



Vision Mobilität 2050

Verkehrsentwicklungs-
planung



Vorwort



Vorwort

Oberbürgermeister Stadt Aachen

Liebe Bürgerinnen und Bürger,
sehr geehrte Vertreter von Verbänden, Betrieben und Institutionen,

Elektromobilität, Lärmschutz und Luftreinhaltung, Ausbau des Rad- und Nahverkehrs, die Verbesserung der Erreichbarkeit Aachens, enge Straßen und eine für Besucher faszinierende Innenstadt. Das sind nur einige der Herausforderungen mit denen sich Aachen aktiv auseinandersetzt. Sie sind zugleich Potenziale, die Mobilität in Aachen weiterzuentwickeln. Bei dem Wort „Mobilität“ leuchtet es ein, dass Stillstand unerwünscht ist – das gilt auch für die Planung der Mobilität.

Im Anschluss an den Masterplan Aachen*2030 wurde 2012 vom Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen mit der Neuaufstellung der Verkehrsentwicklungsplanung für Aachen begonnen. Dem Prozess lief 2011 eine repräsentative Befragung zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in Stadt und StädteRegion Aachen voraus.

Der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen hat die Verwaltung beauftragt, der Beteiligung der Öffentlichkeit eine hohe Priorität einzuräumen. Da sich die Herausforderungen für eine städtische Verkehrsentwicklungsplanung in einem stetigen Wandel befinden, soll zudem eine dauerhafte Prozessstruktur etabliert werden, um flexibel auf geänderte Rahmenbedingungen reagieren zu können.

Ich bin sehr erfreut, Ihnen mit dieser Broschüre den ersten Baustein der Verkehrsentwicklungsplanung Aachen, die „Vision Mobilität 2050“ vorstellen zu können. Sie wurde im Januar 2014 vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen verabschiedet, nachdem die Bürgerinnen und Bürger und die in Aachen tätigen Verbände und Institutionen beteiligt worden sind. Das Ergebnis und viele Kommentare sind hier dokumentiert.

Zusammengefasst drückt die Vision Mobilität 2050 folgendes aus:

Aachen wird auch 2050 eine lebenswerte und wirtschaftsstarke Stadt der kurzen Wege sein. Einen entscheidenden Anteil daran hat eine effiziente, komfortable, sichere, kostengünstige, umwelt- und stadtverträgliche Mobilität. Die Weichen dazu wurden frühzeitig von den Verantwortlichen und den Bürgern in Abstimmung mit dem Umland gestellt.

2014 wurde mit der Entwicklung der Mobilitätsstrategie 2030 begonnen, die der zentrale Schritt ist, um anschließend in Handlungsprogrammen festzulegen, welche Maßnahmen in Aachen in den nächsten 5 Jahren ergriffen werden.

Ich möchte mich bei den vielen Mitwirkenden an diesem Prozess sehr herzlich bedanken und wünsche dem VEP Aachen einen weiteren, kooperativen Verlauf, um Aachens Motto „clever mobil“ noch besser gerecht werden zu können.



Marcel Philipp
Oberbürgermeister der Stadt Aachen



Gestalten
ie mit!

Verkehrs-
Entwicklungs-
Planung
Aachen

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

Inhalt

Vorwort 2

Inhalt 4

Verkehrs
Entwicklungs
Planung
Aachen

Hintergrund und Aufbau des VEP Aachen 6

Entstehung der Vision Mobilität 2050 14



Erreichbarkeit und Wirtschaftsverkehr 18



Straßennetze und Lebensräume 24



Zu Fuß 30



Fahrrad 36



Bus und Bahn 42



Pkw 48



Mobilitätsmanagement 54



Elektromobilität 58

Bildnachweise..... 62

**VEP
Aachen**



Gemeinsam auf den Weg machen: Verkehrsentwicklungsplanung für Aachen



Die Mobilität der Menschen ändert sich

Herausforderungen

Die wesentlichen **Herausforderungen heutiger Verkehrsentwicklungsplanung** sind:

- Abnahme der Bevölkerungszahl und Alterung der Gesellschaft
- Stagnation der Verkehrsleistung im Personenverkehr;
- Wachstum im Fern- und Güterverkehr
- Steigende Umweltaforderungen
- Erdölverknappung und veränderte Antriebstechniken
- Steigende Kosten für Infrastruktur und Betrieb bei zurückgehenden öffentlichen Mitteln
- Lebensstile und Einstellungen für eine urbane Mobilitätskultur
- Stärkere Ansprüche an Mitsprache der Bürger

Hinzu kommen **spezifische Herausforderungen für Aachen:**

- Entwicklung der Campi
- Bedeutung des Oberzentrums
- Ausbau der euregionalen Kooperation

Politischer Auftrag

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

städtische und regionale Mobilität geprüft werden, eine Bestandsaufnahme des Verkehrsgeschehens erfolgen und die Erreichung gesetzter Ziele kontrolliert werden (Monitoring), der VEP mit parallelen Planungen koordiniert werden (Koordination) und eine Einbeziehung der Bürger und der Interessengruppen gesichert werden (Dialog und Kooperation).

Die inhaltlichen Arbeiten an diesem dynamischen Plan und seiner Umsetzung werden durch FB 61 Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen unter Einbeziehung aller relevanten Dienststellen und Kooperationspartner geleistet.

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

Die politischen Vertreter wirken in Fachgruppen und der Lenkungsgruppe mit und entscheiden anschließend über den Prozess.

Vertreter der im Bereich Verkehr tätigen Institutionen und Verbände, der Hochschulen, der Wirtschaft sowie sozialer und weiterer Interessengruppen arbeiten in Facharbeitsgruppen und Lenkungsgruppe mit.

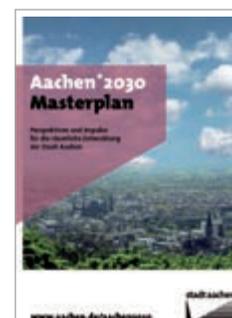
Berücksichtigte Planungen

Wesentliche Grundlage sind vor allem durch folgende Planungen gelegt und werden im Rahmen des VEP besonders berücksichtigt:

- Masterplan Aachen*2030 (2013)
- Luftreinhalteplan (2009, 2015)
- Lärminderungsplan für Aachen (2013)
- Innenstadtkonzept Aachen
- Nahverkehrsplan der Stadt Aachen
- Klimaaktionsplan (2011)



*Flächenbedarf:
Autoverkehr braucht viel Platz: Wenn man die 104.000 in Aachen angemeldeten Autos nacheinander aufstellt, entsteht eine 502 Kilometer lange Blechschlange von Aachen bis Hamburg.*



Mobilitätsverhalten 2011

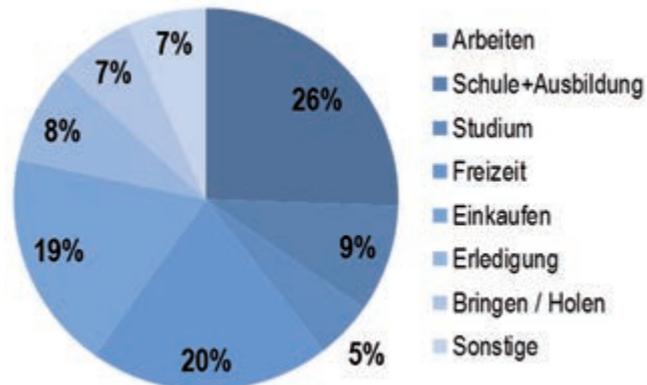
Mit finanzieller Unterstützung des nordrhein-westfälischen Verkehrsministeriums (MWEBWV NRW) und des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) wurde 2011 eine repräsentative Mobilitäts-erhebung in der gesamten StädteRegion Aachen mit den Schwerpunkten „Radverkehr“ und „Elektromobilität“ durchgeführt. Die Erhebung lief vom 30. Mai bis 22. Juli 2011. Über einer Zufalls-ziehung wurden 13.623 Haushalte angeschrieben, von denen 25,6 % teilgenommen haben. Mit 6.167 Personen, davon 2.871 aus Aachen, wurde die geforderte Stichprobengröße von 1 % der Bevölkerung übertroffen. Die Befragung hat 100tsd Euro gekostet.

Bei einem mittleren Wert von 3,14 Wegen je Einwohner macht die Aachener Bevölkerung an einem normalen Werktag insgesamt 769tsd Wege je Tag.

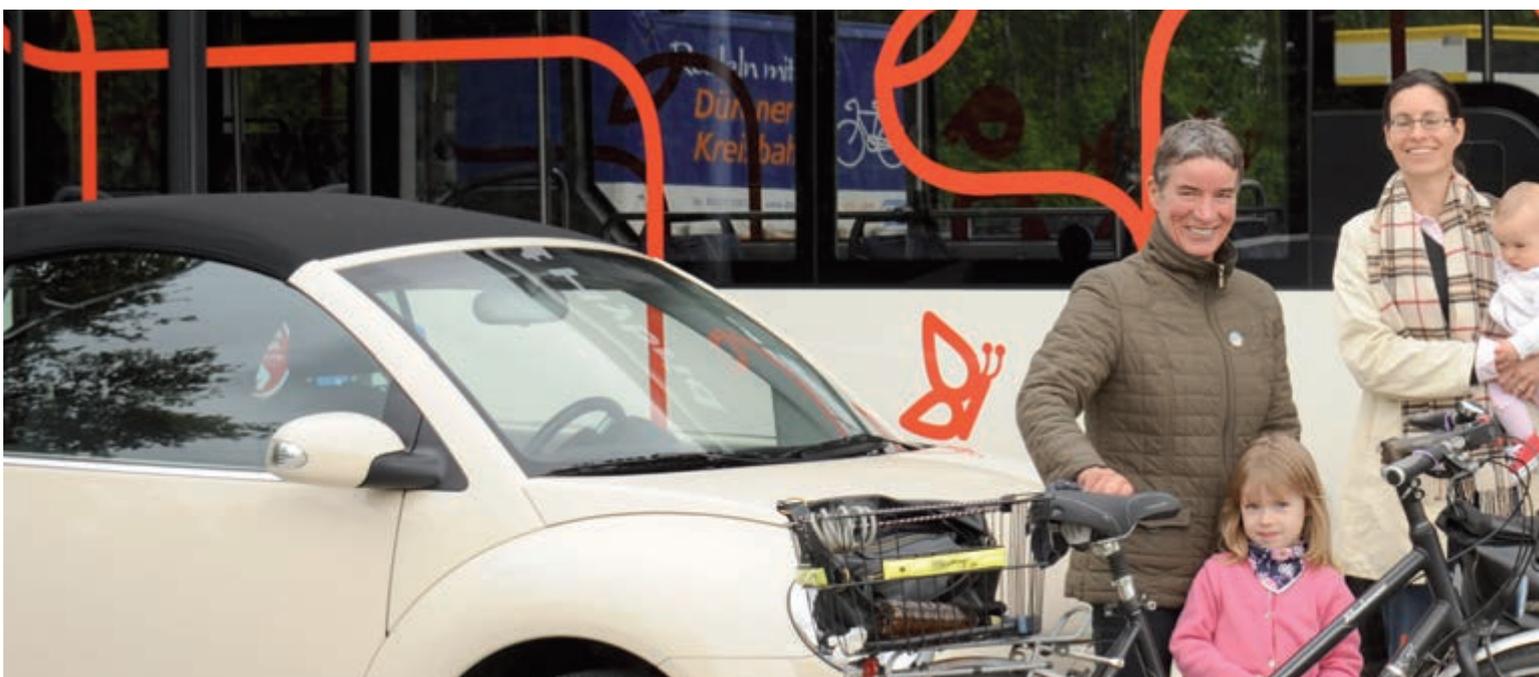
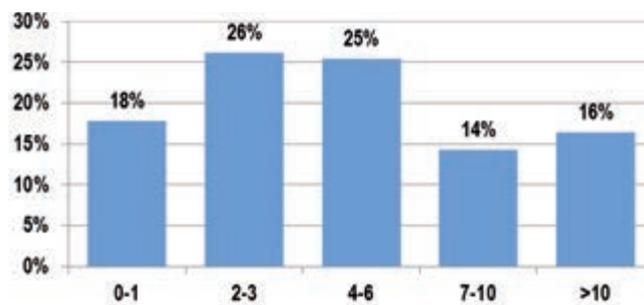
Das alltägliche Verkehrsgeschehen wird dabei in großem Umfang (40%) von täglich gleichen Wegen geprägt (Arbeiten 26 % plus Schule, Ausbildung und Studium mit 14 % der Wege), die in klaren zeitlichen Zyklen und enormen tageszeitlichen Schwankungen auftreten. Einkaufen und Erledigungen machen zusammen 27% aus. 20 % der Wege unternehmen die Aachener(innen) zum Zweck der Freizeit.

44 % der Wege sind dabei kürzer als 4 km, weitere 25 % zwischen 4 und 6 km lang

Zu welchem Zweck sind die Aachener unterwegs?



Wie lang sind die Wege der Aachener?



Von den 769tsd Wegen wird etwa die Hälfte (51 %) mit einem Pkw zurückgelegt. Für 15 % der Wege werden Bus und Bahn, für 11 % das Fahrrad und für 23 % der Wege die eigenen Füße genutzt.

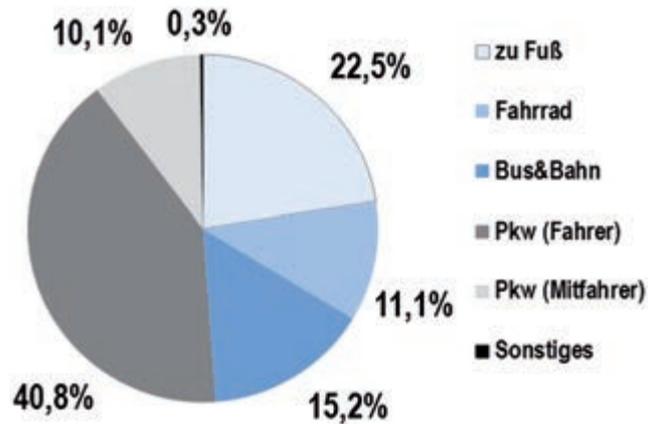
Vor 2011 fand die letzte Haushaltsbefragung zur Mobilität im Jahr 1991 statt. Dabei lag der Anteil des Pkws bei 52 %, Bus und Bahn bei 10 %, Fahrrad bei 10 % und zu Fuß bei 28 %.

Betrachtet man die Verteilung der Weglängen je Verkehrsmittel so fällt folgendes auf:

- 25 % der Wege, die mit dem Pkw als Fahrer zurückgelegt werden, sind kürzer als 4 km
- Nur 39 % der Wege mit dem Fahrrad sind länger als 3 km

Betrachtet man nur die 26 % der Wege, die 2-3 km lang sind, so werden dort 44 % mit dem Pkw zurückgelegt, nur 19 % mit dem Fahrrad und 8 % mit Bus und Bahn an. Aachen als „Stadt der kurzen Wege“ bietet damit ein erhebliches Potenzial, Wege vom Pkw auf andere Verkehrsmittel zu verlagern und eine effizientere, stadtverträglichere und kostengünstigere Mobilität zu organisieren.

Womit legen die Aachener ihre Wege zurück? (Modal-Split)



Wie lang war der Weg? (nach Verkehrsmittel)



Aufbau des VEP Aachen

Die Verkehrsentwicklungsplanung Aachen setzt sich zusammen aus vier Bausteinen, die jeweils

einen unterschiedlichen Zeithorizont abdecken und mit näherem Zielhorizont immer konkreter werden.



Diese vier Bausteine werden hier beschrieben:

Vision Mobilität 2050

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

Mobilitätsstrategie 2030

Eine Strategie ist ein längerfristig ausgerichtetes Anstreben eines Ziels unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel und Ressourcen (Quelle Wikipedia, 2. Juli 2014). Die Mobilitätsstrategie 2030 legt einerseits die übergeordneten Ziele fest, die orientiert an den Rahmenbedingungen der Mobilität und den verfügbaren Ressourcen der Stadt erreichbar erscheinen. Sie beschreibt zum zweiten für insgesamt 18 einzelne Themenbereiche, Teilräume und Querschnittsaufgaben, welche spezifischen Ziele erreicht und welche daraufhin orientierten Strategien (s. Kap. 5) verfolgt werden.

