

# Luftreinhalteplan Aachen

## Bericht zum Stand der Umsetzung

**aktualisiert am: 15. März 2011**

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



## **Inhalt:**

Kapitel 1: Vorbemerkungen / Einleitung

Kapitel 2: Zentrale Bausteine / Projekte des Luftreinhalteplans

- ❖ Job-Ticket-Kampagne
- ❖ Aachener Festbrennstoffverordnung
- ❖ Förderung Radverkehr
- ❖ Elektromobilität

Kapitel 3: aktualisierte Liste des Gesamt-Maßnahmenkatalogs  
und Stand der Umsetzung

Kapitel 4: Fazit

Zuletzt wurde im Oktober 2009 und im Juni 2010 über den aktuellen Umsetzungsstand des Aachener Luftreinhalteplans (LRP) berichtet. In Kapitel 2 dieses Berichtes wird der Sachstand zu zentralen Bausteinen und Schwerpunktthemen des Maßnahmenplans dargestellt. Kapitel 3 gibt eine Kurzübersicht über Maßnahmenliste und Realisierungsgrad.

## **Kapitel 1**

### **VORBEMERKUNGEN / EINLEITUNG**

Die in den zurückliegenden Monaten umgesetzten bzw. eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität haben deutlich gezeigt, dass der zum 01. Januar 2009 in Kraft getretene Luftreinhalteplan Aachen in Politik und Bürgerschaft eine breite Akzeptanz findet. Über unterschiedliche Interessenslagen und gesellschaftliche Gruppen hinweg konnten zahlreiche Partner zur Mitwirkung bei der Umsetzung des LRP gewonnen werden. Die Zusammenarbeit ist ausgesprochen konstruktiv; der gesamte Prozess wird zielorientiert von den Beteiligten begleitet – dies immer mit dem Anspruch, mit einem integrierten Konzept nachhaltige Veränderungen hinsichtlich Mobilitätsverhalten, Lebensqualität und Gesundheitsschutz in unserer Stadt bewirken zu können. Auch Dank eines parteiübergreifenden Konsenses wurden eine Reihe wichtiger Erfolge erzielt, die ohne das „Damoklesschwert“ Umweltzone in diesem Umfang und Zeitrahmen mit größter Wahrscheinlichkeit nicht realisiert worden wären.

Wenn auch die Werte der Messstation Wilhelmstraße noch nicht im gewünschten Maße gesunken sind, lässt die Tendenz bei NO<sub>2</sub> (leichte Reduzierung, mindestens aber Stagnation, keine signifikanten Anstiege) doch erste Rückschlüsse zu, dass die Maßnahmen sukzessive Wirkung entfalten. Die Feinstaubproblematik kommt besonders im Winterhalbjahr zum Tragen; hier hoffen wir, mit der Aachener Festbrennstoffverordnung einen nachhaltigen Beitrag zur Verbesserung der Situation leisten zu können.

## **Kapitel 2**

### **ZENTRALE BAUSTEINE / PROJEKTE DES LUFTREINHALTEPLAN**

#### **❖ JOB-TICKET-KAMPAGNE**

(Zielwert zur Jahresmitte 2011 zu ca. 90% erfüllt)

Die ausdauernden Verhandlungen von Stadt und ASEAG/AVV mit der RWTH Aachen haben endlich zum Erfolg geführt. Zwischenzeitlich konnte - trotz der anfänglich erheblichen Widerstände der Personalräte - eine von allen Seiten tragbare Einigung zur Einführung des Jobtickets (und der Parkraumbewirtschaftung) bei der RWTH Aachen erzielt werden.

Die RWTH ist nach eigener Aussage bundesweit die erste Universität, die eine derart weit reichende Vereinbarung zwischen Verwaltungs- und Personalräten zur Förderung des Jobtickets und zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung abgeschlossen hat.

Am 10. März 2011 wurde der Vertrag mit ASEAG/AVV öffentlich unterzeichnet. Die Einführung des Jobtickets ist für den 01. Juni 2011 vorgesehen. Damit werden ca. 5.000 neue Jobtickets geschaffen. Zusammen mit den ca. 3.500 zusätzlichen Jobtickets die bis dato durch Verwaltung und Aachener Unternehmen realisiert wurden, kann zur Jahresmitte 2011 der angestrebte Zielwert von 10.000 zusätzlichen Jobtickets mit 80-90% nahezu erfüllt werden! Die Stadt setzt darauf, dass die Vorgehensweise der RWTH nun auch Signalwirkung für die übrigen in Aachen ansässigen Landesbehörden erzeugen wird und hofft, dass Finanzamt, Justizverwaltung, Außenstelle Bezirksregierung Köln und evtl. auch das Uniklinikum Aachen sich anschließen werden.

### ❖ **AACHENER FESTBRENNSTOFFVERORDNUNG**

Nach intensiven, konstruktiven Abstimmungsgesprächen mit den betroffenen Akteuren (Schornstiefegerinnung Aachen, Brennstoffhandel – gdbm und technischer Industrieverband – HKI) sowie mehrfachen Beratungen im politischen Raum, konnte die Aachener Festbrennstoffverordnung im Herbst 2010 endlich auf den Weg gebracht werden. In der Ratssitzung am 08. September 2010 wurde die Verordnung als Ortsrecht verabschiedet und ist am 09. Oktober 2010 in Kraft getreten.

Die Aachener Verordnung baut inhaltlich auf der im März 2010 geänderten 1. BImSchV auf, setzt die dortigen Regelungen aber verschärft und zeitnäher um. So müssen alle Altanlagen spätestens bis zum 31.12.2014 nachgerüstet, ausgetauscht oder danach dauerhaft außer Betrieb genommen werden. Für Neuanlagen gelten ab dem 09.10.2010 sofort strengere Grenzwerte.

Um zeitnah Erfolge bei der Reduzierung der lokalen Luftbelastungen in diesem Bereich zu erzielen, wurde mit Unterstützung des Umweltcluster NRW und finanzieller Förderung des Landes (LANUV und MKULNV) ein Modellprojekt zur Reduzierung von Feinstaub bei Hausbrandanlagen in Aachen aufgelegt. In diesem Rahmen wird die Aachener Bevölkerung über ein Förderprogramm zum Austausch von alten Einzelraumfeuerungsanlagen, zur Nachrüstung mit innovativer und umweltfreundlicher Filtertechnik oder zur sofortigen Stilllegung besonders emissionsstarker Anlagen animiert. Das Projekt wird mit Blick auf die noch zaghafte Markteinführung der Filtertechnik, deren Eignung, Praxistauglichkeit und Wirksamkeit wissenschaftlich begleitet.

Das Projekt wurde der Fachwelt (Schornstiefeger, Ofenhändler etc.) im Dezember 2010 vorgestellt. Das Förderprogramm ist mit einem Volumen von knapp 50.000 € im Januar 2011 gestartet; die erste Bürgerinformationsveranstaltung fand am 25.01.2011 statt. Im lokalen WDR-Fernsehsender wurde das Programm als Maßnahme des Luftreinhalteplans in der WDR-Lokalzeit vom 11.02.2011 in einem längeren Medienbericht vorgestellt. Seither haben sich etwa 20-30 Personen durch altbauplus über das Programm genauer beraten lassen; bis dato wurden 8 konkrete Anträge eingereicht. Auch die Schornstiefeger vermelden bei ihren Kunden zunehmendes Interesse an dem

Thema. Im Februar 2011 wurde in einer Schulung der Schornsteinfegerinnung nochmals die praktische Umsetzung der Aachener Festbrennstoffverordnung diskutiert. In Kürze wird ein Flyer erscheinen, der umfassend über die Aachener Festbrennstoffverordnung und das Förderprogramm der Stadt informiert. Ende März 2011 wird eine weitere Schulung der Schornsteinfegerinnung angeboten.

