

An architectural rendering of a modern urban street scene. The street is paved with light-colored tiles and features a central flower bed with various colorful flowers. A large tree stands in the middle of the street. On the right, there are colorful residential buildings in shades of red, yellow, and grey. A white van is parked on the street, and a person is riding a bicycle. In the foreground, a person is pushing a stroller with a child, and another person is riding a bicycle with a child in a basket. The scene is bright and sunny, with shadows cast on the pavement.

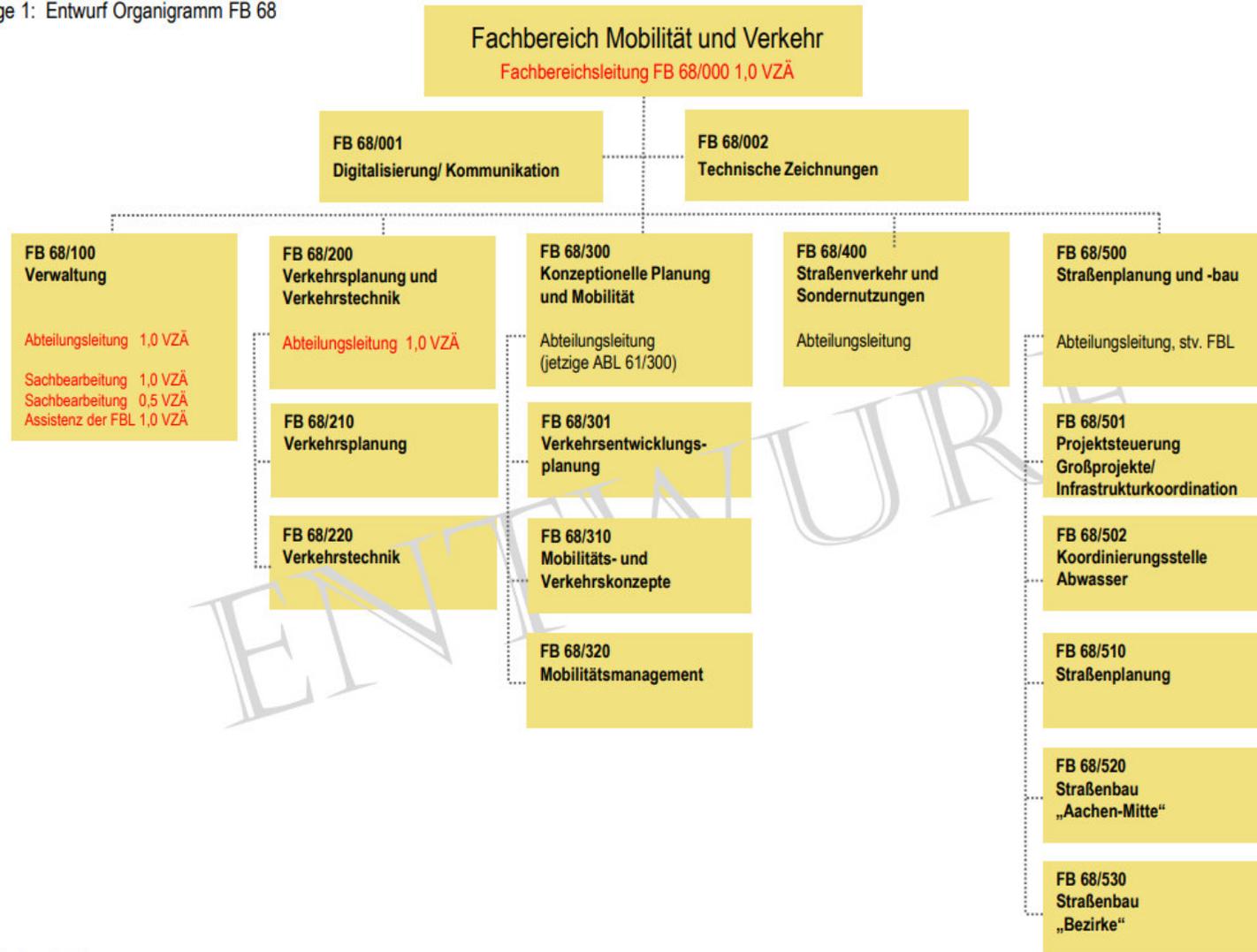
17. Lenkungs- gruppe VEP

27.02.2024

Ablauf

IHK Aachen, 16 - 18 Uhr

- 1) Begrüßung + Rückblick**
- 2) Handlungsfeld Mobilität in der Fortschreibung des IKSK**
- 3) Strategie Elektromobilität**
- 4) Lagebericht Mobilität 2023**
- 5) Ausblick Sharing-Leitlinie**
- 6) Sonstiges/nächste Termine**



NEMORA WORKSHOP

(Etappen) Erfolge
Kommunizieren

Oche
15.12.23

Wir achten auf
Effizienz!

Diskussion zum
Prozess

**Öffentlichkeitsarbeit
verbessern**

regelmäßig
informieren

Regionale Themen
wie „Pendler“ adressieren



Mobilitätsfestival
z.B. mit der Europäischen
Mobilitätswoche

**Politische
Aufmerksamkeit
erhöhen!**

regionale
Unterstrukturen
bilden



Retloko's
„wandern“ lassen

(E) Autos brauchen
einen Platz in NEMORA



macht
themenspezifische
Workshops...



Lenkungskreis

Struktur belassen

Sonderthemen
als „Beiboote“
aufsetzen.



Konsens
braucht
Zeit

Koordinierungs-
gruppe

kommunale
Hoheiten bleiben
unberührt

Mobilität ist die
Grundlage jeder
Zusammenarbeit

Team NEMORA

Mobilstationen/
Multimodalität

regionale
Radinfrastruktur

Finanzierung

starke
Achsen

vertikale Kommunikation
und Verbindlichkeit
Stärken

Alle mitnehmen
auf die Reise...

... und ein
gemeinsames
TEMPO
finden !!!

unterschiedliche Abstimmungs-/Entscheidungsprozesse

NEMORA

NETZWERK MOBILITÄTSWENDE
REGION AACHEN

@Tom.fiedler

NEMORA WORKSHOP

Manche Dinge ändern sich kaum:

Oche
15.12.23



3 Wege
pro Werktag
(80 Minuten)



IMPULS MOBILITÄTSVISIONEN



Mobilität beantwortet Bedürfnisse

Mobilitätswende beginnt im Kopf...



Mobilität wird für uns organisiert



Mobilität ist ein Grundrecht



GRUPPENARBEIT ZUR MOBILITÄTSVERSION SR AACHEN



Einladung zur ReMoKo 2024

19.04.2024, 14:30 – 18 Uhr
Zinkhütter Hof, Stolberg

Regionale Mobilitätskonferenz von
Stadt Aachen und StädteRegion Aachen

Thema 2024:
Impulse für die Digitalisierung



Auf der 3. Regionalen Mobilitätskonferenz unterzeichnen die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der Städteregion Aachen, Städteregionsrat Dr. Tim Grüntemeier sowie Vertreter von Aseag und AVV eine Vereinbarung, in der sie sich auf gemeinsame Ziele und Strukturen verständigen. Im Vordergrund: Dr. Carmen Krämer (parteilos), Bürgermeisterin der Stadt Monschau. FOTO: THOMAS VOGEL

Neue gemeinsame Ernsthaftigkeit

Kein Alleingang bei der Mobilitätswende. Alle Städteregionskommunen verständigen sich auf ein gemeinsames Vorgehen. Bürgermeister unterzeichnen Memorandum in Alsdorf.

VON THOMAS VOGEL

strategisch konkret nach vorne zu
gehen“ formulierte Sibylle Emswiler

Beispiel AG Starke Achsen: Allein
ihre Mitglieder haben im Jahr 2022

obwohl sie nie geheim war. In dem
kommunalen Jahren, dem ersten Jahr.

Rückschau

politische Gremien

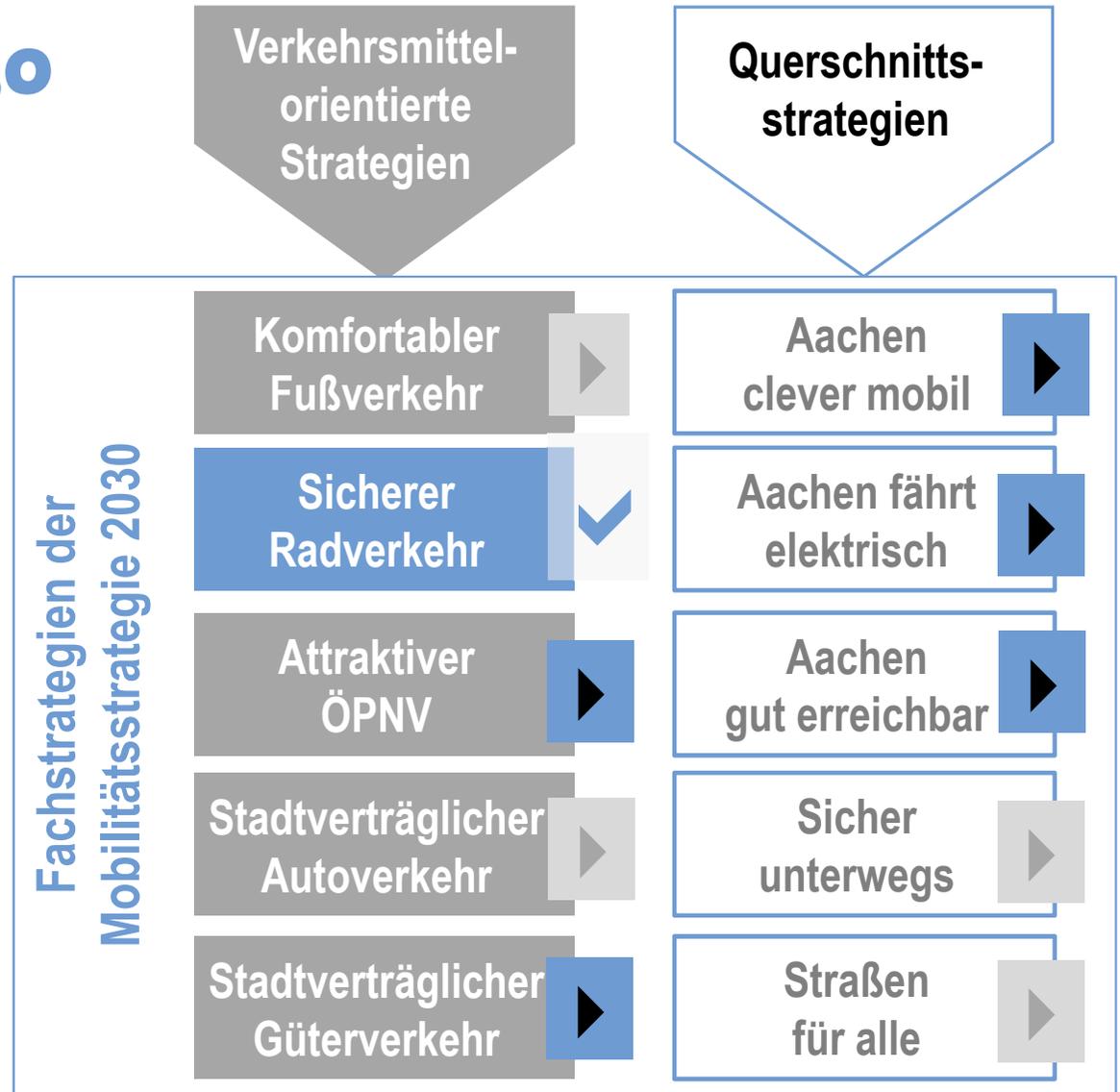
Sachstand

VEP-Prozess

Mobilitätsstrategie 2030

Überblick

Vision Mobilität 2050 (2014)	✓
Auftrag und Struktur (2019)	✓
Ziele und Indikatoren (2020)	✓
Lagebericht Mobilität 2021	✓
Handlungsprogramme	(✓)



Zeitplan Strategien VEP

2022: Radverkehr

2023: Innenstadtmobilität / Erreichbarkeit der Innenstadt

**2024: E-Mobilität (FK), Wirtschaftsverkehr (Runder Tisch), Parken (FK),
Sharing-Leitlinien, Mobilitätsmanagement (FK)**

2025: Fußverkehr, Straßen für alle, sicher unterwegs, ÖPNV (FK)

Prozessberatung und Moderation VEP

- Budget für Auftrag Büro Stachowitz ausgelaufen im Herbst 2023
- Vergabeprozess für zukünftige Begleitung läuft
- Leistung beschrieben
- Interessenbekundungsverfahren im Feb. 24 erfolgreich abgeschlossen; derzeit läuft Abgabefrist für Angebote
- Volumen rd. 300 Stunden im Jahr
 - Prozessberatung
 - Moderation
- Auftragserteilung vrstl. im 2. Quartal 2024

Fortschreibung IKSK



Aachen klimaneutral 2030

Grobskizze für den Aachener Weg bis 2030

aachen.de/klimaschutz



Wie die Stadt klimaneutral werden kann

Das fortgeschriebene Integrierte Klimaschutzkonzept sieht ÖPNV-Ausbau, mehr E-Autos, mehr Fernwärme und mehr Windkraft vor.