Handlungsprogramme 2020ff

Die Handlungsprogramme stellen für alle wesentlichen Projekte dar, welche Ressourcen benötigt werden, um die jeweilige Strategie in den jeweils folgenden fünf Jahren umzusetzen und welche Wirkungsbeiträge zu den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung von diesen Projekten erwartet werden. Beginnend in 2015 werden pro Jahr 3 bis 4 Handlungsprogramme erarbeitet und dem Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen zum Beschluss (Grundsatzbeschluss) vorgelegt. Für die darin beschriebenen Projekte müssen anschl. die Ressourcen aus dem Haushalt der Stadt Aachen bzw. von lokalen Akteuren und - soweit möglich - einer Kofinanzierung über Förderprogramme oder Beiträge bereitgestellt, eine umsetzungsreife Planung entwickelt und für jedes ein Beschluss zur Umsetzung gefasst werden.

Lagebericht Mobilität 20xx

Der Lagebericht Mobilität ist ein regelmäßig erscheinendes Werk. Anhand von ausgewählten Themen und mit ausgewählten Indikatoren sollen wesentliche Herausforderungen und die Entwicklung der Mobilität in Aachen allgemeinverständlich dargestellt werden. Dabei sollen sowohl objektive Daten als auch die Lage-Einschätzungen von Bürgern und Experten erfasst werden.

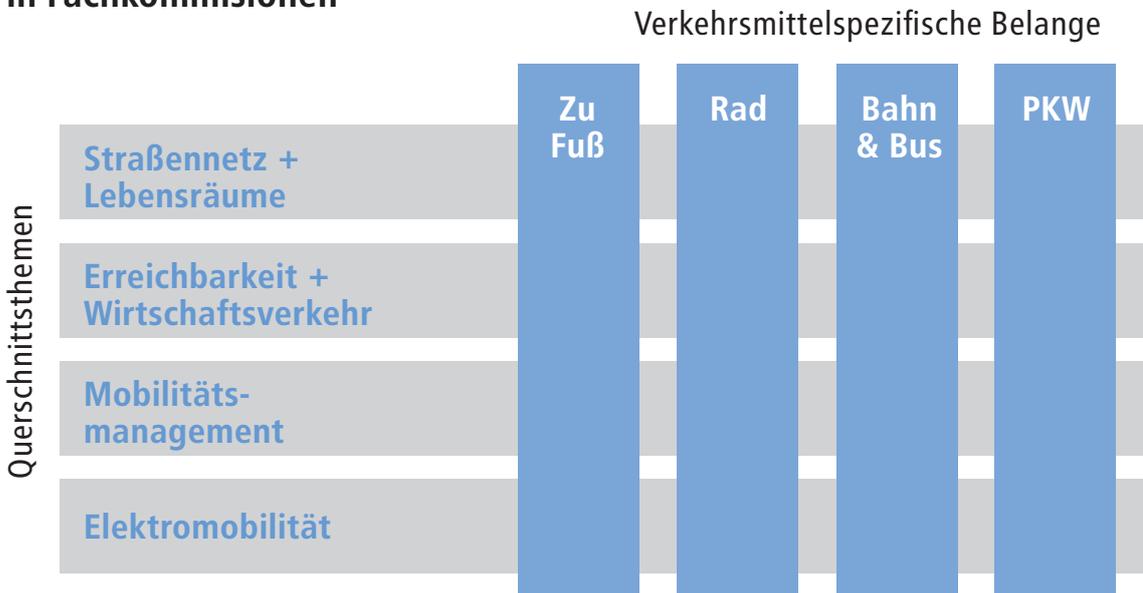
Organisationsstruktur des VEP Aachen Vision Mobilität 2050

Fachliche Verantwortung/Erarbeitung

Ganz zentral für den VEP Aachen ist die beim Start des Prozesses durch den Verkehrsausschuss getroffene Grundsatzentscheidung, den VEP nicht extern als Planungsleistung zu vergeben sondern in Eigenregie zu erarbeiten. Dies ist eine große Herausforderung für die Beteiligten und die Gestaltung des Prozesses. Zwar wurde eine Stelle für die Koordinierung und Prozesssteuerung der Verkehrsentwicklungsplanung neu geschaffen, aber sehr viele Arbeiten am VEP müssen zusätzlich zu anderen Aufgaben erfolgen.

Bei der Aufteilung der Arbeit wurden zum einen die vier Hauptverkehrsmittel (zu Fuß, Rad, Bus und Bahn, Pkw) des Personenverkehrs als separate Fachkommissionen bestimmt. Zum zweiten wurden vier „Querschnittsthemen“ festgelegt, die als zentrale Themenfelder integrierte Betrachtungen ermöglichen sollen und gleichzeitig aktuelle mobilitätsspezifische Fragestellungen aufgreifen (Straßennetze und Lebensräume, Mobilitätsmanagement, Erreichbarkeit und Wirtschaftsverkehr sowie Elektromobilität). Damit soll zielorientiert eine mobile Zukunft gestaltet werden.

Acht Fachkommissionen der VEP Aachen organisiert in Fachkommissionen





Entwicklung der Plakate zur Vision Mobilität 2050

Mitwirkung am VEP Aachen

Der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen hat folgende Struktur und Mitwirkungsmöglichkeit für den VEP Aachen beschlossen.

Die **Fachkommissionen** stimmen sich über relevante Handlungsfelder in ihrem Bereich ab und erarbeiten gemeinsam die fachlichen Empfehlungen für Projektsteuerung, Lenkungsgruppe und Mobilitätsausschuss.

Die Fachkommissionen sind offen für Interessierte aus dem Kreise der Ratsfraktionen sowie interessierter Verbände und Institutionen und der Mitarbeiter der Stadtverwaltung. Sie dienen dazu, mit allen relevanten Einrichtungen in Aachen und seinem Umland zu kooperieren. Insgesamt waren bis zum April 2015 139 Personen in den Prozess involviert.



Fachkommission zu Fuß bei der Arbeit

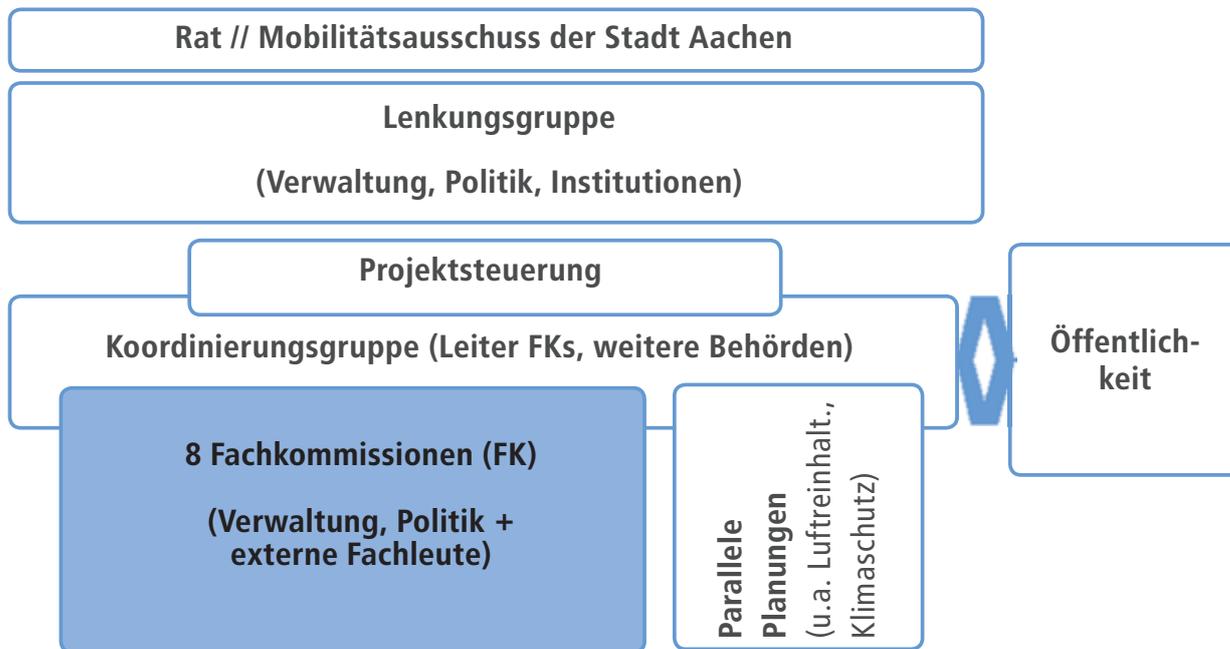
In einer Koordinierungsgruppe wird die Vernetzung der Planwerke sichergestellt. Die Leiterinnen bzw. Leiter von Dienststellen innerhalb der Stadtverwaltung, die mit parallelen Planungen beauftragt sind, die für die Mobilitätsstrategie oder zu Projekten relevante Aussagen machen, tauschen sich dort mit dem Leitern der Fachkommissionen aus.

In der **Lenkungsgruppe** erfolgt eine Beratung wesentlicher Fragestellungen unter dem Vorsitz des Planungsdezernentin bzw. -dezernenten. Neben der Verwaltung haben 25 Institutionen dort eine beratende Stimme, um den Entscheidungsprozess vorzubereiten.

Die formale Zuständigkeit für die Verkehrsentwicklungsplanung liegt beim Rat der Stadt Aachen. In der Praxis werden wesentliche Bausteine des VEP Aachen im **Mobilitätsausschuss** beraten. Der Mobilitätsausschuss trifft die Beschlüsse, alle anderen oben benannten Gremien sprechen Empfehlungen aus.



Sitzung der Lenkungsgruppe im Haus Löwenstein



Organisationsstruktur des VEP Aachen

Die Öffentlichkeit wird über folgende Wege am VEP Aachen informiert bzw. involviert:

1. öffentlich zugängliche Dokumente bzw. Präsentationen und weitergehende Informationen unter www.aachen.de/vep
2. zu den einzelnen Bausteinen (s.o.) des VEP Aachen erfolgt jeweils eine Beteiligung in Form einer eintägigen BürgerWerkStadt in der Innenstadt und einer mehrwöchigen Online-Beteiligung in Form eines standardisierten Fragebogens

Die Kooperation mit dem Umland findet im Format „Gespräch unter Nachbarn“ mit maßgeblicher Unterstützung der Stabstelle „Regionalentwicklung“ der StädteRegion Aachen statt. Dies ist ein informelles Gremium zum Austausch zwischen den Fachverwaltungen, das bereits im Rahmen des Masterplanes Aachen*2030 erfolgreich gearbeitet hat.

Die gesamte Beteiligung am VEP Aachen einschließlich der Vernetzung mit der Region wird als Teil des EU-Vorhabens CIVITAS DYN@MO gefördert.





**Vision
Mobilität
2050**

Wie stellen wir die Weichen, damit die nächsten Generationen bezahlbar und lebenswert mobil sein können?

Die Entstehung der Vision

Die Vision Mobilität 2050 wurde von Oktober 2012 bis Januar 2014 erarbeitet. Sie ist unterteilt nach den acht Fachkommissionen des VEP.

Im Sommer 2013 wurde mit dem bis dahin erarbeiteten Stand eine Bürgerbeteiligung durchgeführt. Die Inhalte wurden auf 37 Plakaten dargestellt, an denen die Meinung der Bürgerinnen und Bürger abgefragt wurde.

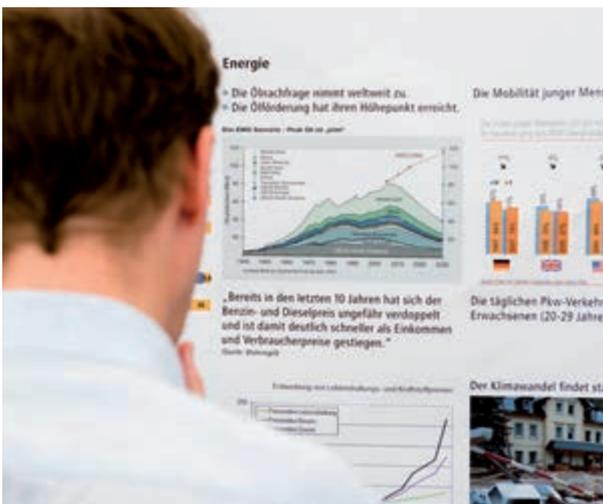
Die Bürgerbeteiligung bestand aus zwei Elementen: Einer eintägigen „BürgerWerkStadt“ und einer anschließenden Online-Beteiligung. Auf die Beteiligung wurde u.a. hingewiesen über eine Stadtseiten-Ausgabe als Beilage zum SuperSonntag, Plakaten auf Litfaßsäulen und Verwaltungsgebäuden, Pressegespräche und Vorabberichterstattung, Artikel in der Zeitschrift „Klenkes“.

Über ein Video wurde auf www.aachen.de der Hintergrund der Veranstaltung erläutert. Dieses Video wurde am Tag selber auf einem Monitor außerhalb des Zelt es gezeigt, um auf die Veranstaltung aufmerksam zu machen.

Die BürgerWerkStadt fand am 22. Juni 2013 am Elisenbrunnen statt und war offen für einen jederzeitigen Besuch. Die Leiter der acht Fachkommissionen diskutierten mit den Bürgern über die

Ausstellungsinhalte, beantworteten Fragen und nahmen Anregungen entgegen. Es haben sich ca. 500 Bürger an der Bürgerwerkstatt beteiligt. Unter der Überschrift „Wie machen wir Aachen gemeinsam fit für die Zukunft?“ wurden 215 Anregungen auf den Stellwänden notiert. Die meisten Anmerkungen wurden zu den Bereichen Rad (66) sowie Bus und Bahn (59). Die Anregungen wurden aufbereitet für die Fachkommissionen und dort verarbeitet. Zusätzlich wurden am 22. Juni 117 standardisierte Fragebögen geäußert.

Die Beteiligung im Internet fand in Form einer Online-Befragung unter www.aachen.de/vep vom 22.6. bis 14.7. statt. Kernpunkt war hierbei die Bewertungen der Visionen der Fachkommissionen und die heutige Lage 2013 in diesen Themenfeldern. Der bereits in der Bürgerwerkstatt genutzte Fragebogen wurde eingesetzt. 233 Personen haben die Online-Befragung bis zum Ende ausgefüllt.



Typische generelle Anmerkungen zur Mobilität in Aachen



Ich bitte Sie, alle heutigen Verkehrsmittel nebeneinander zu optimieren und nicht gegeneinander. Der motorisierte Individualverkehr ist genau so wichtig wie die Fußgänger, der Radfahrer und der öffentliche Nah- und Fernverkehr. Der Ausbau eines Fortbewegungsmittels (Fuß/Rad/Motor/Öffentlich) kann nebeneinander viel besser ausgebaut werden als zu Lasten eines favorisierten Fortbewegungsmittels (Motor). Gerade mit der Gleichbehandlung des Fortbewegungsmittels kann der individuelle Bürger selbst entscheiden, was für ihn persönlich das beste Mittel ist. Das Vorschreiben eines bestimmten Mittels halte ich für schlecht.

- Verbesserung der Ampelschaltung und der Verkehrsflüsse;
- Erhalt und Ausbau von Parkplätzen;
- Stop der Polarisierung zw. Auto- und Fahrradfahrern;
- Erhöhung des Stadtgrünes als lebenswerter Raum statt Betonwüsten wie z.B. der Platz vor dem Hauptbahnhof

Die Bürger mehr einbinden, enge Planung, Ausbau, etc. Oft werden Bürger vor vollendete Tatsachen gestellt.

Viele Straßen sind mit parkenden Autos voll gestellt, entsprechend hässlich. Gleichzeitig stehen die Parkhäuser großteils leer. Ein Umverteilung zugunsten Parkhäuser scheint sinnvoll.; Mehr Grün in der Straße würde Lebensraum für Menschen schaffen.

Ich fände es wichtig, den Rad- und den Busverkehr zu beschleunigen. Beides wäre vergleichsweise ohne großen finanziellen Aufwand zu bewerkstelligen und würde die Attraktivität beider Verkehrsmittel deutlich erhöhen.



Zusammenfassung der Ergebnisse:

Die Vision hat sowohl am 22.6. als auch im Internet eine hohe Zustimmung erhalten. In der Befragung gab es in allen Bereichen eine Zustimmung zwischen 70 und 90 %. Bei den meisten Themen wurde mehrheitlich gewünscht, dass der beschriebene Zustand deutlich vor dem Jahr 2050 erreicht wird.

