu nutzen (Projekt Bel Etage). Die Umsetzung verzögerte sich mehrfach aufgrund verschiedener Problemstellungen bei den Investoren und Eingaben/Wünsche der anliegenden Geschäftswelt. Der Zeitplan wird teilweise auch durch archäologische Funde in diesem Innenstadtbereich im Zusammenhang mit Kanalbau- und Straßenarbeiten in Verzug gesetzt. Für



das Weihnachtsgeschäft 2012 soll das Parkhaus Büchel nun nochmals stehen bleiben; der Abriss ist derzeit für 2013 geplant. Veränderungen bei den künftigen Zielverkehren sind frühestens ab 2013/2014 zu erwarten.

Im Juli 2011 wurde der politische Ausführungsbeschluss zum Umbau des Templergrabens im Be-

reich Hauptgebäude/SuperC zum sog. Shared Space (gemeinsam genutzter Raum) gefasst. Das Prinzip des Shared Space sieht eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer vor. Durch eine homogene Oberflächengestaltung wird ein einheitlicher Raum geschaffen, der durch klare Abgrenzungselemente zwischen Fahr- und Bewegungsfläche eine Gliederung und Orientierung für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer vorsieht. Der Ausbau des Templergrabens und der begleitenden Freiflächen soll in Stufen erfolgen. Die erste Ausbaustufe umfasst die heutigen Verkehrsflächen und die Freiflächen vor dem Hauptgebäude und endet an der Treppenanlage zum Káman-Auditorium und vor der Barbarossamauer. Sie wird von der Stadt Aachen mit dem Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW (BLB) gemeinsam und zeitgleich realisiert; der städt. Anteil der Baukosten beträgt ca. 1,5 Mio. Euro. Die Umbaumaßnahme wurde mit Arbeiten zum Kanalbau und zur Leitungsverlegung Ende 2011 gestartet; die in diesem Zusammenhang planerisch notwendigen Baumfällungen wurden in der Bevölkerung umstrittenen diskutiert, was auch zu Verzögerungen in der Bauausführung geführt hat.

Im Zusammenhang mit dem Erweiterungsneubau für das St-Leonhard-Gymnasium mit Mensa und neuen Fachklassen entfällt der zentral, in Domnähe gelegene Parkplatz Prinzenhofstraße/Jesuitenstraße (ehemals Brot-Schneider); hier wird eine veränderte Verkehrsführung geschaffen. Die Fläche soll als belebter Stadtplatz mit klaren Raumstrukturen und guter Einsehbarkeit entwickelt werden. Die neu gestaltete Prinzenhofstraße wird zum Schutz von Bewohnern und Schüler zum „Verkehrsberuhigten Bereich“ (Schrittgeschwindigkeit). Nach Fertigstellung der neuen Gebäude wurde im Mai 2012 mit den Tiefbauarbeiten für den neuen Platz und die neue Prinzenhofstraße begonnen. Errichtung. Die Verwaltung ist bestrebt, die neue Prinzenhofstraße so schnell wie möglich für den Verkehr wieder frei zu geben und mit den Arbeiten zeitgleich mit der Eröffnung des Schulgebäudes (nach den Sommerferien 2012) fertig zu werden.

Bewertung: Mit Umsetzung der Projekte werden positive Impulse auch für die Luftqualitätsverbesserung geliefert.

## **M 20 Mobilitätspaket Neubürger**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Eine Umfrage im Rahmen der Pilotphase zur Einführung eines Mobilitätspaketes für Neubürger zeigte, dass sich fast 70% der Neubürger durch das Angebot sehr gut informiert fühlen; dies sind rund 20 Prozentpunkte mehr als bei denjenigen Befragten, die das Paket nicht erhielten. Vor diesem Hintergrund wurde das Mobilitätspaket für Neubürger als dauerhafte Maßnahme installiert. Neubürger erhalten Informationen und Gutscheine zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, um das Mobilitätsangebot in Aachen auszuprobieren. ASEAG und AVV unterstützen dieses Angebot engagiert mit kostenlosen Fahrttickets und Informationen zum Liniennetz. Cambio Aachen bietet ebenfalls Vergünstigungen für Neubürger; ein weiteres Angebot ist der kostenlose Test von Pedelecs.

Bewertung: Das Paket sollte als „weiches“ Instrument beibehalten werden, um Neubürger möglichst früh für den Umweltverbund zu gewinnen.

## **M 21 Schnellbuslinien und –fahrten**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Schnellbuslinien und Schnellbusfahrten werden kontinuierlich zum Fahrplanwechsel (Juni d.J.) ausgebaut und Takte verdichtet. Viele neue Angebote in 2011 waren auf den Berufsverkehr und die Pendlerströme ausgerichtet und erreichten damit eine zentrale Zielgruppe für die Ausweitung des Jobtickets. So wurde z.B. die Erreichbarkeit von Gewerbestandorten und des neuen Hochschulstandorts Campus Melaten verbessert. Gezielte Ausweitungen von Schnellbusfahrten erfolgen auch auf den stark nachgefragten Relationen nach Brand, Walheim, Herzogenrath/Kohlscheid sowie in die südlichen Stadtteile mit Anbindung des Gewerbegebietes Pascalstraße. Mitte 2011 wurde die im Vorjahr neu eingerichtete Schnellbuslinie 173 um eine zusätzliche Fahrt nachmittags vom Uniklinikum nach Brand erweitert.

