MOBILITÄTSKONZEPT AACHEN 2020

ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB
Kreisverband Aachen e.V.

BUND FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ DEUTSCHLAND E.V.
Stadtgruppe Aachen

GREENPEACE
Aachen

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
Regionalverband Euregio Aachen

VERKEHRSCLUB DEUTSCHLAND
Kreisverband Aachen – Düren e.V.

INHALTSVERZEICHNIS:

1 VORWORT 3

2 ANALYSE DER VERKEHRLICHEN UND UMWELTRECHTLICHEN PROBLEME IM AACHENER STADTGEBIET 4

2.1 LUFTSCHADSTOFFE 4
2.2 LÄRM 5
2.3 VERKEHRSSICHERHEIT 5
2.4 FUßGÄNGERVERKEHR 6
2.5 RADVERKEHR 7
2.6 ÖFFENTLICHER PERSONEN-NAHVERKEHR (ÖPNV) 7
2.7 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR 8

3 ZIELE EINER NACHHALTIGEN VERKEHRSPOLITIK FÜR AACHEN 9

4 LÖSUNGSANSÄTZE FÜR DIE VERKEHRLICHEN UND UMWELTRECHTLICHEN PROBLEME 10

4.1 LUFTSCHADSTOFFE 10
4.2 LÄRM 10
4.3 VERKEHRSSICHERHEIT 11
4.4 FUßGÄNGERVERKEHR 11
4.5 RADVERKEHR 12
4.6 ÖFFENTLICHER PERSONEN-NAHVERKEHR (ÖPNV) 13
4.6.1 Schienennahverkehr 13
4.6.2 Busverkehr 14
4.6.3 Allgemeine Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes 15
4.7 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR 15

5 FAKTENCHECK 16

5.1 MODAL-SPLIT 16
5.2 RADVERKEHR 16
5.3 ÖFFENTLICHER PERSONEN-NAHVERKEHR (ÖPNV) 18

6 KONTAKTDATEN FÜR RÜCKFRAGEN 19

Titelbild: German Wikipdia, AachenerDom.jpg, Fotograf: ArtMechanic

1 Vorwort

Nach der Ablehnung des bisherigen Campusbahnprojektes durch einen Bürgerentscheid hat sich aus der Initiative AC=Bahn* und weiteren Mitgliedern von Aachener Umweltverbänden eine Gruppe gebildet, welche neue Anstöße zur aktuellen Verkehrspolitik in Aachen liefern möchte. Sie wird von Mitgliedern der folgenden Umweltverbände und Verkehrsinitiativen getragen:

- ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB, Kreisverband Aachen e.V.
- BUND FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ DEUTSCHLAND E.V., Stadtgruppe Aachen
- GREENPEACE, Aachen
- FAHRGASTVERBAND PRO BAHN NRW e.V., Regionalverband Euregio Aachen
- VERKEHRSCLUB DEUTSCHLAND, Kreisverband Aachen – Düren e.V.

Aachen braucht eine nachhaltige und soziale Verkehrspolitik. Wir - fünf Aachener Umwelt- und Verkehrsverbände - haben uns zum Ziel gesetzt, dass in Aachen bis zum Jahr 2020 30 % mehr Wege zu Fuß, per Rad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, Aachen zu einer Stadt der kurzen Wege wird. Wir sehen darin eine Chance, Aachen wieder zu einer lebenswerten Stadt zu entwickeln, in der ruhiges Wohnen und ein angenehmes Verweilen an der überwiegenden Zahl der Straßen wieder möglich ist, wir BürgerInnen wieder saubere Luft einatmen können und die Stadt trotzdem erreichbar bleibt.

Wir haben uns daher damit beschäftigt, was dafür getan werden muss. Wir möchten neue Anstöße zur aktuellen Verkehrspolitik in Aachen liefern. Trotz des ablehnenden Bürgerentscheids halten wir die Straßenbahn für einen sehr wichtigen Baustein der nachhaltigen und sozialen Verkehrspolitik in Aachen. Allerdings müssen die Diskussion und der Entscheidungsprozess, wie die Straßenbahn realisiert werden kann, wie sie in das bestehende Verkehrssystem integriert und wie sie vor allem finanziert werden kann, anders geführt werden als in der Vergangenheit. Mit unseren Anregungen wollen wir diese Diskussion eröffnen und wünschen uns eine rege Beteiligung.

Das Konzept ist wie folgt gegliedert:

- Analyse der Mobilitätsprobleme der Stadt Aachen und deren Auswirkungen auf Umwelt und Bevölkerung
- allgemeine Ziele einer nachhaltigen Verkehrspolitik aus Sicht der Aachener Umweltverbände
- Lösungsansätze für verkehrliche und umweltrechtliche Probleme der Stadt Aachen anhand von bewährten Beispielen aus anderen Städten
- wesentliche Fakten zum Verkehr in Aachen und Einflussmöglichkeiten der Politik bzw. Verwaltung zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität

** eine Initiative des VCD Aachen-Düren zur Einführung einer Straßenbahn in Aachen*

2 Analyse der verkehrlichen und umweltrechtlichen Probleme im Aachener Stadtgebiet

2.1 Luftschadstoffe

Die Stadt Aachen hat Defizite bei der Luftqualität an vielen großen Verkehrsachsen.

