

Verkehrs-
Entwicklungs-
Planung
Aachen
7. Lenkungs-
gruppe



4

stadt aachen



Begrüßung

1. **Neue Mitglieder der Lenkungsgruppe**
2. **Ablauf heute**
3. **Leitprojekte des VEP / Handlungsprogramm (Müller)**
4. **Zeitplan der Mobilitätsstrategie 2030 (Langweg)**

Mitglieder der Lenkungsgruppe VEP Aachen

Stadtverwaltung: Dez. III, FB 61, FB02, FB20, FB36

Politik: 6 Ratsfraktionen, Vorsitzender Mobilitätsausschuss

Mobilitätsorganisationen: ASEAG, APAG, AVV, cambio

Verbände + Initiativen: ADAC, ADFC, VCD, Seniorenrat, Kommission barrierefreies Bauen, Einzelhandelsverband, IHK Aachen, Initiative Aachen, Erlebniswelt Mobilität Aachen

Hochschulen: RWTH Aachen, FH Aachen, AStA FH, Mobilitätsausschuss RWTH

Polizei Aachen, StädteRegion Aachen

stadt aachen



7. Lenkungsgruppe VEP Aachen

Ablauf

1. **Begrüßung**
2. **Rückmeldungen zum Dokument „Mobilitätsstrategie 2030 Verkehrsentwicklungsplanung“**
3. **VEP als Prozess // Ziele verfolgen**
4. **Mobilität in Deutschland 2017 - erste Ergebnisse für Aachen**
5. **Vorstellung + Diskussion „Ziele und Indikatoren“**

Verkehrs- Entwicklungs- Planung Aachen

Leitprojekte im VEP/ Handlungsprogramm

Uwe Müller



**Wie wollen wir uns in Zukunft bei
veränderten Rahmenbedingungen
fortbewegen? Wie ist die heutige
Lage der Mobilität in Aachen?**



Handlungsprogramm

Projekte, Wirkungen, Finanzbedarf

- **Benennung von „Leitprojekten“ in der Mobilitätsstrategie 2030**
- **Monitoring von „Leitprojekten“ im Rahmen der Lageberichte**
- **Konkretisierung und Wirkungsermittlung im Rahmen von Rats- oder Förderanträgen**
- **Priorisierung und Finanzbedarf von Projekten im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung**
- **Verwaltung erstellt Überblick zum Sachstand der 2015 benannten möglichen Leitprojekte**



Stand 2015 benannter möglicher Leitprojekte, Bsp

Bus und Bahn	von	Stand
Optimierung ÖPNV-Angebot	2015	2017 umgesetzt
Modernisierung Busflotte	2015	15 e-Busse bestellt von SILEO, vorgezogenes Erneuerungsprogramm
Bustrasse Wüllnerstraße	2015	In Arbeit
Zentralhaltestelle Aachen	2015	Abhängig vom städtebaulichen Wettbewerb Bushof
Umbau Bushaltestellen	2015	Daueraufgabe
Elektromobilität	von	Stand
Strategie Ladeinfrastruktur	2015	In Arbeit, Förderprogramm „align“
e-Fzgpool Stadtverwaltung	2015	weitestgehend umgesetzt
E-Mobilität in städt. Regularien	2015	In Arbeit
ÖA E-Mobilität	2015	Daueraufgabe
10 Elektrobusse	2015	15 e-Busse bestellt von SILEO

Entwurf



Verkehrs- Entwicklungs- Planung Aachen Zeitplan



Wie wollen wir uns in Zukunft bei veränderten Rahmenbedingungen fortbewegen? Wie ist die heutige Lage der Mobilität in Aachen?

stadt aachen



Zeitplanung Mobilitätsstrategie 2030

2018 - 2019

fachliche Beratung	politische Beratung	Öffentlichkeitsarbeit
FK Fachkommissionen	MA Mobilitätsausschuss	BB Bürgerbeteiligung
LG Lenkungsgruppe		Bro Broschüre
br beratungsreif		

Zeitplanung VEP Aachen		2018												2019											
61/300, 29. Nov 2018		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Modul 1: Auftrag und Struktur											LG	FK			MA										
Modul 2: Ziele und Indikatoren												LG				MA									

MoA: u.a. 21.03., 27.06., 17.11.

LG: 14.02., 15 - 18 Uhr, Ende Mai, Nov

FK ÖPNV: 15.01.19, 16 – 18:30 Uhr

FK Radverkehr: xx.01.19 16 – 18:30 Uhr

FK Elektromobilität: xx.01.19 16 – 18:30 Uhr

NEU: FK Fußverkehr: spät. 2. Quartal 2019



Zeitplanung Mobilitätsstrategie 2030

2018 - 2019

fachliche Beratung				politische Beratung				Öffentlichkeitsarbeit			
FK Fachkommissionen				MA Mobilitätsausschuss				BB Bürgerbeteiligung			
LG Lenkungsgruppe								Bro Broschüre			

br beratungsreif

		2018												2019													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
														LG				LG						LG			
Module 3.1 - 3.10	1	Attraktiver ÖPNV	br											FK	BB	FK	MA			Bro							
	2	Aachen fährt elektrisch	br											FK	BB	FK	MA			Bro							
	3	Sicherer Radverkehr	br											FK	BB	FK								MA			
	4	Komfortabler Fußverkehr											Überarbeitung	FK		BB		FK									
	5	Aachen clever mobil											Überarbeitung								FK		BB				
	6	Stadtverträglicher Autoverkehr											Überarbeitung								FK		BB				
	7	Sicher unterwegs											Überarbeitung								FK		BB				
	8	Aachen gut erreichbar																							Überarbeitung		
	9	Stadtverträglicher Güterverkehr																							Überarbeitung		
	10	Straßenraum																							Überarbeitung		

Termine: LG: **14.02., 15 - 18 Uhr, Ende Mai, Nov**

FK ÖPNV: **15.01.19, 16 – 18:30 Uhr**

FK Radverkehr: **xx.01.19 16 – 18:30 Uhr**

FK Elektromobilität: **xx.01.19 16 – 18:30 Uhr**

NEU: FK Fußverkehr: spät. 2. Quartal 2019

stadt aachen



Zeitplanung Mobilitätsstrategie 2030

2020 - 2021

fachliche Beratung				politische Beratung				Öffentlichkeitsarbeit			
FK Fachkommissionen				MA Mobilitätsausschuss				BB Bürgerbeteiligung			
LG Lenkungsgruppe								Bro Broschüre			

2020												2021											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Module 3.1 - 3.10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Aachen fährt elektrisch		FK?											FK?											
Sicherer Radverkehr			FK?											FK?										
Komfortabler Fußverkehr	Bro			FK?											FK?									
Aachen clever mobil		MA		Bro			FK?									FK?								
Stadtverträglicher Autoverkehr	FK	MA		Bro												FK?								
Stadtverträglicher Autoverkehr	FK			MA		Bro											FK?							
Sicher unterwegs	FK				MA		Bro										FK?							
Aachen gut erreichbar			FK		BB		FK							MA	Bro							FK?		
Stadtverträglicher Güterverkehr			FK		BB		FK							MA	Bro								FK?	
Straßenraum			FK		BB		FK							MA	Bro									FK?



7. Lenkungsgruppe VEP Aachen

Ablauf

1. **Begrüßung**
2. **Rückmeldungen zum Dokument „Mobilitätsstrategie 2030 Verkehrsentwicklungsplanung“**
3. **VEP als Prozess // Ziele verfolgen**
4. **MiD – erste Ergebnisse für Aachen**
5. **Vorstellung + Diskussion „Ziele und Indikatoren“**

Verkehrs- Entwicklungs- Planung Aachen

Mobilitätsstrategie 2030 1. Auftrag und Struktur

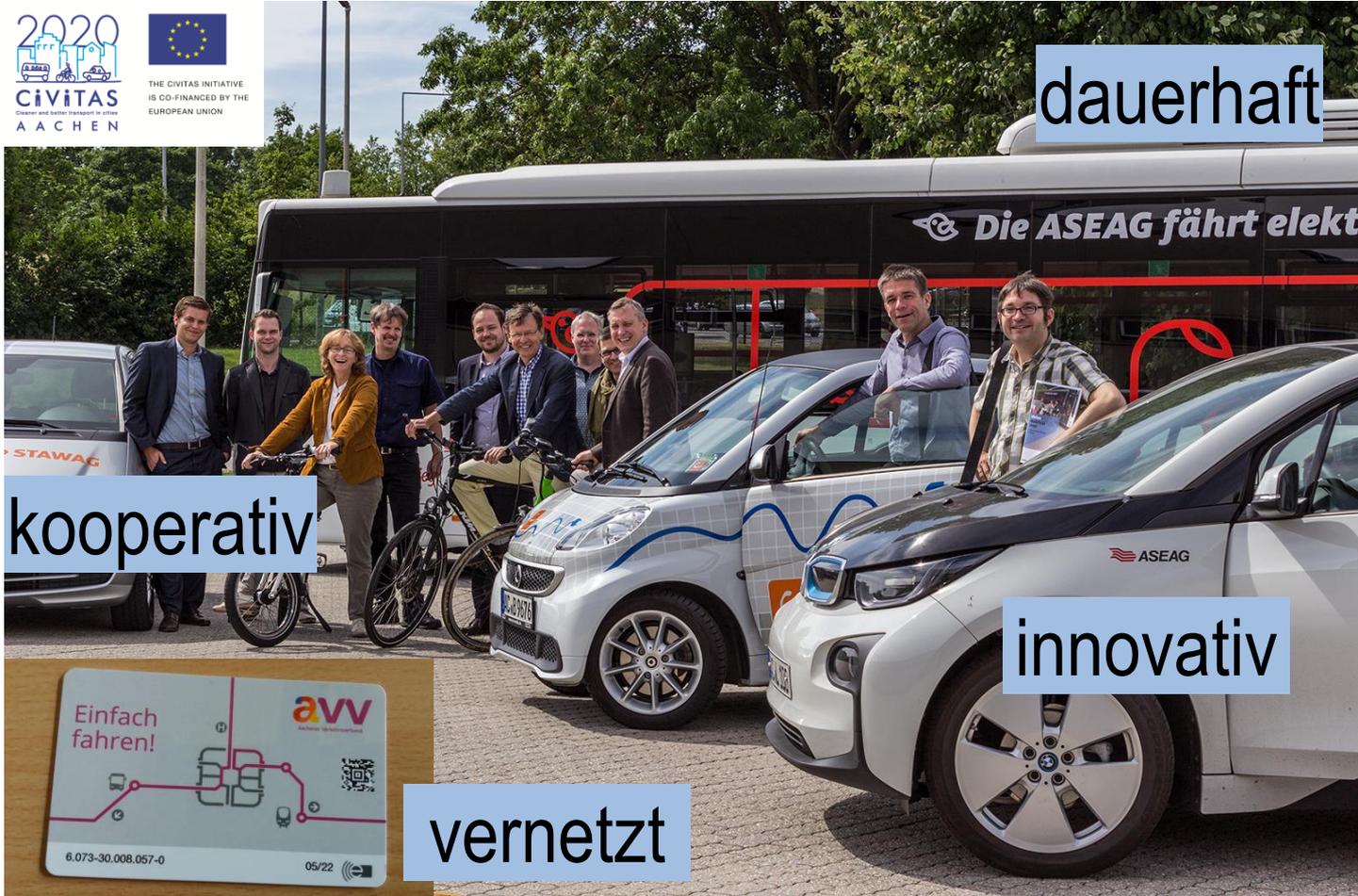
Armin Langweg



Wie wollen wir uns in Zukunft bei veränderten Rahmenbedingungen fortbewegen? Wie ist die heutige Lage der Mobilität in Aachen?