Zum Fahrplanwechsel 2012 soll die Erreichbarkeit der RWTH optimiert werden. Auf der Schnellbuslinie 173 werden weitere Nachmittags-Fahrten nach Brand und eine Verlängerung der Linienführung bis Walheim angeboten. Auf der Linie 147 werden zwischen Aachen Bushof und Herzogenrath/Kohlscheid zusätzliche Schnellbusfahrten eingerichtet. Im Rahmen der Einführung des Jobtickets bei der RWTH Aachen wurde Mitte 2011 eine neue Schnellbuslinie 103 von Waldfriedhof (P+R-Platz) ins Hochschulgebiet neu installiert. Aufgrund der bisherigen Erfahrungswerte werden ab Mitte 2012 auf dieser Linie die nachfragestarken Haltestellen Burtscheid u. Marienhospital zusätzlich bedient.

Bewertung: Schnellbuslinien haben in den zurückliegenden Jahren spürbar an Bedeutung gewonnen und erfahren eine hohe Nutzerakzeptanz. Viele Busnutzer bedeuten weniger Individualverkehr; so war es richtig und wichtig, das Thema für die Luftreinhaltung in Aachen aufzugreifen.

## **M 22 Ausbau P+R**

*Stand: Umsetzung eingeleitet (Probetrieb)*

Um die Verkehrsmittelkombination Kfz/Bus und Kfz/Bahn zu verbessern, wurde der Auf- und Ausbau des Park-and-Ride-Systems (P+R) überarbeitet. Dazu wurden in einem extern vergebenen Gutachten zielgruppenspezifische Befragungen durchgeführt, neue Standorte für die Umsetzung von P+R geprüft und die notwendige Infrastruktur für ein erfolgreiches P+R ermittelt. Im Mobilitätsausschuss am 10.03.2011 wurden die Ergebnisse des Gutachters vorgestellt. Darauf aufbauend präsentierte die Verwaltung in der Sitzung am 07.07.2011 ein angepasstes Einstiegskonzept, das einen vereinfachten Ausbau der Infrastruktur an den bestehenden vier P+R-Standorten vorsieht. Durch ein optimiertes Buslinienangebot soll die P+R-Verbindung zur Innenstadt und zu den Campusstandorten der Hochschule attraktiviert werden. Ein integriertes Marketing wird als wesentlicher Erfolgsfaktor für die Nutzung von P+R angesehen.

Aufgrund der angespannten Haushaltslage und der bisher geringen P+R-Nutzung wurde die Verwaltung von der Politik beauftragt, durch Kosten-Nutzen-Analyse zunächst nur einen P+R-Platz als Teststandort für den infrastrukturellen Ausbau auszuwählen.

Nach erneuter Prüfung der Gesamtsituation hat die Politik auf Vorschlag der Verwaltung am 15.09.2011 folgenden Beschluss gefasst: Die Verwaltung wird gemeinsam mit AVV, ASEAG und APAG ein Konzept für einen "P+R-Probebetrieb" an allen vier P+R-Plätzen (zunächst ohne infrastrukturelle Investitionen) und einem Shuttlebusbetrieb im 15-Min-Takt zwischen Waldfriedhof und Tivoli entwickeln. Sollte der Probebetrieb nach 9 Monaten und intensiver Öffentlichkeitsarbeit nicht im gewünschten Maß angenommen werden und sich als unwirtschaftlich erweisen, muss das P+R-Konzept modifiziert oder ggf. eingestellt werden. Bei Erfolg, sollte der Infrastrukturausbau angegangen werden.

Im Juni 2011 wurde bereits für RWTH-Beschäftigte (JobTicket) die Schnellbuslinie 103 als P+R-Shuttle-Linie vom Parkplatz Waldfriedhof zum Hochschulgebiet neu eingerichtet. Für Mitte 2012 ist die probeweise Einführung eines Shuttle-Verkehrs zwischen dem Parkhaus Tivoli an der Krefelder Straße und der Innenstadt vorgesehen.

**Bewertung:** Die Probephase ist eingeläutet; man darf gespannt sein, ob Park + Ride eine Renaissance erfährt. Der Luftqualität in der Kernstadt wäre es zu wünschen.

### **M 23 Pilotprojekt Hybridbus/Elektrobus**

*Stand: in Umsetzung*

In Kooperation mit der RWTH Aachen und verschiedenen Herstellerfirmen untersucht und testet ASEAG unterschiedliche innovative Antriebstechniken im Busverkehr, mit besonderem Blick auf die Praxistauglichkeit. Ziel ist, ein für den Linienverkehr optimal einsetzbares Fahrzeug zu finden. Solche Busse sollen dann unter dem Aspekt der Luftreinhaltung vorrangig auf Innenstadtlinien eingesetzt werden (s. M 31). Bislang konnte trotz intensiver Tests und zahlreicher Forschungsvorhaben bei der RWTH noch kein geeignetes Fahrzeug gefunden werden, dass die Anforderungen für den dauerhaften Einsatz im Aachener Linienverkehr erfüllt. Ab Mitte 2012 sollen im Rahmen des EU-Projektes CIVITAS 2 Hybridbusse gemietet und über einen längeren Zeitraum getestet werden.