- **Verstoß gegen das Jahresmittel der Stickoxid-Grenzwert**

Stickstoffdioxid Jahresmittelwerte in µg/m³ (*)	**2012**	**2011**	**2010**	**2009**	**2008**	**2007**
Messstation Wilhelmstraße	**52**	**51**	**56**	**56**	**54**	**55**
Messstation Burtscheid	12	16	18	18	15	17

(*) Jahresgrenzwert: max. 40 µg/m³ im Jahresmittel gemäß 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), Grenzwertüberschreitungen = **rot**

Quelle: http://www.lanuv.nrw.de/luft/immissionen/ber_trend/kenn.htm

- **zu viele Überschreitungstage gemäß der EU-Feinstaubrichtlinie für PM_{10}**

Feinstaub (PM_{10}) Tage mit Tagesmittelwerte > 50 µg/m³ (**)	**2012**	**2011**	**2010**	**2009**	**2008**	**2007**
Messstation Wilhelmstraße	32	34	32	**44**	28	**48**
Messstation Burtscheid	8	10	13	6	2	7

(**) Jahresgrenzwert: 50 µg/m³ PM_{10} dürfen nicht öfter als 35mal im Jahr überschritten werden gemäß 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), Grenzwertüberschreitungen = **rot**

Quelle: http://www.lanuv.nrw.de/luft/immissionen/ber_trend/kenn.htm

- **keine relevante Veränderung beim Jahresmittel der Feinstaub-Belastung (PM_{10}) in den letzten Jahren**

Feinstaub (PM_{10}) Jahresmittelwerte µg/m³ (***)	**2012**	**2011**	**2010**	**2009**	**2008**	**2007**
Messstation Wilhelmstraße	27	28	33	32	29	32
Messstation Burtscheid	17	19	20	19	17	20

(***) Jahresmittelwert kleiner 40 µg/m³ PM_{10}, Grenzwertüberschreitungen = **rot**

Quelle: http://www.lanuv.nrw.de/luft/immissionen/ber_trend/kenn.htm

- **aktuelle Überschreitungstage 2013 für Feinstaub (PM_{10}) der Messstationen in Aachen**

Feinstaub (PM_{10}) Tagesmittelwerte > 50 µg/m³ (****)	**2013**
Messstation Wilhelmstraße (bis 31.07.13)	30
Messstation Burtscheid (bis 07.10.13)	9

(****) Jahresgrenzwert: 50 µg/m³ PM_{10} dürfen nicht öfter als 35mal im Jahr überschritten werden gemäß 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), Grenzwertüberschreitungen = **rot**

Quelle: http://www.lanuv.nrw.de/luft/immissionen/aktluftqual/pm10ueberschreitungen.htm

2.2 Lärm

Im Stadtgebiet von Aachen sind Überschreitungen von Richt- und Grenzwerten bei der Lärmbelastung zu verzeichnen. Dies betrifft auch wichtige Naherholungsbereiche. Verursacher ist der Verkehr.

- Verstöße gegen EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, siehe Lärmkartierung Stadt Aachen
  Quelle: http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/umwelt/laermschutz/index.html
- 15% der Einwohner von Aachen sind tagsüber Lärmemissionen von > 65 dB(A) ausgesetzt, welche eine akute Gesundheitsgefährdung darstellen
- 33 % der Einwohner von Aachen sind hohen Lärmbelastungen während der Nachtstunden ausgesetzt mit teilweise erheblichen gesundheitlichen Auswirkungen auf das nächtliche Ruhe- und Erholungsbedürfnis
  Quelle: http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/_materialien_verkehr_strasse/verkehrskonzepte/vep/130226_Fachkommissionen_VEP_Aachen_2.pdf

2.3 Verkehrssicherheit

Keine deutliche Reduzierung der Unfallzahlen in den letzten Jahren, hohe Zahl von verletzten Kindern, Fußgängern und Radfahrern im Vergleich zu ähnlich großen Städten

- **VCD Städtecheck 2012 – Verkehrssicherheit Kinder und Jugendlichen:**

Aachen: die Verunglücktenzahlen bei Kindern haben sich im Zeitraum 2007 bis 2011 erhöht und liegen über dem Bundesdurchschnitt in Städten über 100.000 Einwohnern bei der Verunglücktenrate je 1.000 Kinder, die Verunglücktenzahlen bei Jugendlichen haben sich im Zeitraum 2007 bis 2011 reduziert, liegen jedoch über dem Bundesdurchschnitt bei Städten über 100.000 Einwohnern bei der Verunglücktenrate je 1.000 Jugendlichen

Quelle: http://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/redakteure_2010/projekte/vcdstaedtecheck/staedtecheck_2012/20120621_Hintergrund_Staedtecheck_2012neu.pdf

- **VCD Städtecheck 2011 – Fahrradsicherheit:**

Aachen: positive Entwicklung bei der Reduzierung der verunglückten Fahrradfahrer im Zeitraum 2005-2010 (starke Reduzierung der Unfallzahlen in 2010 = Ursache langer Winter?), jedoch liegt der Anteil der Radfahrer bei den Gesamtverunglückten fast doppelt so hoch wie der Radverkehrsanteil in der Stadt

Quelle:http://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/redakteure_2010/projekte/vcdstaedtecheck/staedtecheck_2011/ VCD_Staedtecheck_Final.pdf

- **VCD Städtecheck 2010 – Verkehrssicherheit:**

Aachen: mittlere jährliche Abnahme der Verunglücktenzahlen zwischen 2004 und 2009 => -2,2 %, jedoch relativ hohes Unfallniveau bei Städten über 100.000 Einwohnern => Fünfjahresmittel der Verunglückten je 10.000 Personen der Werktagsbevölkerung (WB = berücksichtigt Einwohnerzahl und Einpendler in der Stadt) liegt über dem Bundesdurchschnitt von 42

	Fünfjahresmittel der Verunglückten je 10.000 Personen WB
Aachen	45
Mülheim an der Ruhr (sicher)	20
Lübeck (unsicher)	58

Quelle: http://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/redakteure_2010/projekte/vcdstaedtecheck/100706_VCD_Staedtecheck_gesamt.pdf

- **Geschwindigkeits- und Verkehrsüberwachung:**

Pro Monat werden im Mittel 20.000 PKW (2013) durch die Stadt Aachen kontrolliert. Bei einer Werktagsbevölkerung von ca. 319.000 Einwohnern (Einwohnerzahlen plus Zahl der Pendler in das Stadtgebiet, Quelle: VCD Städtecheck 2010) entspricht dies einer Überwachungsquote von ca. 0,2 %.