VON KIAN TABATABAEI

AACHEN Die Zeit ist knapp, das Ziel hoch gesteckt: Bis 2030 soll die Stadt Aachen klimaneutral sein. Ein Vorhaben, zu dem sich die Stadt unter anderem im Rahmen des Klimaausgleichs und des EU-Programms „100 climate-neutral and Smart Cities“ bereits bekannt hat. Die große Frage allerdings bleibt: Wie kann das gelingen? Antworten, teils noch vage, liefert ein neues Gutachten, eine Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzepts 2020, das jetzt vorgestellt wurde.

Gemeinsam mit Mitarbeitenden der Stadt Aachen und dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie hat das Ingenieurbüro Getec Strategien entwickelt, mit denen das Ziel erreicht werden kann. Das Ingenieurbüro hat bereits mehrere Klimaschutzkonzepte für Kommunen in der Region Aachen erarbeitet. Der Inhalt:

Inventur

Wer klimaneutral werden möchte, muss erst einmal wissen, wie viel Treibhausgase er überhaupt in die Luft bläst. Das leuchtet ein, wie sonst könnte formuliert werden, was wann an welcher Stelle eingespart werden soll? Doch die Menge an Treibhausgasen, die von einem Stadtgebiet aus in die Atmosphäre abgegeben werden, zu erfassen, ist alles andere als leicht.

In der Wissenschaft wird zwischen



Weniger Verkehr, mehr ÖPNV, Wärmepumpen, Ladestationen und Photovoltaik sind Zutaten, die Aachen klimaneutral machen sollen.

FOTOS: HEIKO LACHMANN/DLR

einem Anstieg des Strombedarfs um 30 Prozent. Auffangen soll die Stadt das vor allem mit einem Photovoltaik-Zubau mit einer maximalen Gesamtleistung von rund 150 Megawatt (MWp) und einem Ausbau der Windkraft auf insgesamt etwa 93 Megawatt. Zusätzlich soll der Anteil der Fernwärme am Wärmemix von etwa zehn Prozent auf 27 Prozent steigen, die dezentrale Wärmeversorgung soll 2030 zu 73 Prozent von Wärmepumpen gedeckt werden.

Handwerker fehlen

Um Energie einzusparen, soll die Sanierungsquote auf jährlich vier Prozent erhöht werden. So lassen sich dem Gutachten zufolge etwa 25 Prozent des Wärmeverbrauchs einsparen. Problem dabei: Die Handwerker fehlen, um dieses Vorhaben zu realisieren. Darauf weist auch Heiko Thomas, Beigeordneter für Klima und Umwelt, Stadtbetrieb und Gebäude, hin.

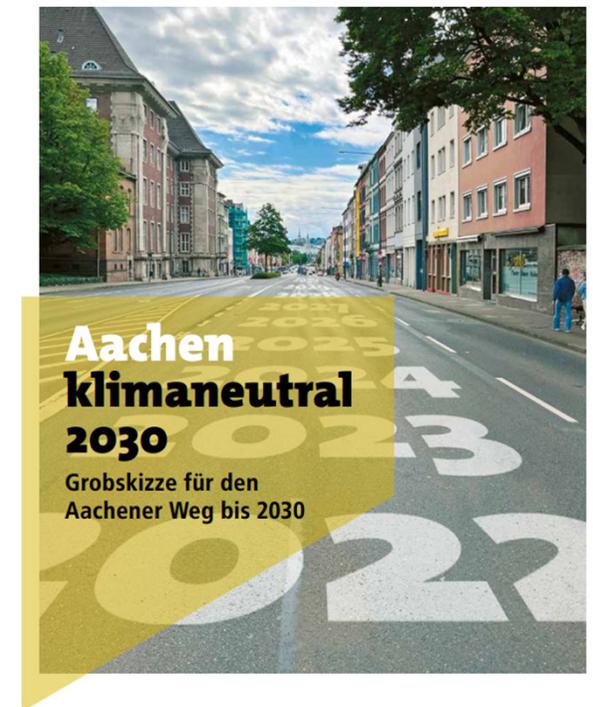
Das vom Gutachten gezeichnete Szenario ist eines der stillen Straßen. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll stark ausgebaut werden, 95 Prozent der Fahrten 2030 sollen elektrisch betrieben sein. Der verbliebene motorisierte Individualverkehr soll bis zu 90 Prozent elektrisch rollen. Dazu müsse eine entsprechende Ladeinfrastruktur geschaffen werden.

Ohne die Wirtschaft geht nichts: In diesem Bereich müssen laut Gutachten etwa 122 Tonne jährliche

Fortschreibung IKSK

Handlungsfeld Mobilität

- Derzeit Gutachten von GERTEC in politischen Gremien
- bis Sommer 24 Fortschreibung des IKSK
- Seit Nov. 23 Wuppertal Institut beauftragt für Mobilität:
 - Bilanzierung
 - Wirkungsabschätzung von Maßnahmen(paketen)
 - Maßnahmenabstimmung



aachen.de/klimaschutz



Reduktion Pkw-Aufkommen im Stadtverkehr

Empfohlene Maßnahmen im Handlungsfeld 1

Szenario Mobilitätswende

HF1) Reduktion Pkw-Aufkommen im Stadtverkehr
Ausbau Radverkehr lt. Radentscheid
Premiumwege und Plätze, Querungshilfen
Schaffung "starker Achsen" im Busverkehr
30 % Mehrleistung der ASEAG
Halbierung der Tarife ab 2025
Verbindliche Mobilitätskonzepte für Bauprojekte und Veranstaltungen
Verlagerung Bewohnerparkplätze in MobilityHubs: elektrifizierte Quartiersparkhäuser für Pkw, CarSharing und Fahrräder
Ausbau Verkehrsraumkontrolle
Wissenschaftliche Begleitung Mobilitätswende

Kosten/a (Mittel 2020-2025)

32,5 Mio. €/a

(ohne Radentscheid)

(Einnahmen/Förderung nicht kalkuliert)

Reduktion Pkw-Aufkommen im Stadtverkehr

Empfohlene Maßnahmen im Handlungsfeld 2

Szenario Mobilitätswende

HF2) Reduktion Pkw-Aufkommen im Regionalverkehr
starker Ausbau Schnellbusangebote
RegioTram
Kampagne und Förderprogramm Mobilitätswende (2.000 Umsteiger/a; rd. 300 € je Umsteiger)
Mobilitätsmanagement für Besucher
Fortführung BMM-Programm ab 2022
Parkkonzept Individualverkehr (Tarife, Parkhäuser)
P+R / Mobilityhubs an allen Einfallstraßen
City Maut und Finanzierungsmodelle

Kosten/a (Mittel 2020-2025)

6,9 Mio. €/a

(ohne RegioTram)

(Einnahmen/Förderung nicht kalkuliert)

Reduktion Pkw-Aufkommen im Stadtverkehr

Empfohlene Maßnahmen im Handlungsfeld 3

Szenario Mobilitätswende

HF3) Fahrzeugtechnik
Förderprogramm 2000 Lastenfahräder
Elektromobilitätsprogramm (Beschaffung, Förderung...)
Beschaffungsunterstützung E-Busse bei der ASEAG
Emissionsreduktion Lieferverkehr
Ausbau Verkehrsmanagement und digitale Grundlagen
Ausbau Ladeinfrastruktur

Kosten/a (Mittel 2020-2025)

6,0 Mio. €/a

(ohne Ladeinfrastruktur)

(Einnahmen/Förderung nicht kalkuliert)

Summe Kosten: 45,4 Mio €
davon im HH Stadt AC: 15,1 Mio €
davon ASEAG bezogen: 30,3 Mio. €

Neue Mobilitätsmaßnahmen im IKSK 2024

Nr.	Aktivitätentitel	Seite
4.1.1.1.	BMM bei der Stadtverwaltung Aachen und bei den städtischen Beteiligungsgesellschaften	77
4.2.1.1.	Verbindliche Mobilitätskonzepte für Bauprojekte und Veranstaltungen	79
4.2.1.2.	Bilanzierung und Wirkungsabschätzung der Mobilitätsmaßnahmen im IKSK	81
4.2.1.4.	Innenstadtmobilität für morgen	82
4.2.1.5.	Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA)	84
4.2.1.6.	Null-Emissionszone	85
4.3.3.1.	Förderung von Sharing und Multimodalität	87
4.5.1.1.	Ausbau Ladeinfrastruktur	89

Maßnahmenpaket Mobilität

Wirkungsabschätzung für neu strukturierte Wirkungsbereiche

Wirkungsbereiche (aus IKSK alt und neu)

- 1. Förderung Fußverkehr**
 - 2. Förderung Radverkehr**
 - 3. Förderung ÖPNV**
 - 4. Förderung Umweltverbund**
 - 5. Reduzierung Autoverkehr**
 - 6. Förderung der Antriebswende**
- + unterstützende organisatorische Maßnahmen**

Maßnahmen im Bereich Förderung Fuß- und Radverkehr

Nr. alt Titel neu

4.1.2 Ausbau Premiumwege und Plätze

4.1.1 Ausbau Radverkehr gemäß Radentscheid

4.1.8 Ausbau Verkehrsraumkontrolle

Maßnahmen im Bereich Förderung des ÖPNV

Nr. alt Titel neu

- 4.1.3 Ausbau starke ÖPNV-Achsen**
- 4.1.4 30 % Mehrleistung der ASEAG**
- 4.1.5 Faire Tarife für ÖPNV und Parken**
- 4.2.1 starker Ausbau Schnellbusangebote**
- 4.2.2 Planung und Bau der RegioTram**
- 4.2.7 P+R / Mobility-Hubs an Einfallstraßen**

Maßnahmen im Bereich Förderung des Umweltverbundes

Nr. alt Titel neu

4.1.6 Verbindl. Mobilitätskonz. f. Bauprojekte u. Veranstaltungen (auch Red. Autoverkehr)

4.1.7 Quartiersparkhäuser als Quartiersmobilstationen

4.2.3 Kampagne und Förderprogramm Mobilitätswende

4.2.4 Mobilitätsmanagement für Besucher*innen und Neubürger*innen

4.2.5 Betriebliches Mobilitätsmanagement ("clever mobil")

neu Innenstadtmobilität für morgen (auch Red. Autoverkehr)

neu BMM bei der Stadtverwaltung Aachen und bei den städtischen Beteiligungsgesellschaften

neu Förderung von Sharing und Multimodalität

Maßnahmen im Bereich

Reduzierung des Autoverkehrs

Nr. alt **Titel neu**

4.1.7 **Quartiersparkhäuser als Quartiersmobilstationen (auch Förderung Umweltverbund)**

4.2.6 **Strategie Parken**

neu **Innenstadtmobilität für morgen (auch Förderung Umweltverbund)**

Maßnahmen im Bereich Förderung der Antriebswende

Nr. alt Titel neu

4.3.1 Förderprogramm Lastenfahrräder & Lastenfahrradverleih

4.3.2 Elektrifizierung städtischer Fuhrpark

4.3.3 Elektrifizierung ASEAG-Flotte

4.3.4 Emissionsreduktion im Lieferverkehr

4.3.6 Ausbau Ladeinfrastruktur

neu Null-Emissionszone

Maßnahmen im Bereich Organisation

Nr. alt Titel neu

4.1.9 Bilanzierung und Wirkungsabschätzung der Mobilitätsmaßnahmen im IKSK

4.2.8 Finanzierungsmodelle der Mobilitätswende

4.3.5 Ausbau Verkehrsmanagement und digitale Grundlagen

neu Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA)

neu Klimaschonender Straßenbau

Fragen + Kommentare



Aachen klimaneutral 2030

Grobskizze für den Aachener Weg bis 2030

aachen.de/klimaschutz



Wie die Stadt klimaneutral werden kann

Das fortgeschriebene Integrierte Klimaschutzkonzept sieht ÖPNV-Ausbau, mehr E-Autos, mehr Fernwärme und mehr Windkraft vor.

VON KIAN TABATABAEI

AACHEN Die Zeit ist knapp, das Ziel hoch gesteckt: Bis 2030 soll die Stadt Aachen klimaneutral sein. Ein Vorhaben, zu dem sich die Stadt unter anderem im Rahmen des Klimaauswahlverfahrens und des EU-Programms „100 climate-neutral and Smart Cities“ bereits bekannt hat. Die große Frage allerdings bleibt: Wie kann das gelingen? Antworten, teils noch vage, liefert ein neues Gutachten, eine Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes 2020, das jetzt vorgestellt wurde.