Im Gegensatz dazu wurde die heutige Lage in fast allen Themenfeldern von 50 bis 70 % der Befragten auf einer Skala von 1 sehr gut bis 5 sehr schlecht mit 4 oder 5 bewertet. Eine Ausnahme macht dabei die Erreichbarkeit Aachens, die von fast zwei Dritteln der Befragten befriedigend (3) oder besser bewertet wurde.

In einer weiteren Frage konnte aus 15 vorgegebenen Themenbereichen 3 ausgewählt werden, in denen der größte Handlungsbedarf gesehen wird. Bei dieser sind die Themen „Radverkehr“, „Bus&Bahn“, „Bezahlbarkeit der Mobilität“, „Gestaltung und Zustand der Straßen“ sowie „Schadstoffe/Feinstaub“ von mehr als 25 % der Befragten am häufigsten genannt worden.

Die Beteiligungsergebnisse sind Hinweise auf Trends, haben aber nicht den Anspruch einer repräsentativen Erhebung. Nach erneuter Diskussion der Vision Mobilität 2050 in den Fachkommissionen wurde sie von der Lenkungsgruppe in leicht modifizierter Form zum Beschluss empfohlen. Der Mobilitätsausschuss hat die Vision am 23.01.2014 mit wenigen Änderungen einstimmig beschlossen; diese Version ist in dieser Broschüre dargestellt.

**Erreichbarkeit &
Wirtschafts-
verkehr**



**Aachen ist gut erreichbar. Güter
werden stadtverträglich befördert.**



Vision Mobilität 2050

Erreichbarkeit und Wirtschaftsverkehr

Aachen ist mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Es bestehen gute Verbindungen im Fern- und Regionalverkehr. Güterverkehr wird stadtverträglich durchgeführt.

*Beschlossen vom
Mobilitätsausschuss der
Stadt Aachen im Januar
2014*

Erreichbarkeit in der Region

Die Bahninfrastruktur in der Region ist gut ausgebaut. Alle Bahnhöfe sind attraktive Eingangstore und multimodale Verknüpfungspunkte, innovative Park-and-Ride-Systeme fördern den Umstieg auf den ÖPNV bei der Einfahrt in die Stadt.

Wirtschaftsverkehr/Stadtverträglicher Güterverkehr

Güterverkehr wird stadtverträglich durchgeführt, die Emissionen wurden auf ein vertragliches Maß reduziert.

Erreichbarkeit im Fernverkehr

Fernverkehrsverbindungen durch Bahn und Bus wurden erfolgreich ausgeweitet. Aachen ist mit Zügen, Fern- und Reisebussen, PKW und einer Anbindung an mehrere Flughäfen gut erreichbar. Auswärtige Gäste können die innenstädtischen Ziele gut erreichen.



Bürgerkommentare

Derzeit ist Aachen sehr schlecht mit Fernbussen erreichbar, unter anderem fehlenden Busbahnhof. Der jetzige ist ja bloß ein Gehsteig am Stadtrand und begrüßt die Angereißten mit einem Friedhof.

Unrealistische Vision von Ökoromantikern entwickelt

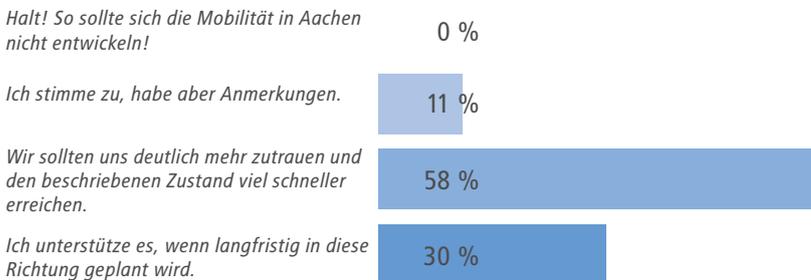
Es sollte der Schwerpunkt auf den Ausbau und die Entwicklung des Schienenverkehrs gelegt werden

Aachen ist bis zur Stadtgrenze mit dem Auto erreichbar, dann hört es schon auf. Umständliche Verkehrsführungen sind zu ändern, es muss direkte "Einflugschneisen für die PKW's geben. Alternativ wäre kostenlos Park an Ride anzubieten. Dabei sind große Parkflächen zu bilden mit einem 5minütigen kostenlosen Pendelbus.

Im Sinne einer guten Luftqualität in BAD Aachen sollten der innerstädtische Pkw-Verkehr drastisch reduziert und die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖPNV und Fahrrad im Fokus stehen!

Wünschenswert, kann aber die Stadt auch nicht allein entscheiden.

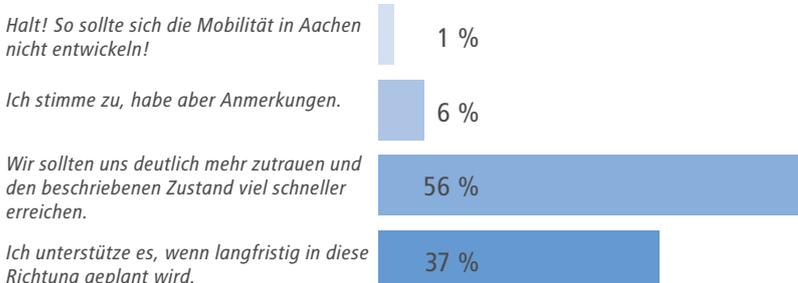
Bewertung der Vision Mobilität 2050 (Erreichbarkeit)



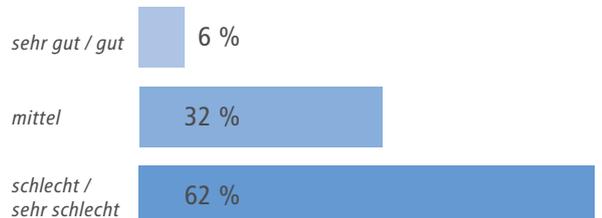
Bewertung der heutigen Lage



Bewertung der Vision Mobilität 2050 (Wirtschaftsverkehr)



Bewertung der heutigen Lage



Hinweis: Einschätzung von rd. 250 Personen, die sich beteiligt haben; nicht repräsentativ

Heute

Aachen ist über drei Autobahnen sehr gut erreichbar.

„Nach Einschätzung der Unternehmen ist die Verkehrsinfrastruktur in der Region Aachen ausgezeichnet, aber auch wesentlich entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit.“
(Befragung IHK Aachen)

Aachen ist ein wichtiges Oberzentrum in der Euregio Maas-Rhein, die in dem wichtigsten europäischen Wirtschaftskorridor, der sogenannten „blauen Banane“ liegt. Eine gute Erreichbarkeit sichert unseren Wohlstand und kulturellen Austausch.



Wirtschaftsverkehr



Lastenrad von CLAC

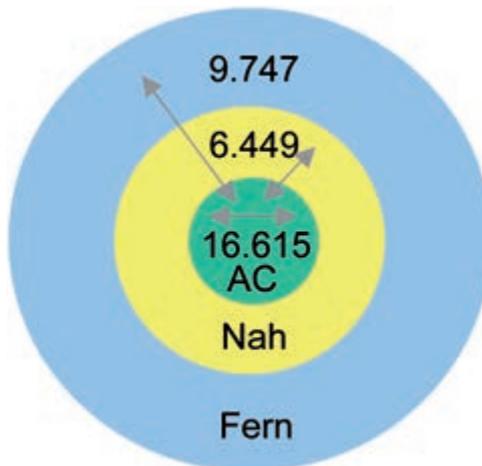


Der Bahnhof Aachen-West heute



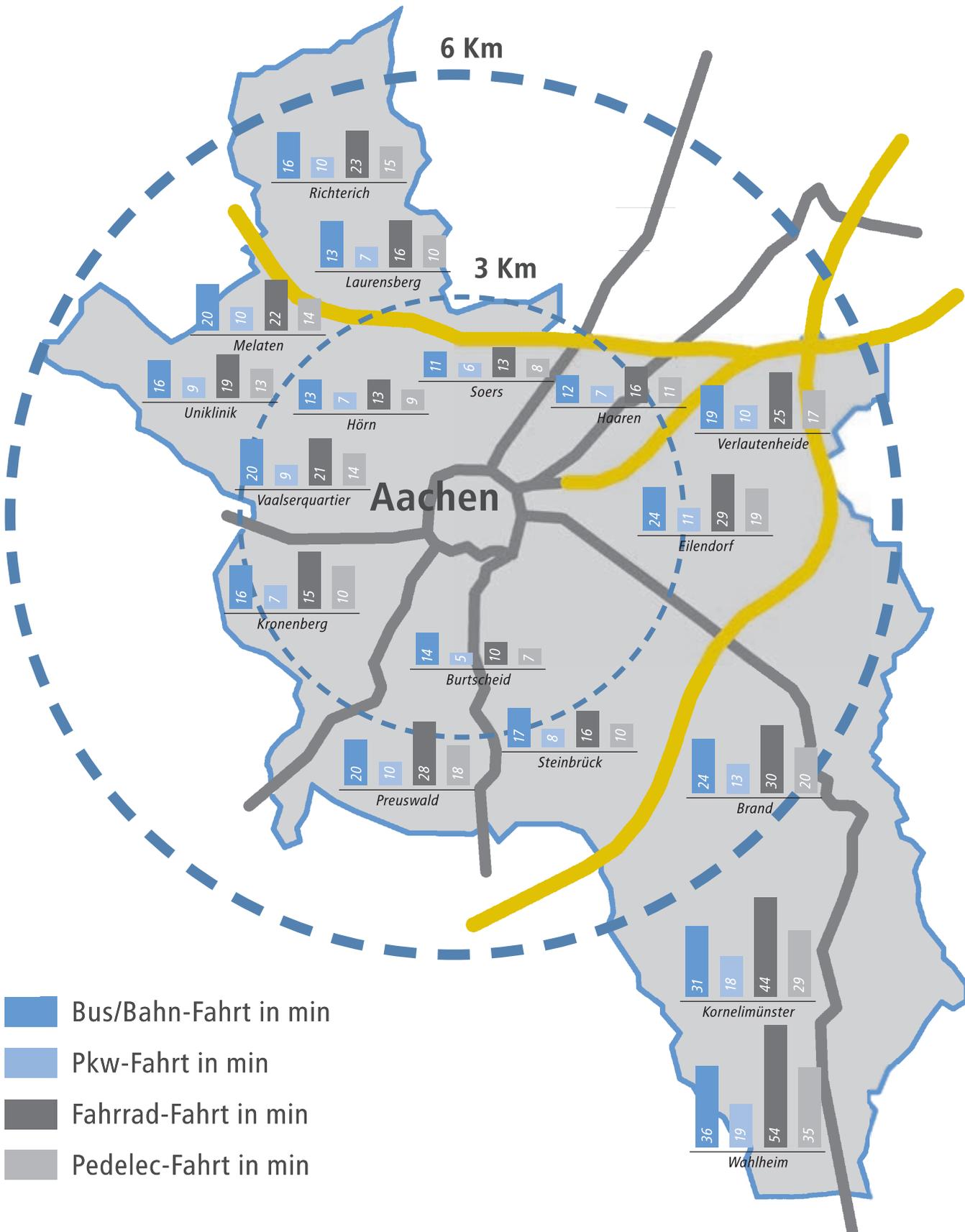
Unkoordinierte Lieferverkehre in Fußgängerzonen

32.00 Lkw-Fahrten pro Werktag haben Quelle und/oder Ziel in Aachen

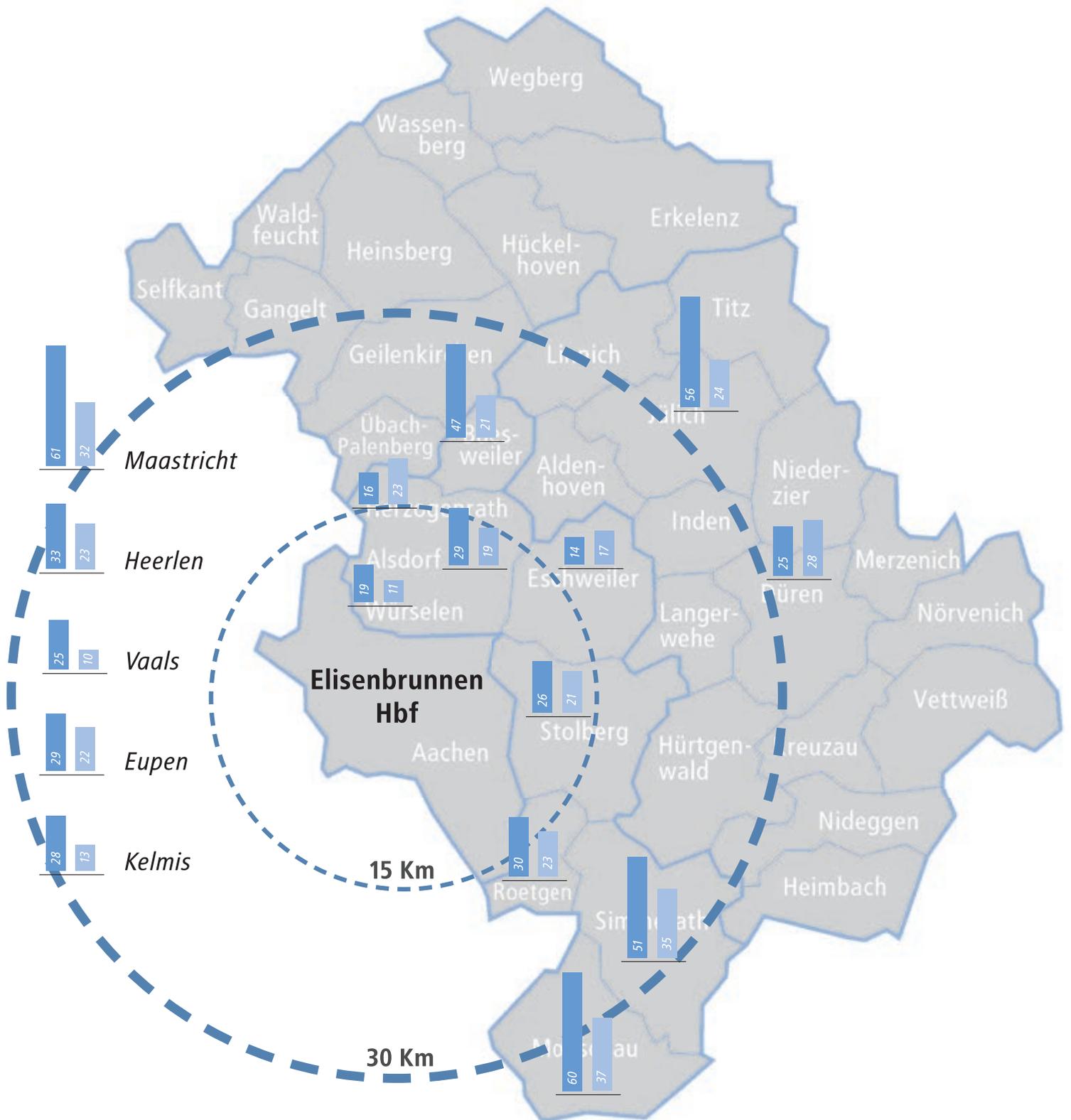


Güterverkehr ist zwingend notwendig. Der Anteil seiner Emissionen liegt aber deutlich über seinem Anteil am Verkehrsgeschehen.

Wie lange fährt man bis ins Zentrum von Aachen?



Viele Pendler haben hier ihren Arbeitsplatz und viele Menschen aus der Region sind Kunden im Aachener Einzelhandel. Sie sollten Aachen möglichst in umweltfreundlichen Verkehrsmitteln erreichen.



Quelle: AVV-Fahrplanauskunft, Googlemaps

**Straßennetz &
Lebensräume**



**Der Verkehr ist stadtverträglich.
Straßen sind attraktive Lebensräume.**

Vision Mobilität 2050

Straßennetz und Lebensräume

Das Aachener Straßennetz befindet sich in einem guten Zustand. Alle Straßen erfüllen die Ansprüche an eine ihnen angemessene Verkehrs- und Aufenthaltsqualität. In allen Straßen können Einwohner gesund leben und sich sicher fortbewegen. Die Verkehrsteilnehmer nehmen Rücksicht aufeinander.

*Beschlossen vom
Mobilitätsausschuss der
Stadt Aachen im Januar
2014*

Das Aachener Straßennetz

Das Straßennetz in Aachen ist in einem guten Zustand und funktioniert.

In welchem Zustand sollen sich unsere Straßen befinden ?

Straßen und Plätze befinden sich in einem baulich, funktional und gestalterisch guten Zustand.