Quelle: http://www.aachen.de/geschwindigkeitskontrollen

2.4 Fußgängerverkehr

- Benachteiligung von Fußgängern durch lange Wartezeiten an Bedarfslichtsignalanlagen (Drückerampeln)
- zu geringe Gehwegbreiten an vielen Stellen, welche unter anderem durch legales und illegales Gehwegparken zusätzlich eingeschränkt werden
- fehlendes Netz an attraktiven Fußgängerhauptachsen mit hochwertiger Ausstattung

2.5 Radverkehr

Es existiert kein flächendeckendes Radverkehrsnetz mit attraktiven und sicheren Verbindungen zwischen den Stadtteilen. Das Radverkehrskonzept der Stadt Aachen erscheint für die zu erwartenden Zuwachsraten beim Radverkehr nicht ausreichend (Maßnahmenplan Radverkehr 2009, Stadt Aachen). Die Umsetzung erfolgt zu langsam (erst 50 % der 1. Priorität sind im Jahr 2013 umgesetzt).

Quelle:http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/_materialien_verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/massnahmenplan_radverkehr_hoch.pdf

- ältere Radverkehrsanlagen genügen meist nicht dem geltenden Stand der Technik (z.B. fehlende Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen) und verfügen über keine ausreichende Qualität im Hinblick auf die Zunahme von Pedelecs
- sichere Parkmöglichkeiten für Fahrräder fehlen an vielen Stellen im gesamten Stadtgebiet, keine bewachten Fahrradstellplätze oder Fahrradboxen an den Bahnhöfen außer am Hauptbahnhof und in Eilendorf (hier nur Dauermietplätze)
- fehlendes Radschnellwegenetz
- Lichtsignalkoordinierungen berücksichtigen an vielen Stellen nicht in ausreichendem Maße den Radverkehr („Grüne Welle“)

2.6 Öffentlicher Personen-Nahverkehr (ÖPNV)

- Kapazitätsengpässe im Netz des ÖPNV (trotz des Einsatzes von Doppelgelenkbussen), die Leistungsfähigkeit des jetzigen Systems ist an mehreren Stellen (z.B. Adalbertsteinweg) bei Beibehaltung der Angebotsqualität kaum noch steigerbar
- Taktdichte nicht ausreichend, auf bestimmten Achsen gibt es keine gleichmäßige Vertaktung
- Bedienungshäufigkeit zu Schwachlastzeiten und an Ortsrandlagen nicht ausreichend
- lange Fahrzeiten von den Außenbereichen in die Innenstadt sowie auf bestimmten Innenstadtabschnitten
- die Innenstadtanbindung an das Schienennetz ist unzureichend, Bahnhöfe nur in Randlage
- Verbindungen von Außenbezirken untereinander sowie Ringverbindungen nur rudimentär und mit sehr dünnem Takt
- Mitfahrt mit Rollator/Rollstuhl bzw. Mitnahme von Kinderwagen in Stoßzeiten sehr erschwert. Fahrradmitnahme im Bus nur eingeschränkt möglich (nach den Tarifbestimmungen wochentags ab 19:00 Uhr, samstags ab 15:00 Uhr, sonn- und feiertags ganztägig in allen gekennzeichneten Bussen, es fehlt eine Kennzeichnung an den Bussen und im Fahrplan)

2.7 Motorisierter Individualverkehr

- Kapazitätsengpässe im Straßennetz für den Individualverkehr, Kapazitätserhöhungen sind nur noch mit massiven Eingriffen (Stadtbild, Umwelt, Finanzen) möglich.
- Außerhalb der Innenstadt gibt es noch kein flächendeckendes Angebot für Car-Sharing. Die Zahl der Carsharing-Autos pro 100.000 Einwohner ist unterdurchschnittlich bei Städten mit mehr als 200.000 Einwohnern.

  Quelle: http://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/ueber_den_bcs/pdf/bcs_jahresbericht_2012-13.pdf
- Das bestehende Verhältnis der Tarife für Parken im Straßenraum und in Parkhäusern führt dazu, dass viele Autofahrer in der Innenstadt zunächst vergeblich nach einem freien Stellplatz im öffentlichen Straßenraum suchen, bevor sie in ein Parkhaus fahren. Kurzzeitplätze im Straßenraum sind dadurch fast ständig besetzt. Hierdurch entsteht unnötiger Parksuchverkehr.
- Liefer- und Ladefahrzeuge behindern durch Parken in zweiter Reihe, im Halteverbot oder auf Geh- und Radwegen den Verkehrsfluss

	Anzahl der PKW pro 1.000 Einwohner im Jahr 2010
Aachen	411 PKW (Platz 38)
Berlin (wenigsten PKW)	319 PKW (Platz 50)
Bochum (meisten PKW)	508 PKW (Platz 1)

Quelle: http://www.bild.de/auto/2010/bochum/neues-staedte-ranking-11402076.bild.html

3 Ziele einer nachhaltigen Verkehrspolitik für Aachen

Das zentrale Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik ist die Wiederherstellung einer hohen Lebensqualität im Stadtgebiet zur Förderung der Standortqualität im Vergleich zu den benachbarten Städten in der Euregio. Die negativen Auswirkungen des Individualverkehrs (Lärm, Luftschadstoffe, Flächenverbrauch,...) werden reduziert und die Mobilität mit nachhaltigen Verkehrsträgern wird massiv gefördert. Die Stadt wird hierdurch attraktiver und es entstehen in allen Stadtteilen wieder Stadtplätze und Straßen mit hoher Aufenthalts- und Wohnqualität. Eine lebenswerte Stadt ist ein begehrter Standort für hochqualifizierte Mitarbeiter und innovative Unternehmen. Hierdurch profitiert der Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort Aachen.