**Bewertung:** Noch ist die Zeit offenkundig nicht reif für den Elektrobus. Aber: die Dynamik in der E-Mobilität gibt viel Anlass zur Hoffnung. Das Thema wird weiter im Auge behalten.

### **M 24 Einbindung der Region (effizient mobil, städteregionale Aktivitäten)**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Mit der StädteRegion wurden die Arbeiten für eine die Stadtgrenzen überschreitende Zusammenarbeit auf dem Gebiet der umweltfreundlichen Mobilität unter dem Motto „Mobile Region 2020“ erheblich ausgeweitet. Im Sommer 2011 wurde im Auftrag von Stadt und StädteRegion eine mit Bundes- und Landesmitteln geförderte Mobilitätshebung für das gesamte Gebiet durchgeführt. Schwerpunkte der Befragung lagen

neben der werktäglichen Verkehrswahl und dem allgemeinen Mobilitätsverhalten im Bereich "Radverkehr" und "Elektromobilität". Über eine Zufallsziehung wurden ca. 14.000 Haushalte ausgewählt und angeschrieben; etwa 25 % haben sich an der Befragung beteiligt. Insgesamt antworteten rund 6.200 Personen, womit die erforderliche Stichprobengröße, um die Erhebung als repräsentativ einzustufen, sogar deutlich überschritten wurde.

Erste Ergebnisse wurden im November 2011 und im März 2012 in der Politik vorgestellt: Im Schnitt legt jeder Einwohner in der StädteRegion 3 Wege täglich zurück. Mit 27% aller Fahrten und Wege besitzt der Freizeitverkehr von allen Reisezwecken den höchsten Einzelanteil am Verkehrsaufkommen. Beruflich bedingte Fahrten machen 28% des Verkehrsaufkommens aus. Jeder fünfte Weg wird zum Einkaufen unternommen. Fast jede fünfte Fahrt aus der Region ist auf Aachen ausgerichtet (18%). Dagegen führen nur 7% der Aachener Fahrten aus der Stadt in die Region. In der StädteRegion werden über 60% aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt. Fast jeder 5. Weg wird zu Fuß und fast jeder 10. Weg mit dem Fahrrad zurück gelegt. In der Stadt Aachen wird der Pkw deutlich weniger genutzt; jeder 3. Aachener Haushalt besitzt keinen Pkw; folglich sind die Anteile der anderen Verkehrsmittel in Aachen höher. Aachener erledigen ein Drittel aller Einkaufswege zu Fuß und fast die Hälfte mit einem Pkw. Der Pkw ist besonders für Fahrten von/zur Arbeit und zum Bringen/Holen das dominierende Verkehrsmittel. Wege von/zu Bildungseinrichtungen werden am häufigsten zu Fuß sowie mit Bus und Bahn zurückgelegt. Auch der Radverkehr hat daran mit 17% einen hohen Anteil. Mehr als zwei Drittel aller befragten Haushalte besitzen mindestens 1 Fahrrad. Der Anteil der Elektroräder ist z.Z. mit weniger als 3% noch sehr gering. Pedelecs bieten aber ein großes Potenzial, da sie grundsätzlich auf großes Interesse stoßen. Bei den PKW finden Konzepte wie Plug-in-Hybrid oder preisgünstige Kleinwagen mit Batterieleasing höheren Anklang.

Bewertung: Die Zusammenarbeit hinsichtlich grundsätzlicher Fragen der Verkehrsentwicklung sowie bzgl. verschiedener Einzelthemen (z.B. Elektromobilität, stadtübergreifende Radverkehrsverbindungen) ist gewährleistet

## **M 25 Mobilitätsmanagement bei Neubauvorhaben**

*Stand: in Umsetzung / Vorbereitung*

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Campus-Planungen (s. a. M26) wird eine neue, innovative Mobilitätsmanagementstrategie getestet. Durch Vereinbarung alternativer Mobilitätsmaßnahmen (Jobticket, CarSharing, Radverkehr etc.) soll der Investor die Zahl der herzustellenden Stellplätze reduzieren können. In der praktischen Umsetzung hat sich diese Vorgehensweise als komplizierter erwiesen. Da zum Zeitpunkt des Bauantrags noch nicht feststeht, welche Nutzer später konkret betroffen sein werden, kann bei der Festsetzung der erforderlichen Stellplätze noch keine Reduktion berechnet werden, die mit dem Verkehrsverhalten der späteren Nutzer in Zusammenhang steht. Beim ersten Cluster in Campus Melaten wurde daher zunächst der Standardstellplatzschlüssel angesetzt und mit den Bauherren vereinbart, dass diese Stellplätze nicht alle zeitgleich im Vorfeld, sondern nach und nach hergestellt werden können. Nach Bezug der neuen Cluster-Gebäude und Umsetzung von alternativen Mobilitätsmaßnahmen kann die Anzahl der insgesamt erforderlichen Stellplät-

ze neu ermittelt und ggf. reduziert werden. Die Stadt wird den Test fortführen und weitere Erfahrungen mit diesem Verfahren sammeln.

Bewertung: Mit Umsetzung der Projekte werden wichtige Impulse auch für die Luftqualitätsverbesserung geliefert.