Für Erneuerung und Unterhaltung stehen ausreichende Ressourcen bereit.

Straßen als sichere Lebensräume gestalten

Die Mobilitätskultur in Aachen ist von Rücksichtnahme und Miteinander geprägt.

Alle Straßen erfüllen die Ansprüche an eine ihnen angemessene Verkehrs- und Aufenthaltsqualität.

Straßen und Plätze sind sicher und barrierefrei gestaltet.

Die Standards der Straßenraumgestaltung orientieren sich an den historisch gewachsenen Strukturen und unterstützen die gegenseitige Rücksichtnahme aller Nutzer.



Zielvorstellung aus dem Masterplan Aachen*2030

Bürgerkommentare

Das ist keine Vision, sondern eine pure Selbstverständlichkeit

Die Finanzierung ist angesichts der finanziellen Lage der Stadt Aachen schwer vorstellbar. Inwieweit die Verkehrsteilnehmer tatsächlich Rücksicht aufeinander nehmen, kann niemand beeinflussen.

Die Raumaufteilung muss sich völlig ändern. Da heute 100% des verfügbaren Platzes verwendet sind, kann dies nur über Reduzierung des Anteils des Autoverkehrs gehen. „Neuen“, „frischen“ Raum wird es nicht geben.

Eine gute Verkehrsqualität ist zu meist nicht mit einer guten Aufenthaltsqualität bzw. einer sicheren Fortbewegung von Anwohnern realisierbar.

Wer denkt sich so einen abgehobenen Unsinn aus? Und wer von diesen Köpfen wird das Jahr 2050 noch bewusst erleben? Ich bin der Meinung das kommunale Verkehrspolitik zwar durchaus philosophisch diskutiert werden kann, wünschenswert wäre jedoch die akuten Probleme kurzfristiger anzugehen. Ich jedenfalls werde den Zustand im Jahre 2050 nicht mehr erleben.

Innerhalb des Ringes, sollte es nur mit Ausnahmen erlaubt sein, mit Autos hineinzufahren. Insgesamt sollten Fahrräder einen höheren Vorrang in der gesamten Stadt bekommen, denn auf unmotorisierten Verkehr wird bisher nicht groß Rücksicht genommen.

Bewertung der Vision Mobilität 2050

Halt! So sollte sich die Mobilität in Aachen nicht entwickeln!

2 %

Ich stimme zu, habe aber Anmerkungen.

15 %

Wir sollten uns deutlich mehr zutrauen und den beschriebenen Zustand viel schneller erreichen.

60 %

Ich unterstütze es, wenn langfristig in diese Richtung geplant wird.

23 %

Hinweis: Einschätzung von rd. 250 Personen, die sich beteiligt haben; nicht repräsentativ

Heute

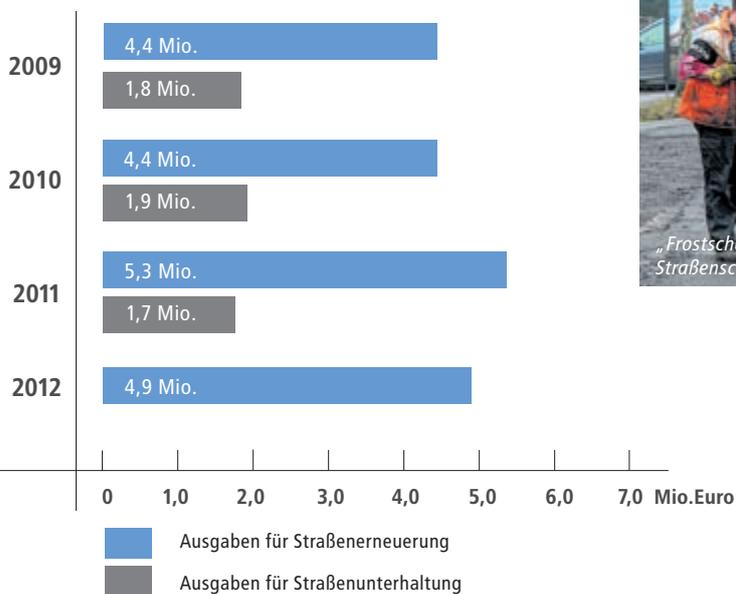
Straßen werden erneuert, wenn Sie das Ende der Lebensdauer (im Durchschnitt 40 Jahre) erreicht haben oder nicht mehr wirtschaftlich vertretbar repariert werden können.

Wenn die städtischen Straßen in einem verkehrssicheren und bautechnisch angemessenen Zustand sein sollen, müssten bei 900 km jährlich ca. 22 km erneuert werden.



Umbau der Burtscheider Straße

Ausgaben für Straßenerneuerung und -unterhaltung



„Frostschäden“
Straßenschäden müssen heute notdürftig geflickt werden

Bewertung der heutigen Lage



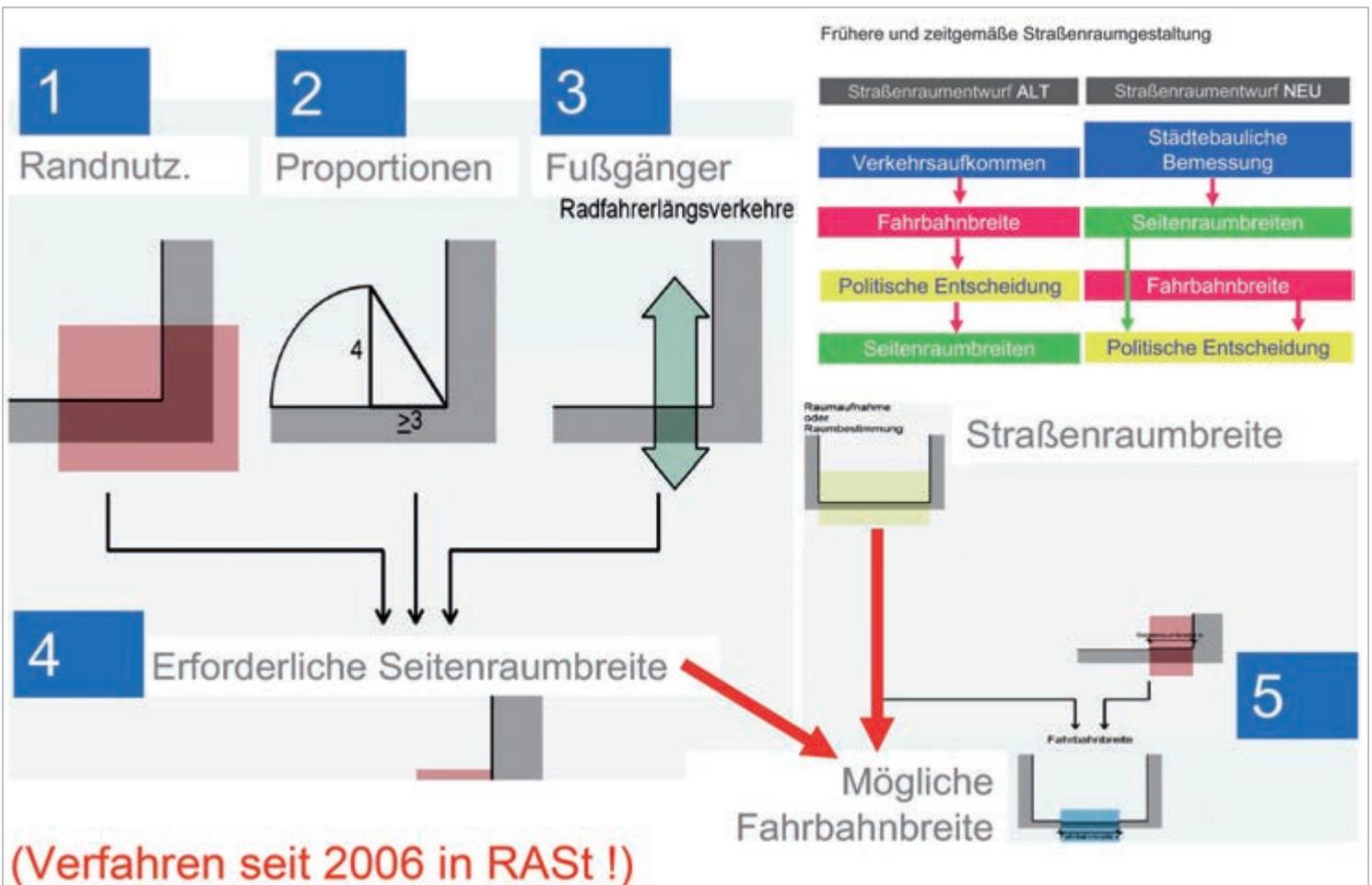
Bei der Planung neuer Straßen werden die Ansprüche der Nutzungen an der Straße und des Verkehrs gegeneinander abgewogen. Dabei müssen räumliche Zwänge wie z.B. in der Theaterstraße gelöst werden.

Für Aachen gibt es ein Gestaltungshandbuch, das eine qualitativ hochwertige und einheitliche Gestaltung des öffentlichen Raums sichern soll.

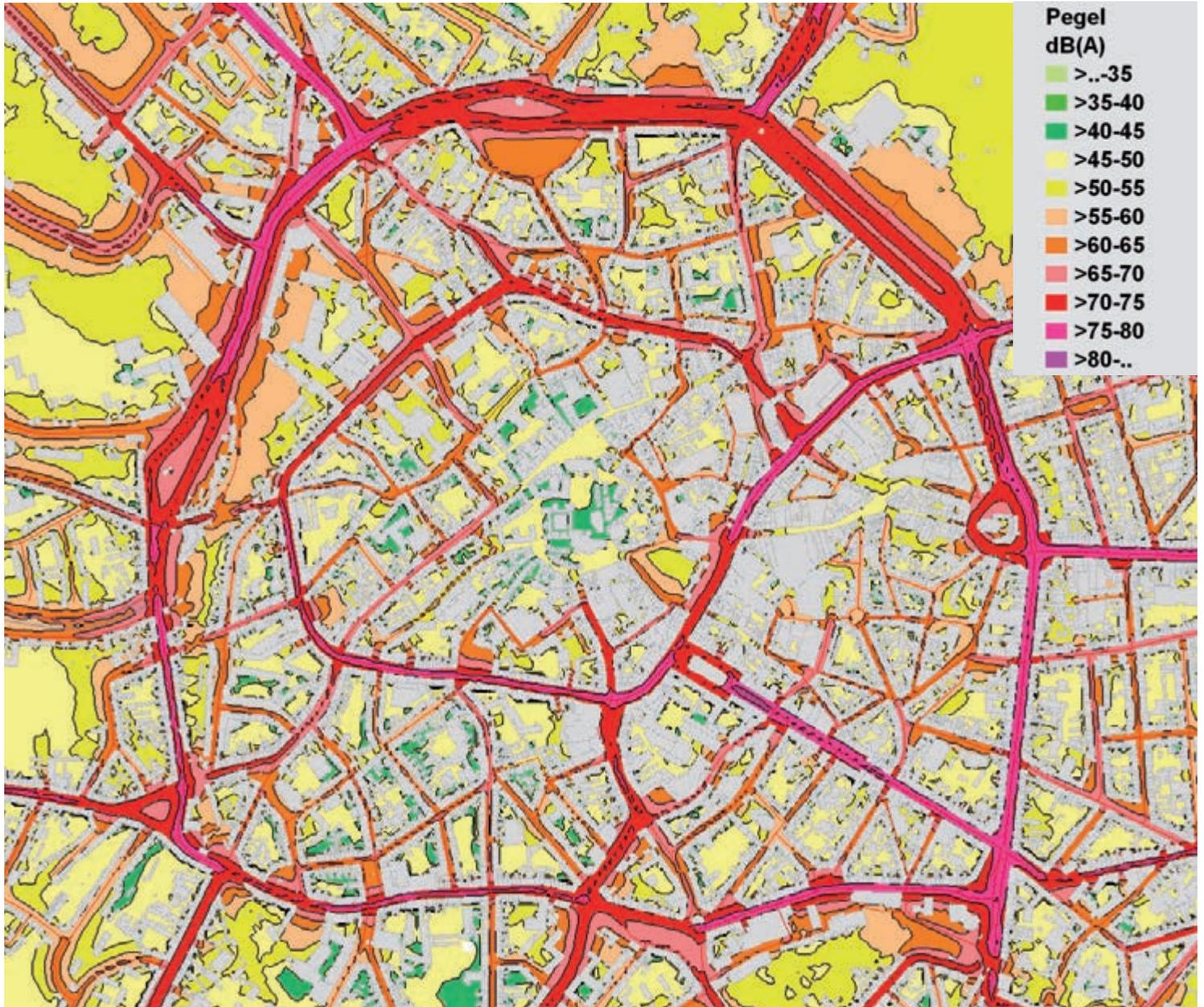


Städtebauliche Bemessung:

Aus den Randnutzungen wird die erforderliche Seitenraumbreite und danach die mögliche Fahrbahnbreite ermittelt. Bei Konflikten muss die Politik die Prioritäten setzen.



Lärm- und Luftqualität ist in vielen Straßen mangelhaft



15 % der Einwohner sind tagsüber Lärmemissionen oberhalb von 65 dB(A) ausgesetzt sind, die eine Gesundheitsgefährdung darstellen oder eine gesundheitliche Beeinträchtigung nach sich ziehen können.

Aachener Lärmkarte 2013

An der Messstelle in der Wilhelmstraße lag der Mittelwert für Stickstoffdioxid 2013 mit 50 µg/mfl deutlich über dem EU-Grenzwert von 40 µg/mfl.

Messcontainer Wilhelmstraße

A vibrant city street scene featuring a mix of modern and traditional architecture. In the foreground, several pedestrians are captured in motion, their figures blurred to convey a sense of activity. A woman in a teal top and blue jeans walks from left to right, carrying a bright green bag. Next to her, a man in a red puffer jacket and a woman in a green top are also walking. In the background, a brick building with white window frames stands next to a modern building with large glass windows. A sign for 'BUTLERS' is visible on the brick building. To the right, a red umbrella shades an outdoor cafe seating area where several people are sitting at tables. The overall atmosphere is one of a lively, pedestrian-friendly urban environment.

Fußgänger

**Erlebe und entdecke deine Stadt
zu Fuß. Jeden Tag.**

Vision Mobilität 2050

Zu Fuß

Die Menschen in Aachen können zu Fuß vieles erledigen und bewegen sich gerne zu Fuß. Die Straßenräume und Fußwege sind gefahrlos nutzbar, barrierefrei, begrünt und attraktiv für Fußgänger jedes Alters. Besucher erleben Aachen im Flanieren als europäische Wissenschaftsstadt zwischen Innovation und Tradition.

Beschlossen vom
Mobilitätsausschuss der
Stadt Aachen im Januar
2014

Grüne Wege ins grüne Umland

Die Aachener beginnen ihre Spaziergänge zu Hause. Alle Grünbereiche sind untereinander und mit der Innenstadt verbunden.