Gemeinsam mit Mitarbeitenden der Stadt Aachen und dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie hat das Ingenieurbüro Getec Strategien entwickelt, mit denen das Ziel erreicht werden kann. Das Ingenieurbüro hat bereits mehrere Klimaschutzkonzepte für Kommunen in der Region Aachen erarbeitet. Der Inhalt:

Inventur

Wer klimaneutral werden möchte, muss erst einmal wissen, wie viel Treibhausgase er überhaupt in die Luft bläst. Das leuchtet ein, wie sonst könnte formuliert werden, was wann an welcher Stelle eingespart werden soll? Doch die Menge an Treibhausgasen, die von einem Stadtgebiet aus in die Atmosphäre abgegeben werden, zu erfassen, ist alles andere als leicht.

In der Wissenschaft wird zwischen



Weniger Verkehr, mehr ÖPNV, Wärmepumpen, Ladestationen und Photovoltaik sind Zutaten, die Aachen klimaneutral machen sollen.

FOTOS: HEIKO LACHMANN (2), DRP

einem Anstieg des Strombedarfs um 30 Prozent. Auffangen soll die Stadt das vor allem mit einem Photovoltaik-Zubau mit einer maximalen Gesamtleistung von rund 150 Megawatt (MWp) und einem Ausbau der Windkraft auf insgesamt etwa 93 Megawatt. Zusätzlich soll der Anteil der Fernwärme am Wärmemix von etwa zehn Prozent auf 27 Prozent steigen, die dezentrale Wärmeversorgung soll 2030 zu 73 Prozent von Wärmepumpen gedeckt werden.

Handwerker fehlen

Um Energie einzusparen, soll die Sanierungsquote auf jährlich vier Prozent erhöht werden. So lassen sich dem Gutachten zufolge etwa 25 Prozent des Wärmeverbrauchs einsparen. Problem dabei: Die Handwerker fehlen, um dieses Vorhaben zu realisieren. Darauf weist auch Heiko Thomas, Beigeordneter für Klima und Umwelt, Stadtbetrieb und Gebäude, hin.

Das vom Gutachten gezeichnete Szenario ist eines der stillen Straßen. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll stark ausgebaut werden, 95 Prozent der Fahrten 2030 sollen elektrisch betrieben sein. Der verbliebene motorisierte Individualverkehr soll bis zu 90 Prozent elektrisch rollen. Dazu müsse eine entsprechende Ladeinfrastruktur geschaffen werden.

Ohne die Wirtschaft geht nichts: In diesem Bereich müssen laut Gutachten etwa 122 Tonne jährliche

Strategie Elektromobilität

Zwischenbericht



Agenda:

- **Handlungsfelder und Kernaufgaben**
- **Zeitachse**

Handlungsfelder Strategie Elektromobilität Aachen

*Die Stadt Aachen als eine*r der größten Betriebe/Arbeitgeber*innen fördert zusammen mit ihren städtischen Töchtern sämtliche Ansätze, die den Hochlauf der Elektromobilität unterstützen.*

- 1. Ladeinfrastruktur**
- 2. Betriebe als Multiplikatoren**
- 3. Kommunikation, Beratung, Vernetzung**



Kernaufgabe 1:

Ladeinfrastruktur



- Ladeinfrastruktur für den Einsatz im Alltag wird dort prioritär berücksichtigt, wo **Fahrzeuge ohnehin länger stehen** (zu Hause, am Arbeitsplatz, teilweise unterwegs). Ein wesentlicher Schwerpunkt dabei ist der Aufbau von Ladeinfrastruktur auf **privaten Flächen**, die **öffentlich zugänglich** sind.
- Im **Neubau** und bei **umfangreichen Sanierungen**, sowohl in Wohn- als auch Gewerbegebieten, setzt die Stadt Aachen **ambitionierte Standards** bezüglich der Anzahl der vorzuhaltenden Ladepunkte.
- Der Ladeinfrastrukturausbau im **Gebäudebestand** wird bestmöglich unterstützt.

Kernaufgabe 1 (2): Ladeinfrastruktur



Quelle: Andreas Steindl/STAWAG

- Für unterwegs Ladende sowie Menschen ohne eigenen Stellplatz an ihrem Wohnort setzt die Stadt Aachen förderliche Rahmenbedingungen, damit **öffentlich zugängliche Angebote** an geeigneten Stellen im Stadtgebiet **bedarfsgerecht** aufgebaut werden. Hierfür stellt die Stadt in den entsprechenden Bereichen verstärkt öffentliche Flächen zur Verfügung.
- Sowohl Schnelllade- als auch Normalladeinfrastruktur werden benötigt.

Kernaufgabe 2:

Betriebe als Multiplikatoren



- Für Mitarbeitende und Besucher*innen werden sukzessive **Rahmenbedingungen geschaffen**, insbesondere beim Aufbau von Ladeinfrastruktur, die zur Nutzung der Elektromobilität einladen.
- Lademöglichkeiten (Schnell- und Normallademöglichkeiten) auf **Betriebsgeländen** und privaten Flächen der Stadt werden -wenn möglich- der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.
- Die **Fuhrparks** werden mit hoher Priorität **vollständig elektrifiziert**.
- Die Stadt Aachen geht bei allen Kernaufgaben **mit gutem Beispiel voran**.

Kernaufgabe 3:

Kommunikation, Beratung, Vernetzung



- Die Stadt Aachen unterstützt den Hochlauf der Elektromobilität durch eine jeweils **angepasste, zielgruppengerechte Kommunikation** in Richtung aller relevanten Akteure inklusive der Bürger*innen.
- Die Stadt Aachen hilft mit, dass **Betriebe** ihre **Flotten** möglichst zügig auf **Klimaneutralität** umstellen. Die Stadt berät gemeinsam mit weiteren Akteuren zu geeigneten Elektromobilitätskonzepten und Fördermitteln.
- Die Stadt Aachen greift **bestehende Fachkompetenzen** zahlreicher Akteure auf und **vernetzt** sich mit ihnen, auch im Rahmen kontinuierlicher Austauschformate.

Zeitachse

der Strategie Elektromobilität

- **Mai 2024:**
Fachkommission
- **Juni 2024:**
Lenkungsgruppe
- **September 2024:**
Mobilitätsausschuss: Vorlage Strategie Elektromobilität



Lagebericht Mobilität

1. Auflage 2022; 2. Auflage 2024

Ziele und Indikatoren der Verkehrsentwicklung

6 Oberziele

25 Indikatoren

davon 15 mit smarten Zielen

Lagebericht alle 2 Jahre

*spezifisch
messbar
akzeptiert
realistisch
terminiert*



www.aachen.de/vep



**Hohe
Verkehrssicherheit**



**Stadt der
kurzen Wege**



**Umwelt- und
stadtverträgliche
Mobilität**

**Zuverlässige und
komfortable Mobilität**



**Gute
Erreichbarkeit**

**Effiziente und
bezahlbare Mobilität**



Ziele und Indikatoren der Verkehrsentwicklung

Hohe Verkehrssicherheit



→ S. 14

Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität



→ S. 16

Stadt der kurzen Wege



→ S. 20

Nr.	Zielindikator	Ausgangswert	aktueller Wert 2021	mittlere Verbesserung	starke Verbesserung
1	Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen	121 (2016–2018)	118 (2018–2020)	85–96	< 85
2	Subjektiv empfundene Verkehrssicherheit	Methode im Aufbau			
3	Getötete bei Verkehrsunfällen	5,0 (2016–2018)	4,0 (2018–2020)	—	—
4	NO ₂ -Mittelwert (Wilhelmstraße)	43 µg/m ³ (2018)	29 µg/m ³ (2020)	40–37 µg/m ³	< 37 µg/m ³
5	Verkehrsbedingte CO ₂ -Emissionen	615 Tsd t/a (1990)	585 Tsd t/a (2020)	369–277 Tsd t/a	< 277 Tsd t/a
6	Belastung durch Verkehrslärm	13 % (2017)	13 % (2017)	9–6 %	< 5 %
7	PKW-Dichte	439 (31.12.2018)	446 (2020)	—	—
8	Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen	54 % (2017)	54 % (2017)	60–63 %	≥ 64 %
9	Weglängen und Verkehrsleistungen	10,6 Mio. km (2017)	10,6 Mio. km (2017)	—	—
10	Anteil des Umweltverbundes bei Wegen bis 5 km	66 % (2017)	66 % (2017)	73–77 %	> 77 %
11	Bevölkerungsanteil im Einzugsbereich einer Grundschule	93,8 % (2018)	93,8 % (2018)	—	—
12	Bevölkerungsanteil im Einzugsbereich eines Supermarktes	84,4 % (2018)	84,4 % (2018)	—	—