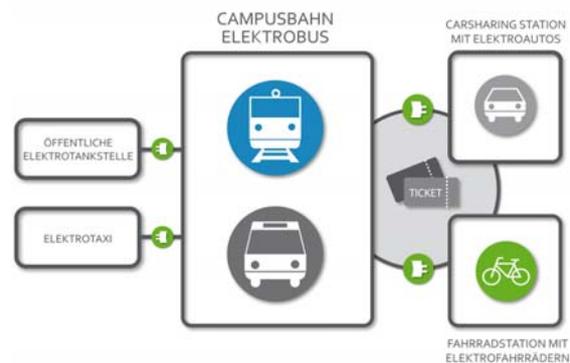
## M 26 Campus Planungen

*Stand: in Umsetzung*

Die Campus-Planungen der Aachener Exzellenz Universität RWTH (Campus Melaten, Campus West, Campus Innenstadt) sind bedeutende Großprojekte in der Stadt Aachen. Diese großflächigen Bauvorhaben erfordern u.a. eine intensive Untersuchung und Planung der Verkehrsströme und ein intelligentes Verkehrsmanagement.

Eine zentrale und innovative Konzeptidee ist die Einführung einer schienengebundenen Campus-Bahn, die elektromobil betrieben werden soll. Sie wird die neuen Hochschulerweiterungsgebiete mit dem Stadtzentrum verbinden.

Das Projekt Campusbahn setzt einen Innovationsimpuls für ein neues Mobilitätskonzept in Aachen. Perspektivisch gesehen sollen Möglichkeiten geschaffen werden, auch das Bussystem auf Elektromobilität „umzupolen“ und ein integriertes Verkehrssystem aufzubauen, dass neue Konzepte für den Individualverkehr wie CarSharing mit Elektrofahrzeugen oder E-Bike-Verleihstationen einbindet und einen durchgehenden Mobilitätsverbund schafft.



Die Machbarkeitsuntersuchungen und Abschätzungen zur Wirtschaftlichkeit dieses Großprojektes sind abgeschlossen. Das Einstiegskonzept sieht eine Trassenführung vom Uniklinikum über Campus Melaten zur Innenstadt und weiter nach Brand vor. In 2012 werden die Trassenplanung konkretisiert und standardisierte Bewertungen erarbeitet. Der Zeitplan sieht eine Fertigstellung bis Ende 2019 vor.

Umfassende Informationen sind den beigefügten Infobroschüren oder dem Internet unter [www.campusbahn.de](http://www.campusbahn.de) zu entnehmen (ANLAGEN 2 bis 4).

Bewertung: Mit Umsetzung der Projekte werden wichtige Impulse auch für die Luftqualitätsverbesserung geliefert.

## M 27 Förderung Fußgängerverkehr

*Stand: teilweise umgesetzt / in Umsetzung*

Zu-Fuß-Gehen spielt im Aachener Stadtverkehr eine wichtige Rolle; Fußgänger stellen den mengenmäßig größten Anteil an der Nahmobilität. Fast 30 % aller Wege werden in Aachen zu Fuß zurückgelegt. In Aachen besteht ein dichtes Netz aus miteinander verknüpften Fußgängerzonen.

Beim Ausbau anderer Verkehrsmedien (Rad, ÖPNV) ist die Stadt bestrebt, die Belange und Sicherheit der Fußgänger angemessen zu berücksichtigen. Auch vor diesem Hintergrund wird der Radverkehr zunehmend in den Fahrbahnbereich verlagert, weg von den Gehwegen. In Konfliktbereichen werden durch eine Entflechtung der Verkehre oder Beseitigung von Engstellen Verbesserungen auch für die Fußgänger angestrebt.

Im September 2011 wurde im Mobilitätsausschuss beschlossen, das touristische Wegweisungssystem für Fußgänger in Aachen komplett zu überarbeiten. Dabei soll an dem bestehenden „Sternenkonzept“ festgehalten werden: der Bereich „Markt/Rathaus“ stellt den zentralen Quell- und Zielpunkt des neuen Wegweisungssystems dar; die verschiedenen Routen werden auf diesen Bereich hin geführt. Zu den bestehenden 9 Routen werden 4 neue Routen sowie neue Start- und Zielpunkte in das System integriert. Die vorhandenen Routen werden für ortsunkundige Besucher attraktiver gestaltet. Streckenführungen werden überarbeitet, Zielpunkte geändert oder Abzweige integriert. In allen Fällen wird auf Barrierefreiheit geachtet. Die Planungen haben ergeben, das System der touristischen Fußgängerwegweisung mit der „Route Charlemagne“ zu verknüpfen. Weitere Verknüpfungen mit anderen Wegweisungssystemen, wie z.B. der Kurwege oder der Grenzrouten, sollen in künftigen Planungen geprüft und berücksichtigt werden. Oberstes Gebot bei der Neuausrichtung des touristischen Fußgängerwegweisungssystems ist die konsequente Einbindung verkehrlicher Anlaufstellen der Stadt Aachen, die für Ortsunkundige von Interesse sind. Dazu zählen die Parkhäuser, die Regionalbahnhöfe und die „Bus Stops“ der Reisebusse. Um die Verständlichkeit des touristischen Fußgängerwegweisungssystems zu erhöhen wird bei der Neubeschilderung auf die Bezeichnung „Alle Richtungen“ oder auf Abkürzungen verzichtet. Die Erneuerungskosten betragen nach derzeitigen Kostenschätzungen ca. 42.000 €. In Abhängigkeit von den zur Verfügung gestellten Finanzierungsmitteln sowie der Bedeutung der ausgewiesenen Quell- und Zielpunkte wird eine Umsetzungspriorisierung der einzelnen Routen vorgenommen. Eine schrittweise Erneuerung der Wegweisung soll routenweise erfolgen, damit die Einheitlichkeit gewährleistet ist.