Barrierefreie Stadt:

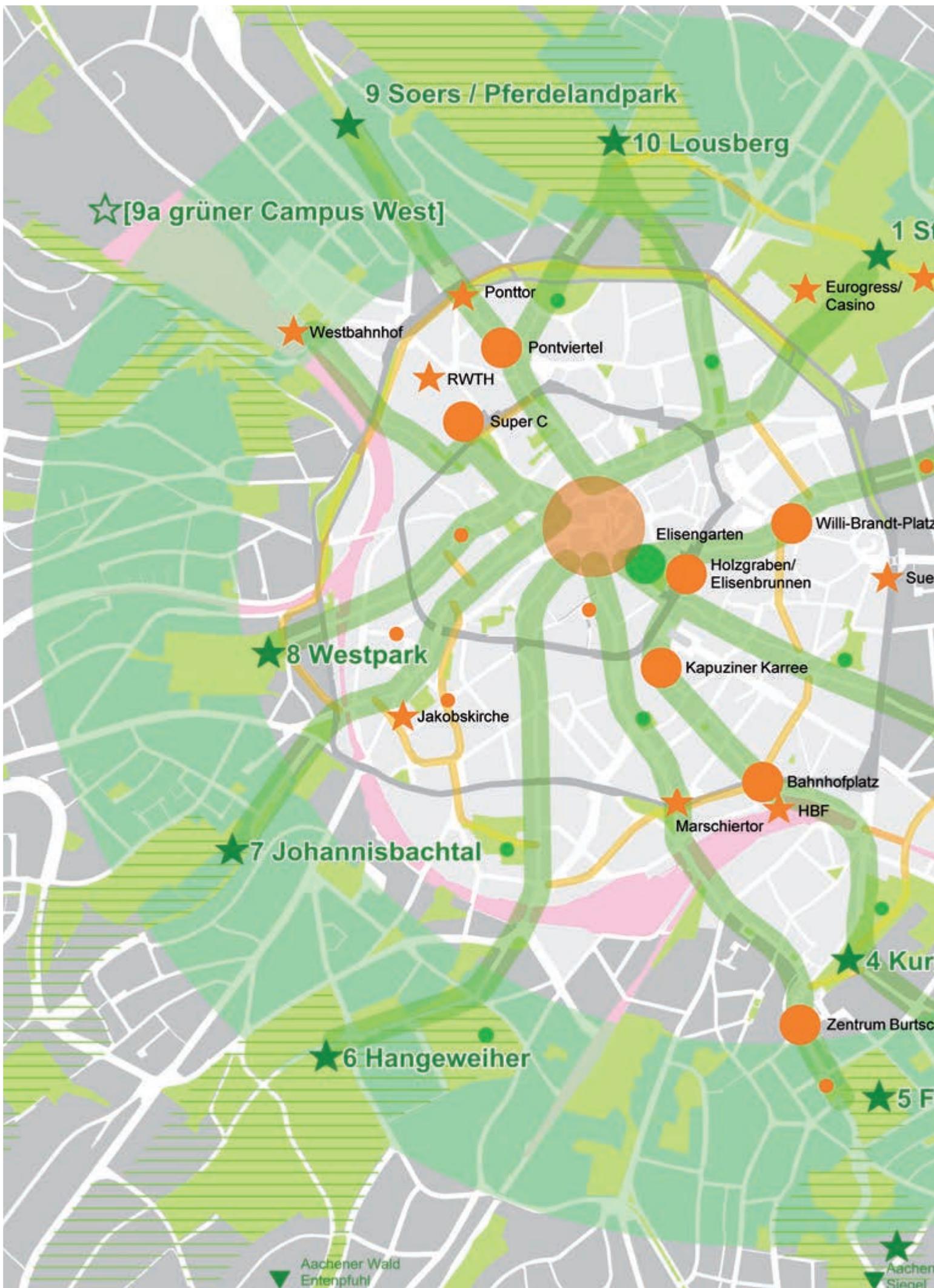
Es gibt noch viel zu tun!

Alle Menschen können sich selbstständig im öffentlichen Raum bewegen.

Aachen, Stadt der kurzen Wege

Besorgungen des täglichen Bedarfs können komfortabel und sicher in allen Stadtteilen zu Fuß erledigt werden.







Zu Fuß – Wege ins Grüne

Fußgänger-Routenplan für eine Vernetzung der Innenstadt mit den umliegenden Grünbereichen.



Innenstadtkonzept 2022 Zehn Premiumwege und umgebende Grünräume

-  Premiumwege aus der Innenstadt ins Grüne
-  Querverbindungen der Premiumwege
-  Historische Altstadt mit Markt, Dom und Rathaus
-  Urbane Orte / Ziele
-  Grüne Orte / Ziele
-  [geplant]
-  Grünfinger

Bürgerkommentare

Da die Bevölkerung immer älter wird, muss berücksichtigt werden, dass alle Fußwege „rollatorgerecht“ sind.

Alle Gehwege sind frei von parkenden Autos, damit zu Fuß gehen auch Spaß macht!

Gerade Rad- und Fusswege werden in Aachen vernachlässigt, viele Wege sind in kaputtem und sanierungsbedürftigem Zustand, werden selten gepflegt, sind zugewachsen, verdreckt, scherbenübersät usw.. Bitte nicht nur Straßen für PKW sanieren, sondern auch Rad- und Fusswege in Ordnung halten. Danke

Für diejenigen die viel zu Fuß gehen braucht es auch mehr attraktive Sitzgelegenheiten zum Ausruhen!

Wenn Autos Bordsteine zu parken oder Fußgängerüberwege an Kreuzungen und Einmündungen blockieren, sollten sie härter bestraft werden als normale Falschparker

Bewertung der Vision Mobilität 2050

Halt! So sollte sich die Mobilität in Aachen nicht entwickeln!

4 %

Ich stimme zu, habe aber Anmerkungen.

9 %

Wir sollten uns deutlich mehr zutrauen und den beschriebenen Zustand viel schneller erreichen.

57 %

Ich unterstütze es, wenn langfristig in diese Richtung geplant wird.

30 %

Hinweis: Einschätzung von rd. 250 Personen, die sich beteiligt haben; nicht repräsentativ

Heute

Fußgängerwegweisung

2015 wurde begonnen, das touristische Fußgängerwegweisungssystem zu vervollständigen und zu verbessern.

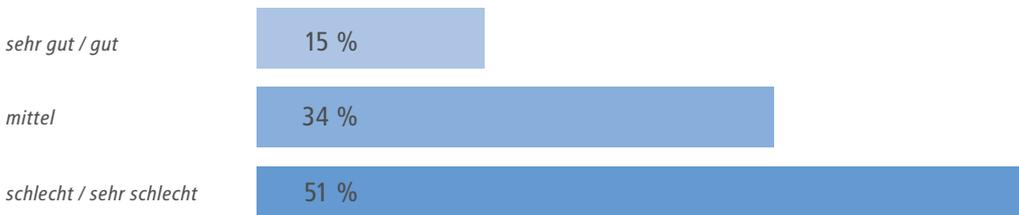


Neben sehr guten Bedingungen für Fußgänger in der Innenstadt gibt es viele Straßen, in denen das zu Fußgehen unattraktiv ist.

In einigen Bereichen der Stadt sind Besorgungen des täglichen Bedarfs nicht zu Fuß möglich; dort sind die Menschen vielfach auf das Auto oder den Bus angewiesen.



Bewertung der heutigen Lage



Nahversorgungskonzept

Die wohnortnahe Versorgung soll gestärkt werden. Dazu wurde 2008 im Rat der Stadt Aachen das Zentren- und Nahversorgungskonzept beschlossen, das die zentralen Versorgungsbereiche in Aachen sichern soll.

Schulwegsicherheit

Die Stadt Aachen fördert seit Jahren systematisch die Sicherheit auf Schulwegen. Ein »Walking Bus« (= Erwachsene begleiten Gehgemeinschaft von Grundschulern) z.B. bringt Kinder gemeinsam in Bewegung und zur Grundschule, fördert so nebenbei auch ihre Selbständigkeit und Kommunikation und entlastet die Eltern.

Fußgänger an Ampeln

- Fußgängergrünzeiten werden so lang wie möglich zur Verfügung gestellt.
- 34 Fußgänger-Anlagen sind so ausgelegt, dass sie nach Anforderung sofort grün anzeigen.
- An 8 Kreuzungen auf dem Grabenring erhalten alle Fußgänger gleichzeitig Grün („Rundum-Grün“)



Signalanlagentaster für Sehbehinderte

In Aachen gibt es 279 Behinderten-signale

Barrierefreies Bauen

Über die Kommission „Barrierefreies Bauen“ werden die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen bei der Stadtplanung und der Planung öffentlicher Baumaßnahmen eingebracht.





Fahrrad

**Fahr Rad in Aachen!
Möglichst sicher und komfortabel**

Vision Mobilität 2050

Fahrrad

Fast alle Aachener fahren gerne und häufig mit dem Fahrrad. Radfahren ist in Aachen und im Umland sicher und komfortabel möglich. Es gibt komfortable und ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Die Möglichkeit, flächendeckend Fahrräder leihen zu können ist ein wichtiger Baustein des Aachener Mobilitätsverbundes.

*Beschlossen vom
Mobilitätsausschuss der
Stadt Aachen im Januar
2014*

Sicher und unfallfrei Fahrrad fahren

Es wird angestrebt, dass kein Fahrradfahrer unverschuldet durch einen anderen Verkehrsteilnehmer verletzt oder getötet wird. Die starke Zunahme des Radverkehrs hat die Aufmerksamkeit gegenüber Radfahrern gestärkt und damit die Verkehrssicherheit erhöht, mit der Folge, dass sich auch ungeübtere Radfahrer im Straßenraum beachtet und sicher fühlen.

Lückenloses Radverkehrsnetz

Aachen hat ein flächendeckendes, lückenloses, leicht verständliches Radverkehrsnetz, das sich in einem guten Zustand befindet. Es existieren komfortable und sichere Radwege zu allen Umlandgemeinden.

Leihen, Abstellen und mit Bus und Bahn weiterfahren

In jedem Gebäude, das nach 2015 errichtet wurde, befindet sich für jeden Bewohner mindestens ein komfortabler Fahrradabstellplatz.

Das Fahrrad ist seit Jahrzehnten als ideales Stadtverkehrsmittel etabliert und ist fester Bestandteil einer urbanen Mobilitätskultur. Eine enge Vernetzung von öffentlichem Verkehr und Radverkehr hat zu einer Stärkung beider Systeme geführt. In Aachen gibt es ein flächendeckendes Netz von Leihfahrrädern.



Bürgerkommentare

Um weitere Einwohner zum Fahrradfahren zu überzeugen sollte das Fahrradfahren durch angenehme und sichere Radwege überzeugen. Derzeit wird man als Radfahrer durch zu nah vorbeifahrende Autos und plötzlich öffnende Autotüren gefährdet. Daher sollten als Ersatz oder Ergänzung parallele Nebenstraßen verkehrsberuhigt werden und auf ihnen reine Fahrradwege aufgebaut werden.

Tolle Verbesserung in den letzten Jahren, aber weiterhin sehr verbesserungswürdig! Leider sind Autofahrer oft nicht über neue STVO informiert...

Die vielen neuen Radstreifen auf den Hauptachsen sind sehr gut. Dies ist aber alles noch viel zu PKW-orientiert. Eigene breite und ggf. steigungsarme Radtrassen werden benötigt. zB. entlang der innerstädtischen Bahnlinie (von Rothe Erde bis Westbahnhof).

Radwege sollten in gepflegterem Zustand gehalten werden. Viele Radwege sind nicht benutzbar, da verdreckt, voller Schlaglöcher, kaputtes Pflaster, unwegsam, zugewachsen etc.

Für mich geht die Radwegplanung in Aachen nicht weit und schnell genug. Die Fahrradschutzstreifen in der Innenstadt sind eine positive Entwicklung. Es fehlt aber der Anschluß der Stadtbezirke durch sichere Fahrradwege.

Mehr Radwege, Verleihsystem Velocity Aachen unterstützen!! Super Projekte!!

Bewertung der Vision Mobilität 2050

Halt! So sollte sich die Mobilität in Aachen nicht entwickeln!

6 %

Ich stimme zu, habe aber Anmerkungen.

11 %

Wir sollten uns deutlich mehr zutrauen und den beschriebenen Zustand viel schneller erreichen.

61 %

Ich unterstütze es, wenn langfristig in diese Richtung geplant wird.

22 %

Hinweis: Einschätzung von rd. 250 Personen, die sich beteiligt haben; nicht repräsentativ

Heute

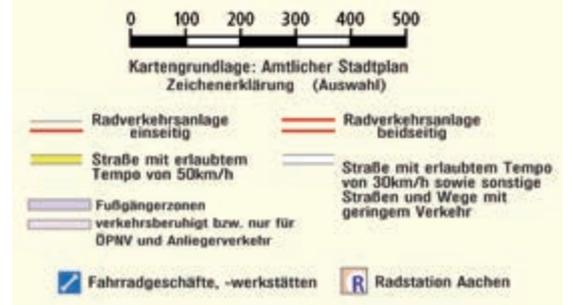
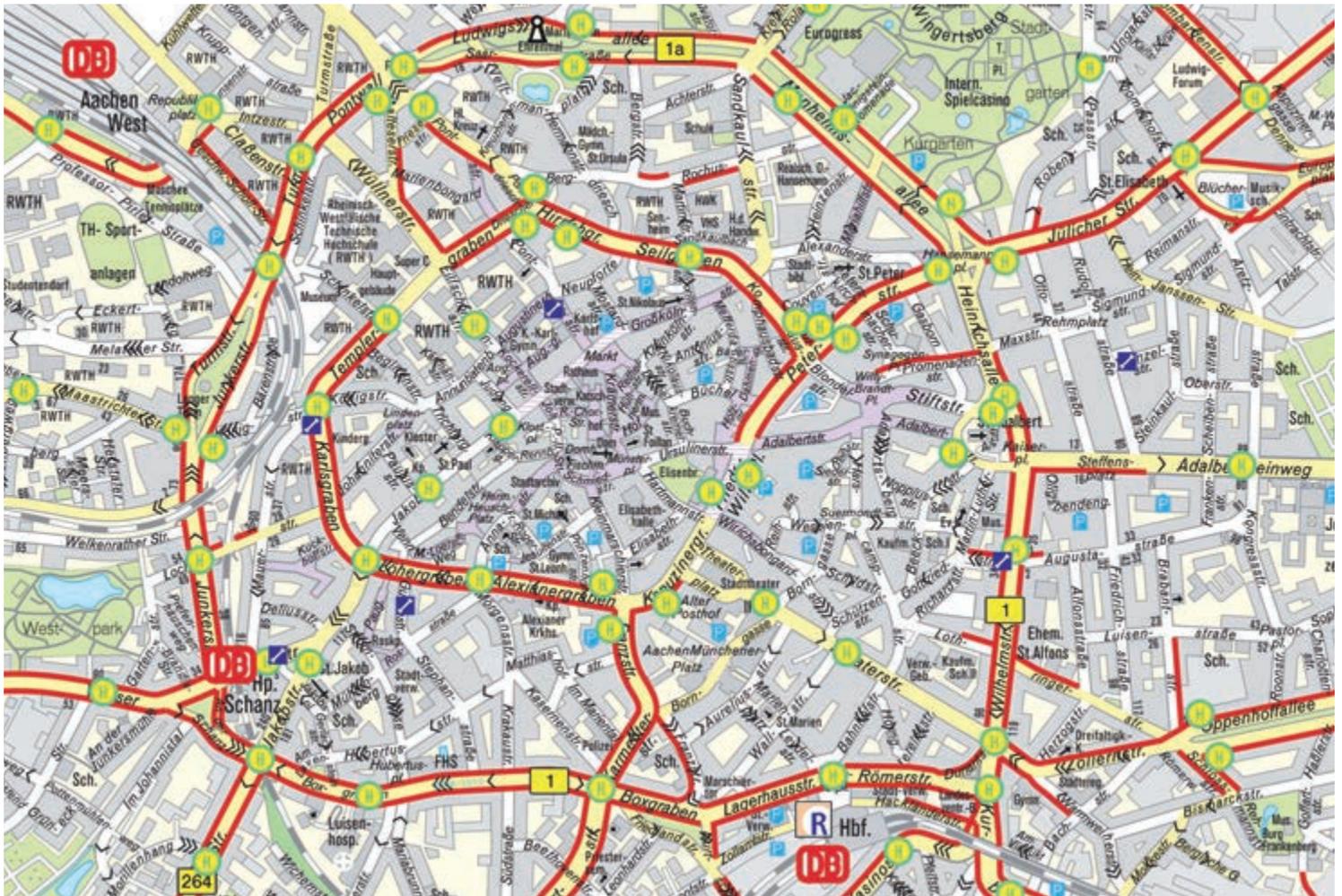
Entwicklung im Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz in Aachen ist von 2007 - 2014 um 40 km auf 330 km gewachsen.

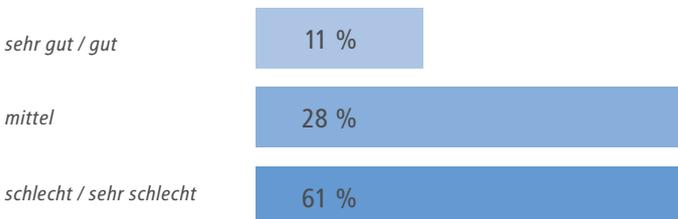
Auf Grundlage des „Maßnahmenplans Radverkehr“ wurden seit 2009 wesentliche Lücken im Radverkehrsnetz in der Innenstadt geschlossen. Meilensteine waren dabei die Radverkehrsanlagen auf dem Grabenring und auf dem Alleenring.

Innerhalb des Alleenringes sind Theaterstraße, Kapuzinergraben, Sandkaulstraße, Heinrichsallee, Jakobstraße und Wüllnerstraße die letzten großen Lücken im Radverkehrsnetz.