Der Aachener Weg zu nachhaltiger Mobilität ist...



dauerhaft

zielorientiert

kooperativ

innovativ

vernetzt

stadt aachen



Mobilitätsstrategie 2030 - Teil 1

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung

- 1.1 Was ist der Sinn der Mobilitätsstrategie Aachen 2030?
- 1.2 Vom VEP Aachen 1995 bis heute
- 1.3 Meilensteine der Verkehrsentwicklung seit 1995

2 Chancen und Herausforderungen für eine neue Mobilität

- 2.1 Chancen für eine neue Mobilität in Aachen
- 2.2 Herausforderungen für Aachens Mobilität
- 2.3 Fazit

3 Prozess- und dialogorientierte Verkehrsentwicklungsplanung

- 3.1 Politischer Auftrag
- 3.2 Standards zur Erarbeitung von Verkehrsentwicklungsplänen
- 3.3 Prinzipien der Bearbeitung des VEP
- 3.4 Berücksichtigte Planungen
- 3.5 Bausteine des VEP Aachen
- 3.6 Organisationsstruktur des VEP Aachen
- 3.7 Weitere Module der Mobilitätsstrategie 2030

Berücksichtigte Planungen

Name des Plans	Zielhorizont
Masterplan Aachen*2030	2030
Luftreinhalteplan Aachen	2020
Lärminderungsplan für Aachen	2019
Innenstadtkonzept Aachen 2020	2020
Nahverkehrsplan Stadt Aachen	2020
Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen	2020
Bundesverkehrswegeplan 2030	2030
Landesstraßenbedarfsplan NRW	2015
Energiepolitisches Arbeitsprogramm der Stadt Aachen	2022
ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW	2030

Mobilitätsstrategie 2030

Aufbau

Teil 1: Auftrag und Struktur

Teil 2: Ziele und Indikatoren

Teil 3: Strategien

Komfortabler
Fußverkehr

Aachen clever
mobil

Sicherer
Radverkehr

Aachen fährt
elektrisch

Attraktiver
ÖPNV

Aachen gut
erreichbar

Stadtverträglicher
Autoverkehr

Sicher
unterwegs

Stadtverträglicher
Güterverkehr

Straßen
für alle

Mobilitätsstrategie 2030 - Teil 1

Diskussion

1 Einleitung

- 1.1 Was ist der Sinn der Mobilitätsstrategie Aachen 2030?
- 1.2 Vom VEP Aachen 1995 bis heute
- 1.3 Meilensteine der Verkehrsentwicklung seit 1995

2 Chancen und Herausforderungen für eine neue Mobilität

- 2.1 Chancen für eine neue Mobilität in Aachen
- 2.2 Herausforderungen für Aachens Mobilität
- 2.3 Fazit

3 Prozess- und dialogorientierte Verkehrsentwicklungsplanung

- 3.1 Politischer Auftrag
- 3.2 Standards zur Erarbeitung von Verkehrsentwicklungsplänen
- 3.3 Prinzipien der Bearbeitung des VEP
- 3.4 Berücksichtigte Planungen
- 3.5 Bausteine des VEP Aachen
- 3.6 Organisationsstruktur des VEP Aachen
- 3.7 Weitere Module der Mobilitätsstrategie 2030

7. Lenkungsgruppe VEP Aachen

Ablauf

1. Begrüßung
2. Rückmeldungen zum Dokument „Mobilitätsstrategie 2030 Verkehrsentwicklungsplanung“
3. VEP als Prozess // Ziele verfolgen
4. Mobilität in Deutschland 2017 - erste Ergebnisse für Aachen
5. Vorstellung + Diskussion „Ziele und Indikatoren“

Gestellte Anforderungen an den VEP Aachen

- a) **dauerhafter Prozess** mit eigener Personalstelle
- b) **Beteiligung** von Verwaltung, Politik, Interessengruppen und Bürger unter Leitung externer Moderation
- c) **Erarbeitung** einer Mobilitätsstrategie, Planungshorizont 15 Jahre
- d) **Integration** bestehender Planwerke (NVP, LRP...)
- e) **über die Stadtgrenzen** hinausblickend
- f) **konkrete Ziele**
- g) **kontinuierliche Kontrolle** der Zielerreichung
- h) **bei Bedarf: Gutachter, Einsatz** bestehendes Verkehrsmodell
- i) **tragfähige Maßnahmen** konzipieren
- j) **tragfähige Maßnahmen** umsetzen

Verkehrs- Entwicklungs- Planung Aachen

Mobilitätsstrategie 2030 2: Ziele und Indikatoren



Wie wollen wir uns in Zukunft bei veränderten Rahmenbedingungen fortbewegen? Wie ist die heutige Lage der Mobilität in Aachen?

stadt aachen



Den neuen **Plan als Prozess** begreifen



Management eine zirkuläre Tätigkeit



Management-Kreislauf - © Online-Verwaltungslexikon 2010

Management-Kreislauf



Selbstverständnis der Stadtverwaltung Aachen

- **Wir arbeiten auf der Basis der Wertschätzung, der Fairness, der Offenheit und im gegenseitigen Vertrauen.**
- **Wir kooperieren partnerschaftlich über Bereichsgrenzen hinweg. Wir suchen gemeinsam nach Lösungen.**
- **Wir kommunizieren miteinander und lernen voneinander. Wir regeln Konflikte konstruktiv.**
- **Wir sind aufgeschlossen für neue Entwicklungen und gestalten aktiv Veränderungsprozesse.**
- **Wir vereinbaren Ziele miteinander; wir messen und bewerten die erreichten Ergebnisse.**
- **Wir richten unser Handeln zielstrebig, kompetent und zuverlässig auf die Interessen unserer Kunden aus.**

stadt aachen



Verkehrs-
Entwicklungs-
Planung
Aachen

Ziele verfolgen

Niels-Christian Schaffert

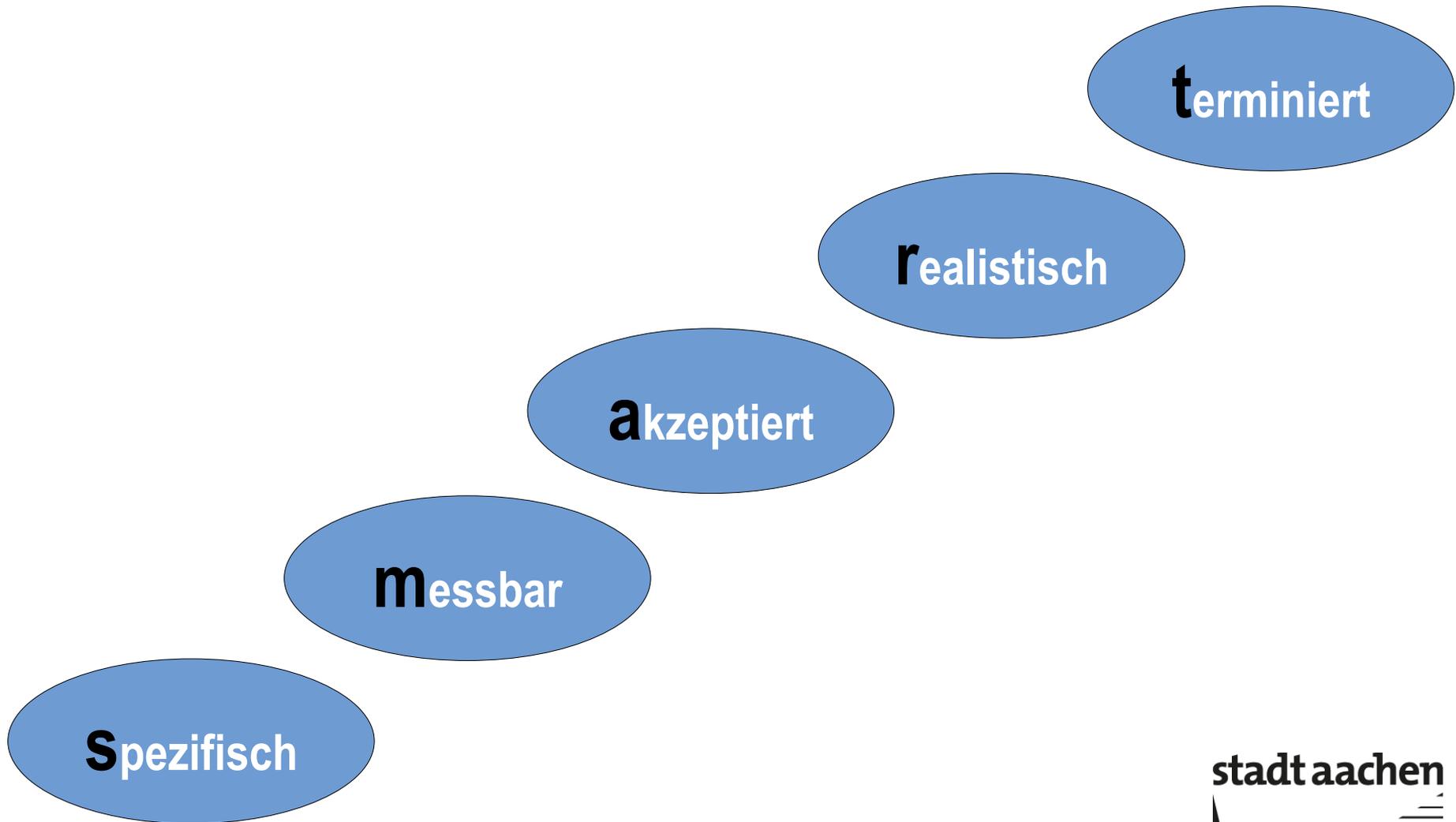


Wie wollen wir uns in Zukunft bei veränderten Rahmenbedingungen fortbewegen? Wie ist die heutige Lage der Mobilität in Aachen?

stadt aachen



Konzept „smarter“ Ziele



Ziele - Das Beispiel Zürich

Uwe Müller



Wie wollen wir uns in Zukunft bei veränderten Rahmenbedingungen fortbewegen? Wie ist die heutige Lage der Mobilität in Aachen?

stadt aachen



1. Mobilitätsforum am 21.01.16

bei TALBOT

„Zukunft der Mobilität“



Ruedi Ott, dipl. Ing ETH/SVI



„Bequemer, spontaner, flexibler“

So wünschen sich viele Menschen **Zukunftskonzepte für Mobilität**. Veranstaltung in den Werkhallen der Talbot Service stößt auf großes Interesse. Technischer Fortschritt ist nicht alles. Bürger mitnehmen.

VON KATHARINA MENNE

Aachen. Das Thema Mobilität beschäftigt die Aachener. Über 300 Interessierte fanden am Donnerstagabend den Weg in die Fertigungshallen der Talbot Services an der Julicher Straße zu einer Vortrags- und Diskussionsveranstaltung zum Thema „Verkehr in Aachen“. Eingeladen hatten dazu der Bürgerverein „Initiative Aachen“ sowie die Stadt. Moderiert von Stadtsprecher Bernd Büttgens ging es um die Zukunft der Verkehrsentwicklung und sinnvolle neue Mobilitätskonzepte. Das gesamte Publikum vor Ort war dazu aufgefordert, sich über Twitter oder auch handschriftlich mit Fragen und Anregungen zu beteiligen.

Rege Twittergemeinde

Das ließen sich viele nicht zweimal sagen. Unter dem Hashtag „#mobilitaach“ ging es bei Twitter sofort hoch her. So blieb kaum eine Aussage der Vortragenden unkommentiert. „Dem Parkplatz nach zu urteilen sind 2016 mit dem Auto



Spannende Diskussion: (vL) Dirk Reuters, Hans-Joachim Sistenich, Marcel Philipp, Prof. Thomas Ritz, Dr. Tobias Kuhnimhof, Michael Carmincke, Bernd Büttgens, Ruedi Ott und Uwe Müller. Foto: Andreas Schmitter

Ruedi Ott
Dr. Tobias Kuhnimhof
OBM Marcel Philipp
Michael Carmincke

**INITIATIVE
AACHEN**

stadt aachen



Zürich: Stadtverkehr2025 - Bericht 2017



RT 2017 ZIELERREICHUNG

ZIELERREICHUNG Wo stehen wir heute?

Ausgewählte Indikatoren bilden die Entwicklung von «Stadtverkehr 2025» ab, bezogen auf die gesetzten Ziele. Ausgangspunkt der jährlichen Berichterstattung ist das Jahr 2012, in dem die neuen Vorgaben zum Verkehr in der Gemeindeordnung (Art. 2^{quinquies} und 124) in Kraft traten und «Stadtverkehr 2025» gestartet wurde.