[Bewertung: Scheinbar banal aber doch unglaublich wichtig; Fußgänger-Förderung tut gut; den Menschen und der Umwelt.](#)

## **M 28 Busbeschleunigung**

*Stand: Umsetzung angelaufen*

Mit dem sukzessiven Ausbau und der Modernisierung des Verkehrsmanagementsystems der Stadt (s. auch M 14) wird die Busbeschleunigung durch Vorrangschaltungen im Verkehrsfluss kontinuierlich verbessert.

2010 wurde ein Gutachten zur Optimierung des Busliniennetzes in Auftrag gegeben, das ebenfalls zur Verbesserung des ÖPNV und zur Busbeschleunigung beitragen soll. Die Ergebnisse des Gutachtens „Busnetz 2015+“ wurden im Juni 2012 dem Mobilitätsausschuss präsentiert. Zunächst wurden das heutige Netz und die Nachfragestruktur umfassend analysiert. Das Gutachten belegt Nachbesserungsbedarf bei der Infrastrukturqualität des zentralen Haltepunkts Bushof. Es zeigt unübersichtliche Linienführungen und Taktstrukturen sowie schlechte Verknüpfungssituationen auf. Be-

reiche mit fehlender oder mangelhafter Erschließung/Bedienung aber auch mit einem Überangebot werden in einer Mängelkarte festgehalten. Aufbauend auf der Analyse wurden verschiedene Szenarien betrachtet, mit Politik und Verwaltung diskutiert und schließlich drei Eckdaten genauer ausgearbeitet. Auf Basis dieser Ergebnisse wurde ein Vorzugsszenario aufgestellt, das folgende Kernmaßnahmen vorsieht:

- Herausbildung eines Achsenkreuzes am Bushof mit Verlagerung der Haltepunkte aus dem Gebäude in den öffentlichen Raum (Zentralhaltestelle)
- Einrichtung einer Busachse Bushof – Willy-Brandt-Platz – Kaiserplatz
- Einrichtung des Premiumproduktes CityTakt (alle 7,5 min im Zeitraum von 6 bis 20 Uhr) und Durchbindung von im Bushof endenden Linien
- Stärkung der Y-Struktur der Linienäste, um auf weiteren, nachfragestarken Relationen direkte Verbindungen anbieten zu können
- mehr Linien zum Hauptbahnhof
- Optimierung der Hochschulverbindung u.a. mit neuen Bustrassen Wüllnerstraße (einschließlich Haltestelle am Super C), Mies-van-der-Rohe-Straße
- Stärkung Tangentialverbindungen
- zusätzliche Schnellbusangebote
- Einrichtung von ganztägigen Taxibussen

Die Ergebnisse des Gutachtens Busnetz 2015+ sind mit den Planungen zur Campusbahn und den städtebaulichen Konzepten für den Innenstadtbereich abzustimmen. Die Verwaltung wurde daher beauftragt ein Umsetzungsszenario zu erarbeiten, das dies berücksichtigt und zunächst die grundlegenden Planungen für straßenräumliche Bereiche aufzugreifen, die sowohl für die Campusbahn als auch für das Busnetz 2015+ notwendigerweise umgestaltet werden müssen.

Bewertung: Busbeschleunigung ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Akzeptanzsteigerung. Daher sollte auf den weiteren Ausbau großen Wert gelegt werden.

## **M 29 Fahrradverleihsystem**

*Stand: umgesetzt; gesichert für 3 Jahre (bis Mitte 2015)*

Über das Projekt E-Aix: Elektromobiles Aachen wurden in Kooperation mit der Deutschen Bahn (DB Rent) an drei Standorten in der Aachener Innenstadt (Hauptbahnhof, Elisenbrunnen und RWTH Audimax) Pedelec-Verleih-Stationen eingerichtet und mit insgesamt 15 sportlichen Elektrofahrrädern ausgestattet. Die Pedelecs können per Handy gebucht und an unterschiedlichen Stationen abgeholt und zurückgegeben werden. Das automatisierte e-Call a bike Verleihsystem der DB startete im September 2011 zunächst für einen Zeitraum von mehreren Monaten als Pilot- und Testphase. Nach intensiven Verhandlungen mit der DB ist es gelungen, das System für weitere 3 Jahre vertraglich zu sichern; die Aachener Stationen sind Ende Juni 2012 wieder in Betrieb gegangen; die Stadt wendet hierfür Kosten in Höhe von 15.000 € jährlich auf.

Bewertung: Leihsysteme für Fahrräder boomen; insbesondere das E-Bike ist stark gefragt. Aachen hat diese Entwicklung früh erkannt und will hier weitere Impulse setzen.