Derzeit steht die Umsetzung von Radverkehrsanlagen auf dem Adalbertsteinweg und weiteren Straßen im Aachener Osten an, um auch in diesem dichtbesiedelten Stadtquartier bessere Bewegungsmöglichkeiten zu schaffen.



Bewertung der heutigen Lage



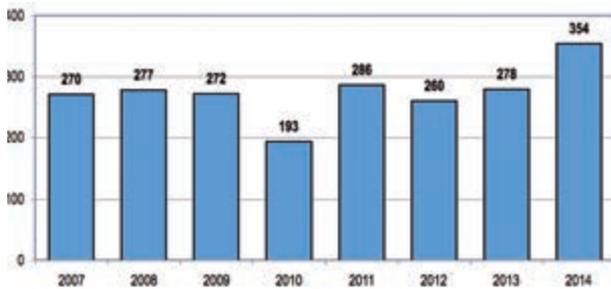
Sicher Radfahren?!

Aufgrund der kompakten Straßenräume und der besseren Sichtbarkeit für Autofahrer werden in Aachen vor allem Schutzstreifen und Radfahrstreifen angelegt. Dies erfolgt entsprechend dem technischen Regelwerk in Deutschland (u.a. den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen") in Abstimmung mit vielen Beteiligten, u.a. dem ADFC und der Polizei.

2014 verunglückten 354 Radfahrer in Aachen. Das war ein Ausreißer nach oben. Häufig ist die Ursache ein fehlender Schulterblick von Autofahrern beim Rechtsabbiegen.

Die Stadt beobachtet systematisch Unfallhäufungsstellen und ordnet ggf. Änderungen an.

Unfälle mit Radfahrern in Aachen



Radfahrstreifen auf dem Alleingang



Unabhängiger Radweg

Kampagne „FahrRad in Aachen“

Mit „FahrRad in Aachen“ wird für das Radfahren geworben und Aktionen organisiert.

FahrRad in Aachen wirkt unter anderem auf gegenseitige Rücksichtnahme hin und führt zusammen mit Polizei und Verkehrswacht insbesondere Aktionen für Kinder und Senioren durch.



Abstellen von Fahrrädern

In der Vergangenheit wurden oftmals keine guten Abstellmöglichkeiten in Häusern geschaffen. Die Stadt achtet seit einigen Jahren bei allen Neubauprojekten auf die Schaffung der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrradabstellmöglichkeiten.

Mit dem Fahrradbügelprogramm der Stadt Aachen wurden von 2008 bis 2014 im öffentlichen Straßenraum 500 Fahrradbügel für 1000 Fahrräder errichtet.



Es werden jedes Jahr 100 Fahrradbügel in den Straßenraum gebaut

In der Radstation am Hauptbahnhof kann man seit 2008 seit Rad abstellen, Räder und Pedelecs leihen. Die Radstation betreut außerdem die PedelecTestwochen für Betriebe und die Fahrradboxen an Haltepunkten (bisher nur in Eilendorf).

Keine Lösung gibt es derzeit für abschließbare Fahrradboxen in Straßenräumen.

Weitere Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen sind in Planung.



Radstation am Aachener Hauptbahnhof mit Fahrradverleih seit 2008



*Fahrradboxen am Bahnhof Eilendorf
Es gibt ein Ausbauprogramm an den Bahnhöfen*



Pedelec Testwochen

Pedelec Testwochen

2015 wurden 12 neue Leih-Pedelecs für die Radstation beschafft.

Seit 2009 bereits leihen interessierte Betriebe über die IHK Aachen kostenlos eine Woche Pedelecs der Radstation aus.

Bus und Bahn



Bus und Bahn: Wie stellen wir die Weichen für die Zukunft?



Vision Mobilität 2050

Bus und Bahn

Mit Bussen und Bahnen ist man in Aachen und im Umland immer zuverlässig und auf den Hauptachsen schnell unterwegs. Für alle Bereiche der Stadt bestehen an die Nachfrage angepasste, vernetzte und bezahlbare Mobilitätsangebote. Busse und Bahnen sind kostengünstig, einfach, sicher und barrierefrei nutzbar und stellen das Rückgrat des Aachener Mobilitätsverbundes dar.

*Beschlossen vom
Mobilitätsausschuss der
Stadt Aachen im Januar
2014*

Schnell und gut vernetzt mobil

Wohnorte, Arbeitsstandorte, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln in einem attraktiven Takt und einer geringen Reisezeit untereinander gut erschlossen.

Das leistungsfähige Busliniennetz hat eine klare Struktur:

- Hauptlinien auf den starken Achsen
- Ergänzungslinien, Zu-/Abbringerlinien
- Schnellbuslinien

Alle Haltestellen in Aachen sind barrierefrei ausgebaut.

Viele Haltestellen sind zu Mobilitätsstationen geworden, wo mehrere Verkehrsmittel verknüpft werden: Bus/Bahn, Pkw (CarSharing), Fahrrad (Leihfahrrad, Abstellanlagen).

Mit Bus und Bahn in die Region

Der kontinuierliche Ausbau des regionalen Schienennetzes hat zu deutlichen Fahrgastzuwächsen bei Fahrten zwischen Aachen und dem Umland geführt.

In nicht mit der Schiene erschlossenen Bereichen im Umland gibt es Schnellbusse aber auch Mobilitätsstationen, an denen Verkehrsmittel und Fahrten gebündelt werden.

Emissionsfrei unterwegs

Die Busse in Aachen sind einfach, sicher und komfortabel nutzbar und fahren emissionsfrei.

Pünktlich und zuverlässig

Busse und Bahnen sind pünktlich und zuverlässig. Die dazu erforderlichen Rahmenbedingungen wurden geschaffen. Jeder interessierte Nutzer wird bei Fahrplanabweichungen im ÖPNV unmittelbar über Ursachen, Folgen und Alternativen informiert. Dank einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie empfinden die Aachener den ÖPNV als sehr verlässlich.

Bürgerkommentare

Bus und Bahn sollten deutlich ausgebaut werden. Mehr Linien, kürzere Takte, etc. Auch klimatisierte Busse und Bahnen sind im Hochsommer wichtig.

Im 2050 will ich von autonom fahrenden (kleinen -PKW ähnlichen) Fahrzeugen transportiert werden. Die auf meine Anforderung (z.B. per Smartphone) kommen und mich zu meine Ziel fahren. Auch mit anderen Fahrgästen geteilt. Die nicht an meinem Ziel parken müssen, sondern wieder weg fahren. Mehr oder weniger autonome Taxis. Busse und Bahnen sind für kurze Strecken oft zu unflexibel. Und das wird wohl auch so bleiben.

Wie planen Sie die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe der Busse, wie hoch sind die Kosten der Umstellung?

Das AVV-Verbundgebiet ist viel zu teuer! Besonders Auszubildende leiden unter den hohen Ticketpreisen. Außerdem sind viele Busfahrer sehr unfreundlich und unsozial eingestellt. Unnötige Investitionen wie Auf-, Ab- und erneuter Aufbau von digitalen Busanzeigen müssen scheinbar vom Fahrgast getragen werden. Dort besteht einfach enormer Verbesserungsbedarf!

Das Bussystem sollte nicht sternförmig auf den Bushof konzentriert, sondern als Netz aufgebaut sein, damit man nicht immer in die Innenstadt und wieder heraus muss.

Ich war sehr enttäuscht, dass es keine Campusbahn gibt. Evtl. sollte so ein Vorstoß mit geändertem Namen noch mal gemacht werden, wenn Zeit vergangen ist.

Das heißt im Klartext, auch mit Bahnen und Bussen in Aachen und im Umland. Es muss selbstbewusst daran gearbeitet werden, unter Berücksichtigung des Bürgerentscheids, Schienenverkehr schrittweise in die Stadt zu bekommen, z.B. vom Bf. Rothe Erde, Bf. West, Nord usw.
aus.

Bewertung der Vision Mobilität 2050

Halt! So sollte sich die Mobilität in Aachen nicht entwickeln!

2 %

Ich stimme zu, habe aber Anmerkungen.

13 %

Wir sollten uns deutlich mehr zutrauen und den beschriebenen Zustand viel schneller erreichen.

60 %

Ich unterstütze es, wenn langfristig in diese Richtung geplant wird.

25 %

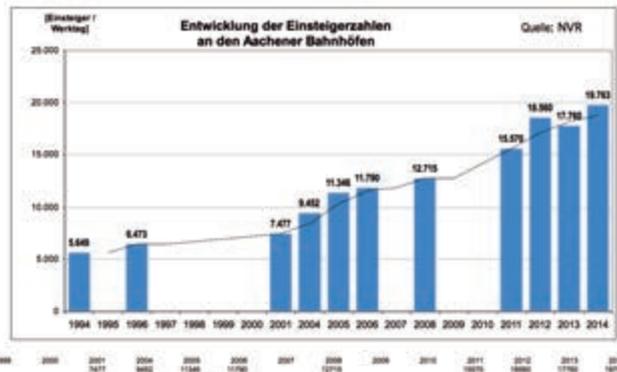
Hinweis: Einschätzung von rd. 250 Personen, die sich beteiligt haben; nicht repräsentativ

Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs

1985 lag die Fahrgastzahl der ASEAG, der städtischen Gesellschaft für den öffentlichen Nahverkehr, bei 36 Mio. 1999 waren es 57 Mio. Fahrgäste. Im Jahr 2013 beförderte die ASEAG 65,65 Mio. Fahrgäste; das sind rd. 200tsd Fahrgäste je Werktag.

Bei den Studierenden nutzen 91 % mind. einmal im Monat den öffentlichen Nahverkehr. Von den Berufstätigen machen dies nur 37 %.

Das Netz der Euregiobahn wird stetig vergrößert. Die Einsteigerzahlen an den Aachener Bahnhöfen haben sich dadurch seit 2004 etwa von 10tsd auf 20tsd Fahrgäste verdoppelt.



Fahrzeuge

In der Spitzenstunde morgens werden 320 Busse in Aachen eingesetzt. Die ASEAG setzt dazu 211 eigene Busse, in denen 28.084 Personen zeitgleich befördert werden können:

- 8 Doppelgelenkbusse (183 Plätze)
- 7 CapaCity (180 Plätze)
- 128 Standard-Gelenkbusse (145 Plätze)
- 68 Standard Niederflrbusse (100 Plätze)

Jedes Jahr werden derzeit 14 Neufahrzeuge mit Schadstoffklasse Euro 6 beschafft.

Im ASEAG-Fuhrpark verfügen knapp 60 % der Busse über einen Euro 5-/EEV- oder Euro 6-Standard; ca. 80% Bussen haben einen Rußpartikelfilter. Hinzu kommen 133 Busse, die Subunternehmer im Auftrag der ASEAG fahren. Davon haben 32% die Euro 5- oder Euro 6-Norm. 52% haben einen Rußpartikelfilter.



Die Einführung einer Stadtbahn für Aachen zur Erhöhung der Kapazität wurde 2013 in einem Bürgerentscheid abgelehnt.

Pünktlichkeit und Schnelligkeit

Im Februar 2015 hatten 6,3% der Busabfahrten an 6 ausgewählten Haltestellen mehr als 5 Minuten Verspätung. 7,6% der Busse fuhren mind. 1 Minute vor dem Fahrplan ab. Messungen und Auswertungen sollen quartalsweise erfolgen. 86 % der Busse waren demnach pünktlich.

Die aktuellen Abfahrtszeiten aller Busse, die im Rechnergestützten Betriebsleitsystem erfasst sind, können im Internet abgerufen werden.

Die Beförderungsgeschwindigkeit im Busverkehr liegt im Mittel bei etwa 16 km/h. Die schlechtesten

Werte liegen bei 13 km/h. Über 19 km/h liegen die Relationen vom Bushof zu Uniklinik, Preußwald und Polizeipräsidium.

Separate Busspuren gibt es in einer Gesamtlänge von 10,7 km. Davon befinden sich 3,5 km in Mittel-lage. An 83 von 215 signalisierten Kreuzungen können die Busse mit Hilfe von Sondersignalen beschleunigt werden.



Haltestellen

Von den 972 Abfahrtsstellen an den 432 Haltestellen in Aachen sind nur zu 5% vollumfänglich barrierefrei. Es gibt an 26 Haltestellen 43 Anzeiger mit dynamischen Informationen.



Zufriedenheit

Die ASEAG hat im Jahr 2011 10.000 Kunden zu ihrer Meinung zum ÖPNV befragt. Überdurchschnittlich gute Noten vergaben die Kunden für das Linien- und Streckennetzangebot, die Fahrzeuge sowie das allgemeine Informationsangebot. Die schlechtesten Bewertungen erhielten die Bereiche Informationen bei Störungen und Umleitungen, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie das Preis-Leistungsverhältnis.

Im bundesweit durchgeführten ÖPNV-Kundenbarometer 2012 lag die generelle Zufriedenheit mit den Leistungen des öffentlichen Nahverkehrs im AVV-Raum bei 3,05 etwas unter dem bundesweiten Branchendurchschnitt von 2,91. Für die Stadt Aachen ergibt sich ein Wert von 2,93.



Pkw



Pkws sind stadtverträglich und werden als notwendiger Teil des Stadtverkehrs effizient genutzt.



Vision Mobilität 2050

Pkw

Pkws sind in Aachen leise und emissionsfrei unterwegs und verfügen über Sicherheits- und Assistenzsysteme. Die Nutzung von Pkws ist so auf die jeweilige Verkehrssituation abgestimmt, dass Staus nur noch in Ausnahmefällen vorkommen. Das Teilen von Autos ist weit verbreitet und hat zu erheblich weniger Parkraumbedarf geführt.

*Beschlossen vom
Mobilitätsausschuss der
Stadt Aachen im Januar
2014*

Gut parken

Da es viel weniger Autos gibt, sind die Parkplatzprobleme deutlich zurückgegangen und die Straßen konnten schöner gestaltet werden.

Zum Nutzen der Anwohner gibt es in allen verdichteten Bereichen eine Parkraumbewirtschaftung.

Pkws werden effizient genutzt

Der Pkw ist ein notwendiger Bestandteil des Stadtverkehrs geblieben „Nutzen“ statt „Besitzen“ ist bei Autos weit verbreitet und hat zu einer erheblichen Effizienzsteigerung geführt.

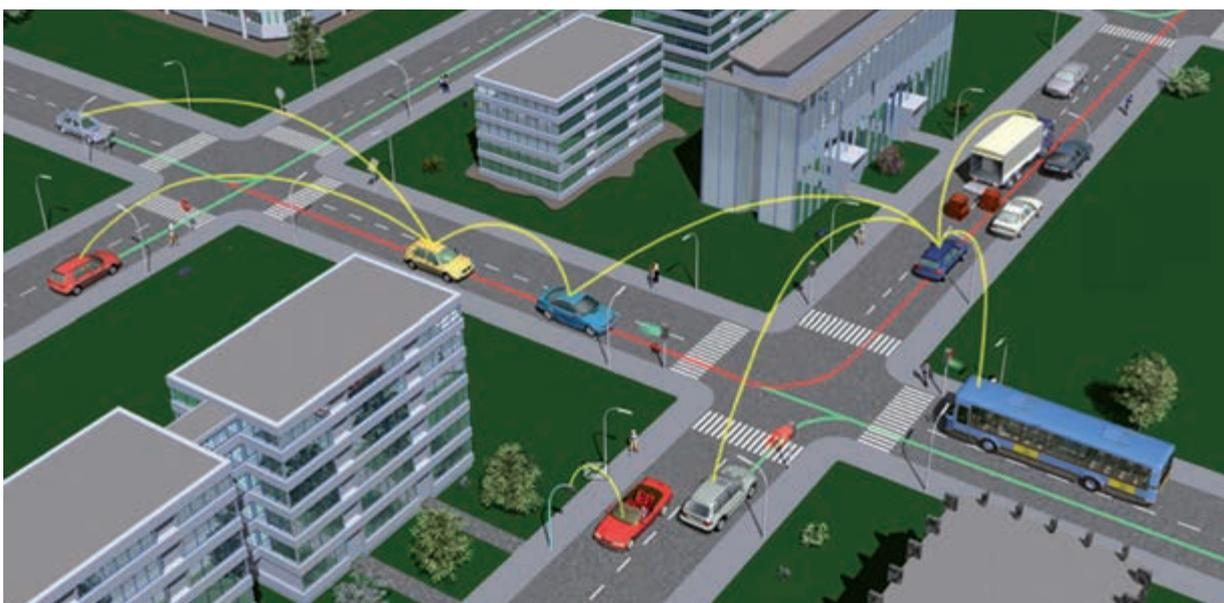
Eine große Zahl von Haushalten kommt dank der vielfältigen, leicht kombinierbaren alternativen Mobilitätsangebote mittlerweile ohne eigenen Pkw aus.