## ❖ **FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS**

Die Förderung von Radverkehr soll eine nachhaltigen Änderung im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung erwirken und mittel- bis langfristig den Anteil des Umweltverbundes im Modal Split deutlich erhöhen. Ziel der Stadt Aachen ist es, den Radverkehrsanteil von derzeit etwa 10 % auf 15-20% zu steigern.

Dazu ist es erforderlich eine durchgängige Radverkehrsinfrastruktur (Wegenetz, Radroutenbeschilderung, Abstellanlagen, Leihmöglichkeiten etc.) zu schaffen. Insgesamt umfasst das Aachener Radverkehrsnetz mittlerweile rd. 290 km an Radwegen, Radfahrstreifen und freigegebenen Wegen. Hauptverkehrsstraßen, die eine hohe Bedeutung im Aachener Radverkehrsnetz haben, einen großen Verlagerungseffekt bewirken und positive Auswirkungen auf kritische Luftschadstoffbelastungen haben können, sollen zuerst für den Radverkehr ertüchtigt werden – hier greift der vierstufige Maßnahmenplan Radverkehr (Näheres, s. M 18).

Ein Großteil der Aachener Einbahnstraßen wurde für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Auch in einigen Fußgängerzonen ist Radfahren (mit entsprechender gegenseitiger Rücksichtnahme) erlaubt. So wurde z.B. auch der Fußgängerbereich vor dem Hauptbahnhof nach Einrichtung der WABe-Radstation für Radfahrer freigegeben. Weiterhin existiert eine separate Radroutenbeschilderung, die kontinuierlich ausgebaut wird. An 13 Standorten im Stadtgebiet finden sich überdachte bike-and-ride-Anlagen.

Neben infrastrukturellen Verbesserungen wird Radfahren durch verbesserte Serviceangebote für die Bevölkerung attraktiv gemacht (Näheres s. M 15). Solche Aktionen sind z.B. der neue Radfahrer-Stadtplan incl. Radrouten-Plan, geführte Radtouren im Rahmen des Aachener Fahrradsommers, Ausstellungs- und Aktionsmarkt anlässlich des Aachener Fahrradtags, Lichtaktionstage, Wettbewerb fahrradfreundlicher Arbeitgeber, Radfahrersicherheitstraining 60plus, Verkehrs- und Mobilitätserziehung an Schulen, wie auch erste Angebote an Kitas etc.. Gezielte Aufklärungsarbeit für ein gutes Miteinander und mehr Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer ist ebenso wichtig.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Förderung der Akzeptanz und Nutzung von Pedelecs (Elektrofahrrädern), dies wird unter dem Themenfeld Elektromobilität „abgearbeitet“.

## ❖ **ELEKTROMOBILITÄT**

Innerhalb des Bundesförderprogramms „Elektromobilität in Modellregionen“ wurde Aachen als eines der bedeutenden Zentren der Rhein-Ruhr-Region für diesen Themen-

komplex ausgewählt. In Aachen werden sehr gute Voraussetzungen für die Zukunft der Elektromobilität und das konstruktive Zusammenwirken hochkarätiger Akteure auf diesem Themenfeld gesehen. Aachen übernimmt damit erneut die Vorreiterrolle bei einem auch in der Gesellschaft angesehenen und bedeutenden Zukunftsthema.

An mehr als 30 Forschungsinstituten der RWTH Aachen werden wesentliche Fragestellungen und Bausteine zukünftiger Elektromobilität in der Region in unterschiedlichsten Facetten untersucht. Zur Koordinierung der wissenschaftlichen Aktivitäten wurde bei der RWTH eine Geschäftsstelle Elektromobilität (GSE) eingerichtet. Auch an der FH Aachen wird das Thema zunehmend in Forschung und Lehre eingebunden. Daneben gibt es Wirtschaftsunternehmen, die Komponenten und Fahrzeuge erforschen und entwickeln. Die STAWAG ist ebenfalls äußerst aktiv im Bereich der Elektromobilität. STAWAG gilt als Pionier unter den Stadtwerken, was die Verknüpfung von umweltfreundlicher Energieerzeugung und Elektromobilität betrifft. Sie ist Koordinator wichtiger Forschungsprojekte und Teilhaber eines „Smartlabs“, das Geschäftsfelder der Elektromobilität für Stadtwerke ausarbeiten wird. Sie errichtet Elektrotankstellen in Aachen und fördert die Anschaffung von elektrischen Zweirädern seit 2009 und von Elektro-PKW seit Herbst 2010.

Die Stadt Aachen unterstützt und begleitet die zahlreichen Aktivitäten und engagierte sich auch mit eigenen Projekten zur Elektromobilität (Näheres s. M 29 und M 32). Beim Verkehrsmanagement der Stadt wurde eine zusätzliche Stelle eingerichtet, die schwerpunktmäßig auch den Themenkomplex Elektromobilität betreut.



Am 25. März 2010 hat sich auf Initiative der STAWAG die akteurübergreifende „Task-Force Elektromobilität“ gegründet, in der alle regionalen Aktivitäten gebündelt werden und die beteiligten Partner gemeinsam von der „Modellregion Elektromobilität Aachen“ profitieren sollen. Ein Kernziel ist es, alle Komponenten von Elektromobilität in den Kontext einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu stellen, so wie es das Diagramm darstellt.

Am 01. August 2010 wurde eigens zum Thema „Elektromobilität“ eine Ausgabe der Stadtseiten (Aachener Bürgerinformation) herausgegeben.

## Kapitel 3

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

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

### Maßnahmen im Bereich Energie

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

### Maßnahmen im Bereich Verkehr / Mobilität

- M 1: Luftgütepartnerschaft / Aachener Initiative für saubere Luft
- M 2: Jobticket-Kampagne Stadtverwaltung Aachen
- M 3: Jobticket-Kampagne Landesbehörden/RWTH
- M 4: Jobticket-Kampagne Aachener Unternehmen
- M 5: Betriebliches Mobilitätsmanagement
- M 6: Fahrgemeinschaften
- M 7: Optimierung Fuhrpark Stadt Aachen
- M 8: Optimierung Fuhrpark ASEAG
- M 9: Optimierung Fuhrpark STAWAG
- M 10: Umweltstandards ÖPNV (Regelungen im Nahverkehrsplan, NVP)
- M 11: City-Logistik
- M 12 LKW-Führungssystem
- M 13: Ausbau Euregiobahn
- M 14: Ausbau Verkehrsmanagement
- M 15: Öff.Arbeit / Attraktivierung Radverkehr
- M 16: Ausbau Cambio / Car-Sharing
- M 17: Radstation Hbf.
- M 18: Ausbau Radwegenetz und -infrastruktur
- M 19: verkehrsplanerische Maßnahmen in der Innenstadt
- M 20: Mobilitätspaket Neubürger
- M 21: Schnellbuslinien und -fahrten
- M 22: Ausbau P+R
- M 23: Pilotprojekt Hybridbus/Elektrobus
- M 24: Einbindung der Region (effizient mobil, städteregionale Aktivitäten)
- M 25: Mobilitätsmanagement bei Neubauvorhaben
- M 26: Campus Planungen
- M 27: Förderung Fußgängerverkehr
- M 28: Busbeschleunigung
- M 29: Fahrradverleihsystem
- M 30: City-XL-Tarif
- M 31: City-Liner
- M 32: Modellregion Elektromobilität
- M 33: Sonst. Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV

In der Summe umfasst der Aachener Luftreinhalteplan damit fast 40 Einzelmaßnahmen. Nachfolgend ist die Entwicklung der jeweiligen Maßnahmen seit dem Sachstandsbericht im Juni 2010 dargelegt.

## Maßnahmen im Bereich Energie

Hier haben sich keine gravierenden Veränderungen zum letzten Bericht ergeben. Die verschiedenen Projekte werden kontinuierlich erfolgreich weitergeführt. Die wirksamste Maßnahme in diesem Bereich ist die Umsetzung der Aachener Festbrennstoffverordnung und des zugehörigen Förderprogramms zur Feinstaubreduzierung von Hausbrandanlagen. Beides ist in Kapitel 2 bereits umfassend dargestellt.