Modalsplit von ÖV, Fuss- und
Veloverkehr erhöhen

Zürich: Stadtverkehr2025 - Bericht 2017

ZIELERREICHUNG	ZIELE	INDIKATOREN
	Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen	1 Städtische Verkehrsentwicklung
		2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln
		3 Modalsplit
	Angebot und Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr verbessern	4 ÖV-Angebot
		5 Pünktlichkeit des ÖV
		6 Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen
		7 Qualität des Haupt- und des Komfortrouthenetzes für den Veloverkehr
		8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität
	Kapazität für den MIV nicht erhöhen	9 Kapazität des Strassenverkehrsnetzes
		10 Parkplatzangebot
	2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen	11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr
		12 Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr
	Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen	13 Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion
		14 NO ₂ -Belastung (indirekter Indikator)
		15 Verkehrssicherheit
		16 Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit
	Qualität des öffentlichen Raums steigern	17 Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität

Erläuterung der Symbole

- Ziel bis 2025 erreichbar
- Zielerreichung bis 2025 kritisch
- Zielerreichung bis 2025 sehr kritisch

Fortschritt gut

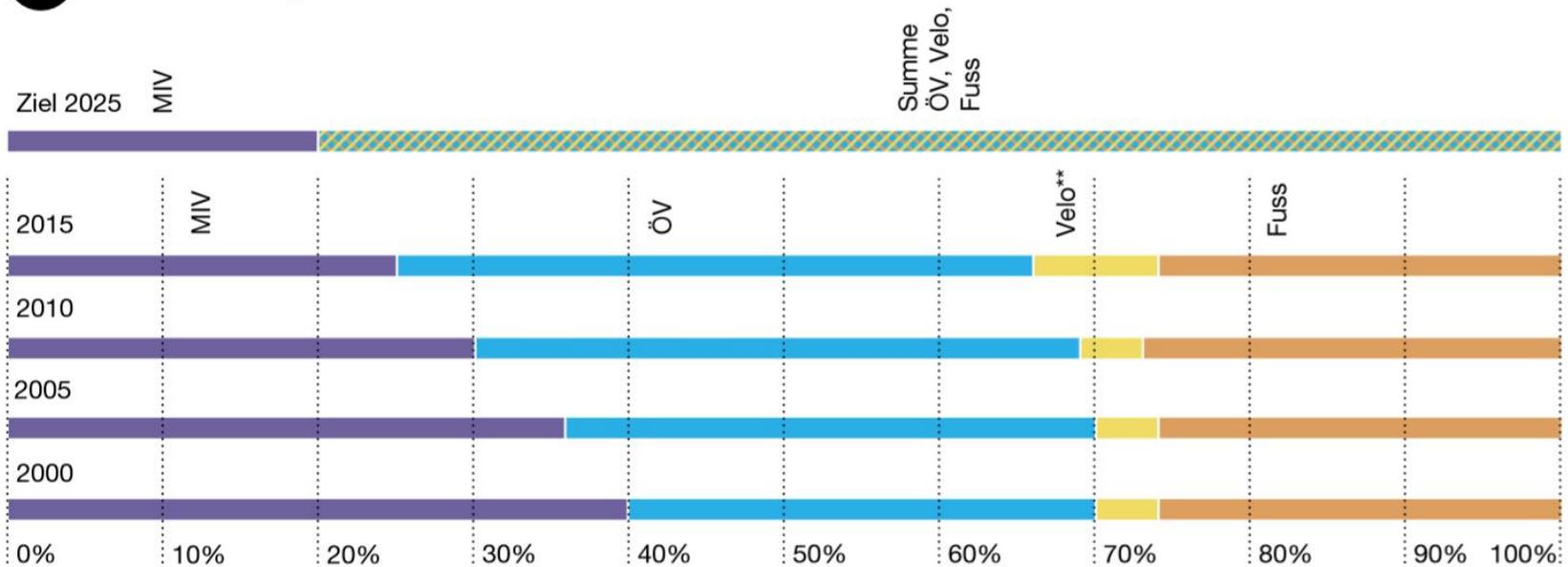
Fortschritt mässig

Fortschritt nicht ausreichend

Zürich: Stadtverkehr2025 - Bericht 2017



3 Modalsplit*



* Keine neuen Daten verfügbar, Details siehe Beilage zum Bericht.

** Ab Mikrozensus 2015 E-Bikes konsequent zu Velos gezählt.

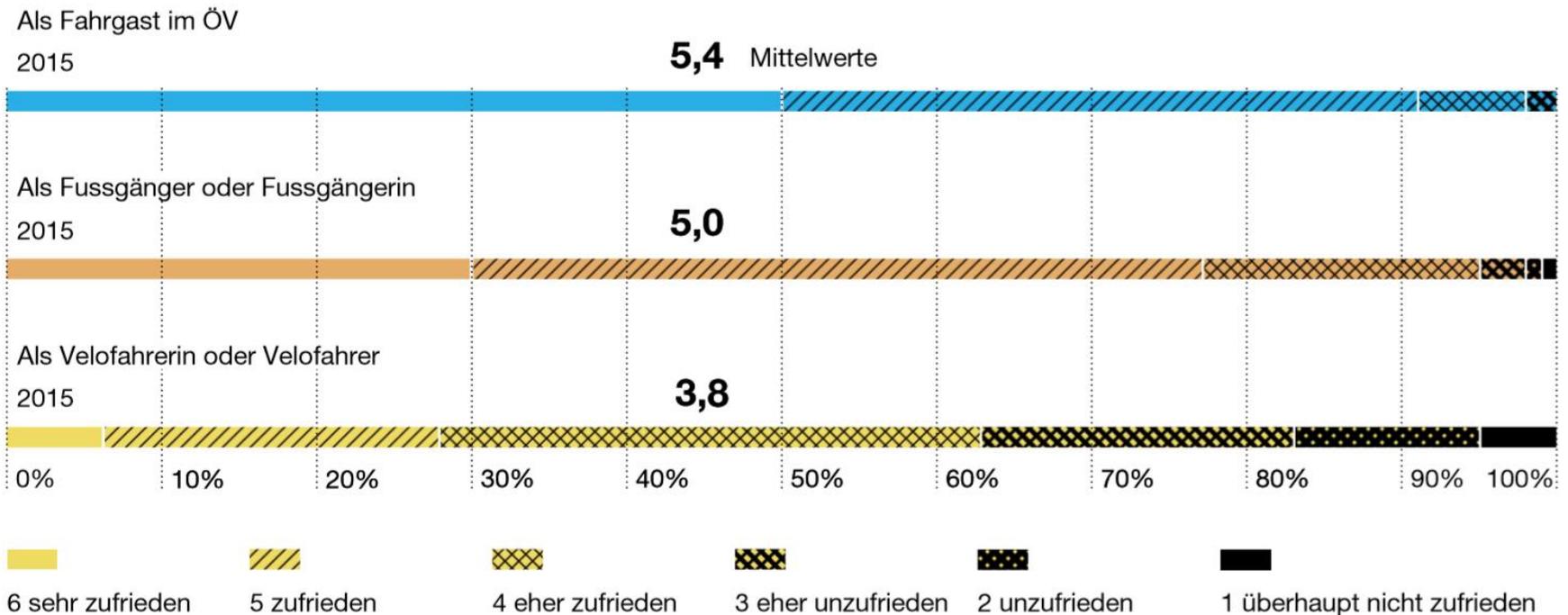
e-
ist
19



Zürich: Stadtverkehr2025 - Bericht 2017



8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität*



* Keine neuen Daten verfügbar. Details siehe Beilage zum Bericht.

7. Lenkungsgruppe VEP Aachen

Ablauf

1. **Begrüßung**
2. **Rückmeldungen zum Dokument „Mobilitätsstrategie 2030 Verkehrsentwicklungsplanung“**
3. **VEP als Prozess // Ziele verfolgen**
4. **Mobilität in Deutschland 2017 - erste Ergebnisse für Aachen**
5. **Vorstellung + Diskussion „Ziele und Indikatoren“**

Verkehrs- Entwicklungs- Planung Aachen

Mobilität in Deutschland 2017. Erste Ergebnisse



Wie wollen wir uns in Zukunft bei veränderten Rahmenbedingungen fortbewegen? Wie ist die heutige Lage der Mobilität in Aachen?

stadt aachen



Mobilität in Deutschland 2017

Repräsentative Mobilitätsdaten für Aachen

Informationen für Auftraggeber und Nutzer der Studie

Methodik der Studie

MiD Abschlussveranstaltung 14./15. November 2018, Berlin

Mobilität in Deutschland



eine Studie des:



durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



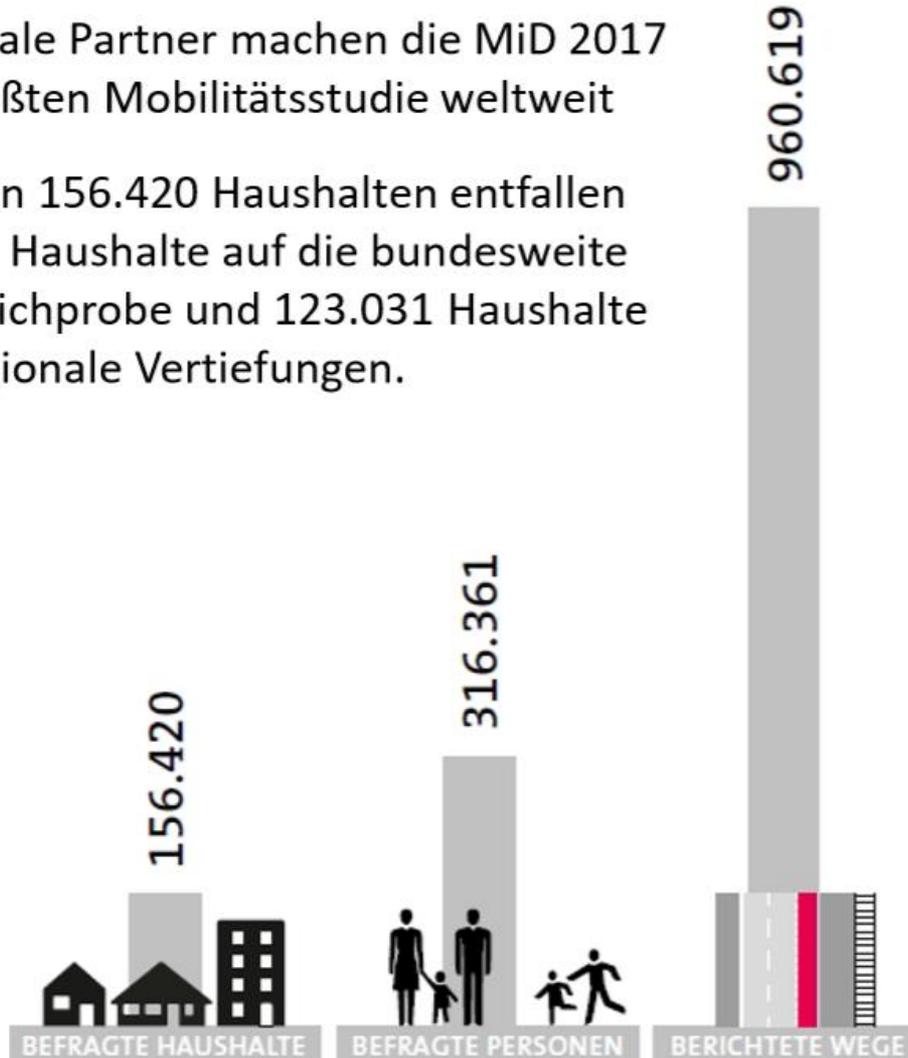
infas 360

dt aachen



MiD 2017

- Regionale Partner machen die MiD 2017 zur größten Mobilitätsstudie weltweit
- Von den 156.420 Haushalten entfallen 33.389 Haushalte auf die bundesweite Basisstichprobe und 123.031 Haushalte auf regionale Vertiefungen.