Auch durch flexible Fahrgemeinschaften werden Autos effizient genutzt. Dadurch werden Staus vermieden und Geld gespart.

Sicher, emissionsfrei und leise

Pkws sind emissionsfrei und leise unterwegs. Schwere Unfälle kommen so gut wie nicht mehr vor, seitdem fast alle Pkw Fahrerassistenzsysteme haben und situationsangepasste Geschwindigkeiten fahren.

Der notwendige Pkw-Verkehr kann störungsfrei fließen.



Bürgerkommentare

Autos fahren elektrisch und sind in der gesamten inneren Ring nur für Anwohner zugelassen. Am Wochenende und Feiertagen ist die Stadt autofrei.

Auf Grund der beengten Platzverhältnisse in der Innenstadt sollte der Individualverkehr deutlich stärker beschränkt werden. Innerhalb des Grabenrings sollte kein Durchgangsverkehr gestattet sein.

Die Anwohnerparkzonen müssen schneller eingerichtet werden, da der Druck von der Innenstadt in die Außenbereiche größer wird.

Der Autoverkehr sollte keine Priorität haben, aber auch nicht ganz vergrault werden.

Die Innenstadt sollte komplett autofrei sein!

Total unrealistische Vorstellungen!!!

Leider werden viele Mitbürger das eigene Auto nicht aufgeben wollen. Ich möchte aber in diese Richtung planen, wenigstens, dass Familien nur noch ein Auto nutzen, nicht mehr 2 oder später 3.

Die Pkw-Nutzer müssen die durch sie verursachten Infrastrukturkosten voll tragen, auch im Bereich der Erschließungsstraßen. Negatives durch Parkengeprägtes Stadtbild durch Stellplatzreduktion positiv verändern.

Bewertung der Vision Mobilität 2050

Halt! So sollte sich die Mobilität in Aachen nicht entwickeln!

11 %

Ich stimme zu, habe aber Anmerkungen.

20 %

Wir sollten uns deutlich mehr zutrauen und den beschriebenen Zustand viel schneller erreichen.

31 %

Ich unterstütze es, wenn langfristig in diese Richtung geplant wird.

37 %

Hinweis: Einschätzung von rd. 250 Personen, die sich beteiligt haben; nicht repräsentativ

Heute

Bewohnerparken

- Es herrscht Parkdruck in der Innenstadt.
- Bei neuen Bauvorhaben sind Stellplätze entsprechend des erwarteten Bedarfs zu bauen.
- Es gibt 18 Zonen mit 9.509 Plätzen und 11.802 ausgestellten Ausweisen.
- Neue Zonen werden im Dialog mit den Bürgern geplant.
- Für Bewohner fällt eine Gebühr von 30 €/Jahr an.



Die Einführung von Bewohnerparken hat die Parksituation für Bewohner verbessert.



Parkhäuser und P+R

- In der Innenstadt stehen in 18 Parkhäusern 7.600 Stellplätze bereit.
- Das Parkleitsystem weist Besucher zu freien Plätzen in Parkhäusern
- Am Stadtrand kann man auf 1.600 Plätzen P+R für 5 € nutzen.



Parkleitsystem Aachen

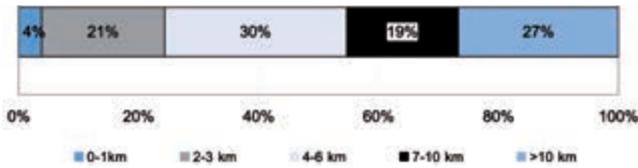


Bewertung der heutigen Lage



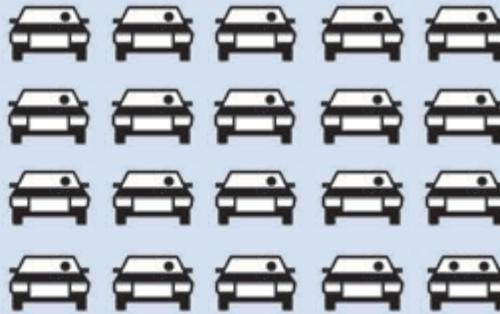
Nutzung von Pkws

- 51 % der Wege der Aachener werden mit dem Pkw unternommen.
- 25 % der Fahrten mit dem Pkw sind kürzer als 4 km.

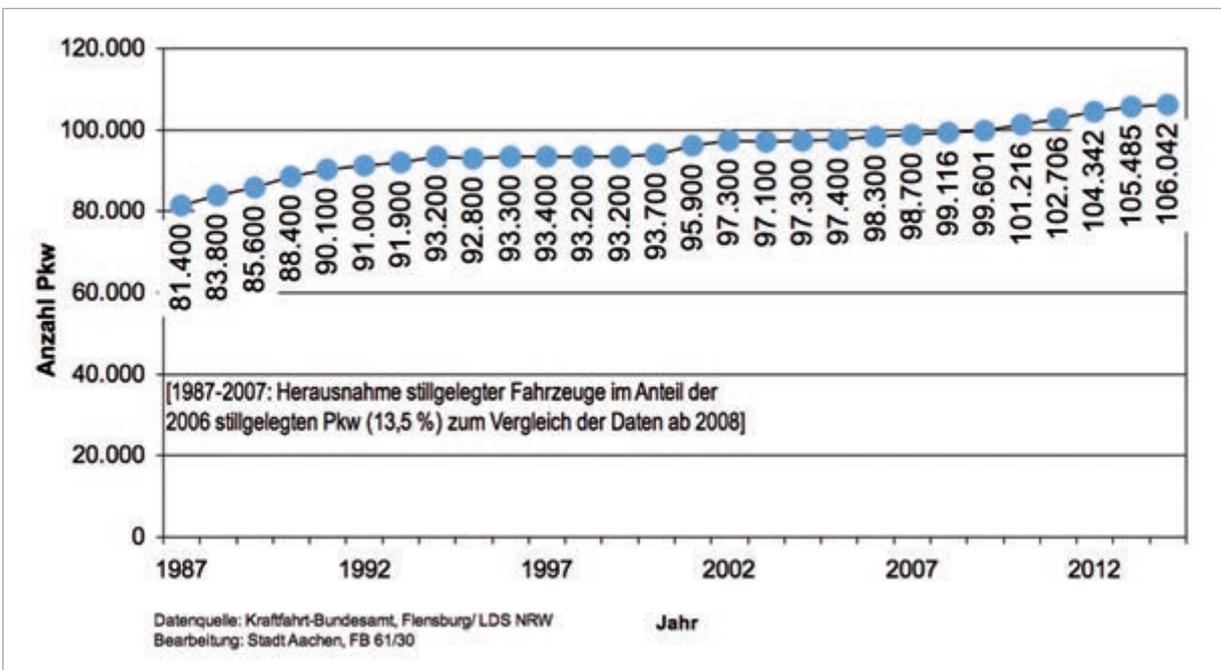


- Es gibt 106tsd Pkws – Tendenz steigend!
- Jeden Tag pendeln 80tsd Menschen nach Aachen ein und 30tsd pendeln aus.

Im Berufsverkehr pendeln aus dem Umland je 21 Personen in 20 Autos.



Zugelassene Pkw in Aachen



CarSharing

Für viele Menschen ist ein Leben ohne Auto undenkbar.

- Die Bedeutung des Autobesitzes ist in den letzten Jahren bei den jungen Menschen deutlich gesunken.
- Beim CarSharing zahlt man einen geringen Monatsbeitrag und ansonsten nur, wenn man das Auto nutzt.
- Der größte Anbieter in Aachen hat 35 Stationen, 102 Pkw und 6.200 Kunden in Aachen.
- Durch CarSharing wird Parkdruck abgebaut: Ein CarSharing-Auto ersetzt 7 Pkw.



2011 wurde in Brand eine neue Station errichtet, nachdem sich genügend Interessenten für eine Station gefunden hatten. Das kann in jedem Stadtviertel so geschehen.

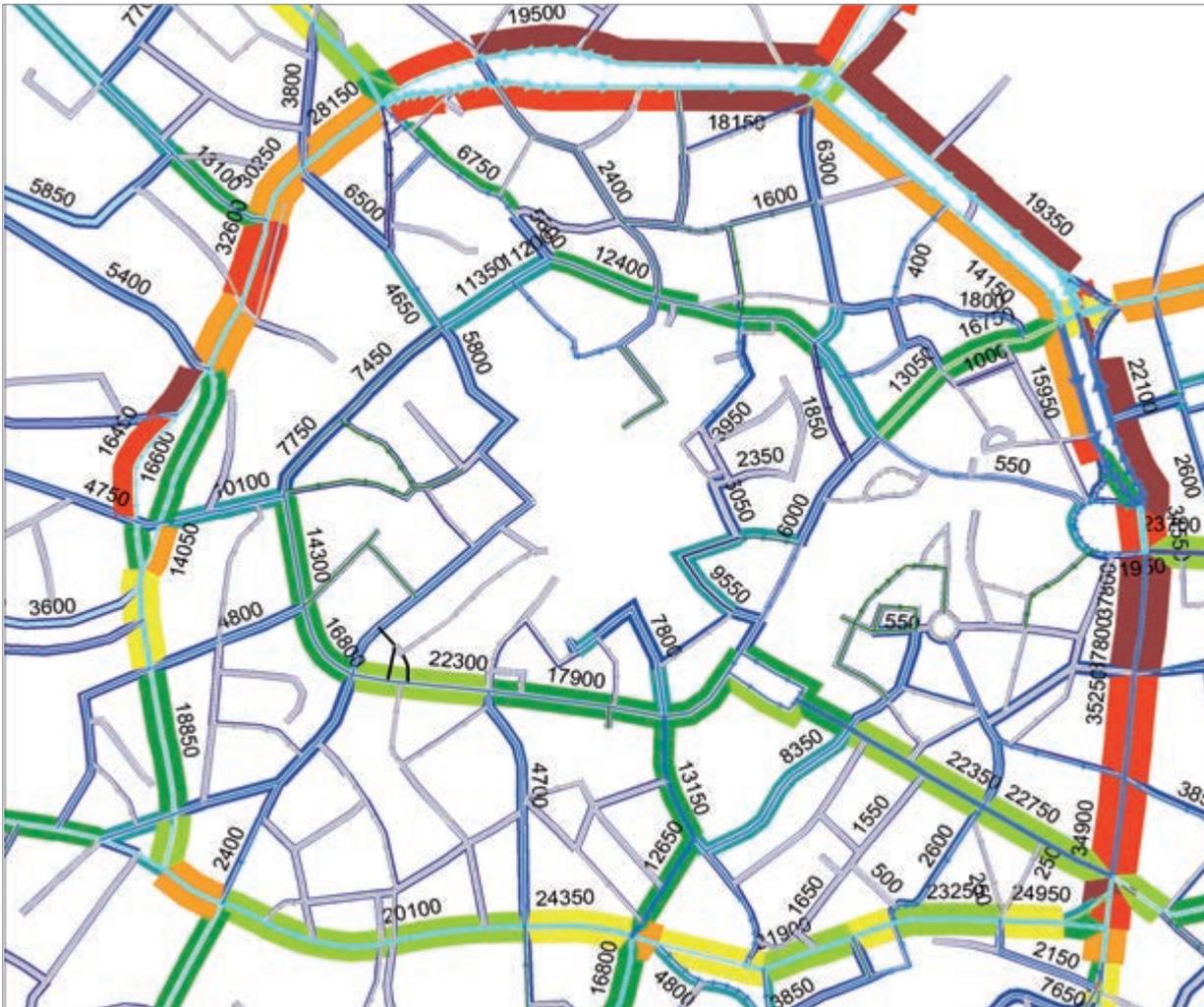
Verkehrsfluss

- Der Verkehr wird auf Hauptverkehrsstraßen gebündelt.
- Das Baustellenmanagement wurde zur Verbesserung von Koordinierung und Information ausgebaut.



Baustelle auf der Wilhelmstraße

In manchen Straßen fahren mehr als 30.000 Pkw am Tag



Die „grüne Welle“

- Die Ampelsteuerung ist auf der Basis von Zählungen auf eine optimale Verkehrsabwicklung ausgerichtet. Wo es möglich ist, ist eine „grüne Welle“ in der jeweiligen Hauptverkehrsrichtung geschaltet.
- In der Verkehrsrechnerzentrale wird die Funktionalität von 181 der 228 Ampeln in Aachen laufend überwacht.
- Staus kommen nur auf wenigen Streckenabschnitten und nur zu wenigen Tageszeiten vor.

- Die Ampelhotline 432-1000 beantwortet Fragen zu Ampelschaltungen und nimmt Anregungen entgegen.



Übersicht der Ampeln im Stadtzentrum

Mobilitäts-
management

hrt Hybrid



**Aachen clever mobil: Effizient, flächen-
sparsam, kostengünstig und umwelt-
freundlich organisiert.**

Vision Mobilität 2050

Mobilitätsmanagement

Die Mobilität in Aachen ist effizient, flächensparsam, kostengünstig und umweltfreundlich organisiert. Die Stadtverwaltung kümmert sich mit vielen Partnern darum, dass es attraktive und einfach verständliche Mobilitätsangebote gibt. Alle Mobilitätsangebote in der Region Aachen lassen sich einfach und grenzüberschreitend nutzen und kombinieren.

*Beschlossen vom
Mobilitätsausschuss der
Stadt Aachen im Januar
2014*

Die Stadt ist Motor des Mobilitätsmanagements

Mobilität ist in Aachen besonders effizient, flächensparsam, kostengünstig und umweltfreundlich organisiert.

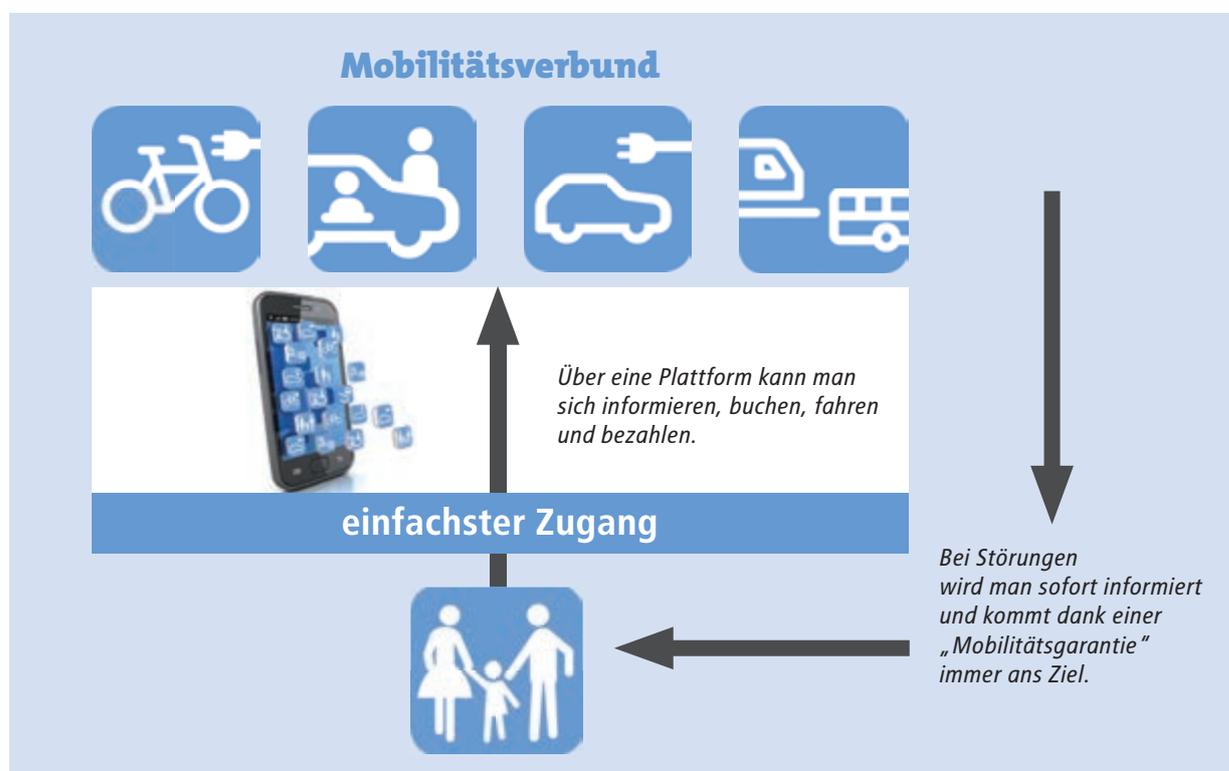
Für alle Bürger gibt es attraktive Mobilitätsangebote.