## Maßnahmen im Bereich Verkehr / Mobilität

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

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Am 07. Juli 2010 wurden 19 Aachener Betriebe und Privatpersonen für ihr besonderes Engagement und ihre Beiträge zur städtischen Luftreinhaltestrategie als Partner der „Aachener Initiative für saubere Luft“ vom Oberbürgermeister der Stadt Aachen, Herrn Marcel Philipp, ausgezeichnet. Mitte 2011 soll dies wiederholt werden. Hierzu wurde von der Stadt Aachen u.a. ein eigener Wettbewerb „fahrradfreundliche Arbeitgeber“ aufgesetzt. Über derartige Aktionen und Projekte im Rahmen des Luftreinhalteplans werden kontinuierlich Aachener Unternehmen zum Mitmachen animiert.



### **M 2 Jobticket-Kampagne Stadtverwaltung Aachen (Zielwert ca. 1.000 JT; gesamt M2-M4: 10.000 JT)**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend, Zielwert zu ca. 70% erreicht*

Die Fortführung des Jobtickets bei der Stadt Aachen mit dem gegenüber 2008 deutlich verbesserten Tarifangebot wird trotz verschlechterter Haushaltslage weiter gesichert. Im Intranet wurde mehrfach für die (private) Teilnahme geworben, bei Einstellungsterminen wird das Ticket den neuen Mitarbeitern angeboten. Durch den sukzessiven Übergang von Mitarbeitern der Stadt zur StädteRegion haben sich die Abnahmezahlen bei der Stadt in den letzten Monaten zwar etwas verringert; i.d.R. wird das Jobticket dieser Personen aber bei der StädteRegion weitergeführt. Ende 2010 wurden bei der Stadt etwa 2.200 Jobtickets abgenommen, die private Nutzungsquote stieg auf knapp 49 %. Der Zuwachs bei Stadt und StädteRegion beläuft sich Ende 2010 auf ca. 700 JT.

### **M 3 Jobticket-Kampagne Landesbehörden/RWTH (Zielwert angepasst von 4.000 auf 5.000 JT, da gesamt M2-M4: 10.000 JT)**

*Stand: in Umsetzung; Zielwert wird in Kürze zu 100 % erreicht*

Wie bereits in Kapitel 2 ausführlich geschildert, wird das Jobticket an der RWTH Aachen zum 01.07.2011 mit einem Potenzial von 5.000 Stück eingeführt werden. Die Stadt hofft auf eine deutliche Signalwirkung für die übrigen Landesbehörden und -einrichtungen.



#### **M 4 Jobticket-Kampagne Aachener Unternehmen** **(Zielwert angepasst von 5.000 auf 4.000 JT; da gesamt M2-M4: 10.000 JT)** *Stand: umgesetzt; fortlaufend, Zielwert zu ca. 75 % erreicht*

Nicht zuletzt durch das kontinuierliche Engagement des städt. Verkehrsmanagements, der IHK Mobilitätsberatung und der ASEAG sowie durch die Einführung des Jobticket-Pools für kleinere Unternehmen konnte viel bewegt werden. Bis Ende 2010 wurden ca. 3.000 zusätzliche Jobtickets auf diesem Sektor generiert.

Der neue Job-Ticket-Pool fand guten Zuspruch bei kleineren Unternehmen, führte aber nach Evaluation durch ASEAG und IHK zu höheren Mindereinnahmen als erwartet, da überdurchschnittlich viele Mitarbeiter der Kleinstunternehmen bereits Zeitkarteninhaber waren. Die Rahmenbedingungen des Pools mussten daher mit Blick auf die wirtschaftlichen Aspekte im ÖPNV modifiziert werden. Der Ticketpreis wurde leicht erhöht und die Mindestzahl an Mitarbeiter auf 15 Personen festgelegt. Ungeachtet dessen erfreut sich das Angebot auch bei kleineren Betrieben steigender Beliebtheit; kontinuierlich werden neue Nutzer hinzugewonnen.

#### **M 5 Betriebliches Mobilitätsmanagement** *Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Das Mitte 2008 aufgenommene Kooperationsprojekt von Stadt und IHK verläuft nach wie vor sehr erfolgreich und wurde mehrfach verlängert. Die finanzielle Beteiligung der Stadt ist bis Ende 2011 sichergestellt. Signale der IHK zeigen, dass die Betriebliche Mobilitätsberatung dort künftig auch ohne finanzielle Beteiligung der Stadt weitergeführt werden kann. Im April 2010 wurde die Stelle bei der IHK in Abstimmung mit der Stadt durch Herrn Haag neu besetzt, da der ursprüngliche Stelleninhaber, Herr Langweg, zum Verkehrsmanagement der Stadt Aachen wechselte.

Im Rahmen des Aktionsprogramms „effizient mobil“ wurde noch auf Initiative von Herrn Langweg ein Projekt mit mehreren Aachener Krankenhäusern zur Entwicklung eines branchenorientierten Mobilitätskonzepts aufgelegt. Das Mobilitätskonzept der Aachener Krankenhäuser hat im Juni 2010 im Bundeswettbewerb „Innovative Konzepte im Mobilitätsmanagement“ den 3. Platz belegt.

Durch die Beratungsstelle der IHK werden Unternehmen in Aachen weiterhin gezielt zur Optimierung ihres betrieblichen Mobilitätsmanagements angeregt, Aktionstage organisiert, für die Nutzung des Jobtickets geworben, innovative Mobilitätsformen (Pedelecs etc.) gefördert und Partner zur Aachener Initiative für saubere Luft gewonnen.

Ein aktuelles Projekt der IHK Mobilitätsberatung in Kooperation mit ASEAG/AVV ist die Einführung eines Geomarketing für Unternehmen. Den Betrieben soll damit ein möglichst schneller und einfacher Zugriff über die eigene Homepage auf firmenspezifische ÖPNV-Daten (Haltestellen, Linienangebot, Abfahrtszeiten etc.) ermöglicht werden.

## **M 6 Fahrgemeinschaften**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Die Stadt hat sich mittlerweile dem preisgünstigeren Portal [www.mitpendler.de](http://www.mitpendler.de) angeschlossen. Über dieses Netz sind aktuell 55 Städte und Gemeinden eingebunden. Auch finden regelmäßige Abstimmungsgespräche mit dem organisierenden Fahrgemeinschaftsverbund statt. Die Kampagne Mitpendler wird von der Stadt mit Flyern und bei Aktionstagen beworben, demnächst am 22. Mai 2011 anlässlich einer Aachener Veranstaltung zur ARD-Themenwoche „Der mobile Mensch“.

Das ursprünglich von der Stadt genutzte NRW Pendlernetz ([www.nrw.pendelnetz.de](http://www.nrw.pendelnetz.de)) weist weiterhin Fahrtangebote für Aachen auf; über diesen Anbieter sind 56 Netze erreichbar (Stand zu Beginn des LRP = 38).

Aachen wurde Anfang Oktober 2010 als zweites Testfeld in Deutschland für das dynamische Fahrgemeinschaftsvermittlungssystem "car2gether" ([www.car2gether.com](http://www.car2gether.com)) ausgewählt. Neben Stadt und StädteRegion unterstützten RWTH, FH, HWK, IHK und einige Aachener Betriebe das Vorhaben. Das Projekt trägt dazu bei, mit Mobilitäts-Ressourcen effizient umzugehen und Verkehrswege einzusparen. Mit „car2gether“ werden Mitfahrgelegenheiten vermittelt und Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln empfohlen. Es wurde speziell für den Einsatz mit Smartphones und Internet konzipiert. Das System zielt vor allem auf spontane Mitfahrgelegenheiten per Knopfdruck ab.