## M 30 City-XL-Tarif

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Der City-XL-Tarif (1€-Ticket) mit vergrößerter Innenstadt-Tarifzone (erweiterter Al- lenring) wurde am 01.10.2009 als neue Maßnahmen des Luftreinhalteplans eingeführt. In 2010 erfolgte vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit eine Evaluierung incl. Fahrgastbefragung. Die Ergebnisse des Gutachtens wurden dem Mobilitätsaus- schuss am 09.09.2010 vorgestellt. Das neue Angebot kann grundsätzlich als Erfolgs- modell bewertet werden, da es transparent ist, von der Bevölkerung gut angenom- men wird und so neue Kundengruppen erschlossen werden können. Gleichwohl führt es durch den stark vergünstigten Tarif zu Mindereinnahmen bei der ASEAG. Vor dem Hintergrund der Luftreinhalteplanung wurde politisch beschlossen, dieses Tarifange- bot durch Verlustgegendeckungen im städt. Haushalt mindestens bis zum Tarifwech- sel 2011/2012 zu sichern. Angesichts der städt. Haushaltssituation wurde der Preis für das Einzelticket im City-XL-Tarif zum 01.04.2012 auf 1,40 € angehoben. Als 4- Fahrten-Karte kostet das City-XL-Ticket jedoch weiterhin 1 € pro Fahrt; der Absatz der Mehrfahrtenkarten hat daher stark zugenommen. Die City-XL-Monatskarte ist zum Preis von 33 € erhältlich.

Bewertung: Das neue Tarifangebot wird gut angenommen und unterstützt erkennbar die Luftqualitätsbemühungen der Stadt.

## M 31 City-Liner

*Stand: in Vorbereitung; fortlaufende Testfahrten und – reihen*

Die Maßnahme hängt eng mit den Ergebnissen der Maßnahme M 23 zusammen. So- bald feststeht, welche innovative und besonders emissionsarme Antriebstechnik sich im Busverkehr als praxistauglich und kundenfreundlich erweist, soll diese sukzessive auf besonders emissionsempfindlichen Linienstrecken im Innenstadtbereich (z.B. Li- nie 3, 13, und 4) eingesetzt werden. Der 2011 aufgenommene Testbetrieb des E- Sprinters (Elektro-Kleinbus) soll ab Juni 2012 auf 5 ausgewählte Linien im ASEAG- Netz ausgedehnt werden. Der Probebetrieb wird über mehrere Monate mind. bis En- de 2012 laufen.

Bewertung: siehe M 23

## M 32 Modellregion Elektromobilität

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*



2009 wurde Aachen Modellregion für Elektromobilität. Gemein- sam mit verschiedenen Konsortialpartnern wie STAWAG, Städte- Region, den Aachener Hochschulen und einzelnen Wirtschaftsunter- nehmen der Region ist die Stadt in diesem Handlungsfeld seit- her in zahlreichen Projekten (mit) aktiv.

Zur Koordinierung der vielfältigen Maßnahmen wurde die „Task Force Elektromobili- tät“ gegründet. Die Task Force setzt sich zusammen aus den Spitzen von Stadt Aa-

chen, StädteRegion Aachen, RWTH Aachen, FH Aachen und den Leitern sechs thematischer Arbeitsgruppen. Dies sind:

- Mobilität (Leitung: Prof. Dirk Vallée, RWTH Aachen)
- Energie und Umwelt (Leitung: Klaus Meiners, FB 36, Stadt Aachen)
- Fahrzeugtechnik (Leitung: Dr. Peter Wolters, FEV)
- Infrastruktur (Leitung: Dr. Christian Becker, STAWAG)
- Produktion (Leitung: Prof. Achim Kampker, RWTH Aachen)
- Öffentlichkeitsarbeit und Wirtschaftsförderung (Leitung: Dieter Begaß, FB 02, Stadt Aachen)

Im Mai 2011 wurde das von der Task Force erarbeitete „Strategiepapier Elektromobilität für die Region Aachen“ veröffentlicht. Hier sind strategische Ziele und Handlungsschwerpunkte ausführlich dargestellt (ANLAGE 5).

Darüber hinaus wurde eine eigene Geschäftsstelle für Elektromobilität (GSE) an der RWTH Aachen eingerichtet. Sie dient als externer und interner Ansprechpartner in diesem interdisziplinären Themenfeld, welches an mehr als 30 verschiedenen Forschungsinstituten der RWTH Aachen in seinen unterschiedlichsten Facetten untersucht wird.

Im Rahmen des Förderprojektes „Smart Wheels“ wurden u.a. die infrastrukturellen Voraussetzungen für den verstärkten Einsatz von Elektromobilität geschaffen. Durch den Projektpartner STAWAG wurde ein Netz von intelligenten Ladestationen für Elektromobilität aufgebaut, das eine bedarfsdeckende Versorgung mit Fahrstrom sicherstellt. Zentrales Element eines modernen, umweltbewussten und elektromobilen Verkehrssystems ist der zeitgleiche Ausbau einer ökonomisch und ökologisch sinnvollen Energieversorgung durch erneuerbare Energien; ein Ziel, das Stadt und STAWAG seit Jahren verfolgen. Weitere Informationen findet man auch unter [www.stawag.ladenetz.de](http://www.stawag.ladenetz.de)

Das Förderprojekt E-Aix, Elektromobiles Aachen, ist Ende 2011 ausgelaufen. In diesem Rahmen wurden nachhaltige Mobilitätskonzepte auf Basis von Elektromobilität und Stadtwerkeinfrastrukturen entwickelt, erforscht und z.T. realisiert. Über das Teilprojekt Querschnitt wurde das Thema strategisch, konzeptionell, kommunikativ und marketingtechnisch begleitet. Über das Teilprojekt Zweirad wurde u.a. das Pedelec-Verleihsystem der Deutschen Bahn (s. auch M 29; e-Call a bike) eingeführt, das für weitere 3 Jahre durch Kostenübernahme der Stadt gesichert werden konnte. Im Rahmen des Teilprojekts Nutzfahrzeuge wurden bei der RWTH Elektro-KfZ im Feldversuch getestet. Bei der Stadt Aachen ist die geplante Beschaffung von 3 Elektro-Kleinlastern wegen Lieferschwierigkeiten des Fahrzeugherstellers leider nicht zustande gekommen. Aktuell wird die Beschaffung von 2 Renault Kangoo Zero Emission (Elektro-Fahrzeuge) auf eigene Kosten der Stadt verfolgt.