Die Stadtverwaltung koordiniert Mobilitätsangebote zum Nutzen von Stadt und Bürgern. Dazu regt sie Verbesserungen von bestehenden Angeboten an und unterstützt die Einführung neuer Angebote, die den Mobilitätszielen der Stadt entsprechen.

Bei allen Neubauvorhaben werden bestmögliche Bedingungen für eine effiziente, kostengünstige und umweltfreundliche Mobilität geschaffen.

Mobilitätsangebote sind im Mobilitätsverbund nutzbar

Vielfältige Mobilitätsangebote sind vorhanden. Es existiert ein gemeinsames Verständnis für eine Kooperation der Verkehrsmittel. Alle Verkehrsmittel (Leihräder, Busse, Bahnen und Autos) lassen sich einfach und grenzüberschreitend nutzen und kombinieren.



Bürgerkommentare

Ein einziges Zugangssystem ist nicht zwingend nötig; wichtig ist, dass die Angebote bekannt, verständlich und ohne große Hürden nutzbar sind. Manchmal ist es komplizierter, mehrere Angebote über ein einheitliches Zugangssystem zu erreichen als über verschiedene Zugangssysteme.

Das System sollte ticketfrei sein, zumindest für Gäste die über die Kurtaxe/Touristenabgabe den ÖPNV mitgezahlt haben. Im Schwarzwald mit der Konuskarte kann flächendeckend kostenlos der gesamte ÖPNV genutzt werden (für nur 0,35 Cent pro Tag)

Das wäre ein toller Traum!

Gerade die Einbindung des Umlandes ist wichtig

Bewertung der Vision Mobilität 2050

Halt! So sollte sich die Mobilität in Aachen nicht entwickeln!

2 %

Ich stimme zu, habe aber Anmerkungen.

6 %

Wir sollten uns deutlich mehr zutrauen und den beschriebenen Zustand viel schneller erreichen.

47 %

Ich unterstütze es, wenn langfristig in diese Richtung geplant wird.

45 %

Bewertung der heutigen Lage

sehr gut / gut

7 %

mittel

32 %

schlecht / sehr schlecht

61 %

Hinweis: Einschätzung von rd. 250 Personen, die sich beteiligt haben; nicht repräsentativ

Heute

„Beeindruckende Vielfalt“ der Mobilitätsangebote

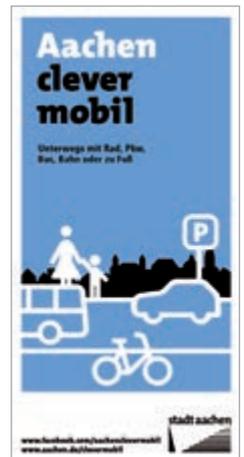


Wesentliche Partner, Themen und Zielgruppen des Mobilitätsmanagements.

- Der Begriff und die Idee von Mobilitätsmanagement (MM) sind vielen nicht bekannt.
- Die wesentliche Aufgabe liegt darin, die Interessen verschiedener Partner zu koordinieren und partnerübergreifende Projekte anzustoßen.
- Seit dem Luftreinhalteplan 2009 ist Mobilitätsmanagement in Aachen etabliert.

Beispiele aus Aachen:

- Flyer „Aachen clever mobil“
- Mobilitätsberatung für Betriebe bei der IHK Aachen
- Pedelec-Testwochen für Betriebe
- Umsteigerkampagne Bewohnerparken
- Entwicklung „Pinguin-Ticket“
- Pilotversuch: aachen.pendlerportal.de
- RWTH Aachen hat Pkw-Fahrten um 20 % reduziert
- Mobilitätsmanagement bei Neubauvorhaben wird am Campus Melaten erprobt



Aachen clever mobil

Atraktive Mobilitätsangebote für alle, die in Aachen unterwegs sind

Einwohner	Besucher	Familien	Kinder	Studierende
Neubürger	Berufstätige	Senioren	Mobilitäts eingeschränkte	weitere Zielgruppen

Partner

Sonderaufgaben des Mobilitätsmanagements	MM für Betriebe	Neubauvorhaben	Technik / Plattform	Vermarktung
--	-----------------	----------------	---------------------	-------------

**Elektro-
mobilität**

DEKRA



**Elektromobilität wird in Aachen
entwickelt und genutzt.**



Vision Mobilität 2050

Elektromobilität

Die Verkehrsmittel in Aachen sollen 2050 vollständig ohne fossile Kraftstoffe auskommen. Die benötigte Energie wird klimaneutral hergestellt - soweit möglich in der Region Aachen selber. Aachen ist ein europäisches Kompetenzzentrum für Elektromobilität.

*Beschlossen vom
Mobilitätsausschuss der
Stadt Aachen im Januar
2014*

Bezahlbarkeit der Mobilität gesichert

Aachen steht an der Spitze der deutschen Großstädte beim geringsten Pro-Kopf-Energieverbrauch für Mobilität. Die frühzeitige und vorausschauende Umstellung auf alternative Antriebe hat dazu geführt, dass die Mobilität trotz immens gestiegener Erdölpreise bezahlbar geblieben ist.

Emissionsfreier Stadtverkehr

Aachen hat – beginnend mit der Elektromobilität – eine Vorreiterrolle für alternative Antriebe eingenommen. Es wird angestrebt, das 2011 von der EU formulierte Ziel, dass 2050 in Stadtgebieten alle PKW lokal emis-

sionsfrei fahren, in Aachen bereits früher zu erreichen.

Elektromobiler Mobilitätsverbund

Mit dem Boom der 2010 noch belächelten Elektrofahrräder und der sich daran anschließenden Elektrifizierung des Busverkehrs ist es in Aachen als einer der ersten Städte in Deutschland gelungen, alle Verkehrsmittel zu einem „elektromobilen Mobilitätsverbund“ zu vernetzen.



Bürgerkommentare

Das Bussystem könnte man vielleicht schon deutlich früher auf Elektroantrieb umstellen.

Elektromobilität ist nur basierend auf erneuerbaren Energien sinnvoll

"alle Verkehrsmittel ... ohne Erdöl"??? Traumhaft, aber woher kommt dann die (bezahlbare) Energie?

Die Vorstellung den Individualverkehr durch Elektromobilität zu ersetzen ist falsch. Uns erwartet ein viel grundlegenderer Wandel.

Was ist mit weiteren alternativen Antriebskonzepten (z.B. Brennstoffzelle)?

Ob sämtliche private Verkehrsmittel ohne Erdöl auskommen, halte ich für reichlich optimistisch - wünschenswert wäre es zweifelsohne. Aufgabe der lokalen Politik sollte aus meiner Sicht schwerpunktmäßig jedoch die öffentliche Mobilität sein.

Bewertung der Vision Mobilität 2050

Halt! So sollte sich die Mobilität in Aachen nicht entwickeln!

8 %

Ich stimme zu, habe aber Anmerkungen.

14 %

Wir sollten uns deutlich mehr zutrauen und den beschriebenen Zustand viel schneller erreichen.

39 %

Ich unterstütze es, wenn langfristig in diese Richtung geplant wird.

39 %

Bewertung der heutigen Lage

sehr gut / gut

6 %

mittel

26 %

schlecht / sehr schlecht

68 %

Hinweis: Einschätzung von rd. 250 Personen, die sich beteiligt haben; nicht repräsentativ

Heute

Elektromobilität wird in Aachen für alle Verkehrsmittel entwickelt



Prototyp der ersten Velocity-Station

1000 Pedelecs an 100 Verleihstationen in Aachen. Das ist das ehrgeizige Ziel der Studierendeninitiative velocity. Die Entwicklung der Pedelecs und der Stationen erfolgte mit Hilfe von RWTH Aachen und FH Aachen.

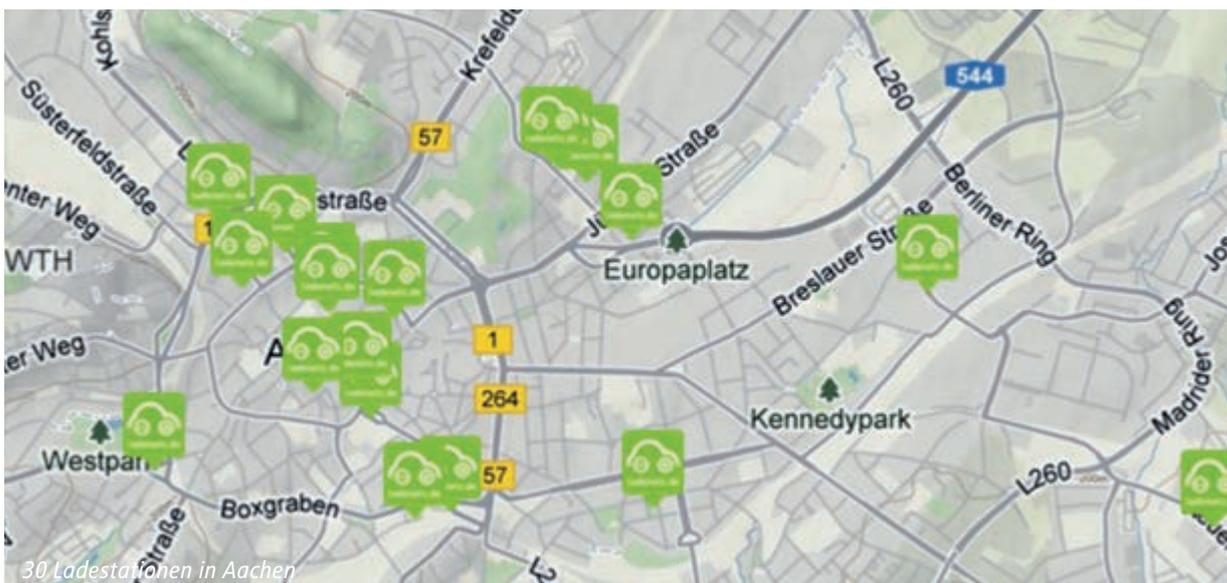
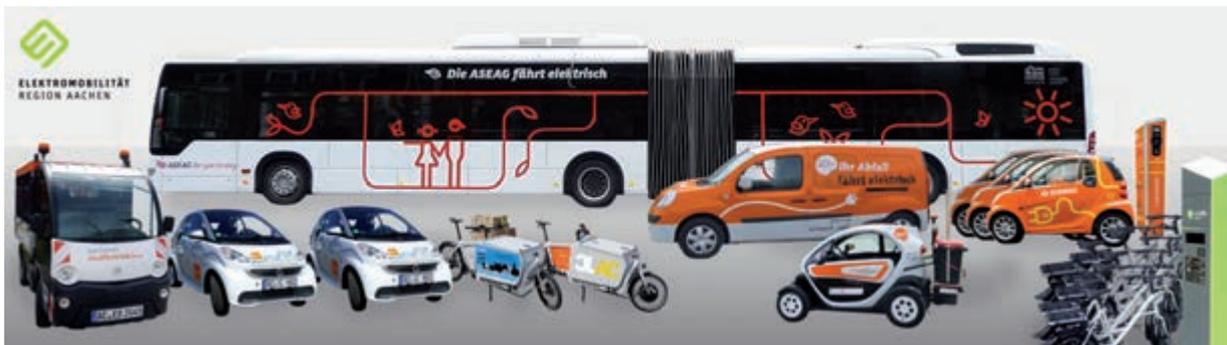
Pedelecs boomen: In den letzten 6 Jahren wurden 2 Mio. Pedelecs in Deutschland verkauft.



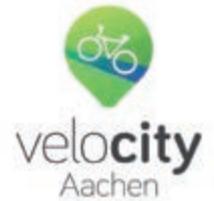
In Aachen sind innerhalb des Alleinrings 30 Ladestationen erreichbar. 24 weitere Ladestationen befinden sich östlich der Innenstadt.

Im Oktober 2014 waren im Gebiet der Stadt Aachen 460 Hybrid- und reine E-Fahrzeuge zugelassen (entspricht etwa 0,35% bezogen auf die Anzahl der insgesamt zugelassenen Fahrzeuge). Der Wert auf Bundesebene beträgt im gleichen Zeitraum etwa 97.700 (0,22%).

Die ASEAG hat den ersten rein elektrischen Gelenkbus entwickelt



30 Ladestationen in Aachen



Bildnachweise

Quellenangaben

Zuordnung und Nummerierung der Abbildungen:
Seitennummer/Position
Die Position bezieht sich auf die Reihenfolge der
Abbildungen von links nach rechts und von oben
nach unten auf der jeweiligen Seite.

	Seite/Abb.:
ACE Auto Club Europa e.V.	61/2
APAG	51/2
ASEAG	42/1, 46/4, 46/5
AVV GmbH	45/1, 46/1, 46/3, 47/4, 47/6
car-2-car communication consortium	49/1
Engel D.	2/1, 6/1, 18/1, 24/1, 29/2, 30/1, 48/1, 64/1
Engelen B.	15/1, 21/1, 21/3, 22/1, 23/1, 27/1, 27/3, 35/3, 55/1, 57/1, 57/2
Gaspers	27/2
google	63/1
HHS	21/5
HJPplaner	28/3
IHK Aachen	41/4
Langweg A.	28/1, 37/1, 47/1, 47/2, 47/5, 51/1
Ladenetz	61/4
Masterplan Aachen*2030	7/2, 25/1
Petair	59/1
Planungsbüro Südstadt/P3 Agentur	31/1
Rotheudt P.	1/1, 8/3, 40/1, 40/2, 41/2, 54/1
Stachowitz J.	4/1, 12/1, 12/2, 13/1, 14/1, 15/2, 15/3, 16/1, 17/1, 53/1
Stadt Aachen, Bildarchiv	3/1, 7/1, 11/2, 21/2, 21/4, 28/2, 29/1, 33/1, 35/1, 35/2, 36/1, 40/4, 41/1, 41/3, 37/3, 51/3, 51/5, 52/4, 61/1
Stadt Aachen, VEP-Grafiken	8/1, 8/2, 9/1, 9/2, 10/1, 11/1, 13/2, 32/1, 39/1, 40/3, 46/2, 51/3, 51/4, 52/1, 52/2, 52/3, 53/2, 53/3, 57/3, 61/3
StreetScooter GmbH	19/1, 58/1

Gestaltung: Engelen B. / Stand 6/2015

Bürgerkommentare

Generelle Anmerkungen zur Mobilität in Aachen

Die Stadt ist für die Menschen da nicht für die Autos und LKWs, egal ob Erdöl- oder Elektroantrieb.

Prämienysteme für den Nutzungsverzicht auf private PKW in Form von Vergünstigungen für die Nutzung von Fahrrad und ÖPNV; dazu sollte der Bürger sich bei der Gestaltung einbringen können

Die Busse sind jetzt schon am Rande ihrer Kapazitäten daher sollte man, auch wenn sich die Bürger gegen eine Campusbahn entschieden haben, auch weiterhin über weitere ÖPNV Verkehrsträger in Aachen gedanken machen. Bis 2050 nur auf den Bus zu setzen ist für eine nachhaltige, moderne, junge, bunte und intelligente Stadt wie Aachen ein großer Fehler.

2050 will ich von autonom fahrenden, kleinen PKW-ähnlichen Fahrzeugen transportiert werden, die aufgrund meiner Anforderung (z.B. per smartphone) kommen und mich zu meinem Ziel fahren.

Da die Innenstadt nicht von zu vielen, sondern von zu wenigen Bussen angefahren wird, ist die Realisierung der einzig akzeptablen Alternative zur Linienführung über Bushof-Elisenbrunnen vordringlich, d. h. der Ausbau der Achse Bushof - Willi-Brandt-Platz - Kaiserplatz für Linienbusse jeglicher Größenordnung mit einer modernen zentralen Cityhaltestelle am Kugelbrunnen zur Erschließung der Fußgängerzone Adalbertstr. und des Bereichs Elisenbrunnen.





Aachen

2015

Stadt Aachen

Der Oberbürgermeister
FB Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
Abt. 61/300 Verkehrsmanagement
Lagerhausstr. 20, 52064 Aachen
Fon: 0241 432-6176
verkehrsmanagement@mail.aachen.de

www.aachen.de/vep