Gebiet	Einwohner	Haushalte	Personen	Wege
Aachen Stadtmitte		532	952	3.418
Aachen andere Stadtteile		662	1.401	4.494
Stadt Aachen		1.194	2.353	7.912
Monschau, Roetgen und Simmerath		540	1.223	3.507
Eschweiler und Stolberg Alsdorf		462	971	3.101
Baesweiler, Herzogenrath und Würselen		606	1.273	4.144
9 regionale Kommunen		1.608	3.467	10.752
StädteRegion Aachen		2.802	5.820	18.664

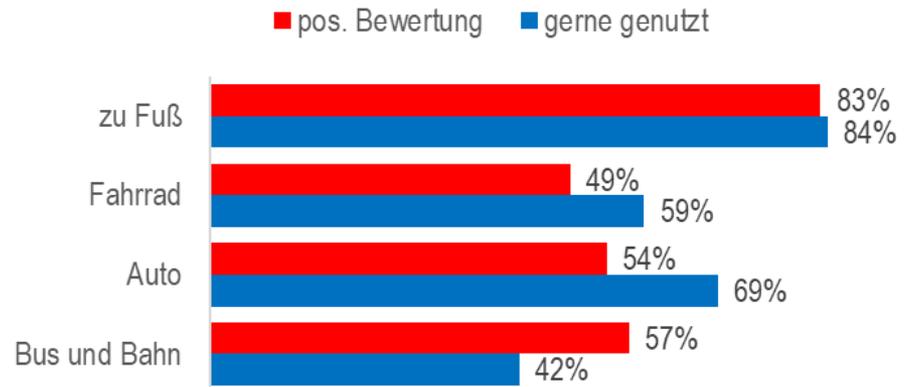
Teilnahme mit 1.000 HH für Aachen beschlossen im Okt. 2015

Kosten: gesamt 62.000 Euro (Interviews und Bericht)

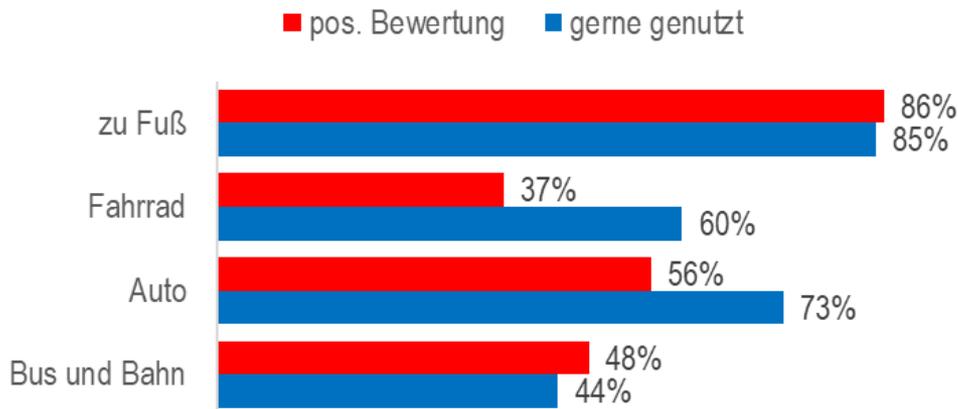
~ 27 € je befragter Person

Einstellung und Bewertung von Verkehrsmitteln

Einstellung und Bewertung zu Verkehrsmitteln (Großstadt D)



Einstellung und Bewertung zu Verkehrsmitteln (Aachen)

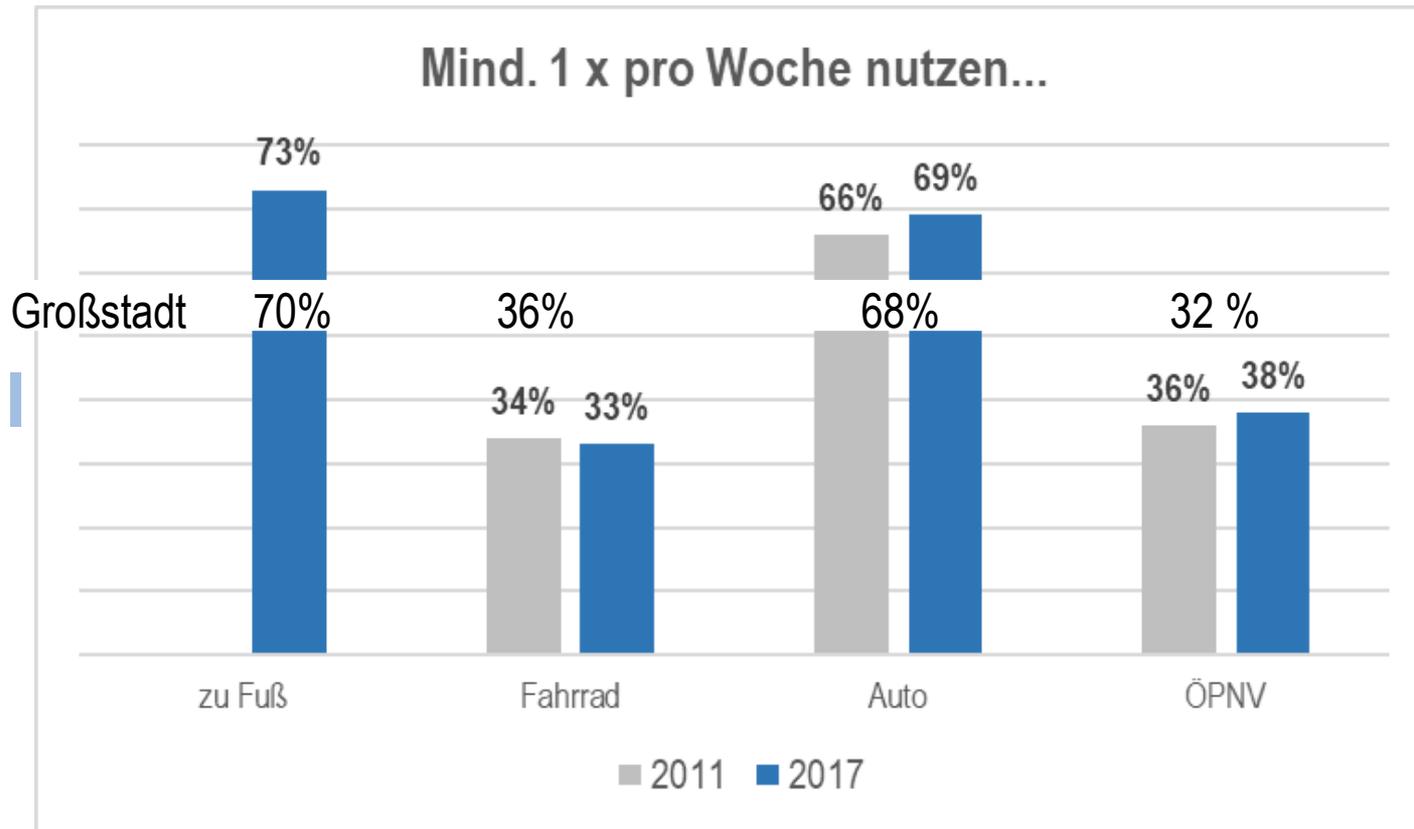


stadt aachen



Generelle Verkehrsmittelnutzung in Aachen

Vgl. zu 2011 und zu anderen Großstädten



Spektrum: „Täglich“, ..., „nie“

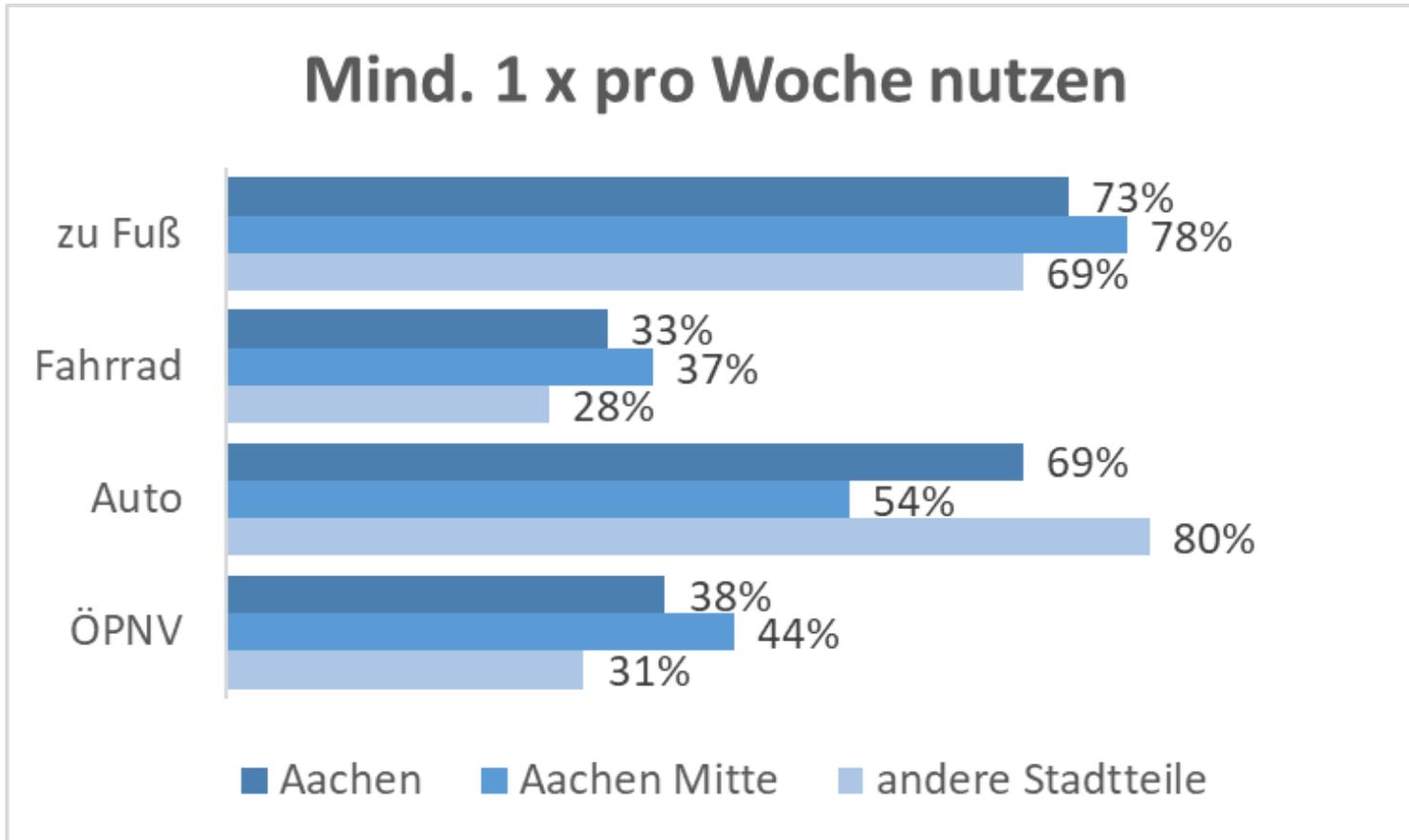


stadt aachen



Pkw-Nutzung in Aachen

stark abhängig von der Lage der Wohnung

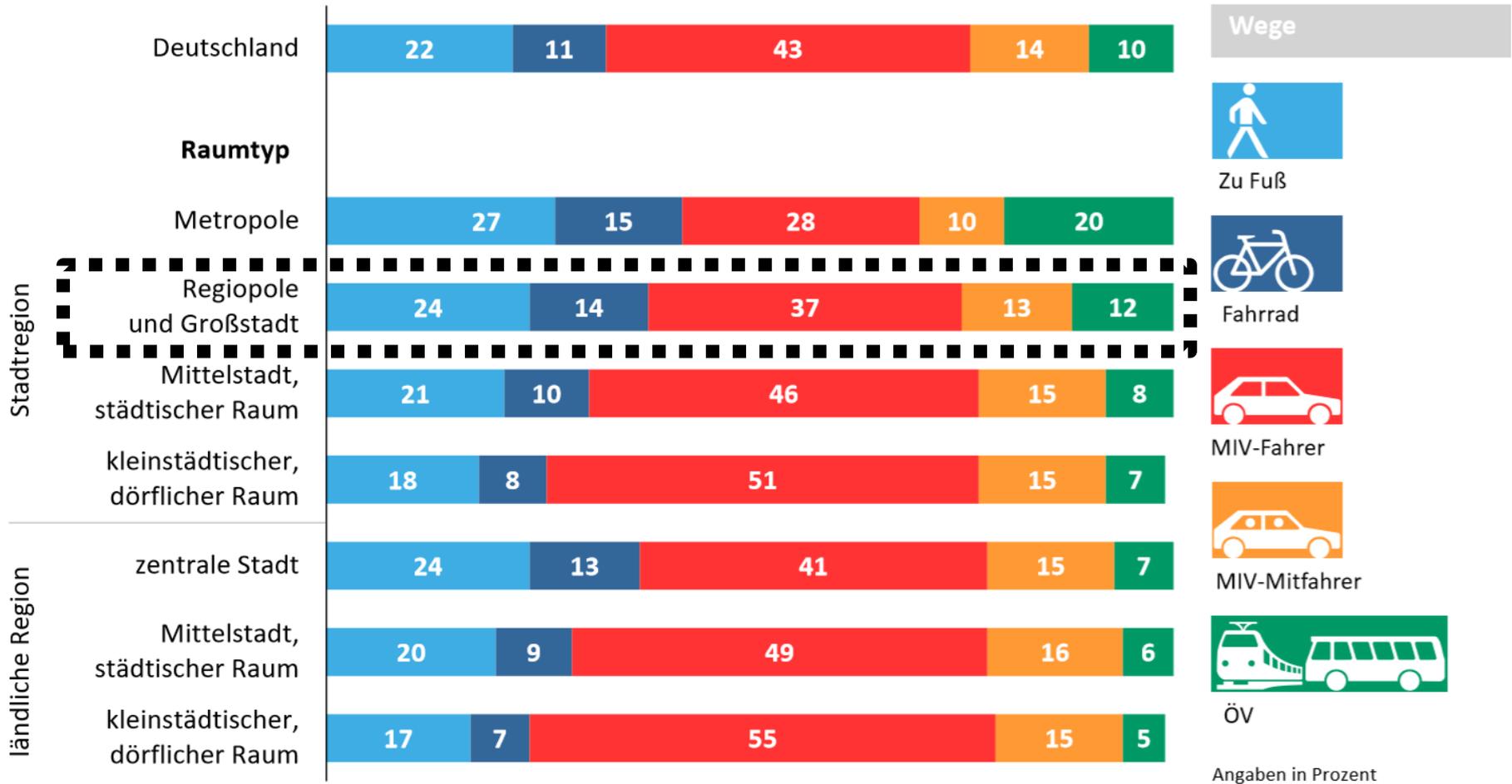


stadt aachen



Modal Split Verkehrsaufkommen nach Raumtyp

deutlich ausgeglicheneres Verhältnis in den Metropolen



MiD-Abschlussveranstaltung, 14. November 2018, BMVI Berlin – Vorstellung der zentralen Kennwerte