Folgende Ziele sind für eine nachhaltige Verkehrspolitik bis zum Jahr 2020 umzusetzen:

- 65 % aller Wege werden zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Personennahverkehr zurückgelegt
- in der Stadt Aachen gibt es keine tödlichen Verkehrsunfälle mehr, die Anzahl der Verletzten wird im Vergleich zum Jahr 2013 mindestens halbiert
- alle Luftschadstoff- und Lärmgrenzwerte werden unterschritten
- der „ökologische Fußabdruck“ für das gesamte Verkehrssystem pro Einwohner wird deutlich reduziert (Flächenverbrauch, Rohstoffverbrauch, usw.)
- Zukünftig soll von „außen nach innen“ geplant werden. Das bedeutet, zunächst werden im zur Verfügung stehenden Straßenquerschnitt die Flächen für Fußgänger, Radfahrer und Aufenthalt bedarfsgerecht vorgesehen, die verbleibende Querschnittsbreite wird dann für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr geplant.
  (Quelle für diesen Planungsgrundsatz ist die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), die bei Neu- und Ausbau der innerstädtischen Straßen anzuwenden ist.)
- Tempo 30 – Regel statt Ausnahme: Tempo 30 wird zur Regelgeschwindigkeit im Stadtgebiet, Tempo 50 wird zur begründeten Ausnahme.*

** Die gesetzlichen Bestimmungen lassen eine solche generelle Regelung zurzeit noch nicht zu, eine europäische Initiative setzt sich jedoch dafür ein. Bis diese Regelung eingeführt ist, schöpft die Stadt Aachen alle bestehenden Möglichkeiten zur Einführung von Tempo 30 konsequent aus. In einem Stufenkonzept werden auf solchen Hauptstraßen, welche erhöhte Lärm- und Luftschadstoffwerte aufweisen, Tempo 30-Strecken im Rahmen der gesetzlichen Regelungen eingeführt.*

4 Lösungsansätze für die verkehrlichen und umweltrechtlichen Probleme

4.1 Luftschadstoffe

- konsequente Umsetzung und Fortschreibung des Luftreinhalteplanes
- Umweltzone innerhalb des Außenrings zur Reduzierung der Feinstaubbelastungen im Stadtgebiet, wenn der PM_{10}-Grenzwert der Feinstaubbelastung 2013 wieder überschritten wird (2014 Einstieg mit grüner Plakette), ggf. ist Umweltzone zwingend notwendig, damit die ab 2015 geltenden $PM_{2,5}$-Grenzwerte von 25 µg/m³ für den Jahresmittelwert gemäß 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) eingehalten werden

BEISPIEL

Eine erhebliche Reduzierung der Feinstaubkonzentrationen durch konsequent umgesetzte Umweltzonen ist möglich. In Berlin konnten die verkehrsbedingten Dieselrußbelastungen durch die Umweltzone um 60 Prozent gesenkt werden, in Leipzig nur zwei Jahre nach Einführung der Umweltzone um 30 Prozent.

Quelle: http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&tx_ttnews[tt_news]=3053

- Einführung von Hybridbussen bzw. Elektrobussen sobald diese verfügbar sind
- Förderung der Nutzung von E-Lastenrädern im Handwerk, Kleingewerbe und bei der Auslieferung von Paketen durch die Stadt Aachen

BEISPIEL

In den Städten Köln, Hamburg, Bremen, Hannover und Bochum werden von einem Paketzustelldienst bereits Zustellfahrräder eingesetzt.

Quelle: http://www.adfc.de/news/archiv-news-2010/ups-setzt-fuer-die-paketzustellung-aufs-fahrrad

4.2 Lärm

- Tempo 30 wird zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen konsequent auch auf Hauptstraßen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen, und wo die Einhaltung der Grenzwerte dies erfordert (zum Lärmschutz bereits heutzutage möglich, geplant in der Ortsdurchfahrt Haaren), eingeführt.

BEISPIEL

Die Stadt Graz hat im Jahr 1992 Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit festgesetzt. Dort unterstützen heute 80 Prozent der Einwohner und 65 Prozent der Autofahrer diese Regelung.

Quelle:http://www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/110/114/Info_Tempo30_201210.pdf

- Beantragung von Tempo 100 bzw. 80 bei der Bezirksregierung Köln zum Schutz von Wohn- und Naherholungsgebieten im Umfeld von Autobahnen und Schnellstraßen in Ergänzung zu vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen

4.3 Verkehrssicherheit

- Grundsatz für die Verkehrsplanung in Aachen wird die „Vision Zero“: Das Verkehrssystem muss so sicher sein, dass menschliche Fehler nicht zu lebensbedrohlichen Verletzungen führen. Dieses Planungsprinzip wird in Schweden bereits erfolgreich angewandt und soll in Aachen zukünftig zur obersten Richtschnur werden.

  Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Vision_Zero
- Tempo 30 wird im gesamten Aachener Stadtgebiet auf weiteren Straßen zur Reduzierung der Unfallzahlen und zur Vermeidung von tödlichen Unfällen (auf klassifizierten Straßen teilweise erst möglich mit Änderung der Rechtslage auf Bundesebene) eingeführt.
- Deutliche Erhöhung der Verkehrs-/ Geschwindigkeitsüberwachung durch die Polizei bzw. das Ordnungsamt zur Reduzierung der Unfallzahlen nicht nur an "Unfallschwerpunkten" sondern flächendeckend im Stadtgebiet

4.4 Fußgängerverkehr

- Kurzfristig: Konsequente Unterbindung des illegalen Gehwegparkens, mittelfristig: Abschaffung des legalen Gehwegparkens in Bereichen, wo eine Breite des Gehweges von 2,50 m nicht gegeben ist

  Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) – Empfehlung für Fußgängeranlagen (EFA 2002) - http://de.wikipedia.org/wiki/Gehweg
- Entwicklung und Umsetzung eines Netzes hochwertiger Fußwegeachsen mit definierten Qualitätsmerkmalen bezüglich Breite, Ausstattung und Wartezeiten an Querungen. An diesen Achsen sollen die Straßenräume fußgängerfreundlich gestaltet werden und eine hohe Aufenthaltsqualität bieten.

BEISPIEL

Zielkonzept für fußgängerfreundliches London

Die Stadt London verfolgt seit 2004 ein Fußgängerkonzept („Making London a walkable city“). Bis 2015 soll die Zahl der durchschnittlichen täglichen Fußwege um 10 % gesteigert werden. Der Anteil des Fußgängerverkehrs an den Wegen bis 3 km soll ebenfalls um 10 % zunehmen. Hierzu dienen verschiedene Instrumente, in erster Linie jedoch die Entwicklung eines strategischen Fußwegenetzes, einer durchgängigen Wegweisung und den fußgängerfreundlichen Umbau von Straßenräumen und Plätzen.

Quelle: http://www.walklondon.org.uk/

- Mehr attraktive Plätze schaffen

  Viele einst schöne Plätze liegen in Aachen heute im Dornröschenschlaf. Der Hohenzollernplatz oder der Blücherplatz beispielsweise bieten heute fast nur noch Verkehrsflächen. Eine attraktive Neugestaltung soll sie wieder zu einem Treffpunkt für alle machen.
- Verringerung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für Fußgänger
- Bedarfsampeln für Fußgänger im Stadtgebiet zukünftig nur an reinen Fußgängerquerungen (Ampelreaktionszeit: max. 3 Sekunden) und nicht an Straßenkreuzungen

4.5 Radverkehr

- Massive Förderung des Radverkehrs zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr von derzeit ca. 11 % auf mindestens 20 % bis 2020
- Deutliche Anhebung der Radverkehrsetats der Stadt Aachen auf mindestens 10 € pro Einwohner und Jahr. Das entspricht einem Radverkehrsetat für den Um-/Neubau und die Unterhaltung von Infrastrukturmaßnahmen von 2,35 Mio. Euro (235.000 Einwohner in Aachen), erforderlich um möglichst alle Radverkehrsanlagen aus dem Maßnahmenkonzept Radverkehr bis 2020 umzusetzen inkl. erforderlicher Ergänzungen (z. B. Radschnellwege)

BEISPIEL

Kopenhagen (30 € pro Einwohner und Jahr), London (10 € pro Einwohner und Jahr)

Empfehlung zum Finanzbedarf der Kommunen aus dem „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für Infrastrukturmaßnahmen 8-12 € pro Einwohner und Jahr, (Seite 63)

Quelle: http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/89724/publicationFile/68662/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf

- Die ERA 2010 (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) sind bei der Planung von Radverkehrsanlagen verbindlich anzuwenden und insbesondere sind die empfohlenen Entwurfsgeschwindigkeiten in der Ebene (25 km/h, entspricht Maximalgeschwindigkeit von Pedelecs) bzw. auf Gefällestrecken (30 bis 40 km/h) anzuwenden.
- Bau eines Netzes aus Radschnellwegen und Velorouten von den Außenbezirken in Richtung Innenstadt (mindestens auf den Hauptachsen von Würselen/Haaren, Richterich/Laurensberg, Vaals, Brand und Eilendorf bis 2020)
- Schutzstreifen für Fahrradfahrer sind eine Verbesserung, allerdings sind die historischen Straßenverläufe in Aachen oft nicht so breit, dass ausreichend breite Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen angelegt werden können. Daher werden diese nicht von allen Radfahrern als sicher empfunden. Auf diesen Straßen ist bevorzugt Tempo 30 einzuführen.
- Einrichtung einer Fahrradstaffel bei der Polizei (mind. 3 Personen) und beim Ordnungsamt in Aachen für die ganzjährige Kontrolle des Radverkehrs und der systematischen Kontrolle der Rad- und Fußwege gegen Falschparker

- Verringerung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, Einbeziehung des Radverkehrs in die Grüne Welle
- Einrichtung einer Koordinierungsstelle für nachhaltige Mobilität mit jeweils einer Vollzeitstelle für den Bereich Radverkehr, Fußgänger und ÖPNV
- Kommunikationskampagne für nachhaltige Mobilität

BEISPIEL

Kommunikationskampagne der Stadt München mit dem Slogan „Radlhauptstadt München“ bzw. „Wadlhauptstadt“, von Beginn an war eine Evaluierung zum Erfolg der Kampagnen eingeplant

Quelle: http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for_o-04.pdf

- Erarbeitung eines gesamtstädtischen Konzeptes für sichere Fahrradabstellanlagen
- Überarbeitung der Aachener Stellplatzsatzung, verpflichtender Nachweis von sicheren Fahrradabstellanlagen beim Bau von Wohnhäusern, Geschäften und Wohngebäuden im ebenerdig zugängigen Eingangsbereich
- Rechtsabbiegepfeil für Fahrradfahrer bei Rotlicht (Modellversuch)

BEISPIEL

In Frankreich ist für Radfahrer an Ampelkreuzungen mit einem Zusatzschild generell das Abbiegen bei Rotlicht unter Berücksichtigung der Vorfahrtsberechtigten möglich.