Lagebericht Mobilität 2021

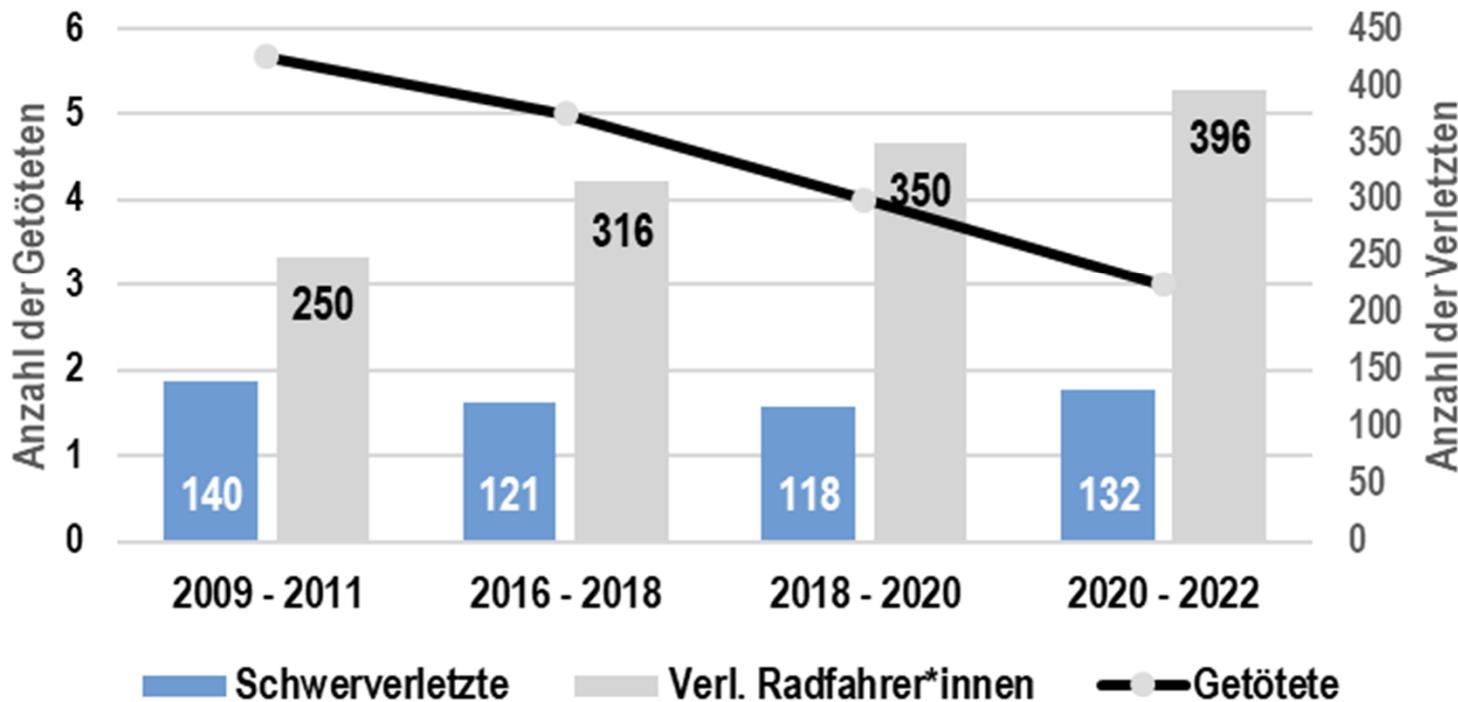
Verkehrsentwicklungsplanung Aachen

www.aachen.de/vep



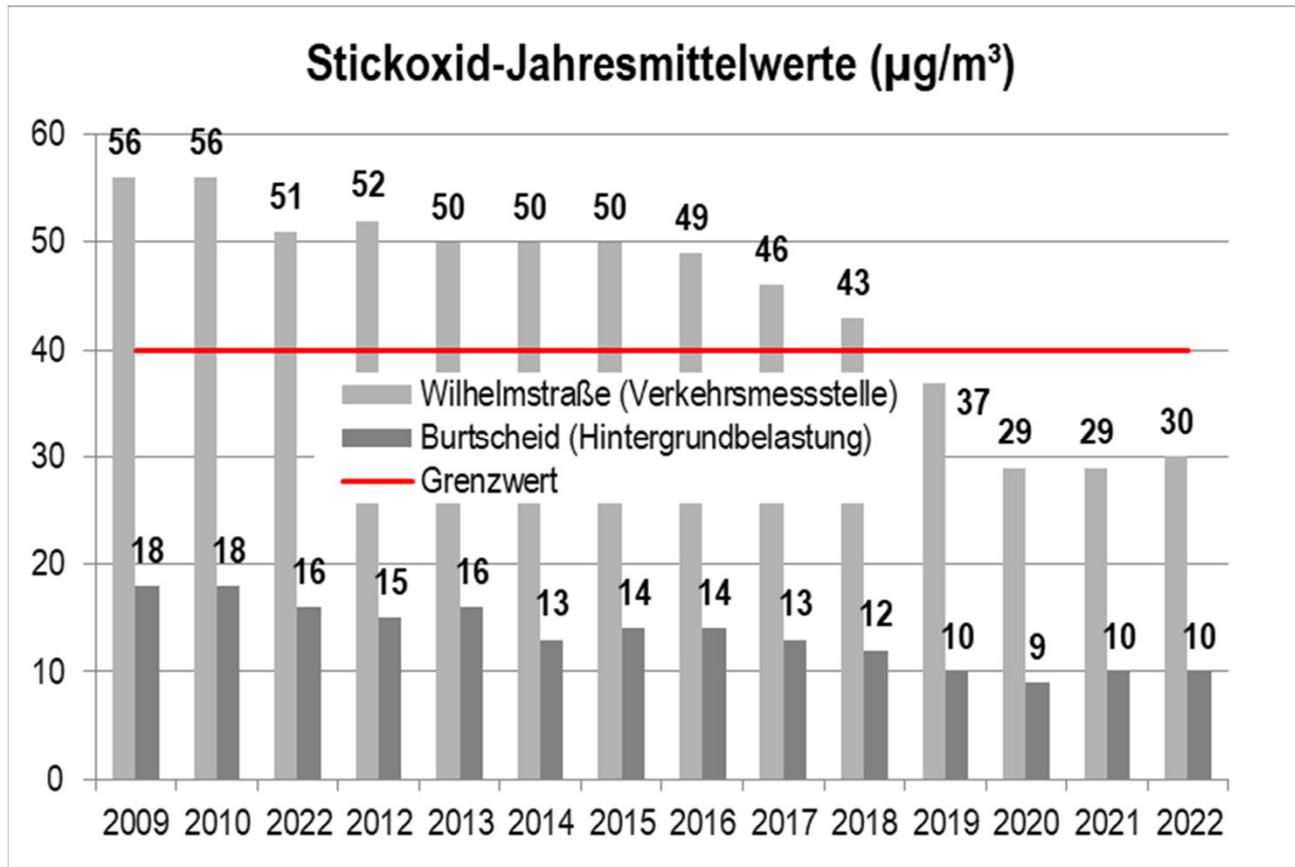
Hohe Verkehrssicherheit

Verletzte und Getötete im Straßenverkehr in Aachen

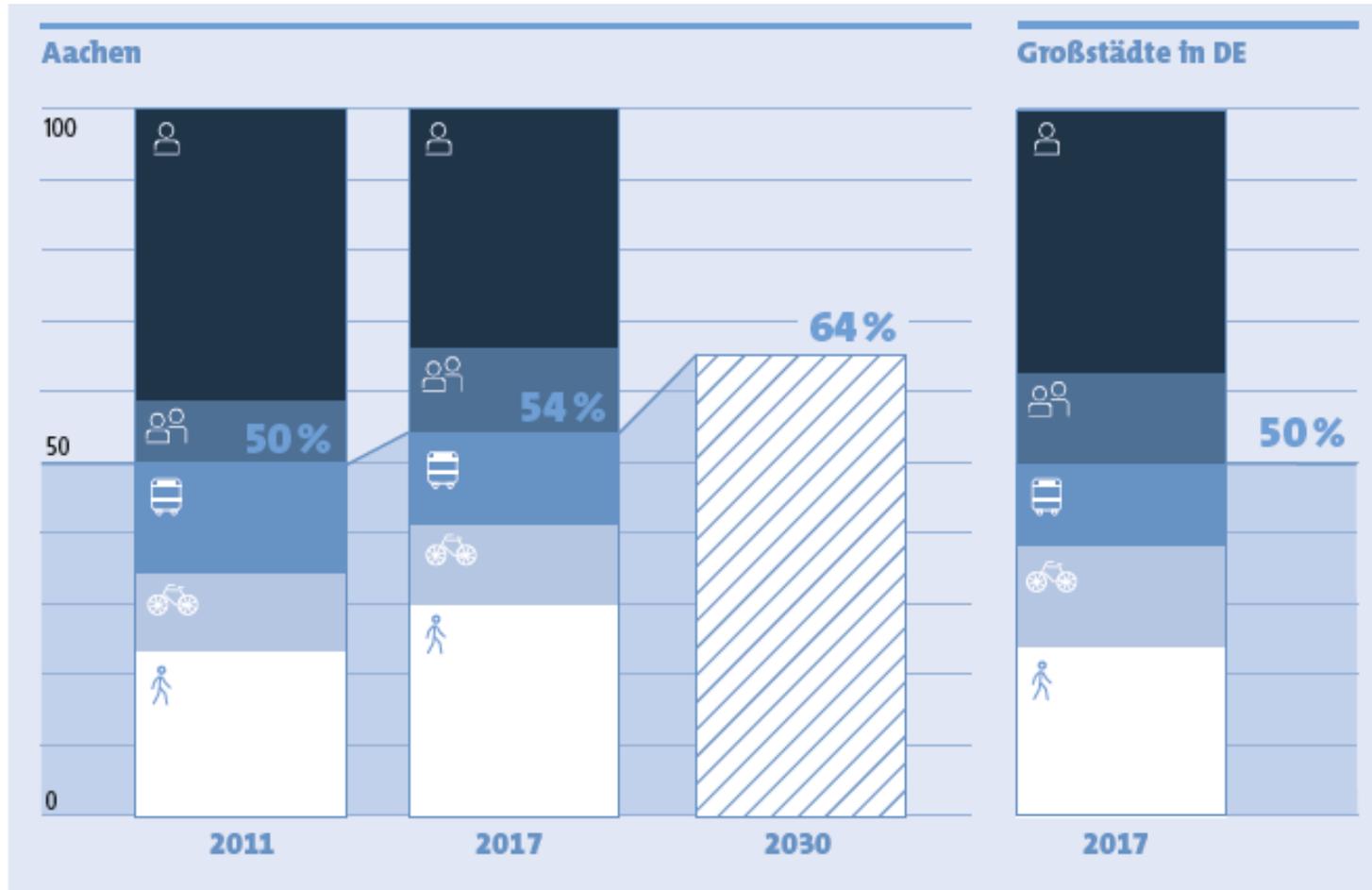


Panel-Befragung der
Stadtgesellschaft u.a.
zur Einschätzung der
Verkehrssicherheit in
Abstimmung mit
FB01

Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität



Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität



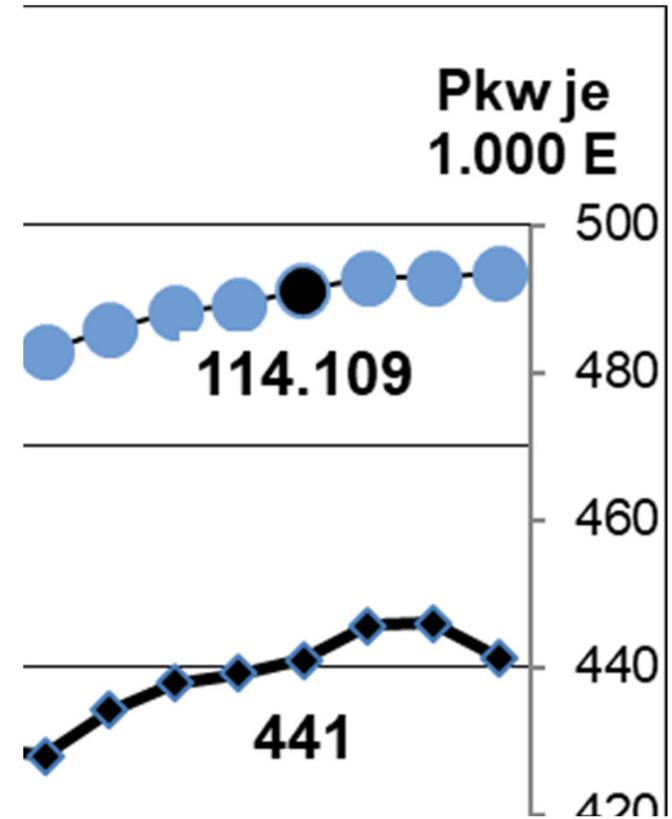
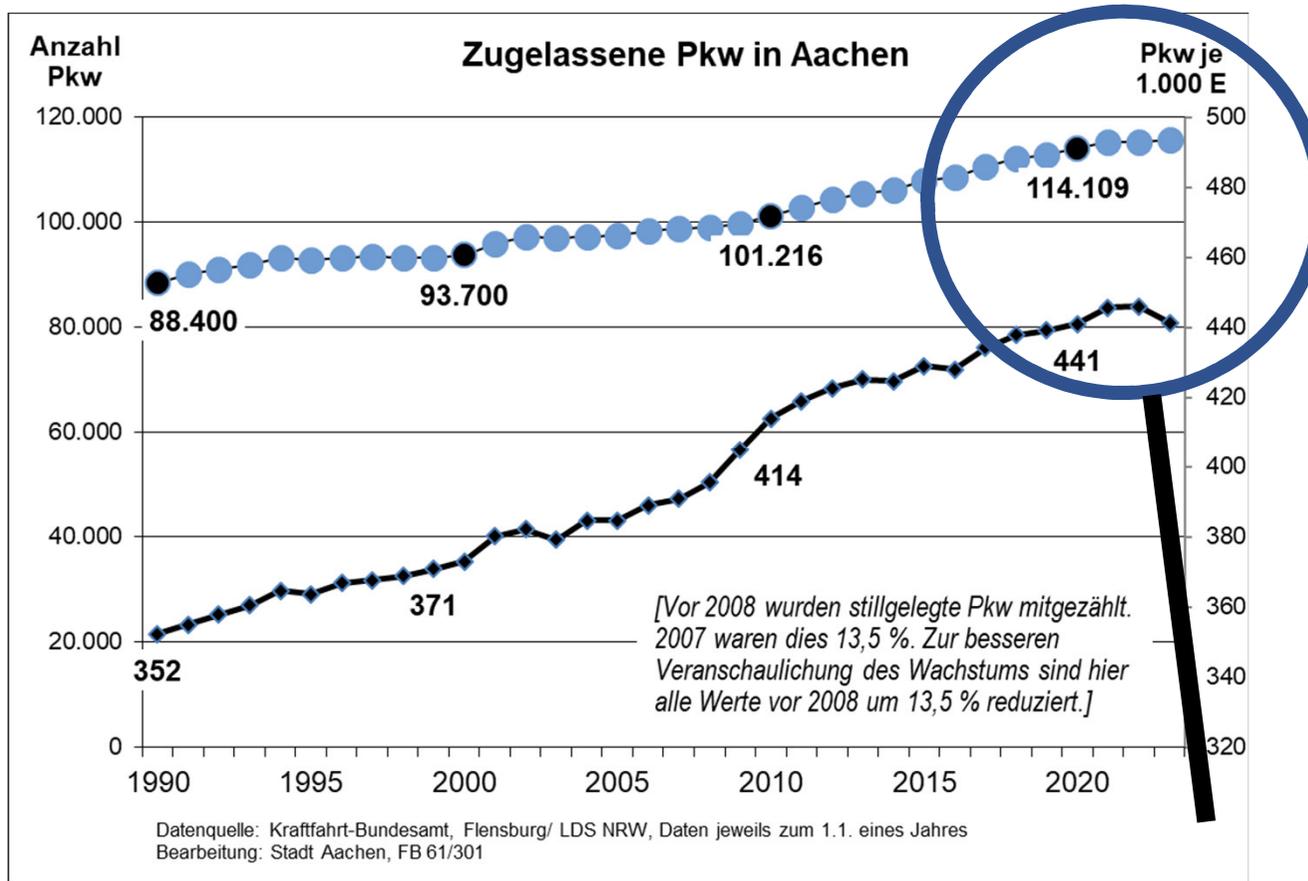
**Modal Split in Aachen
sowie in Regiopolen/
Großstädten im Vergleich**

**Neue Ergebnisse aus
MID 23/24 vrstl. im
Sommer 2025**

Evtl. Integration von
Fragen in Panel-
Befragung der
Stadtgesellschaft in
Abstimmung mit FB01

Pkw-Dichte 31.12.2022

War das ein Mobilitäts-Wendepunkt..?