Verkehrsaufkommen (Modal-Split)

Aachen

Großstadt MiD

Verkehrsmittel	1991		2011	
	Anteil	Anteil	Wege/ Pers/d	
zu Fuß	28%	22,1%	0,69	
Fahrrad	10%	11,0%	0,35	
ÖPV	10%	15,4%	0,48	
Umweltverbund	48%	48,5%	1,52	
MIV (Mitfahrer)	11%	10,2%	0,32	
MIV (Fahrer)	41%	41,3%	1,30	
<i>Summe</i>	100%	100%	<i>3,14</i>	
Personen je Pkw-Fahrt		1,25		

2017				
Wege/ Pers/d	Anteil		Wege/ Pers/d	Anteil
1,04	29,8%		0,77	24,0%
0,38	11,0%		0,44	13,8%
0,45	13,0%		0,40	12,4%
1,88	53,8%		1,61	50,3%
0,44	12,6%		0,42	13,2%
1,18	33,6%		1,17	36,6%
<i>3,50</i>	<i>100,0%</i>		<i>3,20</i>	<i>100,0%</i>
1,37			1,36	

91+11 Spezifische Haushaltsbefragung für Stadt + Kreis Aachen

2011: fehlerhafte Wegeprotokolle, mangelhafte Plausibilisierung

zuwenig Wege erfasst: 3,14 je Person und Tag

Unterschätztes Aufkommen an Fußwegen

2017 Hochwertige Befragungsmethodik, keine methodischen

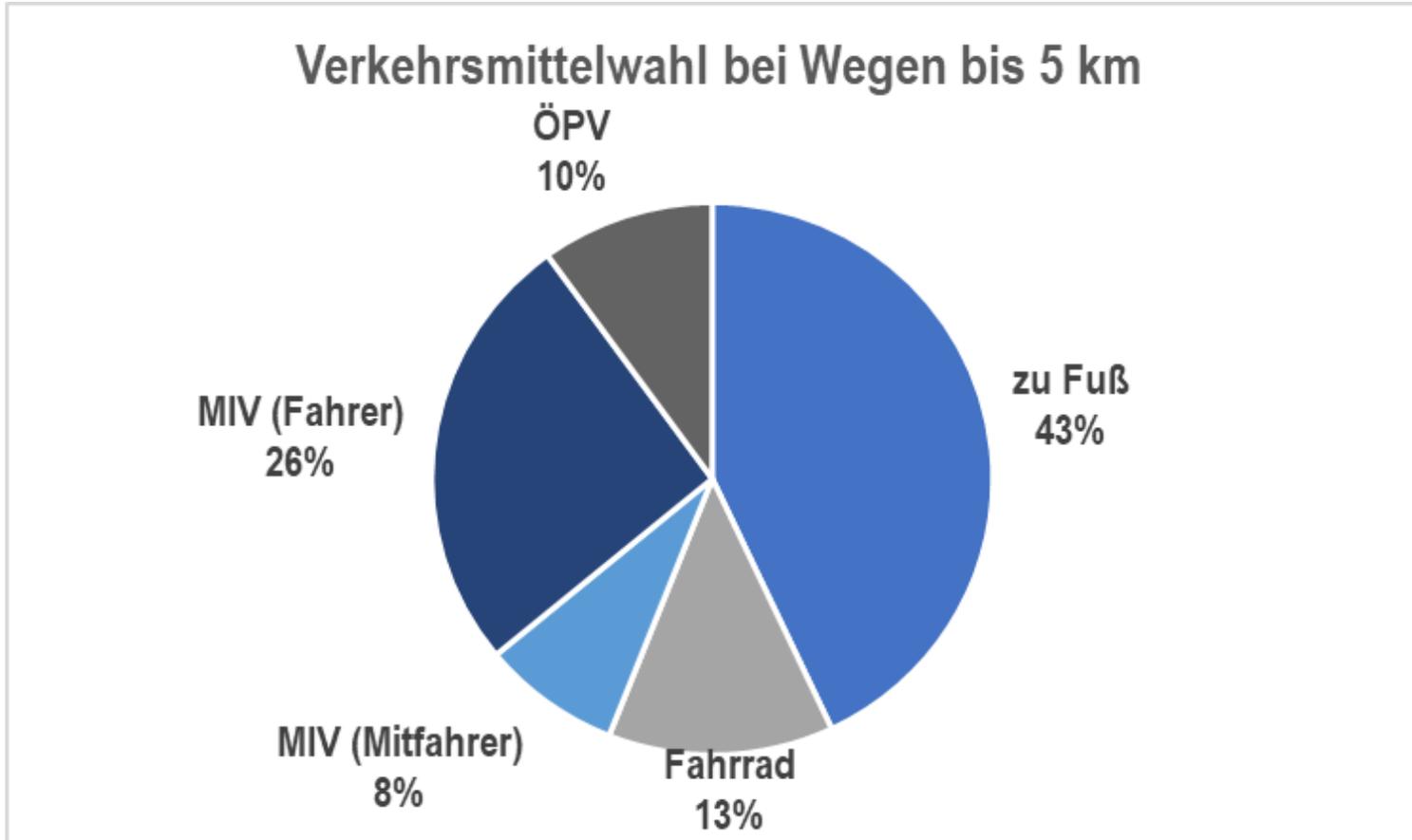
Unterschiede zwischen Städten



stadt aachen



Verkehrsmittelwahl bei Wegen bis 5 km Länge in Aachen

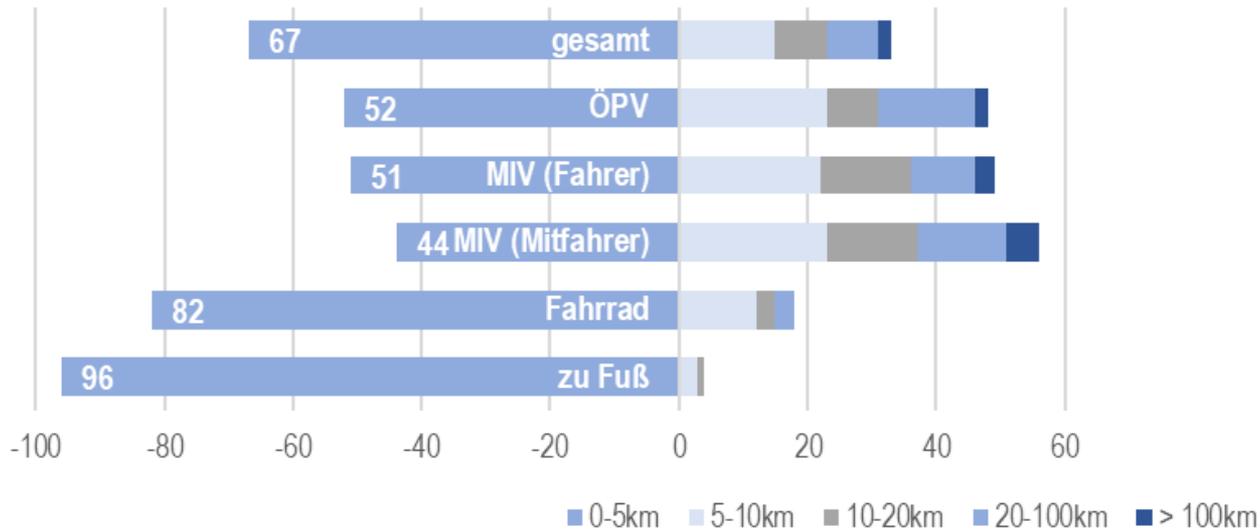


stadt aachen



2/3 der Wege in Aachen kürzer als 5 km

Wie lang sind die Wege der Aachener mit den versch. Verkehrsmitteln? (Werte in Prozent)



Verkehrsmittel	mittl. Weglänge
zu Fuß	1,5
Fahrrad	4,4
ÖPV	20,5
<i>Umweltverbund</i>	3,6
MIV (Mitfahrer)	21,0
MIV (Fahrer)	17,2
<i>Summe</i>	12,0
Personen je Pkw	



stadt aachen



7. Lenkungsgruppe VEP Aachen

Ablauf

1. Begrüßung
2. Rückmeldungen zum Dokument „Mobilitätsstrategie 2030 Verkehrsentwicklungsplanung“
3. VEP als Prozess // Ziele verfolgen
4. Mobilität in Deutschland 2017 - erste Ergebnisse für Aachen
5. Vorstellung + Diskussion „Ziele und Indikatoren“

Verkehrs- Entwicklungs- Planung Aachen

Mobilitätsstrategie 2030 2: Ziele und Indikatoren



Wie wollen wir uns in Zukunft bei veränderten Rahmenbedingungen fortbewegen? Wie ist die heutige Lage der Mobilität in Aachen?

stadt aachen



Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe Verkehrssicherheit

**Umwelt- und
sozialverträgliche
Mobilität**

Stadt der kurzen Wege

Gute Erreichbarkeit

**Zuverlässige und
komfortable
Mobilitätsangebote**

**Effiziente und bezahlbare
Mobilität für Stadt und
Bürger**

Geeignete Indikatoren für die Ziele

Welche Indikatoren sind sinnvoll für eine Konkretisierung der jeweiligen Ziele?

Kann ein Indikator maßgeblich von Aktivitäten des Aachener VEP beeinflusst werden?

Welche Indikatoren sollten dauerhaft erfasst werden? Mit welcher Methode / welchem Aufwand?

Für welcher Indikatoren liegen Werte für die Ausgangslage vor?

Bei welchen Indikatoren liegen Anhaltspunkte für einen realistischen Zielwert vor? Für welches Zieljahr bzw. welche Zieljahre?

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Hohe
Verkehrssicherheit

Wir machen Aachens
Straßen unsicher



Schmarchmase

Gesengte Sau

Blindfisch

Luftikus

Sturkopf

Für mehr Sicherheit:

Gebt den Verkehrsrüpeln in Euch keine Chance.
Achtet aufeinander im Straßenverkehr.



Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Hohe Verkehrssicherheit

Indikatoren:

1. Unfallzahlen
2. Wahrgenommene Verkehrssicherheit

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Hohe Verkehrssicherheit

Unfallzahlen Kreispolizeibehörde Aachen

KPB Aachen	Mittel 2008-2010	Mittel 2015-2017
Verkehrsunfälle mit Getöteten	15,7	8,7
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	314,3	282,3
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	1611,3	1616,7
Verkehrsunfälle auf dem Schulweg	38,0	24,7
Verunglückte Kinder	210,0	187,3
Verunglückte Radfahrer	413,7	451,3
Verunglückte Fußgänger	305,7	276,0
Verunglückte Kradfahrer	146,3	140,3
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24, aktiv)	364,3	334,7



www.polizei.nrw.de/aachen
Twitter: https://twitter.com/Polizei_NRW_AC
Facebook: @polizei.NRW.AC

Polizeipräsidium Aachen • Direktion Verkehr

stadt aachen



Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

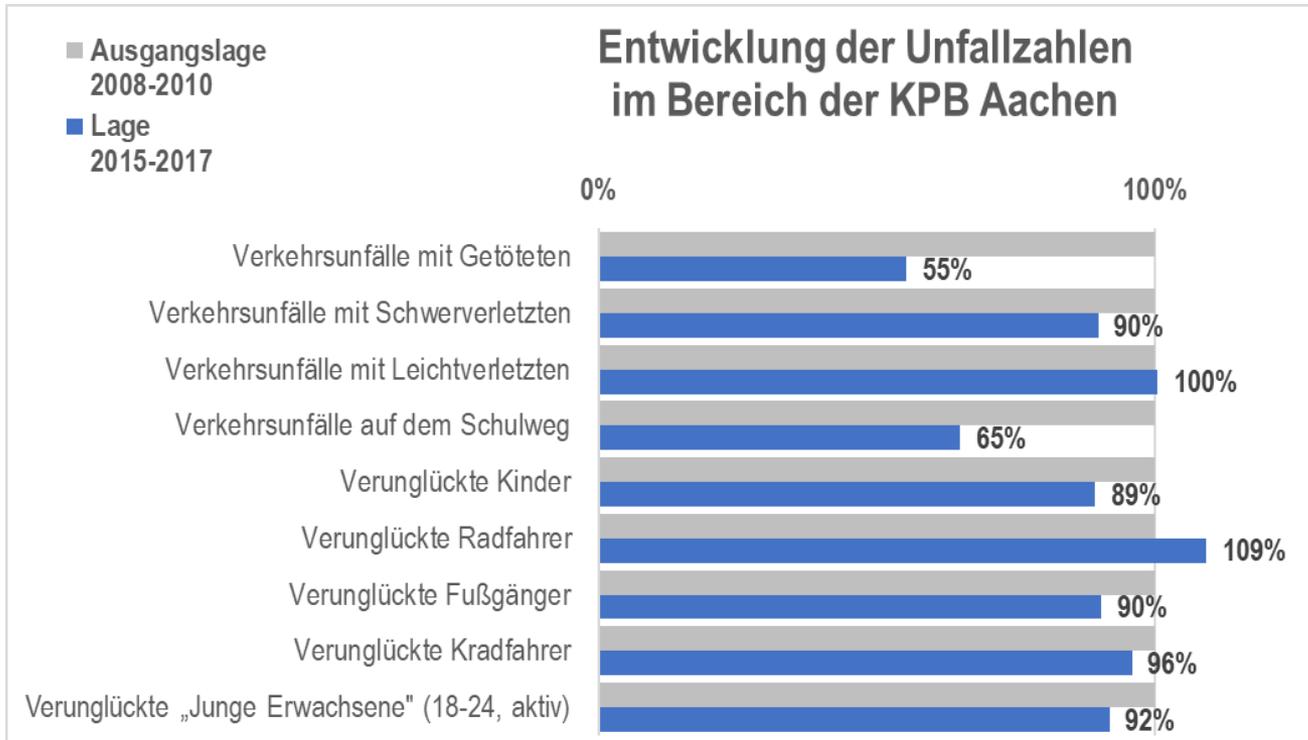
Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Hohe Verkehrssicherheit

Unfallzahlen Kreispolizeibehörde Aachen



www.polizei.nrw.de/aachen
Twitter: https://twitter.com/Polizei_NRW_AC
Facebook: @polizei.NRW.AC

Polizeipräsidium Aachen • Direktion Verkehr

stadt aachen



Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

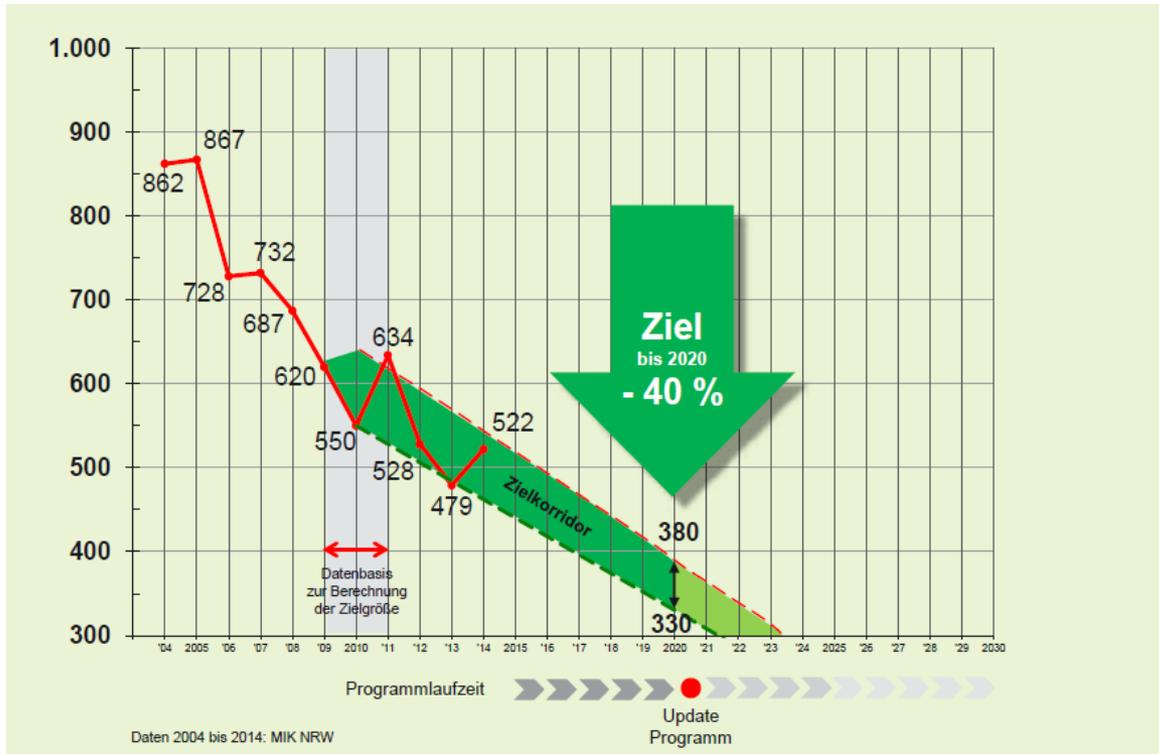
Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Hohe Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheitsziele des Landes NRW



„Das Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 2020.“, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2016,
www.vm.nrw.de/verkehr/strasse/Verkehrssicherheit/Verkehrssicherheitsprogramm-2020.pdf

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Hohe Verkehrssicherheit

Übernahme der Ziele für Aachen

- **Verkehrstote** **2010** **2020** **- 40 %**
- **Schwerverletzte** **2010** **2020** **- 20%**

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Hohe Verkehrssicherheit

Wahrgenommene Verkehrssicherheit

- Werte bisher nicht repräsentativ erfasst Zielwerte schwer formulierbar
- Bsp. Radverkehr:
 - ADFC-Fahrradklimatest 2016: „Sicherheitsgefühl“
 - Städte in D < 200tsd EW: 3,2 - 5,3; Aachen: **4,6**
 - Ziel im Entwurf der Strategie Radverkehr: Subjektive Sicherheit 2030 mindestens 3,0
- Empfehlung: Erfassung in repräsentativer Bürgerbefragung getrennt nach Verkehrsmittel und generell

stadt aachen



Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger



Stadt der
kurzen
Wege

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Stadt der kurzen Wege

Sind die Menschen angewiesen auf einen Pkw?

Indikatoren

- Kurze Wege
- Pkw-Besitz bzw. Wohnen ohne eigenes Auto in Aachen
- CarSharing- und Velocity-Stationen

stadt aachen



Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

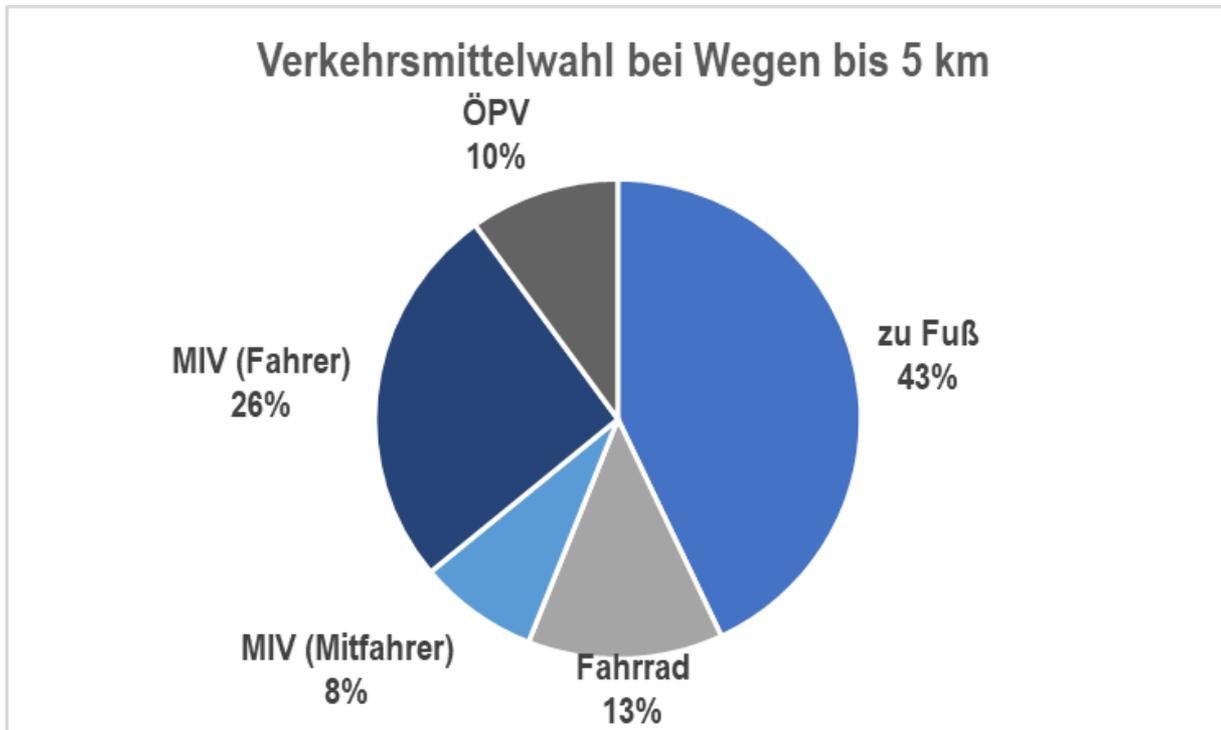
Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Stadt der kurzen Wege