Quelle: http://www.rad-spannerei.de/blog/2012/01/30/neue-verkehrsschilder-in-frankreich-erlauben-radfahrern-das-rechtsabbiegen-bei-rot/

4.6 Öffentlicher Personen-Nahverkehr (ÖPNV)

4.6.1 Schienennahverkehr

- Entwicklung eines schlüssigen Konzeptes zur Überwindung der Kapazitätsengpässe im ÖPNV nach Ablehnung des Campusbahnprojektes durch die Aachener Bürger
- Weiterentwicklung des Euregiobahnkonzeptes mit dem Ziel, die Innenstadt und das Campusgelände mit stadtverträglichen Schienenfahrzeugen anzubinden

BEISPIEL:

Die einzige bestehende Straßenbahnlinie der Stadt Ulm wurde im Jahr 2009 um 4,6 km für nur 19 Mio. € verlängert. Die Verlängerung der Straßenbahnlinie wurde trotz eines ablehnenden Bürgerentscheides aus dem Jahr 1999 ca. zehn Jahre später durchgeführt. Der Fahrgastzuwachs lag schon im Jahr nach der Eröffnung über den Planzahlen.

Quelle: mündliche Mittteilung Projektleiter Planungsbüro Trasse (Ch. Wunderer, Fa. Grontmij),
http://de.wikipedia.org/wiki/Straßenbahn_Ulm

- langfristige Sicherung der im Rahmen der Campusbahnplanung für die Stadtbahn vorgesehenen Trassen und Sicherung aller noch bestehender Schieneninfrastruktur und Anschlussgleise im Stadtgebiet

4.6.2 Busverkehr

- Verkürzung der Fahrzeiten und Erhöhung der Pünktlichkeit durch
  1. durchgängige ÖPNV-Spuren für Busse und Taxen auf allen großen Einfallstraßen stadtein- und auswärts. Auf Abschnitten, auf denen hierfür die Straßenquerschnitte zu eng sind, wird der Busverkehr durch Änderung der Lichtsignalisierung zum Pulkführer.
  2. automatische Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen
  3. direktere Linienführungen der einzelnen Buslinien

BEISPIEL:

Seit fast 19 Jahren wird in München ein Busbeschleunigungsprogramm mit deutlichen Fahrzeitgewinnen für die Fahrgäste durchgeführt. Aktuell wurde die Linie 152 optimiert. Auf der 12,8 km langen Fahrstrecke mit 36 Haltestellen konnte durch eine Busbevorrechtigung an Ampeln ein Fahrzeitgewinn von 7 Minuten erzielt werden.

Quelle: http://www.nahverkehrhamburg.de/nachrichten-aus-deutschland/593-muenchen-nimmt-neunte-beschleunigte-buslinie-in-betrieb

- Einführung eines Qualitätsmanagements für Fahrzeit und Pünktlichkeit
- Einführung eines Taktverkehrs von den Außenbezirken in die Innenstadt (5 min Takt auf den zentralen Verkehrsachsen) zwischen 6:00 und 20:00 Uhr. Auf allen anderen Buslinien und außerhalb der Kernzeiten wird das Busnetz mindestens im 15 Min.-Takt bedient. Ziel ist, die Nutzung des Nahverkehrs in allen Verbindungen mit und ohne Umsteigen auch ohne vorheriges aufwändiges Fahrplanstudium zu ermöglichen.
- Für die stark belasteten Hauptachsen des Busverkehrs muss bald eine Lösung gefunden werden, um die Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Nach Ablehnung der Campusbahn muss die Frage, mit welchem System eine solche Lösung erreicht werden kann, ergebnisoffen wieder von vorne begonnen und gemeinsam mit den Bürgern erarbeitet werden.
- Optimierung der Netzstruktur des ÖPNV zur Erhöhung der Kapazitäten an den derzeit vorhandenen Engpässen im Netz und Verbesserung der Anbindung der Buslinien an die Bahnhöfe im Stadtgebiet (Abstimmung der An- und Abfahrtszeiten von Bus und Bahn)
- Schaffung einer klaren, einfachen und einheitlichen Netzstruktur mit neuer übersichtlicher Liniennummerierung (Standardbuslinien, Schnellbuslinien, Nachtbuslinien).
- Verbesserung der Umsteigesituation an den vorgesehenen Umsteigepunkten (Verkürzung der Umsteigewege usw.). Die erforderlichen Umsteigezeiten betragen grundsätzlich nicht mehr als 5 Minuten, maximal 10 Minuten.
- Verbesserung der Anschlusssicherung beim Umstieg zwischen Bussen sowie zwischen Bus und Bahn

- Einbeziehung des Busverkehrs in das geplante Baustellenmanagement mit dem Ziel, durch frühzeitige Abstimmung und entsprechende Gegenmaßnahmen ein hohes Qualitätsniveau für Fahrzeit und Pünktlichkeit zu sichern.
- Einheitlicher Fahrplan für alle Verkehrsmittel im Aachener Verkehrsverbund (AVV) für einen einheitlichen Geltungszeitraum