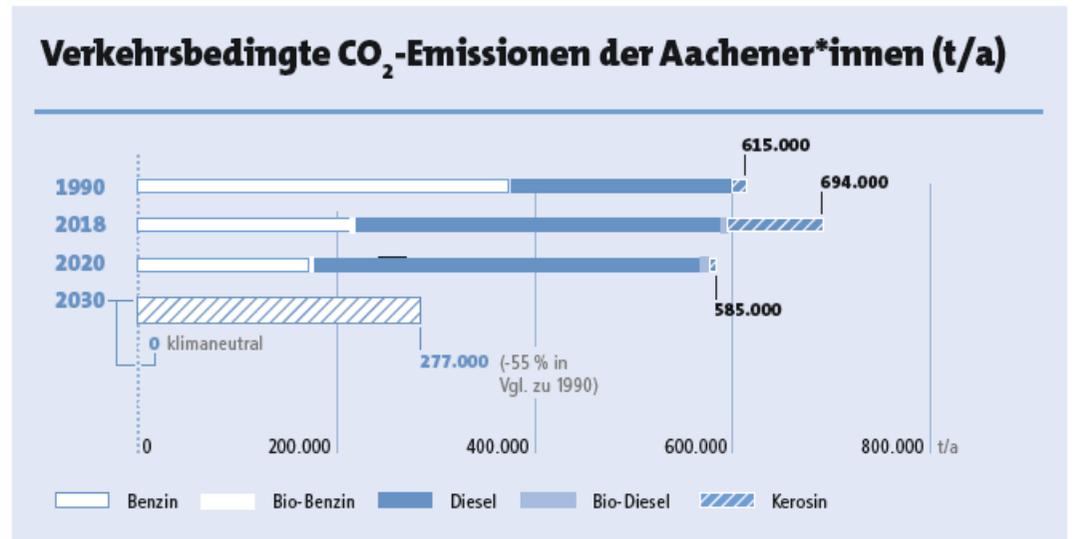
Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität



Indikator 5: verkehrsbedingte CO₂-Emissionen

- Umstellung von Verursacherprinzip auf Territorialprinzip
- => Ausgangswert 1990 verändert sich (!) von 615.000 t/a auf 367.000 t/a (s. CO₂-Bilanz 2022)
- Neue Zielwerte im Zuge der Fortschreibung des IKSK festlegen
- Anpassung Teil des aktuellen Auftrages an Wuppertal-Institut

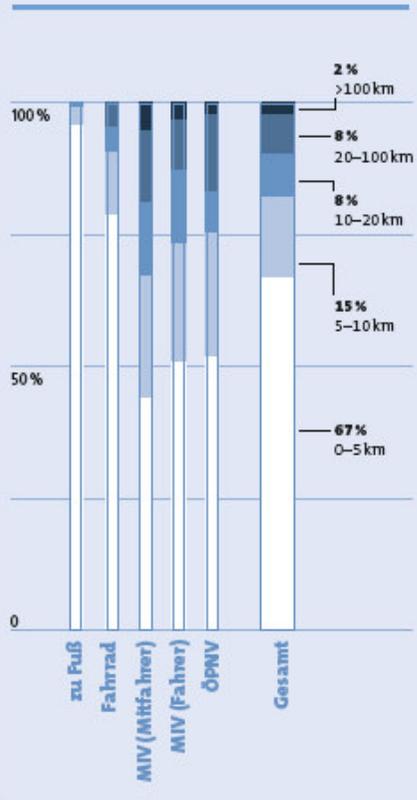
Ausgangswert	aktueller Wert	mittlere Verbesserung	starke Verbesserung
615 Tsd t/a (1990)	585 Tsd t/a (2020)	369–277 Tsd t/a	< 277 Tsd t/a



Stadt der kurzen Wege

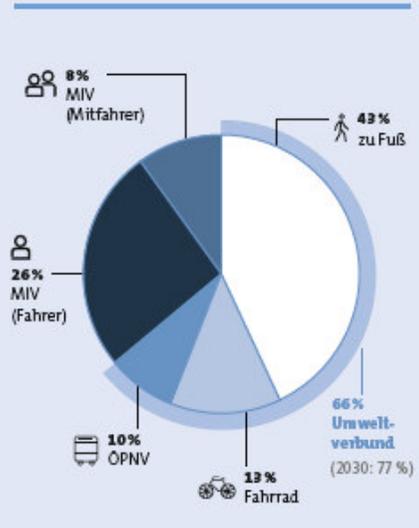


Längen von Wegen nach Verkehrsmittel

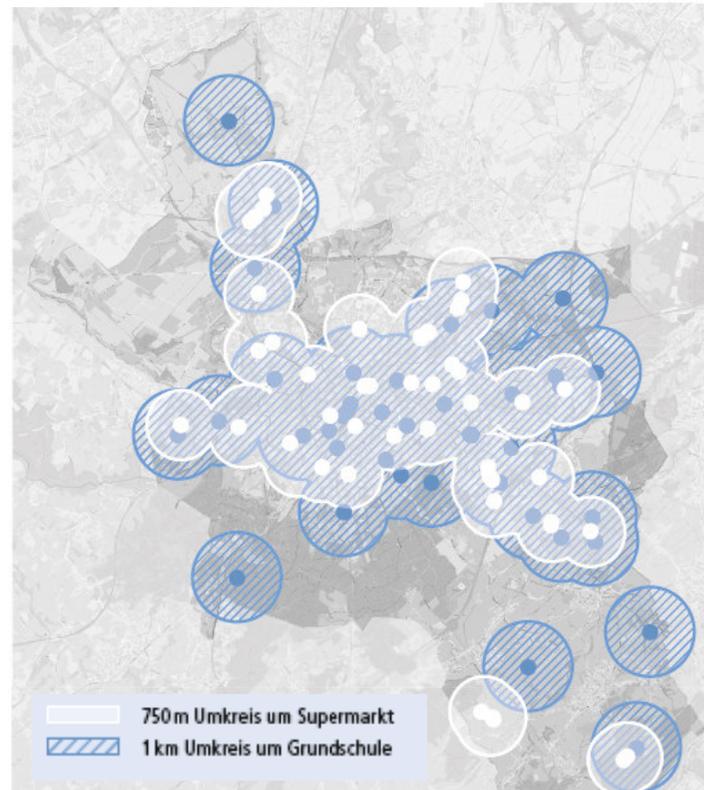


werden vor allem als Nachverdichtung innerhalb bereits bebauter Gebiete angegangen. 67 %, bzw. 2 von 3 Wegen der Aachenerinnen und Aachener sind max. 5 km lang. Von diesen Wegen werden 56 % zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Weitere 10 % werden mit dem ÖPNV zurückgelegt. Als eine starke Verbesserung wird eine Erhöhung auf 77 % und mehr eingeschätzt.

Verkehrsmittelwahl bei Wegen bis 5 km



Fußläufige Einzugsbereiche von Grundschulen und Supermärkten



94%

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

84% haben weniger als 750 m zum nächsten Supermarkt.



Ziele und Indikatoren der Verkehrsentwicklung

Gute Erreichbarkeit

→ S. 24



Zuverlässige und komfortable Mobilität

→ S. 26



Effiziente und bezahlbare Mobilität

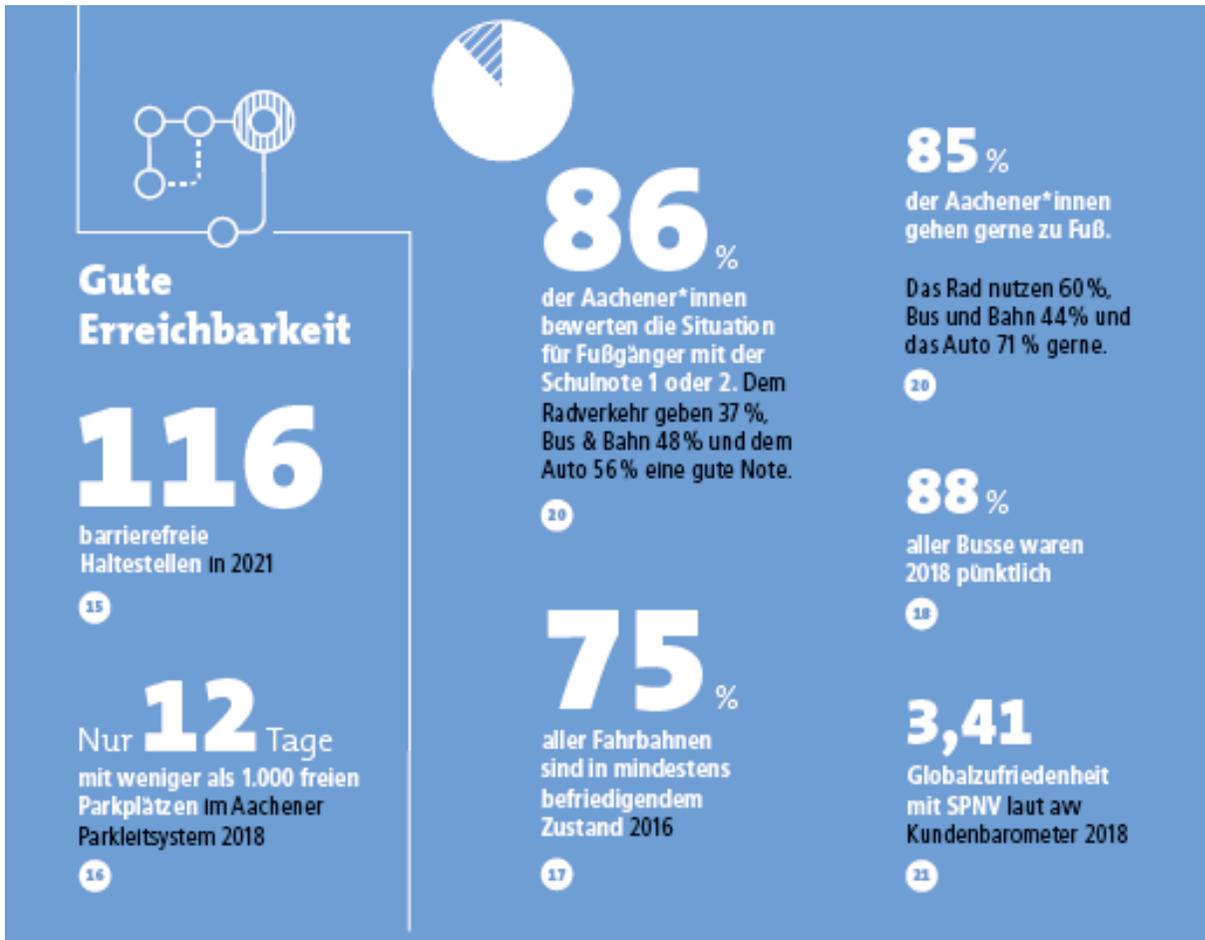
→ S. 30



Nr.	Zielindikator	Ausgangswert	aktueller Wert 2021	mittlere Verbesserung	starke Verbesserung
13	Fahrzeiten auf ausgewählten Relationen	Methode im Aufbau			
14	Nahverkehrsangebot	Methode im Aufbau			
15	Barrierefreie Haltestellen	10 % (2018)	12 % (2021)	—	—
16	Tage mit weniger als 1.000 freien Plätzen im Parkleitsystem	12 (2018)	12 (2018)	—	—
17	Fahrbahnen mit mindestens befriedigendem Zustand	75 % (2017)	75 % (2017)	85–90 %	> 90 %
18	Pünktlichkeit im Busverkehr	88 % (2018)	88 % (2018)	93–94 %	≥ 95 %
19	Auslastung der Busse	Methode im Aufbau			
20	Zufriedenheit mit den Verkehrsmitteln	div.	div.	—	—
21	Qualität des SPNV in Aachen	div.	div.	—	—
22	PKW-Besetzungszahl	1,37 (2017)	1,37 (2017)	1,45–1,49	≥ 1,5
23	Haushalte mit CarSharing	11 % (2017)	11 % (2017)	18–22 %	> 22 %
24	Pedelec-Ausleihen pro Tag	486 (2019)	269 (2021)	2.000–3.000	≥ 3.000
25	Kostenverhältnis ÖV-Ticket Stufe 1 zu Parkticket	2,8/2,4 = 1,17 (2019)	2,9/2,4 = 1,21 (2021)	0,5–0,75	≤ 0,5



Gute Erreichbarkeit



Gute Erreichbarkeit

Reisezeit mit Kfz auf ausgewählten Relationen



Reisezeitermittlung mit Inrix Roadway Analytics 2023								
Relation	Reisezeiten (Minuten)				Reisegeschwindigkeiten (km/h)			
	2023 nur wochentags				2023 nur wochentags			
	0-1 Uhr	7-8 Uhr	10-11 Uhr	16-17 Uhr	0-1 Uhr	7-8 Uhr	10-11 Uhr	16-17 Uhr
Brand - Alleenring	8,14 min	10,91 min	11,03 min	11,04 min	42 km/h	31 km/h	31 km/h	31 km/h
Haaren - Alleenring	4,75 min	7,13 min	6,83 min	6,75 min	39 km/h	26 km/h	27 km/h	27 km/h
Richterich - Alleenring	4,47 min	6,52 min	6,53 min	6,58 min	47 km/h	32 km/h	32 km/h	32 km/h
Walheim - Alleenring	12,68 min	16,05 min	15,35 min	15,01 min	49 km/h	38 km/h	40 km/h	41 km/h
Eilendorf - Alleenring	8,15 min	11,01 min	10,62 min	10,84 min	43 km/h	32 km/h	33 km/h	32 km/h
Preuswald - Alleenring	5,26 min	7,89 min	7,52 min	7,29 min	50 km/h	33 km/h	35 km/h	36 km/h
Vaalsenquartier - Alleenring	5,11 min	6,94 min	7,15 min	7,08 min	42 km/h	31 km/h	30 km/h	30 km/h
Berensberg - Alleenring	5,9 min	7,27 min	7,26 min	7,3 min	50 km/h	41 km/h	41 km/h	41 km/h