Kurze Wege



Vorschlag f. Zielwerte

- Anteil der Wege bis 5 km mit 67 % halten
- Anteil des Umweltverbundes bis 5 km steigern auf 75 %



stadt aachen



Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

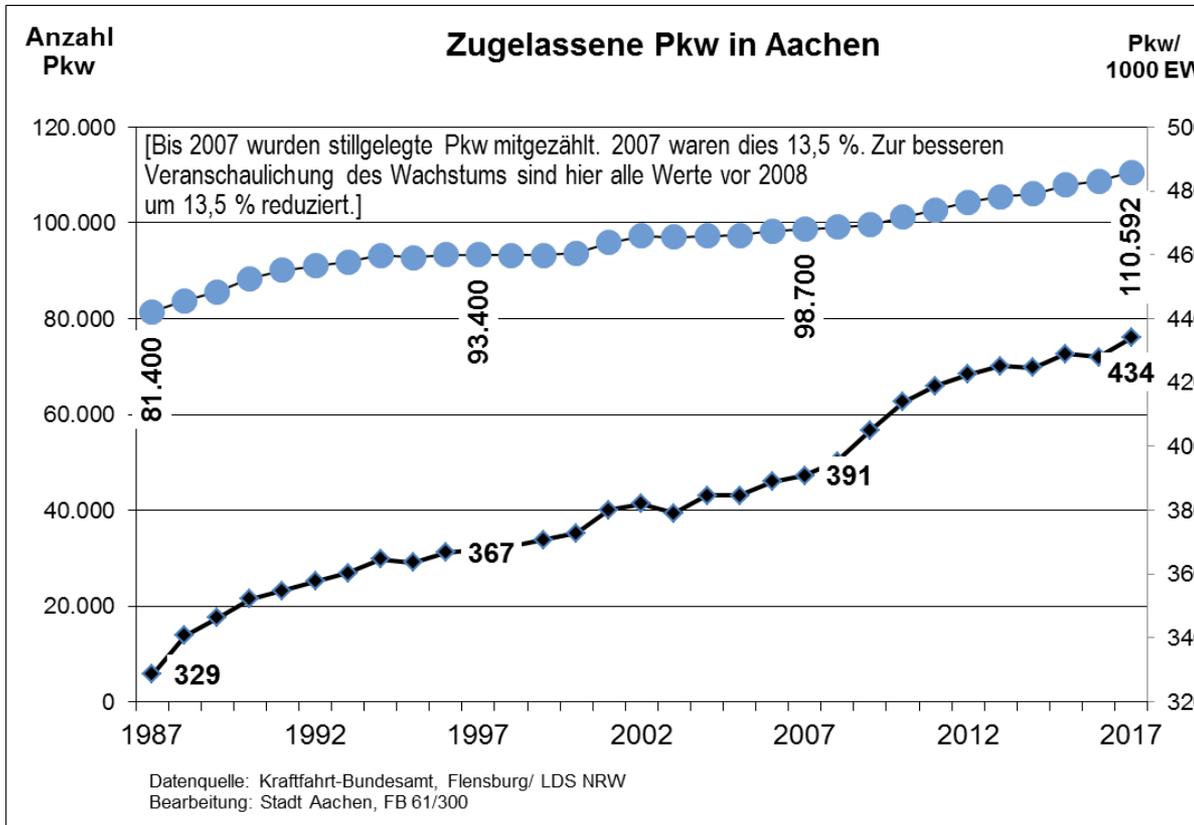
Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Stadt der kurzen Wege



stadt aachen



Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Gute Erreichbarkeit

Im Umkreis von 200 m erschlossene Einwohner

- **CarSharing-Stationen**
 - **Bestand: 51 öffentlich nutzbare Car-Sharing-Stationen mit 156 Fahrzeugen**
 - **Vorschlag f. Zielwert: 100 Stationen mit 300 Fahrzeugen**
- **Velocity-Stationen**
 - **Bestand: 31 Stationen**
 - **Ziel von Velocity: 100 Stationen**

stadt aachen



Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger



Gute Erreichbarkeit

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Gute Erreichbarkeit

Indikatoren

- **Angebotsqualität ÖPNV**
- **Barrierefreiheit im ÖPNV**
- **Fahrrad- und Pkw-Stellplätze**
- **Relationen mit verbesserungsbedürftiger Erreichbarkeit**

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Gute Erreichbarkeit

Zentralörtliche Gliederung gemäß Landesentwicklungsplan	Lage im Raum	Radius des Einzugsbereiches			
		Qualitätsstufe 1		Mindeststandard	
		ÖSPV Bus [m]	SPNV Schiene [m]	ÖSPV Bus [m]	SPNV Schiene [m]
Stadt Aachen	Innerhalb des Alleenringes	200	600	300	800
	Außerhalb des Alleenringes	300	800	400	1000

Die Zielwerte gelten für Raumeinheiten mit mehr als 250 Einwohnern

Tab. 3-2: Zielwerte für die Raumerschließung durch den ÖPNV

Vorschlag f. Ziel:

Einhaltung des Mindeststandards

NVP 2015, S. 32



Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung



Gute Erreichbarkeit

Zielvorstellungen für Bedienungshäufigkeiten in Aachen

Fahrzeugfolgezeiten in Minuten

- Q₁ = Qualitätsstufe 1
- min = Mindeststandard
- HVZ = Hauptverkehrszeit
- NVZ = Normalverkehrszeit
- SVZ = Schwachverkehrszeit

	Zentrum		Zentrum-SP		SP-Tang.		Zentrum/SP-OT	
	Q ₁	min	Q ₁	min	Q ₁	min	Q ₁	min
HVZ	7,5	15	15	15/20	30	60	30	30
NVZ	7,5	15	15	30	30	60	60	60
SVZ	15	30	15/20	30	60	60	60	120

..... regionale Verbindungen

Abb. 3-1: Raum- und Verbindungskategorien Nahverkehrsplan

Vorschlag f. Ziel:

Einhaltung des Mindeststandards

NVP 2015, S. 34



Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Gute Erreichbarkeit

5.5.3. Infrastruktur

Bushaltestellen

Im Kapitel 3.4.3. wurden AVV-weite Qualitätsanforderungen für die Haltestellenausstattung aufgestellt. Des Weiteren sind städtische Standards einer barrierefreien Haltestelle zu berücksichtigen (vgl. Anlage 3 im Anhang). Eine Auswertung hinsichtlich der Bau- und Ausstattungsstandards zeigt folgende Ergebnisse:

- **Niveaugleicher Zugang:** Ca. die Hälfte der Haltestellen sind stufenfrei zu erreichend und eine Querungshilfe ist haltestellennah vorhanden.
- **Bodenindikatoren:** Nur 5% aller Haltestellen sind vollständig mit Bodenindikatoren ausgestattet.
- **Bordsteinkante:** 35% der Haltestellen haben eine 16 cm hohe Bordsteinkante, 23% davon einen besonderen Formbordstein. 6% der Haltestellen sind lediglich mit einem Flachbord kleiner als 6 cm ausgestattet oder sind gar gänzlich ohne Bord.

Vorschlag f. Ziel:

2030: 100 %

NVP 2015, S. 158

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Gute Erreichbarkeit

Öffentlich nutzbare Parkplätze

- **Pkw**
 - **Im Straßenraum**
 - **In öffentlichen Parkhäusern/auf Parkplätzen**
- **Fahrrad**

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung



Regionale und überregionale Relationen mit verbesserungsbedürftiger Erreichbarkeit im öffentlichen oder Straßenverkehr

Ort	km	Fahrzeit	Takt	Reisezeitverhältnis	Qualität der Radverbindung

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger



Zuverlässige und
komfortable
Mobilitätsangebote

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Zuverlässige und komfortable Mobilitätsangebote

Indikatoren

- **Straßenzustand**
- **Nutzung von geteilter Mobilität**
- **Pünktlichkeit des ÖPNV**
- **Level of Service auf Hauptverkehrsstraßen**

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Zuverlässige und komfortable Mobilitätsangebote

Straßenzustandsnoten

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Zuverlässige und komfortable Mobilitätsangebote

Nutzung von geteilter Mobilität

- Fahrten und Fahrleistung mit dem öffentlichen Verkehr
- Fahrten und Fahrleistung je Velocity-Rad
- Fahrten und Fahrleistung je Car-Sharing-Fahrzeug

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Zuverlässige und komfortable Mobilitätsangebote

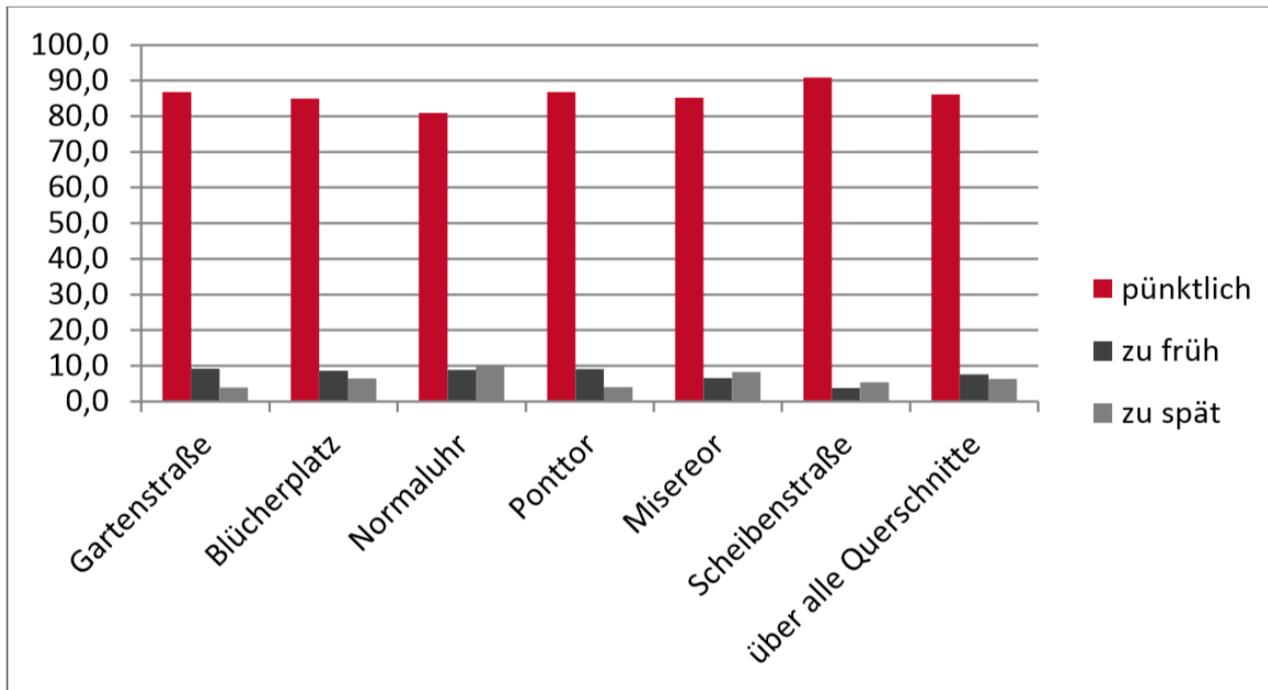


Abb. 5-11: Pünktlichkeitsanalysen an ausgewählten Referenzquerschnitten
(eine Woche Feb. 2015)

Quelle: ASEAG

NVP 2015, S. 157

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Zuverlässige und komfortable Mobilitätsangebote

Pünktlichkeit:

Mindestens 85% aller Fahrten sind pünktlich. Ein Bus gilt als pünktlich, wenn er maximal 59 Sekunden zu früh bzw. weniger als 6 Minuten Verspätung hat. Eine Verfrühung ist dabei unbedingt zu vermeiden. Ab 6 Minuten Verspätung gilt der Bus als unpünktlich.

Verspätungen werden in einem ersten Schritt an sechs Referenzpunkten im Stadtgebiet vierteljährlich gemessen und analysiert:

- Scheibenstraße,
- Blücherplatz,
- Ponttor (inkl. Ringlinien),
- Gartenstraße,
- Misereor,
- Normaluhr.

NVP 2015, S. 80

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

**Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und
Bürger**



Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Effiziente und bezahlbare Mobilität für Stadt und Bürger

Indikatoren

- **Personen je Pkw-Fahrt**
- **Kostenentwicklung Abo, Mobilticket, Einzelticket, Parktarife**
- **Öffentliche Ausgaben für Verkehrsmittel des Umweltverbundes**
- **Ausgaben für Straßenbau (städt. Haushalt, Privathaushalte)**

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und sozialverträgliche
Mobilität

Stadt der kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und komfortable
Mobilitätsangebote

Effiziente und bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Effiziente und bezahlbare Mobilität für Stadt und Bürger

Vorschlag für Zielwert Personen je Pkw-Fahrt: 1,46

Verkehrsmittel	2017		2030		Veränderung
	Wege/ Pers/d	Anteil	Wege/ Pers/d	Anteil	
MIV (Mitfahrer)	0,44	12,6%	0,44	12,6%	0%
MIV (Fahrer)	1,18	33,6%	0,95	27,1%	-19%
<i>Summe</i>	3,50	100,0%	3,50	100,0%	0%
Personen je Pkw-Fahrt	1,37		1,46		

stadt aachen



Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Effiziente und bezahlbare Mobilität für Stadt und Bürger