4.6.3 Allgemeine Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes

- bessere Fahrgastinformation und Einführung des Fahrkartenverkaufs an Automaten an allen großen Bushaltestellen zur Verringerung der Haltezeiten
- Mobilitätsberatung z.B. mit Verbindungsinformationen, Fahrkarten-Beratung und -verkauf, Fahrradverleih usw. an den Knotenpunkten Aachen-Rothe Erde und Aachen-West durch multifunktionale Schalter mindestens in Kernzeiten
- Sicherstellung eines ganztägigen Angebotes zur Mitnahme von Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühlen bzw. Fahrrädern zu bestimmten Bedingungen/Zeiten
- Einsatz besserer Fahrgastunterstände mit gutem Witterungsschutz

4.7 Motorisierter Individualverkehr

- Grundlegende Überarbeitung des Konzeptes für die Erschließung der Stadt:
    1. Anpassung der Hierarchie des Straßennetzes (Einteilung in Hauptverkehrsstraßen und Erschließungsstraßen) mit dem Ziel, das Hauptverkehrsstraßennetz auf das erforderliche Minimum zu reduzieren und Freiräume für die Hauptachsen des ÖPNV, des Radverkehrs und des Fußgängerverkehrs zu schaffen.
    2. Weitgehende Trennung von Durchgangs- und Erschließungsverkehr
- Konzept für Liefer- und Ladefahrzeuge auf den Hauptachsen, das die Erreichbarkeit insbesondere des Handels verbessert
- Flächendeckender Ausbau des Car-Sharing auch außerhalb der Innenstadt,
- Kein Bau weiterer Ortsumgehungen. Ortsumgehungen wie der L 221n, B 258n, L 231n stellen einen hohen Eingriff in Natur und Landschaft dar und leisten in der Regel keinen nennenswerten Beitrag zur Verminderung von Lärm und Schadstoffen, da Binnen-, Quell- und Zielverkehr auf den ehemaligen Ortsdurchfahrten teilweise verbleiben.
- Umsetzung eines neuen Parkraumkonzepts mit dem Ziel, den Parksuchverkehr zu reduzieren und den Parkraum in der Innenstadt nicht weiter auszuweiten, sondern tendenziell zu reduzieren. Vorrangig ist in der Innenstadt der Parkbedarf der Anwohner abzudecken. Parkflächen müssen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs umgewidmet werden.

5 Faktencheck

5.1 Modal-Split

- **Der Modal-Split ist eine Vergleichsgröße für die Anteile der jeweiligen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr in einer Stadt.**

In den letzten Jahren fand primär eine Verlagerung von Anteilen zwischen dem Fußverkehr hin zum ÖPNV in der Stadt Aachen statt. Der Anteil des PKW ist im Vergleich zu anderen Städten mit einem hohen Prozentsatzes des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) in Aachen sehr hoch.

	Aachen 1990	**Aachen 2011**	Göttingen 2009	Münster 2007	Köln 2008	München 2008	Maastricht 2008	Kopenhagen 2010
PKW-Anteil	51 %	51 %	35 %	36 %	43 %	37 %	**52 %**	**29 %**
ÖPNV-Anteil	10 %	15 %	13 %	10 %	**21 %**	**21 %**	**7 %**	15 %
Radanteil	**10 %**	11 %	27 %	**38 %**	12 %	14 %	22 %	31 %
Fußanteil	28 %	22 %	25 %	**16 %**	24 %	**28 %**	19 %	25 %
nachhaltige Mobilität (ÖPNV, Rad- und Fußanteil)	48 %	**48 %**	65 %	64 %	57 %	63 %	48 %	**71 %**

Quellen: Mobilitätserhebung Aachen 2011, HHS, Forschung Radverkehr – Analyse A-7/2012, http://www.epomm.eu/tems/index.phtml)

5.2 Radverkehr

- **Welchen Einfluss hat das Wetter auf die Nutzung des Fahrrades?**

Bei einer fahrradfreundlichen Stadt ist der Einfluss des Wetters auf den Alltagsverkehr sehr gering. Dies kann durch Beispiele aus anderen Städten mit deutlich widrigeren Wetterverhältnissen wie z. B. Kopenhagen oder Oulu belegt werden.

BEISPIEL Stadt Oulu (nördliches Finnland, 1.900 km nördlich von Aachen)

Trotz des langen und harten Winters in den nördlichen Breiten von Finnland kommt die Stadt Oulu auf einen Radverkehrsanteil von 21 %.

Quelle: http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for_a-07.pdf

BEISPIEL Stadt Köln:

Die Stadt Köln setzt automatische Dauerzählanlagen auf innerstädtischen Rheinbrücken und zentralen Plätzen für die Erfassung des Radverkehrs ein. Kombiniert mit den Wetterdaten wird beispielsweise deutlich, wie wenig sich unterschiedliche Witterung auf den Alltagsverkehr auswirkt. Trotz des oftmals regnerischen Wetters in der ersten Jahreshälfte 2012 hat der Radverkehr in Köln weiter zugenommen, in den ersten sechs Monaten 2012 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2009 um rund ein Drittel. In absoluten Werten heißt dies, dass den etwa 1,9 Millionen erfassten Radfahrerinnen und Radfahrern im ersten Halbjahr 2009 weit mehr als 2,5 Millionen im ersten Halbjahr 2012 gegenüberstehen.

Quelle: http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for_a-07.pdf

- **Welchen Einfluss hat die Topographie auf die Nutzung des Fahrrades?**

Aufgrund der immer stärkeren Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes nimmt der Einfluss einer für den Radverkehr tendenziell ungünstigen Topographie immer mehr ab. Eine fahrradfreundliche Infrastruktur kann geländebedingte Nachteile ausgleichen.

BEISPIEL Stadt Bern:

Die sehr bergige Stadt Bern kommt trotz des in der Schweiz traditionell sehr hohen Anteils des öffentlichen Nahverkehrs auf 11 % Radverkehrsanteil (Höhenunterschiede zwischen ca. 500 m üNN bis ca. 670 m üNN im Stadtgebiet).