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

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Der städt. Fuhrpark (mit Ausnahme der Fahrzeuge von Feuerwehr und Katastrophenschutz) wird vom Aachener Stadtbetrieb als Eigenbetrieb zentral betreut. Bei Neuananschaffungen werden im Bezug auf Umweltstandards seit vielen Jahren nicht nur der gesetzliche Anspruch erfüllt, sondern darüber hinaus möglichst hohe Kriterien angelegt. So wurden z.B. soweit möglich Fahrzeuge mit Euro5-Norm angeschafft, als der gesetzliche Standard nur Euro4 vorsah. Bei der Umstellung auf umweltfreundliche Fahrzeugtechnik (durch Umrüstung oder Neukauf) müssen maschinenbezogene Möglichkeiten der unterschiedlichen Fahrzeugtypen, Nutzungseinsatz und möglichst störungsarmer Betriebsablauf beachtet werden.

Im Fuhrpark sind derzeit 266 Fahrzeuge aktiv (222 PKW/LKW und 44 sonstige Fahrzeuge wie selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Mofas, Roller etc.). 99 Fahrzeuge sind mit Diesel-Partikel-Filter (DPF) ausgestattet (durch Umrüstung oder Neukauf). Davon weisen 17 Fahrzeuge zusätzlich Blue Tec – oder Ad Blu –Technik auf. 56 Fahrzeuge erfüllen die Euro4-Norm, 35 Fahrzeuge die Euro5-Norm. 3 Großkehrmaschinen wurden auf Pflanzenölantrieb umgerüstet. Im Testbetrieb befinden sich 4 Elektro-Roller und 1 gasbetriebene Arbeitsmaschine. Im Rahmen des Förderprojekts E-Aix ist für 2011 die Anschaffung von 3 Elektro-Kleinlastern (als Feldversuch) vorgesehen; das Beschaffungsverfahren läuft zurzeit. Insgesamt erfüllen knapp 40 % der städtischen Fahrzeuge einen hohen Umweltstandard, darunter insbesondere Fahrzeuge mit hoher Laufleistung und hohem Verbrauch. Seit dem Jahr 2006 ist die Zahl der Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter um mehr als das Fünffache gestiegen. Seit 2009 hat sich die Zahl um ca. 55 % erhöht.

Auch Feuerwehr und Katastrophenschutz setzen bei Neuanschaffungen voll auf Euro5-Norm. Auch hier ist man bestrebt, möglichst umweltfreundliche Fahrzeuge einzusetzen, allerdings ist gerade bei Spezialfahrzeugen, wie sie hier zum Einsatz kommen, eine Nachrüstung in den meisten Fällen technisch kaum möglich. Der Fuhrpark von Feuerwehr und Katastrophenschutz umfasst 166 Fahrzeuge, davon 146 mit Dieselbetrieb. 6 Fahrzeuge sind mit Ad Blue Technik ausgerüstet. 34 Fahrzeuge verfügen über einen Dieselpartikelfilter, also knapp 24 % der Dieselfahrzeuge. 29 Fahrzeuge erfüllen den Euro4- oder Euro5-Standard.

## **M 8 Optimierung Fuhrpark ASEAG**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Die ASEAG Flotte befindet sich auf einem sehr hohen Standard, was die Ausstattung mit umweltfreundlichen Fahrzeugen im eigenen Fuhrpark angeht. Ende 2010 waren 140 von 200 Fahrzeugen mit DPF ausgerüstet, was einer Quote von 70% entspricht. 76 Fahrzeuge (= 38%) erfüllen Euro5- bzw. EEV-Standard. Damit liegt die ASEAG deutlich über dem Durchschnitt der Verkehrsunternehmen in NRW. Die 2009 neu angeschafften Busse mit EEV-Norm sind besonders umweltfreundlich und wurden mit dem Blauen Umweltengel ausgezeichnet, der bei Bussen nur verliehen wird, wenn sie besondere Anforderungen im Umweltschutz erfüllen, z.B. auch im Fertigungsprozess. Für 2011 ist die Neuanschaffung von weiteren 12 Gelenkbussen mit diesem Standard geplant; die Ausschreibung läuft bereits.

## **M 9 Optimierung Fuhrpark STAWAG**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Der Fuhrpark der STAWAG verfügt Ende 2010 insgesamt über 182 Fahrzeuge: 130 PKW- und Montagefahrzeuge, 20 LKW- und Sonderfahrzeuge sowie 32 Elektrofahrzeuge (30 Roller, 2 Autos). 64 PKW- und Montagefahrzeuge entsprechen der Euro4-Norm mit KAT o. Partikelfilter. In 2010 wurden 3 neue PKW-Fahrzeuge mit Euro5-Norm angeschafft. Damit erreichen ca. 52 % dieser Fahrzeuge hohe Umweltstandards. Bei den LKW- und Sonderfahrzeugen erfüllen 4 Fahrzeuge die Euro4-Norm mit Partikelfilter und 5 Fahrzeuge die Euro5-Norm. Dies entspricht zusammen einem Anteil von 45 % der LKW- und Sonderfahrzeuge. Knapp 18 % des gesamten Fuhrparks sind Elektrofahrzeuge (überwiegend E-Roller). Die Anzahl der Fahrzeuge mit Euro4- und Euro5-Norm im STAWAG-Fuhrpark hat sich seit 2006 mit 13 Fahrzeugen bis 2010 mit 76 Fahrzeugen nahezu versechsfacht.

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

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Angemessene Umweltstandards im ÖPNV werden über die Förderrichtlinie zur Fahrzeugförderung des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) geregelt. Problematisch sind die Subunternehmen, die nach wie vor oftmals veraltete Technik einsetzen. Die Stadt beabsichtigt, den Druck auf die Subunternehmer zu verstärken und sich in Gesprächen nochmals dafür einzusetzen, dass hier mittel- bis langfristig stärker modernisiert wird.

### **M 11: City-Logistik**

*Stand: Projekt eingestellt; ggf. neue Ansätze über Modellregion Elektromobilität prüfen*

Nach anfänglich positiver Resonanz, hat sich das in Aachen durch den Verein Claix City-Logistik eingerichtete Projekt leider als nicht tragfähig erwiesen. Der Projektträger musste Insolvenz anmelden, die Maßnahme wird daher nicht weitergeführt.

Im Rahmen des Modellprojekts zur Elektromobilität können ggf. neue City-Logistik-Ansätze mit Elektrofahrzeugen geprüft werden.

### **M 12 LKW-Führungssystem**

*Stand: in Vorbereitung*

Die Erarbeitung von Grundlagen für ein LKW-Führungskonzept wurde in 2009 bei einem Verkehrsingenieurbüro in Auftrag gegeben. Im Januar 2010 lag der Bericht vor. Die Konzeptidee sieht eine Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die BAB, Wegweisung auf Basis der PLZ-Bereiche und Einsetzen entsprechender Beschilderung bereits auf der BAB vor. Nach Präsentation der ersten Ergebnisse in den politischen Gremien fand im Juli 2010 ein Behördentermin zur Abstimmung der Umsetzungsmöglichkeiten und weiteren Vorgehensweise statt. Nachdem im Mai 2010 die Förderzusage des LANUV erfolgte, wurde ergänzend zum LKW-Führungskonzept eine Wirkungsanalyse Luft und Lärm in Auftrag gegeben. Erste Ergebnisse wurden der Verwaltung Ende November 2010 präsentiert; der abschließende Bericht wurde im Januar 2011 vorgelegt. Im Ergebnis kommt die Wirkungsanalyse zu der Bewertung, dass durch eine Vollsperrung der Wilhelmstraße Lärm- und Schadstoffemissionen zwar abnehmen, dies aber nur eine geringe, kaum spürbare Wirkung auf die Immissionssituation ausübt. Mit Blick auf die Bedeutung der Wilhelmstraße im städt. Hauptverkehrsstraßennetz und als Ringerschließung wird daher von einer Vollsperrung für LKW abgeraten.