Entwicklung von Parkgebühren und ÖPNV-Einzelticket in Aachen

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

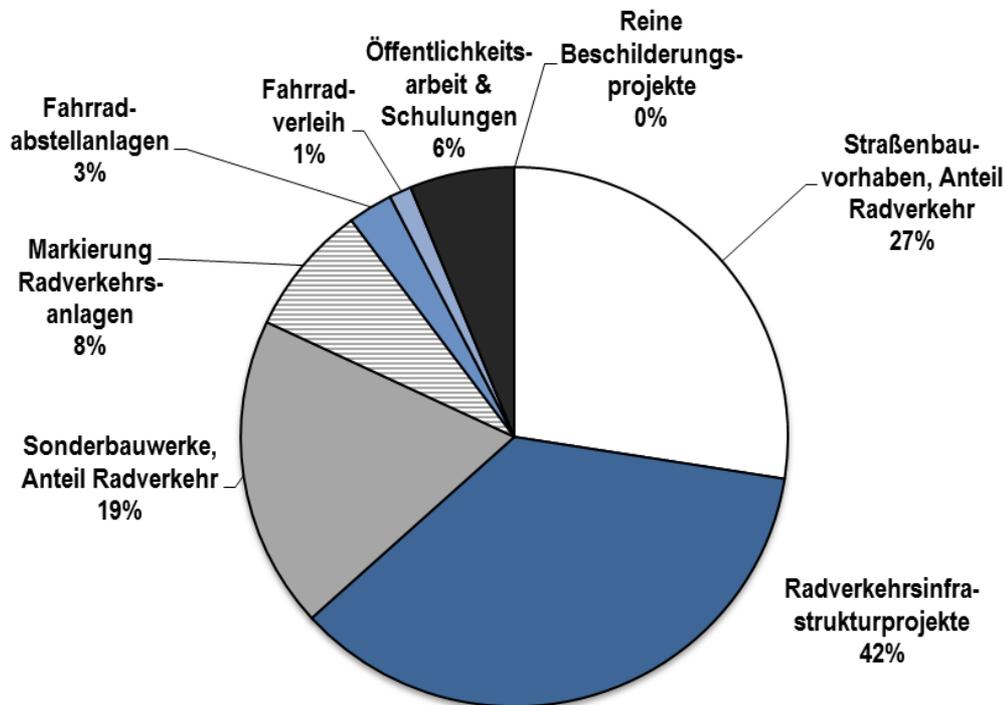
Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Effiziente und bezahlbare Mobilität für Stadt und Bürger

Ausgaben für den Radverkehr in Aachen

mittlerer Wert pro Jahr 2007 - 2013

Stadt Aachen
FB61/300



- 865.000 € / Jahr
- 3,4 €/(Einw*a)
- empfohlen im Nationalen Radverkehrsplan:
13-18 €/(Einw*a)

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität



stadt aachen



Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität

Indikatoren:

- **Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte der EU**
- **Verkehrsmittelnutzung in Aachen**

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

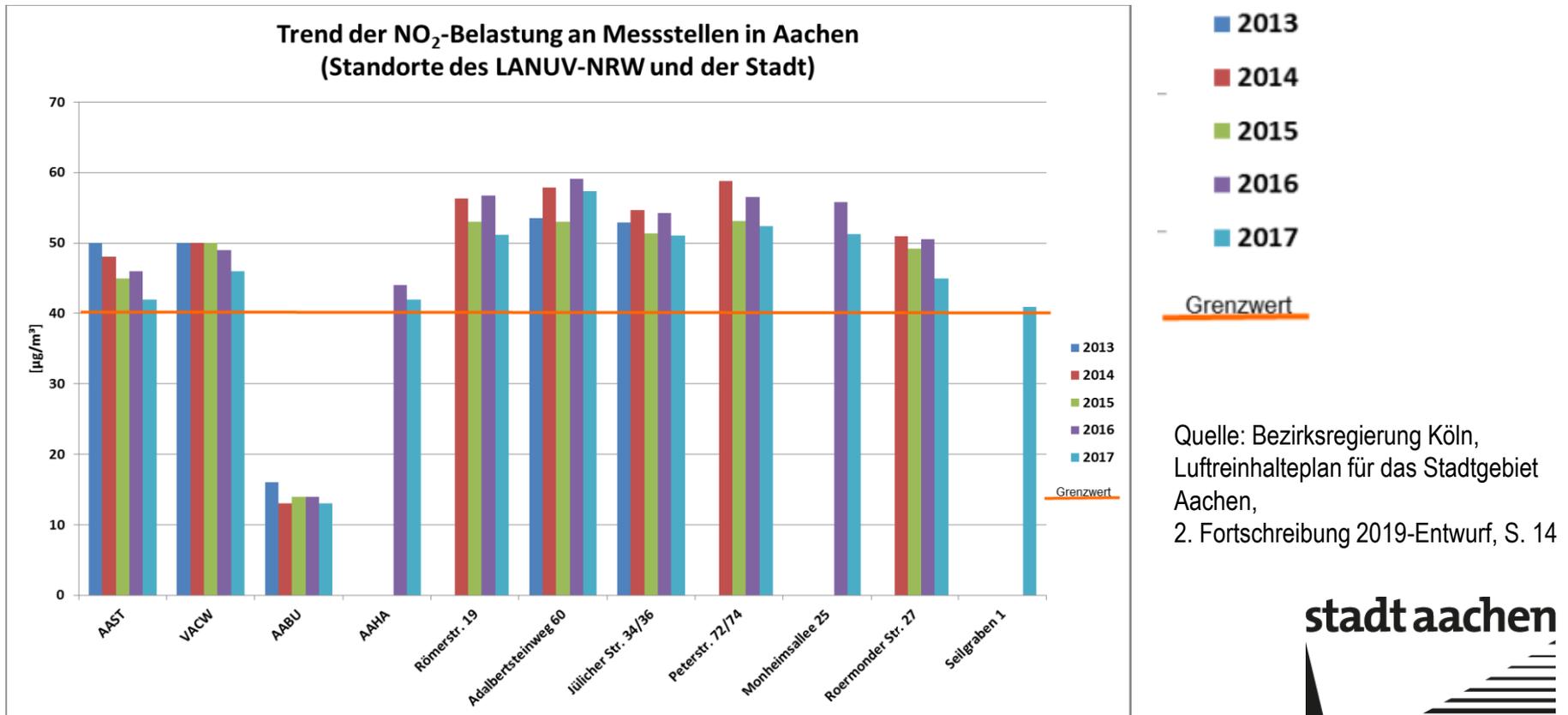
Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität



Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität

Straßenabschnitt	LANUV Stationen	Prognostizierter NO ₂ - Immissionswert im Jahr 2020 [µg/m ³]*	Wert
Wilhelmstraße 16 (VA)	Adalbertsteinweg 5 (AAST)	33	
Adalbertsteinweg 5 (VA)	Wilhelmstraße 16 (VACW)	37	
Alt-Haarener-Straße	Alt-Haarener Straße 20/22 (AAHA)	32	
Städtische Messstellen	Städtische Stationen		
Adalbertsteinweg 60	Römerstraße 19	35	
Jülicher Straße 34/36	Jülicher Straße 34/36	36	
	Peterstraße 72/74	33	
Roermonder Straße 1	Monheimsallee 25**	40	
Römerstraße 19	Roermonder Straße 27	37	
Peterstraße 72/74	Seilgraben 1	--	

*Bezugsjahr 2015 **Prognose in Kap. 6.2

*) Modellergebnis, da Messwert nicht vorhanden

Prognosen NO₂-Jahresmittelwert ohne und mit Maßnahmen

Quelle: Bezirksregierung Köln,
Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet
Aachen,
2. Fortschreibung 2019-Entwurf, S. 37

stadt aachen



Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität

Verkehrsmittelnutzung in Aachen

- **Aus Entwurf Strategie Radverkehr:**
 - **Zunahme Radverkehrsmenge auf Straßen mit Verbesserungen für Radverkehr ein Jahr nach Fertigstellung mindestens 10 %.**
 - **Verdopplung Radverkehrsanteil bis 2030 auf 22 %.**

Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität

1. vorsichtige Annäherung f. Zielwerte für den Modal-Split

Verkehrsmittel	1991	2011		2017		2030		Veränderung
	Anteil	Anteil	Wege/ Pers/d	Wege/ Pers/d	Anteil	Wege/ Pers/d	Anteil	
zu Fuß	28%	22,1%	0,69	1,04	29,8%	1,05	30,0%	1%
Fahrrad	10%	11,0%	0,35	0,38	11,0%	0,56	16,0%	46%
ÖPV	10%	15,4%	0,48	0,45	13,0%	0,50	14,3%	10%
Umweltverbund	48%	48,5%	1,52	1,88	53,8%	2,11	60,3%	12%
MIV (Mitfahrer)	11%	10,2%	0,32	0,44	12,6%	0,44	12,6%	0%
MIV (Fahrer)	41%	41,3%	1,30	1,18	33,6%	0,95	27,1%	-19%
<i>Summe</i>	100%	100%	3,14	3,50	100,0%	3,50	100,0%	0%
Personen je Pkw-Fahrt		1,25		1,37		1,46		



stadt aachen



Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe
Verkehrssicherheit

Umwelt- und
sozial-
verträgliche
Mobilität

Stadt der
kurzen
Wege

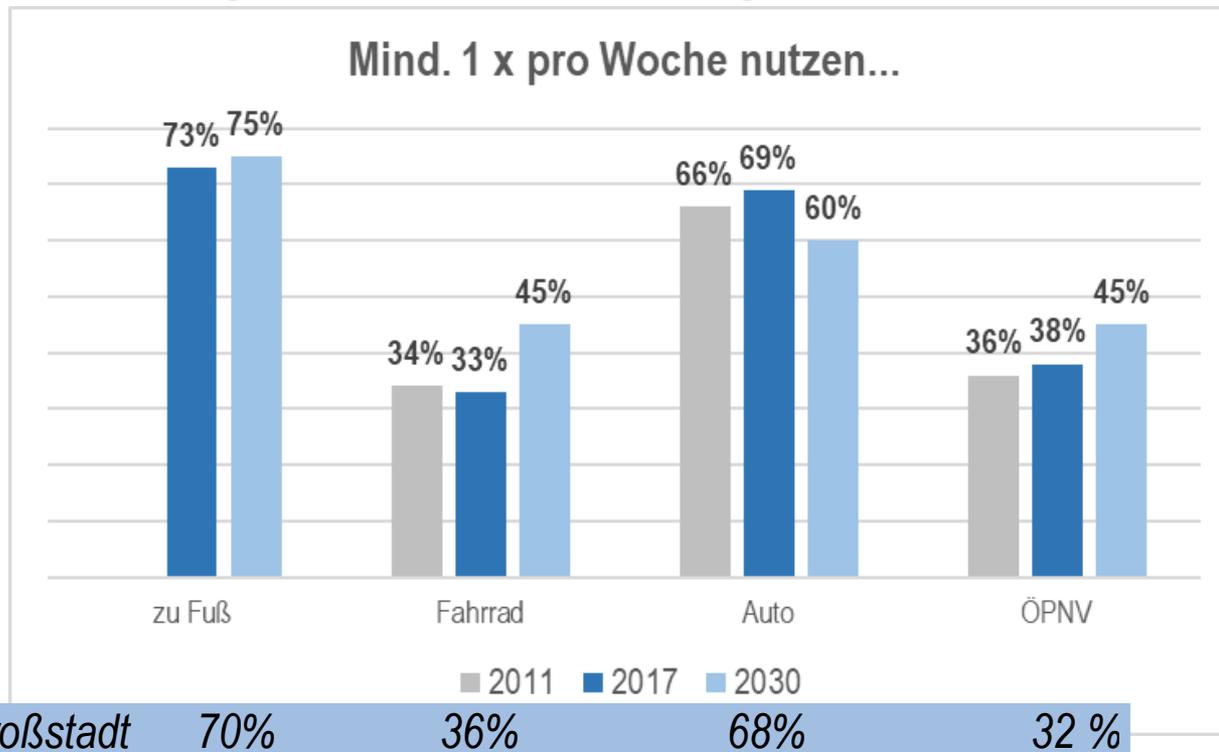
Gute
Erreichbarkeit

Zuverlässige und
komfortable
Mobilitäts-
angebote

Effiziente und
bezahlbare
Mobilität für
Stadt und Bürger

Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität

Vorschlag f. Zielwerte für die generelle Verkehrsmittelnutzung



stadt aachen



Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Hohe Verkehrssicherheit

**Umwelt- und
sozialverträgliche
Mobilität**

Stadt der kurzen Wege

Gute Erreichbarkeit

**Zuverlässige und
komfortable
Mobilitätsangebote**

**Effiziente und bezahlbare
Mobilität für Stadt und
Bürger**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Koordination

Stadt Aachen, FB 61

Dr. Armin Langweg

armin.langweg@mail.aachen.de

Tel: 0241-432-6176

www.aachen.de/vep

www.facebook.com/aachenclevermobil



stadt aachen