Quelle: http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for_a-07.pdf

- **Welche Faktoren bestimmen den Radverkehrsanteil?**

Die Politik hat durch ihre Verkehrs- und Raumplanung einen wesentlichen Einfluss darauf, welche Bedeutung das Fahrrad in der Stadt hat! Dies wird durch die oben aufgeführten Beispiele belegt.

Die Stadt Aachen hat trotz der ungünstigen Topographie gute Ausgangsvoraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr, weil sie:

1. Studentenstadt mit vielen jungen Einwohnern ist,
2. eine mittelgroße Stadt mit kompakter Siedlungsstruktur (Entfernung zwischen Innenstadt und Außenbezirken maximal 10 km) ist,
3. seit 1992 Mitglied in der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“ ist und von daher schon eine lange Tradition der Radverkehrsförderung hat,
4. und letztendlich sich im Laufe der Jahre eine „Radverkehrskultur“ in Aachen entwickelt hat (z. B. Vennbahn, FahrRad in Aachen, aktive Radsportverbände, Radsportveranstaltungen,...)

5.3 Öffentlicher Personen-Nahverkehr (ÖPNV)

In vielen Städten Europas kann ein großer Fahrgastzuwachs nach qualitativer Verbesserung des Nahverkehrsangebotes insbesondere durch den Zubau von Stadtbahn und /oder RegioTram-Bahnen beobachtet werden. Einige repräsentative Beispiele werden nachfolgend vorgestellt:

BEISPIEL Stadt Nizza (Frankreich):

In Nizza wurde das Tramsystem bei der Planung für 60.000 Fahrgäste pro Tag ausgelegt (Inbetriebnahme 2007), im Mai 2011 wurden durchschnittlich 96.000 Fahrgäste pro Tag gezählt, in Nizza fährt die Tram auf einer Teilstrecke 600 m sicher ohne Fahrleitung mittels Batteriebetrieb, die Züge wurden zwischenzeitlich aufgrund der hohen Nachfrage um ein Drittel verlängert.

Quelle: Straßenbahnjahrbuch 2012

BEISPIEL Stadt Bergen (Norwegen):

Im Jahr 2010 wurde in Bergen eine neue Tramlinie eröffnet. Geplant waren 23.000 Fahrgäste pro Tag, zwischenzeitlich wird die Tram an Werktagen von 35.000 Fahrgästen pro Tag genutzt, es erfolgte eine Verdichtung des Taktes von 10 auf 5 Minuten sowohl die Verlängerung der Strecke als auch eine Verlängerung der Züge.

Quelle: Straßenbahnjahrbuch 2012, Straßenbahnmagazin 9/2013

BEISPIEL Stadt Straßburg (Frankreich):

In der Stadt Straßburg ist es zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen dank eines kontinuierlichen Ausbaus der Linien zwischen 2003 bis 2010 von 43,8 auf 63,1 Mio. Fahrgäste pro Jahr gekommen. Der Nahverkehr befördert im Jahr 2010 insgesamt 100,1 Mio. Fahrgäste bei einer Bevölkerung im Stadtgebiet von ca. 272.000 Einwohnern.

Quelle: Jürgen Burmeister: „Renaissance der Straßenbahn“, http://de.wikipedia.org/wiki/Strasbourg

6 Kontaktdaten für Rückfragen

- **ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB, Kreisverband Aachen e.V.**

  Geschäftsstelle im Welthaus, 2. Obergeschoss: An der Schanz 1, 52064 Aachen
  Tel: 0241 / 8 89 14 63, info@adfc-ac.de, www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-aachen
  Büroöffnungszeiten: Montag: 16.00 – 19.00 Uhr, Donnerstag: 16.00 – 19.00 Uhr,
  Freitag: 10.00 – 13.00 Uhr, Ansprechpartner: Norbert Rath und Volker Schober

- **BUND FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ DEUTSCHLAND e.V., Stadtgruppe Aachen**

  Geschäftsstelle im Welthaus, Raum 21: An der Schanz 1, 52064 Aachen
  Tel / Fax: 02 41 / 8 89 14 66, bund.aachen-stadt@bund.net, www.bund-aachen.de
  Büroöffnungszeiten: Freitag: 15:00 - 19:00 Uhr, Ansprechpartner: Dieter Formen

- **GREENPEACE, Aachen**

  Geschäftsstelle im Welthaus: Erdgeschoss Raum 11: An der Schanz 1, 52064 Aachen
  Tel: 0241 / 8 89 14 28, aachen@greenpeace.de, www.greenpeace-aachen.de
  Ansprechpartner: Helmut Hardy

- **FAHRGASTVERBAND PRO BAHN NRW e.V., Regionalverband Euregio Aachen**

  info@probahn-euregio-aachen.de, www.probahn-euregio-aachen.de
  Ansprechpartner: Michael Bienick

- **VERKEHRSCLUB DEUTSCHLAND, Kreisverband Aachen – Düren e.V.**

  Geschäftsstelle im Welthaus, 1. Etage, Raum 17: An der Schanz 1, 52064 Aachen
  Tel / Fax: 0241 / 8 89 14 37, vcdaachen@ vcd-aachen.de, www.vcd-aachen.de
  Büroöffnungszeiten während der Schulzeit: Mittwoch: 19:30 - 21:00 Uhr und nach Vereinbarung
  Ansprechpartner: Ralf Oswald, Almut und Walter Ullrich

- **sachkundiger Bürger im städt. Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz**

  Ansprechpartner: Henry Riße
  Heckstraße 155, 52080 Aachen
  Tel: 0241 / 9 80 21 88, ahrisseac@gmx.de