### **M 13: Ausbau Euregiobahn**

*Stand: teilweise umgesetzt / in Umsetzung*

Der geplante Schienenbetrieb bis zur Haltestelle Alsdorf, Poststraße (Ringschluss) wird voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 aufgenommen. Die Weiterführung der Strecke bis Lindern/Heinsberg ist für 2013 vorgesehen. Zudem laufen derzeit Untersuchungen für die Realisierung eines Bahnhaltepunktes in Aachen-Richterich sowie Planungen für die Reaktivierung bzw. den Neubau der Bahnlinie Aachen-Avantis-Kerkrade-Heerlen-Maastricht (ViaAvantis).

### **M 14: Ausbau Verkehrsmanagement**

*Stand: in Umsetzung*

Die Optimierung des Verkehrsmanagements im Bereich der verschiedenen technischen Steuerungssysteme (Steuerrechner, Lichtsignalanlagen, Parkleitsystem etc.) wird kontinuierlich verfolgt. Aktuell ist eine Ausschreibung zur Umrüstung von 47 Signalanlagen auf LED-Technik erfolgt, in deren Zug auch die gesamte Infrastruktur dieser Anlagen modernisiert wird. Mit der Maßnahme wird in Kürze begonnen; die Umsetzung soll bis

etwa März 2012 erfolgt sein. Für die Erneuerung des Parkleitsystems (PLS) wurde ein Förderantrag gestellt; die Zuwendung ist für 2012 vorgesehen. Damit soll das PLS den aktuellen Erkenntnissen angepasst werden. Das Baustellenkataster befindet sich im Aufbau. Umfangreichere Aktivitäten in diesem Bereich sind maßgeblich auch von der Möglichkeit zur Generierung von Landesfördermitteln und der Bereitstellung personeller Ressourcen abhängig, die aktuell eher zurückhaltend eingeschätzt werden müssen.

## **M 15: Öff.Arbeit / Attraktivierung Radverkehr**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

In der Kampagne „FahrRad in Aachen“ werden zahlreiche Einzelprojekte und -aktionen gebündelt, die Radfahren nicht nur in der Freizeit, sondern auch im Alltag attraktiver machen sollen. Die Kampagne hat sich dank engagierter Marketing- und Projektarbeit erfolgreich etabliert. Plakataktionen mit Aachener Prominenten (Oberbürgermeister, Spieler der Alemannia etc.) werben für das Radfahren. Seit 2 Jahren wird jeweils im Mai die Radsaison mit dem Aachener Fahrradtag eröffnet, ein von der Stadt organisiertes Aktionsprogramm in Zusammenarbeit mit den lokalen Vereinen und Aktivisten. Der Aachener Fahrradsommer, eine geführte, familienfreundliche Radrundtour (jährlich wechselnd) ist ein wiederkehrendes Highlight. Das Ende der Radsaison im Herbst wird ebenfalls seit etwa 2 Jahren mit dem Lichtaktionstag „FahrRad in Aachen, aber Helle“ abgeschlossen. Diese Aktion soll auf die Gefahren hinweisen, die Fahrradfahrer eingehen, wenn sie in der dunklen Jahreszeit keine ausreichende Fahrradbeleuchtung haben.



Darüber hinaus beteiligte sich die Stadt in 2010 an verschiedenen externen Kampagnen, wie dem bundesweiten Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber“, dem Städtewettbewerb „Stadtradeln“, der Kampagne „Ich bin Energie“ der AGFS<sup>1</sup> zur Förderung der Fahrradnutzung auf kurzen Strecken bis fünf Kilometer Länge, Aktionen des „Kompetenzteam 60 plus“, zur Förderung der Radnutzung bei älteren Menschen und dem Projekt „Elterntaxi“ der Kölner Initiative, die für drei Wochen einer Aachener Grundschule 10 speziell für die Benutzung von Eltern und Kindern konstruierte Tandems bereitstellte.

2010 wurde erstmals ein Radfahrer-Stadtplan für Aachen mit integriertem Radroutenplan für die Region herausgegeben. Auf dem Radfahrer-Stadtplan sind alle Radverkehrswege, Fußgängerzonen, Steigungen und weitere Einrichtungen wie Fahrradläden, Radstation oder Bushaltestellen dargestellt.

Ein aktueller Baustein der Kampagne „FahrRad in Aachen“ ist durch spezielle „Mobilitätskampagnen“ die umweltfreundliche Mobilitäts- und Verkehrserziehung an Aachener Schulen zu unterstützen, um gerade auch die jüngere Generation frühzeitig für das Radfahren zu motivieren. Dabei hat sich gezeigt, dass oftmals fehlendes Wissen um Zusammenhänge, bestehende Angebote, Konzepte und Unterstützungsmöglichkeiten beim Lehrpersonal dazu führt, dieses Themenfeld kaum in den schulischen Alltag einzu-

---

<sup>1</sup> Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.

binden. Hier unterstützt die Stadt die Mobilitätskoordinatoren der Schulen durch Beratung, Schulung und Bereitstellung von Informationsmaterial. Für die Aachener Grundschulen wurde 2010 eine Mobilitätskiste mit speziell auf die Zielgruppe zugeschnittenem Arbeitsmaterial zusammengestellt und kostenlos an die Schulen übergeben.

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

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Aus kommunaler Sicht ist CarSharing eine sinnvolle Ergänzung des städtischen Mobilitätsangebotes, da neben dem Busfahren eine individuelle motorisierte Fortbewegungsart angeboten werden kann, ohne die Vorhaltung eines eigenen Kraftfahrzeuges voraus zu setzen. Ein cambio Auto ersetzt 7 Privatwagen. In Außenbezirken stellt CarSharing eine sinnvolle Alternative zum Zweit- bzw. Drittfahrzeug dar. Die Stadt hat CarSharing in den Nahverkehrsplan aufgenommen und ist mit mehreren Dienststellen selbst Kunde.



Zum Stand 31.01.2011 verfügt cambio Aachen über 18 Standorte in der Kernstadt mit 75 Fahrzeugen (im Winter werden immer ein paar Fahrzeuge abgebaut, da weniger Bedarf besteht, im Frühjahr steigt die Zahl wieder). In 2010 wurden 3 neue Stationen eröffnet, davon im Juli 2010 eine weitere innerhalb des Grabenrings (Kernstadt) und im Oktober 2010 eine Station im Nordviertel. Die Zahl der Fahrberechtigten liegt am 31.01.2011 bei 3.324 Personen, dies entspricht etwa 1,3% der Aachener Bevölkerung und bedeutet eine Steigerung seit Inkraft-Treten des Luftreinhalteplans von über 33%! Mehr als ein Drittel der Fahrberechtigten sind Mitarbeiter von Firmen und Behörden, die ihre dienstlichen Fahrten mit cambio abwickeln.

Ab Mitte/Ende März 2011 wird cambio mit Unterstützung der Stadt einen Wettbewerb zu neuen Stationen in Stadtrandvierteln unter Beteiligung der Bürger ausloben; die beiden Gewinner-Stationen werden eingerichtet. Für das Frühjahr ist die Einrichtung einer zweiten Station in Laurensberg (Außenbezirk) geplant; Stationen im Stadtrandbereich sind wegen Lage und Nutzerstruktur aufwendiger zu betreiben. Die Verdichtung des Stationsnetzes im Innenstadtbereich wird kontinuierlich verfolgt.

Neben den klassischen Aufgabenfeldern beteiligt sich cambio Aachen aktiv an der Verbreitung und Nutzung innovativen Mobilitätsformen im CarSharing. So z.B. an einem Projekt zur Entwicklung eines CarSharing-e-mobils in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Aachen (Projekt „ec2go“, sprich: easy to go = electronic car to go). Darüber hinaus wirkt cambio engagiert in der Task-Force Elektromobilität (AG: Mobilitätsverbund) und beim Projektantrag zu CIVITAS<sup>2</sup> (AG: e-mobiles Wohnen) mit.