Gute Erreichbarkeit

Reisezeit mit Kfz auf ausgewählten Relationen



Aus ...	0-1 Uhr			
	2022	2023	22->23	%
zum Alleinring				
Brand	39,1	42,1	3,1	7,9%
Haaren	35,7	39,0	3,3	9,3%
Richterich	46,6	47,1	0,5	1,0%
Walheim	48,9	48,6	-0,3	-0,7%
Eilendorf	39,9	43,1	3,2	8,0%
Preuswald	47,8	49,7	1,8	3,8%
Vaalserquartier	38,8	41,9	3,1	8,1%
Berensberg	48,3	50,0	1,8	3,7%
Mittelwert	43,1	45,2	2,1	4,8%

7-8 Uhr			
2022	2023	22->23	%
30,9	31,4	0,5	1,6%
23,6	26,0	2,4	10,1%
34,6	32,3	-2,3	-6,7%
38,8	38,4	-0,3	-0,9%
30,8	31,9	1,1	3,7%
30,6	33,1	2,6	8,3%
30,0	30,9	0,9	2,9%
40,1	40,8	0,8	1,9%
32,4	33,1	0,7	2,1%

Gute Erreichbarkeit

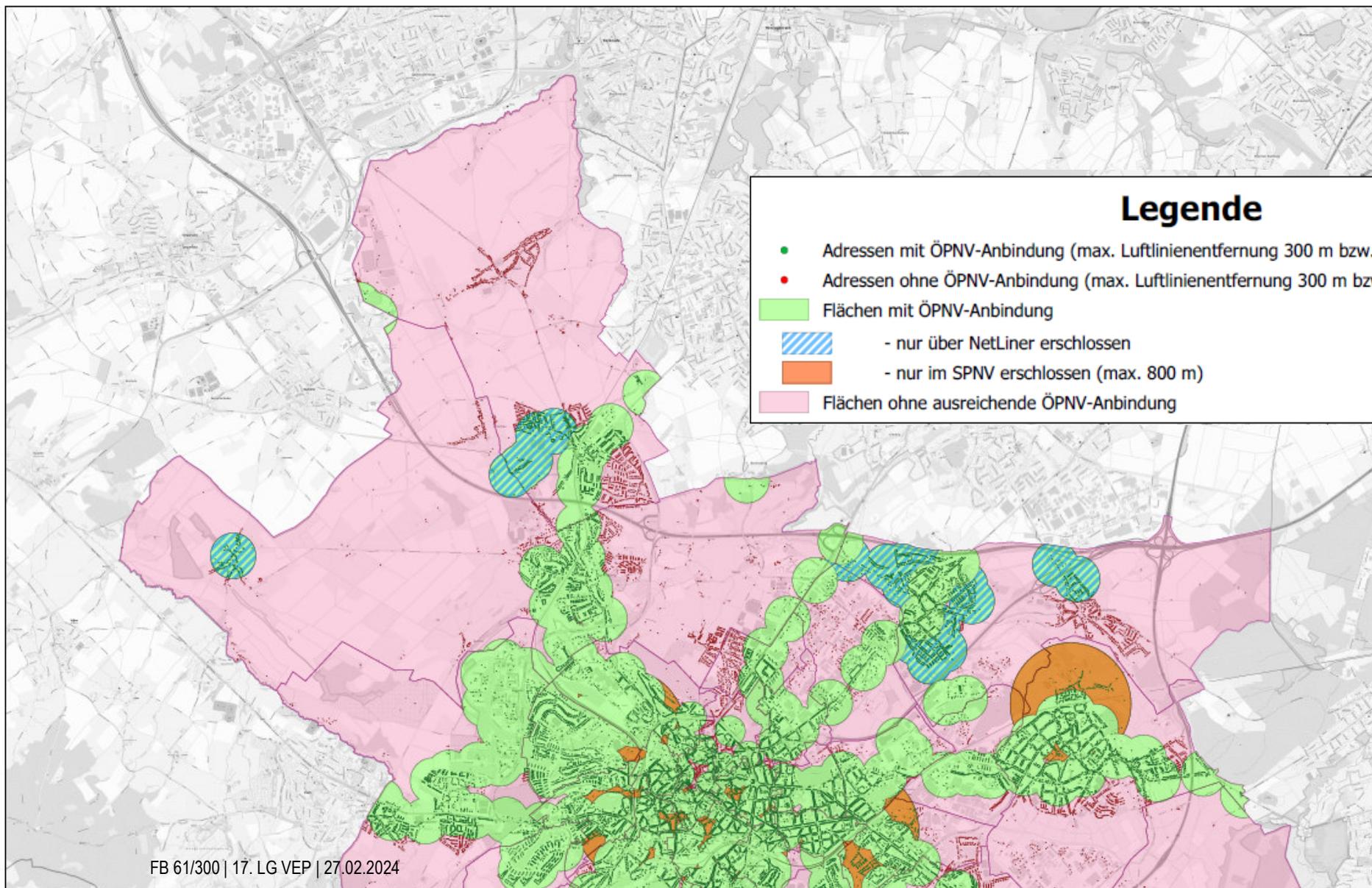
Reisezeit mit Kfz auf ausgewählten Relationen

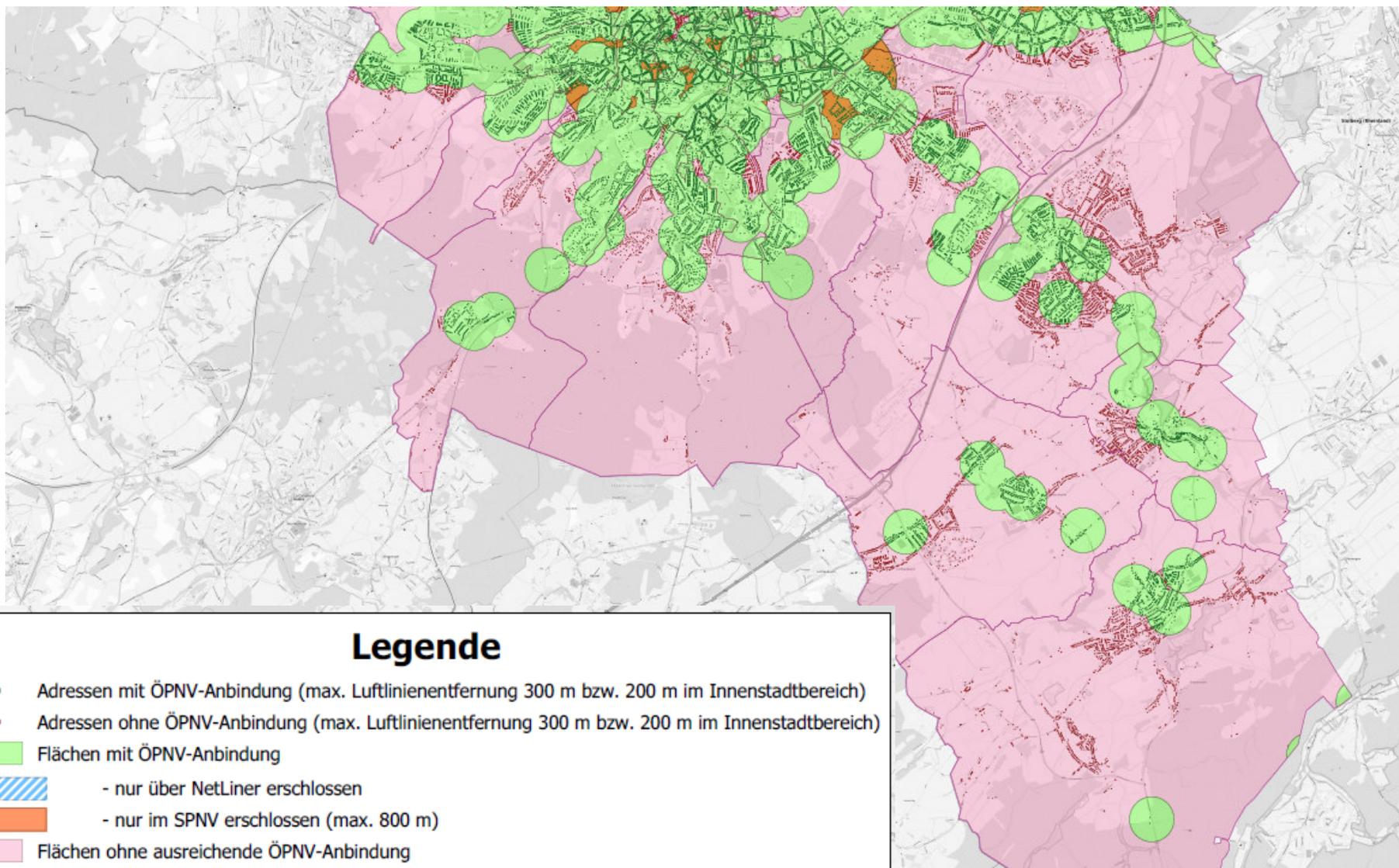


Aus ...	0-1 Uhr			
	2022	2023	22->23	%
zum Alleinring				
Brand	39,1	42,1	3,1	7,9%
Haaren	35,7	39,0	3,3	9,3%
Richterich	46,6	47,1	0,5	1,0%
Walheim	48,9	48,6	-0,3	-0,7%
Eilendorf	39,9	43,1	3,2	8,0%
Preuswald	47,8	49,7	1,8	3,8%
Vaalsenquartier	38,8	41,9	3,1	8,1%
Berensberg	48,3	50,0	1,8	3,7%
Mittelwert	43,1	45,2	2,1	4,8%

Vergleich 08 Uhr zu 01 Uhr			
2022		2023	
km/h	%	km/h	%
-8,1	-21%	-10,7	-25%
-12,1	-34%	-13,0	-33%
-12,0	-26%	-14,8	-31%
-10,2	-21%	-10,2	-21%
-9,2	-23%	-11,2	-26%
-17,2	-36%	-16,5	-33%
-8,7	-22%	-11,0	-26%
-8,2	-17%	-9,2	-18%
-10,7	-25%	-12,1	-27%

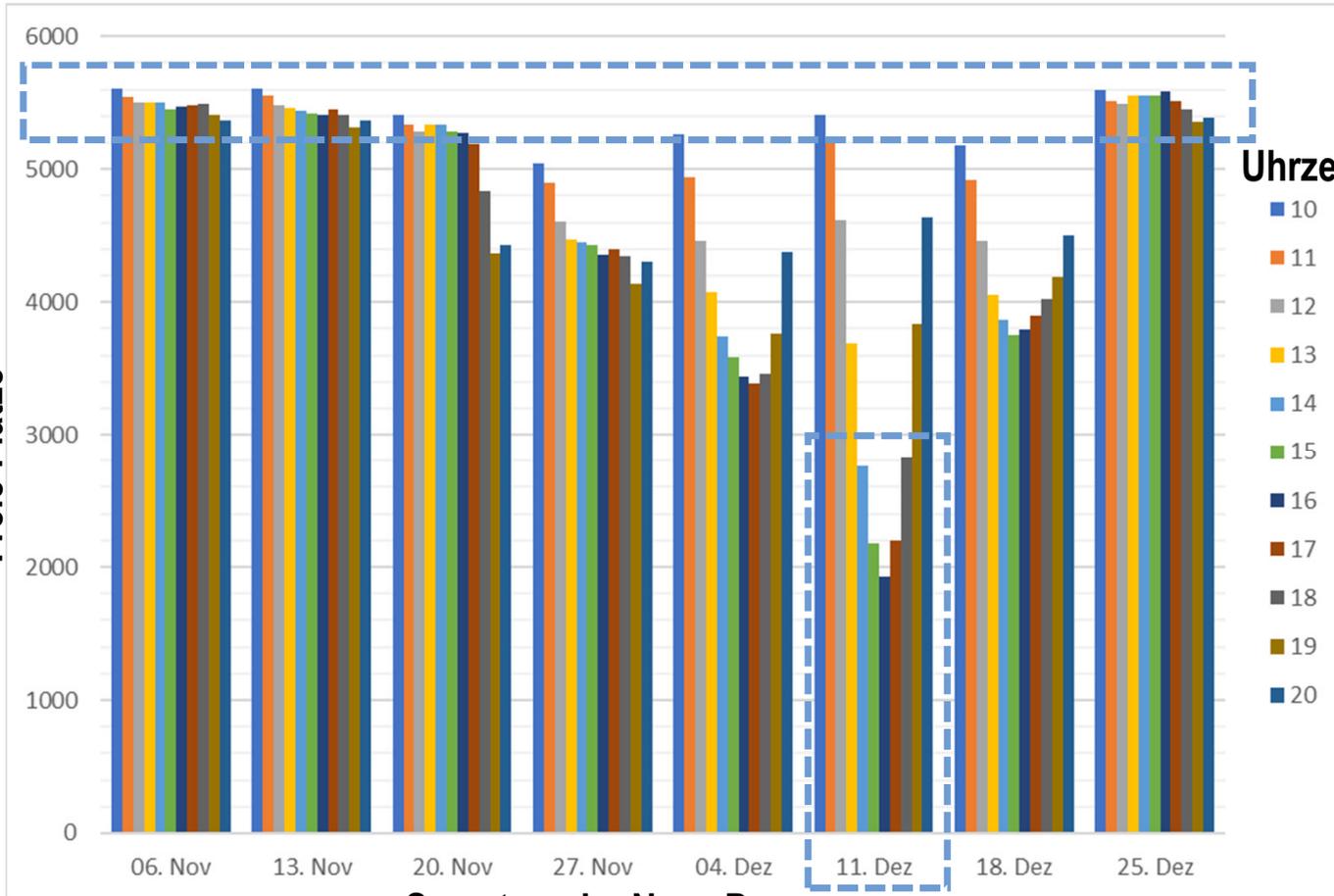
ÖPNV Erschließungsanalyse Januar 2024 (Frequenz: 4 Fahrten/Richtung/Stunde)





Alle Parkhäuser im PLS

Freie Plätze, sonntags Nov/Dez 2022, 10-20 Uhr



17 Parkhäuser

7.084 Plätze

davon **nachts/sonntags**
~ 5.500 frei

Ausnahme:

11.12. verkaufsoffener Sonntag

Samstage im Nov.+Dez.