Im Herbst 2011 wurden bei der Verwaltung 6 Dienst-Pedelecs für verschiedene Fachbereiche und Bezirksämter angeschafft; seit dem wurden allein im Fachbereich Umwelt über 1.400 km mit den Elektro-Rädern dienstlich gefahren. Insgesamt findet das Projekt eine positive Resonanz bei der Belegschaft. Bereits Ende 2010 war ein Pedelec für die Kernverwaltung im Fachbereich Kinder, Jugend und Schule testweise beschafft worden.



Im Rahmen des STAWAG-Förderprogramms für Elektrozweiräder wurden von Mitte 2009 bis Juni 2012 665 Neuanschaffungen gefördert. Da bei weitem nicht alle in Aachen neu angeschafften Räder gefördert werden, geht die Verwaltung von aktuell etwa 2.000 Pedelec-Besitzern im Stadtgebiet aus.

Im Mai 2012 wurde vom Elektro-Fahrrad-Experten des Aachener ADFC, Herrn RA Denys Benjamin Alt, das Buch „Der eRADgeber“ herausgegeben; das Werk basiert auf langjährigen, eigenen Erfahrungen des Autors und liefert einen schnellen, umfassenden und übersichtlichen Einblick in das Thema Elektrofahrrad.

Eines der aktuellsten Projekte zur Förderung von Elektromobilität in Aachen wurde im Mai 2012 der Presse vorgestellt. Die Projektpartner STAWAG und StreetScooter wollen eine Flotte von Elektro-Fahrzeugen zum Verleih anschaffen, die Unternehmen in Aachen und der Region für Dienstfahrten kostengünstig nutzen können. Unternehmen, die dieses Angebot nutzen, zeigen Innovationsgeist, fahren preiswert und umweltschonend und sammeln Erfahrungen mit einer neuen Technologie. Derzeit stehen 3 Mitsubishi – iMiEV, 2 Citroen – C-Zero, 2 German Ecars – Stromos und 1 Peugeot – LiON für die Vermietung bereit; die Flotte wird sukzessive ausgebaut.

Vom 04. bis 06. Juni 2012 fand die zweite Erlebniswelt Elektromobilität auf dem Katschhof und im Krönungssaal des Aachener Rathauses statt. In Vorträgen, Fachforen und einer umfangreichen Fachausstellung konnte sich die Aachener Bürgerschaft über Entwicklungsfortschritte im Bereich der Elektromobilität informieren.

Bewertung: Aachen spielt bei der Elektromobilität in der 1. Liga. Das Infrastrukturangebot (u.a. Ladestellen) und das vorhandene know-how in Wissenschaft und unternehmerischem Umfeld sind bundesweit anerkannt. Die erstaunliche Entwicklung im Bereich der Elektrobikes lässt erahnen, mit welcher Dynamik der Wechsel von konventioneller Fahrzeugtechnik auf Elektrofahrzeugtechnik im Bereich der Pkw und Nutzfahrzeuge erfolgen kann. Für die Lebensqualität und die Luftqualität der Städte ergeben sich dann völlig neue Perspektiven.

### **M 33 Sonst. Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Der AVV und seine Verkehrsunternehmen, hier insbesondere auch die ASEAG nehmen eine aktive Rolle im Umweltschutz ein. Im Bericht von März 2011 wurden einige neue Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV vorgestellt. 2011 wurden Maßnahmen ergänzt bzw. laufende Projekte wie nachfolgend erläutert weitergeführt oder ausgebaut:

Das dynamische Fahrgastinformationssystem (DFI) der ASEAG im Stadtgebiet Aachen soll erheblich ausgebaut werden. Geplant sind elektronische Fahrplananzeiger an 46 Haltestellen und in 8 öffentlichen Gebäuden (sog. Inhouseanzeigen). Die Finanzierung wird über Zuschüsse des NVR gesichert; der Antrag wurde am 09.06.2011 gestellt und am 29.09.2011 bewilligt. Die ersten Anzeigen werden voraussichtlich noch in diesem Jahr aufgestellt. Auf den elektronischen DFI-Anzeigen erscheinen die Echtzeitdaten (sog. IST-Daten). Diese Daten werden parallel dem AVV verfügbar gemacht, so dass diese in die elektronischen Auskunftssysteme integriert werden. Darüber hinaus wird der AVV in 2012 ein App anbieten, um den Komfort für

Nutzer elektronischer Auskunftssysteme weiter zu optimieren.