Von Aachener Studenten wurde 2010 ein privates CarSharing-System entwickelt: Unter dem Namen "tamyca" (von "take my car" - Nimm mein Auto) wird eine Plattform angeboten, bei der mit einer cleveren Versicherungslösung private PKW verliehen bzw. ausgeliehen werden können ([www.tamyca.de](http://www.tamyca.de)).

---

<sup>2</sup> CIVITAS ist eine von der Europäischen Kommission geförderte Initiative zum Aufbau eines städt. Verkehrssystems, dass auf Nachhaltigkeit, Umweltfreundlichkeit und Energieeffizienz ausgerichtet ist.

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

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Die Radstation am Hbf. wird nach wie vor vom Beschäftigungsträger WABe auch als sozialpolitisches Projekt betrieben. Das Angebot findet zunehmend Zuspruch in der Bevölkerung; die räumlichen Kapazitäten sind kontinuierlich gut ausgelastet.

2010 wurden als Gemeinschaftsprojekt von Stadt, STAWAG und IHK-Mobilitätsberatung die „Pedelec-Testwochen für Betriebe“ durch die Radstation abgewickelt. Einzelnen Verwaltungseinheiten der Stadt wurden wochenweise Pedelects zum Testen zur Verfügung gestellt; das Projekt wurde vom FB Umwelt finanziert. Darüber hinaus wird das über den Verein ab&p mit Unterstützung der Stadt speziell zur Ausleihe für Behinderte angeschaffte Elektro-Dreirad von der Radstation verwaltet und technisch betreut.



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

*Stand: teilweise umgesetzt / in Umsetzung*

Der Ausbau des Radwegenetzes und der Fahrradinfrastruktur ist ein wichtiger Bestandteil der verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen. Auf wichtigen innerstädtischen Straßen ist das Radverkehrsaufkommen durch Umbau und Anlage von Radfahrstreifen / Radwegen um bis zu 50% deutlich gestiegen. Die Umsetzung des Maßnahmenplans Radverkehr erfolgt in 4 Ausbaustufen, deren Priorität auch unter dem Aspekt der Luftreinhalteneffekte festgelegt wurde.

In der ersten Stufe wurde der Grabenring (Kernstadt) durch Markierungen und Umbaumaßnahmen fast vollständig für den Radverkehr erschlossen. Es fehlt noch der letzte Abschnitt am Karlsgraben, der erst nach Abschluss der dortigen Kanalbaumaßnahmen Ende 2011/Anfang 2012 fertig gestellt werden kann.

Die zweite Ausbaustufe sieht den Netzlückenschluss auf dem Alleenring, dem innerstädtischen Verteilerring vor: Fünf Teilstücke (Lagerhausstraße, Römerstraße, Kurbrunnensstraße, Wilhelmstraße und Junkerstraße), die teilweise überhaupt keine Radverkehrsanlagen besitzen bzw. mit nicht mehr benutzungspflichtigen Radwegen ausgestattet sind, werden für den Radverkehr neu erschlossen. Die Ausbauplanung für den Alleenring wird in Kürze durch das städt. Verkehrsmanagement aufgenommen. Ausschreibung, Vergabe, Markierung und Umbau können voraussichtlich ab Ende 2011 starten, in Abhängigkeit der Förderzusage des Landes.

Die dritte Stufe sieht Verbesserungen der Radinfrastruktur in Aachen-Ost vor. Die Entwurfsplanung für das Ostviertel wurde Ende Januar in der AG Radverkehr vorgestellt. In der vierten Stufe werden weitere Einzelmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen außerhalb des Alleenrings realisiert.

Das Thema Radverkehr und der Ausbau der Infrastruktur wird aktuell auch durch die RWTH Aachen unterstützt. Sie hat zugesagt, in den nächsten 2 Jahren ca. 76.000 € für die Errichtung und Verbesserung von Abstellanlagen im Kernbereich der RWTH Aachen bereitzustellen. Zusätzlich ist beabsichtigt, das neue Hörsaalzentrum in der Claßenstraße mit weiteren 400 Bügeln (berechnet als ca. 20% Radanteil bei 4.000 Hörsaalsitzplätzen) sowie den Neubau an der Prof.-Pirlet-Straße mit 100 Bügeln auszustatten. In diesem Rahmen soll auch die Radinfrastruktur am Seffenter Weg (eine wichtige Radachse im RWTH-Einzugsgebiet) ausgebaut werden.

Im Bereich der städtischen Liegenschaften ist für 2011 die Errichtung einer überdachten Radabstellanlage am Verwaltungsgebäude Mozartstraße geplant.

Ein weiteres Projekt zum Ausbau der Radinfrastruktur in Aachen erfolgt über die Maßnahme M 32 „Elektromobilität“. Hier werden über das Förderprojekt „E-Aix“ in Kooperation mit der Deutschen Bahn auf Kosten der Stadt 3-4 Stationen für Elektroleihfahrräder im Innenstadtgebiet errichtet. Die Pedelecs werden über die Dauer des Pilotprojekts kostenfrei von der Bahn bereitgestellt. Nähere Informationen zum Projekt finden Sie unter M 32.

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

*Stand: teilweise umgesetzt / in Umsetzung und Vorbereitung*

Der Umbau der Ursulinerstraße zur Fußgängerzone mit Ausbau des Elisengartens zu höherer Aufenthaltsqualität ist mittlerweile erfolgreich abgeschlossen.

Die Planungen zum Abriss des Innenstadt-Parkhauses Büchel und zur Neunutzung der Fläche als attraktiver Einzelhandelsbereich (Projekt Bel Etage) stehen nach wie vor, haben sich aber durch verschiedene Problemstellungen bei den eingebundenen Investoren zeitlich verzögert. Mit einem Abriss des Parkhauses und der damit einhergehenden Veränderung der künftigen Zielverkehre ist frühestens in 2012 zu rechnen.

Der Stand der Planungen zum Ausbau des Templergrabens im Bereich Hauptgebäudes und SuperC zum sog. Shared Space wurde im September 2010 im Mobilitätsausschuss behandelt. Die Ausführungsplanung hat begonnen, so dass voraussichtlich noch in 2011 mit den Baumaßnahmen begonnen werden kann.

Im Zusammenhang mit dem Erweiterungsneubau des St-Leonhard-Gymnasiums zur Ganztagschule wird auch die Umgestaltung des gegenüber- und in Domnähe gelegenen Parkplatzes Prinzenhofstraße/Jesuitenstraße aufgegriffen. Die Fläche soll als belebter Stadtplatz mit klaren Raumstrukturen und guter Einsehbarkeit entwickelt werden. Die neu gestaltete Prinzenhofstraße wird zum Schutz von Bewohnern und Schüler zum „Verkehrsberuhigten Bereich“ (Schrittgeschwindigkeit). Mit den Baumaßnahmen wurde bereits begonnen, sie werden voraussichtlich im 1. Quartal 2012 abgeschlossen sein.



## **M 20: Mobilitätspaket Neubürger**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Auf der Basis zweier Tests in Pilotversuchen in den vergangenen Jahren wurde eine dauerhafte Lösung konzipiert, mit der die durchschnittlich 16.000 Neubürger alle mit Informationen und Gutscheinen zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel unter dem Motto „aachen clever mobil“ motiviert werden können. Ab April 2011 erhalten alle Haushalte im Einwohnermeldeamt ein Paket überreicht, in dem u.a. ein Liniennetzplan und ein Tarif-Flyer enthalten sind. Des Weiteren können alle Neubürger kostenlos den ÖPNV und Pedelecs testen und erhalten eine Vergünstigung beim CarSharing.