Alle Parkhäuser im PLS

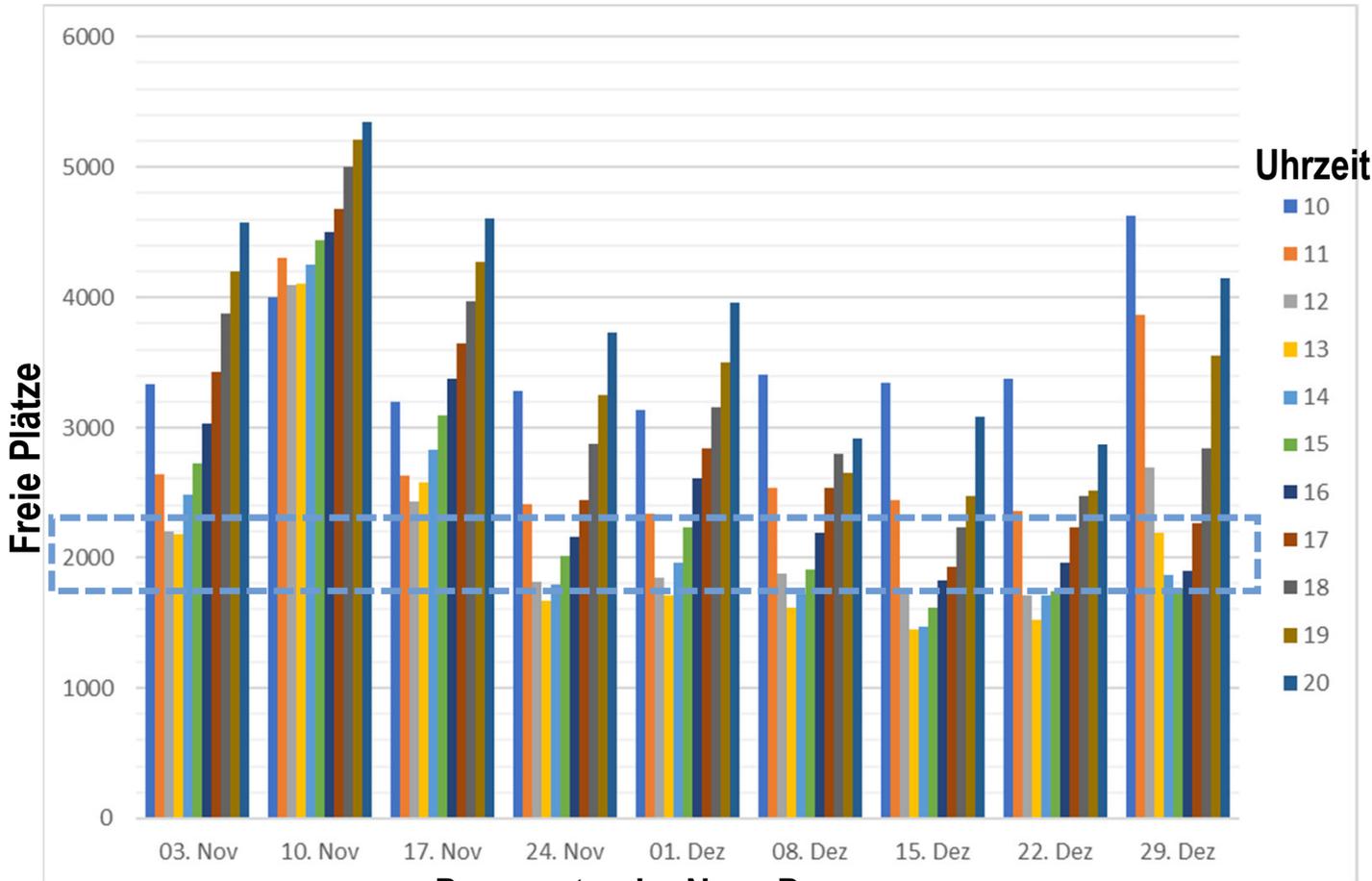
Freie Plätze, **donnerstags** Nov/Dez 2022, 10-20 Uhr



17 Parkhäuser

7.084 Plätze

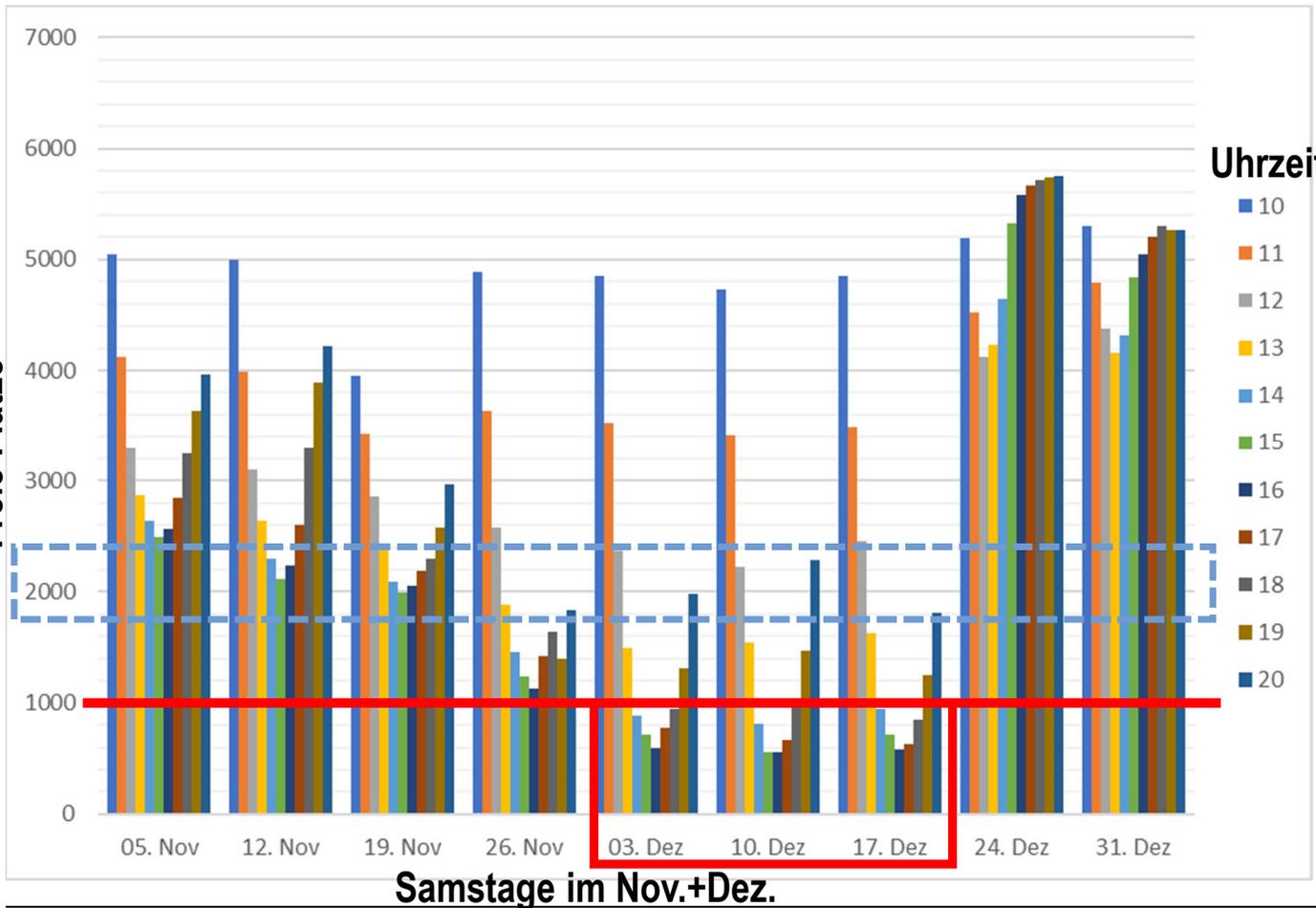
davon **werktags ~ 2.000 frei**



Donnerstag im Nov.+Dez.

Alle Parkhäuser im PLS

Freie Plätze, samstags Nov/Dez 2022, 10-20 Uhr



17 Parkhäuser

7.084 Plätze

i.d.R. ~ 2.000 Plätze frei

3 Tage in 2022 mit weniger als 1.000 freien Plätzen

Zuverlässige und komfortable Mobilität



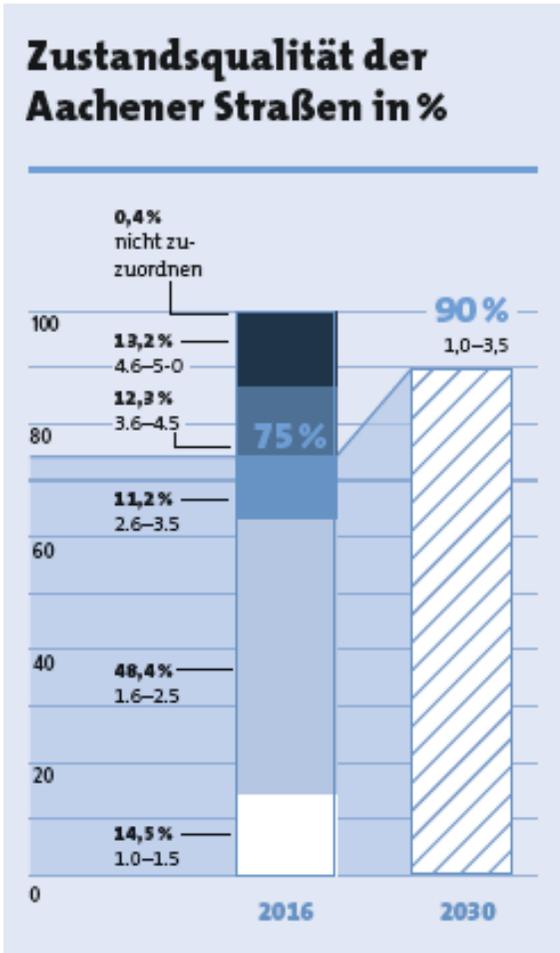
86 %
der Aachener*innen bewerten die Situation für Fußgänger mit der Schulnote 1 oder 2. Dem Radverkehr geben 37%, Bus & Bahn 48% und dem Auto 56% eine gute Note.

85 %
der Aachener*innen gehen gerne zu Fuß.
Das Rad nutzen 60%, Bus und Bahn 44% und das Auto 71% gerne.