ASEAG und AVV fördern die Sensibilisierung der jüngeren Generation für nachhaltige Mobilität. Der AVV entwickelt derzeit Unterrichtsmaterial für die 3. und 4. Klasse. Das Lehrerbegleitheft sowie ein Forscherheft für Schülerinnen und Schüler sollen die Sensibilität für die Verkehrsmittelwahl erhöhen, verbunden mit lehrreichen und unterhaltsamen Lehrmethoden gemäß Lehrplan. Im Juli und August finden mit Unterstützung der ASEAG die Sommerferienspiele im Aachener Tierpark statt, in dessen Rahmen auch für die Anreise mit dem ÖPNV geworben wird.

Das Produktsortiment für das im September 2010 eingeführte HandyTicket wurde im Januar 2012 um NRW-Pauschalpreistickets erweitert. Damit sind ASEAG Kunden nicht nur im AVV-Gebiet, sondern nun auch NRW-weit bargeldlos und spontan „ÖPNV-mobil“ unterwegs.

In 2012 sind mehrere Werbekampagnen für verschiedene (bestehende) Ticketangebote geplant: von Juli bis September 2012 wird in Kooperation mit Aachener Unternehmen die „Azubi-Ticket-Aktion“ angeboten. Unternehmen erhalten dabei ein individuell auf sie zugeschnittenes Beratungspaket. Von September bis November 2012 findet die Herbstaktion Paten-Ticket statt mit Präsenz auf zahlreichen Veranstaltungen wie Vital-Messe, Europäische Woche der Mobilität u.v.m.. Mit dieser Kampagne will ASEAG das Potential der Stammkunden bei den Senioren stärker erschließen. Im Aktionszeitraum können Senioren das Busfahren mit Begleitperson testen; die Begleitperson darf kostenfrei mitfahren. Im Januar 2012 wurde das im Vorjahr beim Tierpark eingeführte „Pinguin-Ticket“ für Erwachsene und Kinder (ÖPNV-Fahrschein mit vergünstigtem Eintrittspreis) modifiziert und um eine Gruppenkarte (2 Erwachsene + 2 Kinder) erweitert. In der Sommerferienzeit wird das Pinguin-Ticket in Bussen und im Kundencenter verstärkt beworben; bei Erwerb im Kundencenter erhalten die Nutzer kostenlos eine „Futtertüte“ für den Tierpark dazu.

Bewertung: Mit Umsetzung der Projekte durch AVV und ASEAG werden wichtige Impulse auch für die Luftqualitätsverbesserung geliefert.

## Kapitel 4

### FAZIT

Der Bericht und die beigefügte Präsentation aus der Projektgruppensitzung am 10. Juli 2012 (ANLAGE 6; LRP in Zahlen) bestätigen erneut, dass alle involvierten Akteure mit großem Engagement und zielgerichtet den Aachener Weg zur Verbesserung der Luftqualität beschreiten. Ein Großteil der Maßnahmen wurde erfolgreich umgesetzt oder befindet sich in einem fortgeschrittenen Umsetzungs-/Vorbereitungsstadium; realisierte Projekte werden kontinuierlich weitergeführt und ambitioniert weiterentwickelt.

Das „Damoklesschwert“ Umweltzone ist weiterhin ein wichtiger Antriebsmotor für viele Handlungsträger. Allen Projektbeteiligten ist bewusst, dass die maßgebenden Grenzwerte der EU – insbesondere für NO<sub>2</sub> - ohne weitere Anstrengungen nur sehr schwer zu erreichen sein werden.

In Kenntnis dieser Situation hat die Bezirksregierung Köln im Frühjahr 2012 entschieden, den Aachener Luftreinhalteplan zu aktualisieren, inhaltlich weiter zu konkretisieren und sowohl die Datenbasis als auch das Maßnahmenpaket zu überarbeiten. Dabei bleibt das Aachener Konzept auch in Zukunft darauf ausgerichtet durch kurz-, mittel und langfristig wirksame Maßnahmen ein umweltbewusstes Mobilitätsverhalten zu implementieren und kontinuierlich zur Senkung der Messwerte und damit zur Verbesserung der Luftqualität beizutragen.

Unser Dank gilt allen Projektpartnern und Akteuren, die die Umsetzung des Aachener Luftreinhalteplans engagiert unterstützen und forcieren!

- ANLAGE 1: eeK Abschlusspräsentation
- ANLAGE 2: Infobroschüre Campusbahn
- ANLAGE 3: Stadtseiten Campusbahn
- ANLAGE 4: Kurz-Flyer Campusbahn
- ANLAGE 5: Strategiepapier Elektromobilität
- ANLAGE 6: Präsentation zur Projektgruppensitzung am 10.07.12

Wir danken allen Projektbeteiligten und Mitarbeitern, die an der Erstellung des vorliegenden und der vorhergehenden Sachstandsberichte durch die Bereitstellung von Informationen, Datenmaterial, Fotos etc. maßgeblich mitgewirkt haben, insbesondere: Birgit Brand (ASEAG), Benjamin Haag (IHK Aachen), Thomas Jung (STAWAG), Isabell Kremers (ASEAG), Birgit Krücken (AVV), Herrmann Paetz (ASEAG), Uwe Ratz (ASEAG), Norbert Spelthahn (ASEAG), Michael Stephan (altbauplus), Gisela Warmke (cambio Aachen) und vielen anderen mehr sowie allen involvierten Kolleginnen und Kollegen in der Verwaltung, besonders beim städt. Verkehrsmanagement.