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

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Zum Fahrplanwechsel im Juni 2011 werden zusätzliche Schnellbuslinien und –fahrten eingerichtet und Takte verdichtet. Dies betrifft vor allem die Erreichbarkeit von Gewerbestandorten und des neuen Hochschulcampus Melaten. Gezielte Ausweitungen von Schnellbusfahrten erfolgen auch auf den stark nachgefragten Relationen nach Brand, Walheim, Herzogenrath/Kohlscheid sowie in die südlichen Stadtteile mit Anbindung des Gewerbegebietes Pascalstraße (Linien 125, 135, 147, 173, und 36). Die neuen Angebote sind zu einem großen Teil auf den Berufsverkehr und die Pendlerströme ausgerichtet und erreichen damit eine zentrale Zielgruppe für die Ausweitung des Jobtickets. Vorgeesehen ist die Einrichtung einer P+R-Verbindung vom Waldfriedhof (Stadttrand) über Hauptbahnhof ins Hochschulerweiterungsgebiet. Die neue Buslinie 80 bindet Aachen und den neuen Hochschulstandort über Kohlscheid und Richterich an und zwar umsteigefrei. Die neue Buslinie Avantis erschließt das Gewerbegebiet über Bushof, Westbahnhof und Süsterfeldstraße (Gewerbestandort). Auf den Linien 30 und 43 werden zusätzliche Fahrten zur verbesserten Anbindung der Gewerbestandorte Krefelder Straße, Eilendorf Süd und Hüls angeboten. Im Freizeit- und Nachtverkehr sind ebenfalls Angebots-erweiterungen eingeplant. In der Summe wird das Fahrtenangebot um etwa 80.000 zusätzliche Nutzwagen-km ausgedehnt.

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

*Stand: in Vorbereitung*

Ein erfolgreiches P+R-Konzept muss den vorhandenen Qualitäten für den motorisierten Verkehr in Aachen entsprechende Qualitäten im P+R entgegensetzen und dies auf den Ebenen: Infrastruktur, Tarife, Takte mit Linien, Information und Marketing. Vor diesem Hintergrund wurde 2010 ein externes Büro beauftragt, die Rahmenbedingungen für ein nutzbringendes Konzept in Aachen zu untersuchen. Das Büro schlägt auch aus wirtschaftlichen Gründen und zum Schutz vor Fehlinvestitionen einen gestuften Ausbau vor. In der Einstiegsphase sollen unter Nutzung der bereits vorhandenen Parkieranlagen 4 Standorte durch zusätzliche Beleuchtung, Zurückschneiden von Grün, Video-Überwachung, Informationstafeln, Wegweisung etc. P+R-tauglich gemacht werden. Die notwendigen Investitionen von rund 230.000 € sind zum großen Teil förderfähig und zwar über den Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) mit einer Förderquote von 85%. Der entsprechende Umsetzungsbeschluss der Politik und die Zustimmung zur Be-

reitstellung der Finanzmittel im Haushalt 2012 soll in der nächsten Sitzung des Mobilitätsausschusses eingeholt werden.

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

*Stand: in Umsetzung*

In Kooperation mit der RWTH Aachen und verschiedenen Herstellerfirmen untersucht und testet ASEAG unterschiedliche innovative Antriebstechniken im Busverkehr. Bislang wurde der Einsatz von Hybrid- und Brennstoffzellenbussen erprobt. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Praxistauglichkeit gelegt. Bislang konnte noch kein Fahrzeug gefunden werden, das die Anforderungen für den dauerhaften Einsatz im Aachener Linienverkehr erfüllt. Die RWTH forscht an der (Weiter-)Entwicklung eines Elektrokleinbusses, dessen Batterietechnik bis dato jedoch noch nicht so weit ausgereift ist, dass ein Praxistest bei der ASEAG möglich wäre. Für 2011 und 2012 sind weitere Tests der ASEAG u.a. mit verschiedenen Hybridbussen geplant. Ziel ist, ein für den Linienverkehr optimal einsetzbares Fahrzeug zu finden. Solche Busse sollen dann unter dem Aspekt der Luftreinhaltung vorrangig auf Innenstadtlinien eingesetzt werden (s. M 31).

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

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Am 19.11.2010 fand als Abschluss der 1. Phase des Aktionsprogramms "effizient mobil" die Fachtagung "Modellregion Mobilitätsmanagement Aachen" mit rund 80 Teilnehmenden von Politik, Verwaltung, Mobilitätsdienstleistern, Hochschulen und Planungsbüros statt. Die Veranstaltung wurde von Umweltminister Remmel eröffnet. Wesentliches Ziel des Aktionsprogramms ist es, Akteure zu vernetzen und Erfahrungen auszutauschen. Dies ist bei der Tagung am 19.11.2010 besonders gelungen. Es wurde festgestellt, dass bereits viele Aktivitäten in der Stadt Aachen laufen, da hier der Handlungsdruck deutlich höher ist, als in den Kommunen der StädteRegion. Mit der StädteRegion wurden die Arbeiten für eine Stadtgrenzen überschreitende Zusammenarbeit auf dem Gebiet der umweltfreundlichen Mobilität unter dem Motto „Mobile Region 2020“ erheblich ausgeweitet. Aktuell ist die Vergabe einer gemeinsamen Grundlagenuntersuchung zu Mobilitätsdaten in Vorbereitung.

### **M 25: Mobilitätsmanagement bei Neubauvorhaben**

*Stand: in Umsetzung / Vorbereitung*

Im Rahmen der u.a. Campus-Planungen wird ein innovatives Verfahren erprobt, mit dem Investoren bei Nachweis von Maßnahmen, die die Nutzung von Alternativen für Privat-Pkw für den Weg zur Arbeit fördern, weniger Stellplätze nachweisen müssen, als ohne derartige Maßnahmen. Einsparungen von bis zu 30 % der normalerweise benötigten Stellplätze werden bei dauerhafter Gewährleistung der Alternativmaßnahmen in Aussicht gestellt. Die ersten Vorhaben, bei denen das Verfahren zur Anwendung kommt, beginnen 2011. Bewährt sich dieses Verfahren, ist eine generelle Anwendung bei allen größeren Bauvorhaben geplant. Mit diesem Vorhaben setzt Aachen eine bundesweit als vorbildlich einzustufende Strategie um. Förderliche Rahmenbedingungen,

die Mitarbeitern und Besuchern bereits zum Zeitpunkt des Bezuges von Gebäuden erleichtern, Alternativen zum Pkw zu nutzen, sind effizient herzustellen und können eine dauerhafte Wirkung entfalten.

### **M 26: Campus Planungen**

*Stand: in Umsetzung / Vorbereitung*

Der Aufbau des Campus Melaten ist seit dem Spatenstich im Februar 2010 in vollem Gange. Noch in diesem Jahr soll mit dem Bau der ersten Gebäude im Cluster Logistik unter Federführung des RWTH-Forschungsinstituts für Rationalisierung begonnen werden; 95% der Mieter stehen nach Angaben der Investoren schon fest; die Gebäude sollen spätestens Ende 2012 fertig gestellt werden. Die Planungen zum Campus West (am Westbahnhof) laufen ebenfalls auf Hochtouren.

Die beiden großen Campus Projekte Melaten und Westbahnhof erfordern eine intensive Untersuchung und Planung der Verkehrsströme und ein intelligentes Management. Dazu wurde für den Bereich Hörn ein Verkehrskonzept erarbeitet. Weiterhin werden verkehrliche Verknüpfungsmöglichkeiten zum Innenstadt-Campus am Templergraben untersucht. Eine innovative Konzeptidee ist die Einführung einer schienengebundenen Campus-Bahn. Zur Koordinierung dieser weit reichenden Aufgabe einer umfassenden Verkehrsplanung für alle 3 Hochschulcampen, wurde eine Lenkungsgruppe eingerichtet. Die Verwaltung wurde beauftragt, ein Umsetzungskonzept zu erarbeiten, das die Anbindung des Hochschulerweiterungsgebietes Campus Melaten mit der Innenstadt über öffentliche Verkehrsmittel verwirklichen soll. Dabei hat sich die Politik dafür ausgesprochen, dem Vorschlag der Lenkungsgruppe zu folgen und eine schienengebundene, moderne Stadtbahn in den Vordergrund der Planungen zu rücken. Aktuell wird die Machbarkeitsstudie vertieft; mit einer Entscheidung über die Aufnahme konkreter Vorentwurfsplanungen ist im 3. Quartal 2011 zu rechnen.