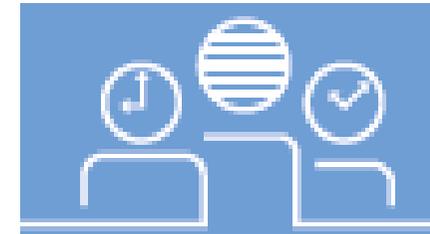
88 %
aller Busse waren 2018 pünktlich

75 %
aller Fahrbahnen sind in mindestens befriedigendem Zustand 2016

3,41
Globalzufriedenheit mit SPNV laut aw Kundenbarometer 2018

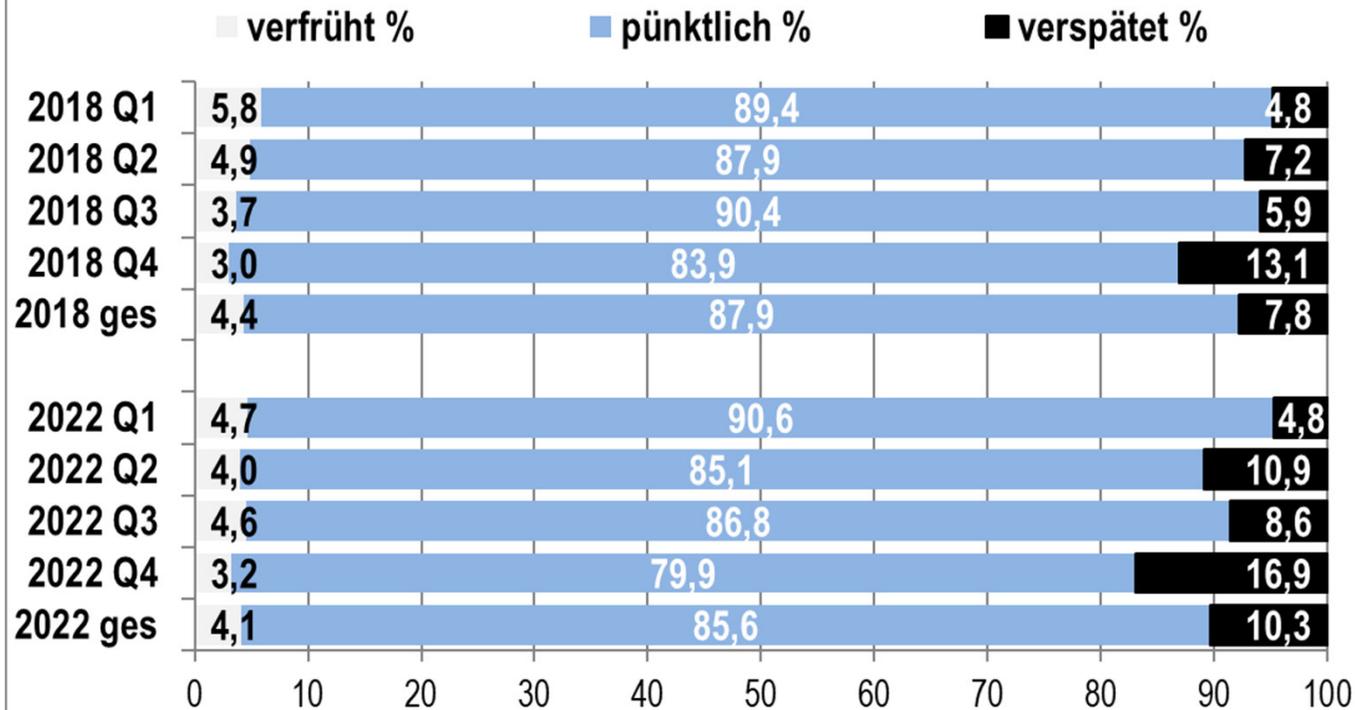


Zuverlässige und komfortable Mobilität



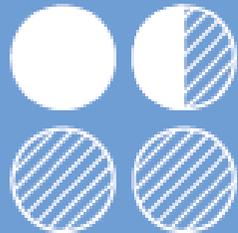
Pünktlichkeit ASEAG-Busse in Aachen

(alle Busse einer Woche an 6 definierten Messstellen)



Evtl. Integration von Fragen zur Zufriedenheit mit den Verkehrsmitteln in Aachen (Indikator 20) in Panel-Befragung der Stadtgesellschaft in Abstimmung mit FB01

Effiziente und bezahlbare Mobilität für Stadt & Bürger*innen



1,37

Personen saßen 2017 im Schnitt in einem PKW

22

226

Car-Sharing-Fahrzeuge gab es 2021 an 66 Car-Sharing-Stationen

23

11%

der Haushalte nutzen Car-Sharing-Mitgliedschaften

23

269

Fahrten pro Tag wurde mit Leihpedelecs 2021 unternommen – Ziel: 3.000 pro Tag

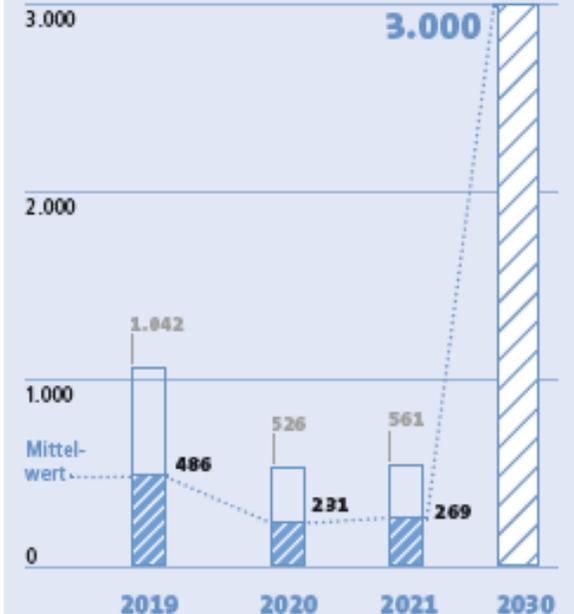
24

1,21 ×

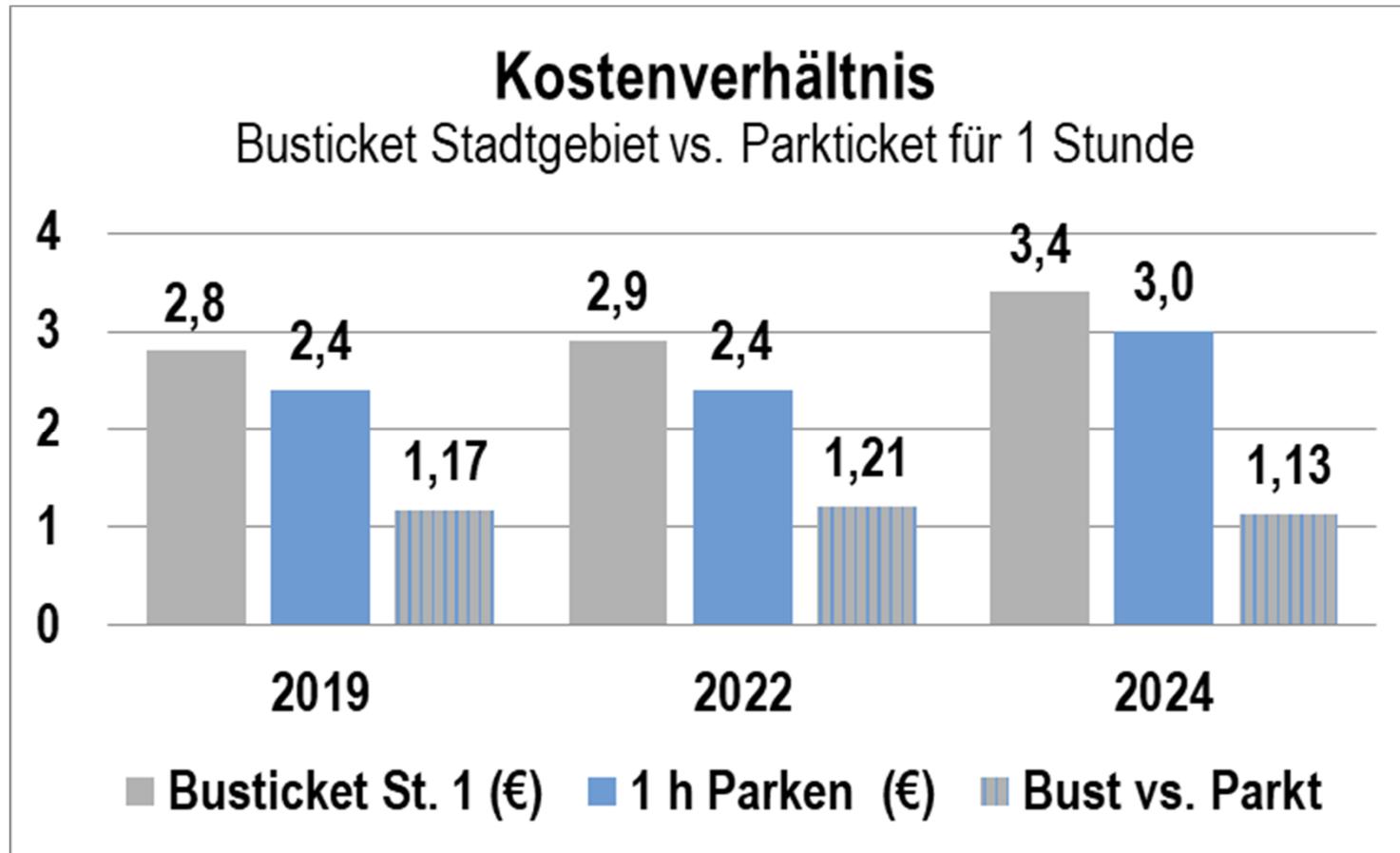
teurer ist es mit dem Bus in die Innenstadt zu fahren (2,90€) als eine Stunde dort zu parken (2,40€)

25

Fahrten pro Tag mit Velocity Aachen



Effiziente und bezahlbare Mobilität für Stadt & Bürger*innen



Sharing-Leitlinie

Vorlage geplant für April 2024

Umgang mit der Etablierung von Sharing-Mobilitätsangeboten auf dem Gebiet der Stadt Aachen

- **Car-Sharing**
- **Allgemeines Bike-Sharing**
- **E-Scooter (Elektrokleinstfahrzeuge)**
- **E-Motorroller**

Sharing-Leitlinien der Stadt Aachen

Anlage 1: Betriebsgebiet und regionale Vernetzung

- E-Bike-Stationen
- E-Bike-Stationen NL
- Lastenräder
- Carsharing-Stationen
- Abstellzonen E-Scooter
- Betriebsgebiet



Abdeckung des Stadtgebietes mit Mobilitätsangeboten

% der Einwohner*innen, die dieses Angebot haben

			ÖPNV	CarSharing	BikeSharing	Pkw
		Einwohner	% 400m+4F/h	% 300m	% 200m	% EW
0	Aachen-Mitte	170.887	96%	51%	31%	37%
1	Brand	17.984	52%	15%	13%	58%
2	Eilendorf	15.936	91%	14%	9%	63%
3	Haaren	12.620	57%	13%	19%	54%
4	Kornelimünster/Walheim	15.450	49%	4%	2%	70%
5	Laurensberg	20.755	78%	35%	9%	49%
6	Richterich	8.741	36%	10%	8%	57%
	Stadt Aachen	262.373	84%	39%	24%	44%

Sharing-Leitlinie

Aufbau

Kapitel

- 1 Grundlagen
 - 1.1. Gegenstand der Leitlinien
 - 1.2. Rahmenbedingungen
 - 1.3. Ziele
 - 1.4. Systemintegration und Rollenverteilung
2. Konzeptidee Aachen
3. Gebündelte Umsetzung (Prozesse)
4. (Regionale) Weiterentwicklung des Konzeptes (neue Sharing-Angebote)
5. Weitere Vorgehensweise

Anlagen

- 1: Betriebsgebiet (inkl. Zonenausweisungen)
- 2: Abstellverbotszonen und Abstellzonen (Stand 07.02.2024)
- 3: Satzung für Sondernutzung
- 4: Auflagen zur Sondernutzungserlaubnis (E-Scooter)
- 5: Monitoring sämtlicher Sharing-Dienste
- 6: Verwaltungsseitig Beteiligte
- 7: Gesamthaftes Betreibermodell
- 8: Flowchart für neue Anbieter sowie neue Angebote
- 9: Letter of Intent
- 10: Prozesselemente
- 11: Zeitplan

Ausblick 2024

Lenkungsgruppe VEP

Dienstags,

25.06., 16 Uhr; 17.09., 16:30 Uhr ; 10.12., 16 Uhr

Kampagne Mobilitätswende

sichtbar ab März 2024

Jahresdialog Radverkehr

19.03. 17:00 Uhr

ReMoKo

Freitag, 19.04.24, Zinkhütter Hof, Stolberg

Lagebericht Mobilität

vrstl. Q2 2024

Jahresdialog Radverkehr

Radverkehr im Schulterschluss mit Fuß, ÖV und MIV

**Am 19. März 2024
von 17.00 Uhr bis 19.30 Uhr**

Vor Ort:
im Depot (Talstraße 2, 52068 Aachen) mit anschließendem Austausch,
Anmeldung bitte per Mail an:
veranstaltungen-mobilitaet@mail.aachen.de

Zum Zuhören:
Online auf dem
städtischen Youtube Kanal:
https://is.gd/jahresdialog_radverkehr



Fragen?
radverkehr@mail.aachen.de



Herzliche Einladung !

www.aachen.de/radverkehr





Dankeschön
für Ihre Zeit und Ihre
Rückmeldungen.

Koordination Verkehrsentwicklungsplanung
Armin.langweg@mail.aachen.de, Tel. 432 – 61301

www.innenstadt-morgen.de/mobiltaet
www.aachen.de/vep
maengelmelder.aachen.de