### **M 27: Förderung Fußgängerverkehr**

*Stand: teilweise umgesetzt / in Umsetzung*

Zu-Fuß-Gehen spielt im Aachener Stadtverkehr eine wichtige Rolle; Fußgänger stellen den mengenmäßig größten Anteil an der Nahmobilität. In Aachen besteht ein dichtes Netz aus miteinander verknüpften Fußgängerzonen. Derzeit wird für Burtscheid ein neues Verkehrskonzept erarbeitet, das auch Aussagen zur Attraktivierung und Ausgestaltung der für das Kurgebiet wichtigen Fußgängerzone treffen wird. Durch kontinuierliche Verbesserung bei den Zielwegweisungen werden für Fußgänger attraktive Routen erschlossen. Mit der „Route Charlemagne“ ist eine auch unter touristischen Gesichtspunkten herausragende Fußgänger-Route im Stadtkern entstanden. Für die Sicherheit der Fußgänger wurde an einigen Ampelkreuzungen im Innenstadtbereich „Rundum-Grün“ eingerichtet.

### **M 28: Busbeschleunigung**

*Stand: in Vorbereitung*

2010 hat ASEAG ein Gutachten zur Optimierung des Buslinienetzes in Auftrag gegeben.

ben. In diesem Rahmen sollen auch weitere Busbeschleunigungsmaßnahmen erarbeitet werden. Erste Ergebnisse werden für das spätere Frühjahr 2011 erwartet.

### **M 29: Fahrradverleihsystem**

*Stand: in Umsetzung*

Über das Projekt „E-Aix: Elektromobiles Aachen“ wurden bereits 2009 verschiedene Teilprojekte (TP) beim BMVBS zur Förderung angemeldet; das TP „Querschnitt“, das TP „Zweirad“ und das TP „Nutzfahrzeuge“. Das TP Zweirad beinhaltet die Konzeption und Einrichtung eines Pedelec-Verleihsystems mit der Deutschen Bahn (DB Rent). Erst im Herbst 2010 wurde eine Förderung bewilligt. Hauptaufgabe des Teilprojektes ist aus technischer Sicht die erstmalige Umsetzung und Erprobung eines vollautomatischen Pedelec-Verleihsystems. Gleichzeitig soll diese Form der Elektromobilität im Stadtbild Aachens stärker verankert werden, um die Akzeptanz und Nutzung von Pedelecs zu steigern. Neben der technischen Machbarkeit stellt das Finden eines geeigneten Betreiber- und Tarifmodells eine große Herausforderung dar. Nach erneuten Abstimmungsgesprächen mit dem Projektpartner Deutsche Bahn (DB) sollen aktuell an 3 Standorten im Stadtgebiet Pedelec-Verleihstationen eingerichtet werden. Die Pedelecs können per Handy gebucht und an unterschiedlichen Stationen abgeholt und zurückgegeben werden. Lt. der DB können die Systeme wegen der späten Förderbewilligung frühestens im Juni 2011 ausgebracht werden. Um verlässliche Erfahrungswerte sammeln zu können, ist eine Testphase von mind. 12 Monaten geplant.

### **M 30: City-XL-Tarif**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Der City-XL-Tarif (1 €) mit vergrößerter Innenstadt-Tarifzone (erweiterter Allenring) wurde am 01.10.2009 als neue Maßnahmen des Luftreinhalteplans eingeführt. In 2010 erfolgte vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit eine Evaluierung incl. Fahrgastbefragung. Die Ergebnisse des Gutachtens wurden dem Mobilitätsausschuss am 09.09.2010 vorgestellt. Das neue Angebot kann grundsätzlich als Erfolgsmodell bewertet werden, da es transparent ist, von der Bevölkerung gut angenommen wird und so neue Kundengruppen erschlossen werden können. Gleichwohl führt es durch den stark vergünstigten Tarif zu deutlichen Mindereinnahmen bei der ASEAG. Vor dem Hintergrund der Luftreinhaltung hat sich die Politik dennoch dafür ausgesprochen, den attraktiven City-XL-1€-Tarif beizubehalten und durch bereits im Haushalt eingeplante Verlustgedeckungen mind. bis 2012 zu sichern.

### **M 31: City-Liner**

*Stand: in Vorbereitung*

Diese Maßnahme hängt eng mit den Ergebnissen der Maßnahme M 23 zusammen. Sobald feststeht, welche innovative und besonders emissionsarme Antriebstechnik sich im Busverkehr als praxistauglich und kundenfreundlich erweist, soll diese sukzessive auf besonders emissionsempfindlichen Linienstrecken im Innenstadtbereich (z.B. Linie 3, 13, und 4) eingesetzt werden. Der für Herbst 2010 geplante Test mit einem Elektro-

Kleinbus der RWTH wurde zurückgestellt, da noch zu große Unsicherheiten für einen Praxiseinsatz bestehen. ASEAG wird sich weiter engagiert bei Testfahrten und Forschungsvorhaben beteiligen, um künftig besonders umweltfreundliche Antriebstechniken auf den Aachener City-Linien einsetzen zu können (s. auch M 23).

### **M 32: Modellregion Elektromobilität**

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

2009 wurde Aachen als Teil der Rhein-Ruhr-Region zur „Modellregion Elektromobilität“ ernannt. Die Aufgaben und Aktivitäten der Stadt Aachen auf diesem Themenfeld sind vielfältig. Wie bereits im Kapitel 2 ausführlich beschrieben, ist die Stadt in der eigens für die Aachener Region gegründeten „Task Force Elektromobilität“ vertreten und unterstützt Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten von STAWAG, RWTH, FH und Wirtschaftsunternehmen der Region.



Im Vorhaben „E-Aix: Elektromobiles Aachen“ werden nachhaltige Mobilitätskonzepte auf Basis von Elektromobilität und Stadtwerkeinfrastrukturen entwickelt, erforscht und realisiert. Ende 2009 wurden verschiedene Teilprojekte (TP) zur Förderung beim BMVBS angemeldet; das TP „Querschnitt“, das TP „Zweirad“ und das TP „Nutzfahrzeuge“. In allen Bereichen ist die Stadt mit eigenen Bausteinen aktiv.

Das Projekt E-Aix und die Zusammenarbeit der Beteiligten (STAWAG, RWTH, Stadt, ISB, FKA etc.) werden über den Konsortialpartner STAWAG koordiniert. Im Oktober 2010 erhielt die Stadt Förderbewilligungen zu den sie betreffenden Maßnahmen.

Ziel des TP Querschnitt ist es, am Beispiel der Region Aachen ein übertragbares Vorgehensmodell zu entwickeln, um Elektromobilität in der Breite zu etablieren. Dazu müssen bestehende Angebote, infrastrukturelle und technische Rahmenbedingungen, Nutzerbedürfnisse und -potentiale sowie die effektive Bündelung und Verbindung dieser Segmente intensiv durchleuchtet werden. Das städtische Verkehrsmanagement ist bei der Entwicklung von Szenarien, Mobilitätsprodukten sowie eines ganzheitlichen Mobilitäts-, Infrastruktur- und Verkehrsentwicklungskonzepts für die Elektromobilität involviert. Bei der Stadt wird zunächst ein Schwerpunkt auf die Förderung der Akzeptanz und Nutzung von Pedelecs gelegt (siehe auch TP Zweirad, M 29). Adäquate Markteinführungs-, Marketing- und Kommunikationskonzepte im Kontext eines regionalen Ansatzes (und nicht eines einzelnen Fahrzeugherstellers) müssen ebenfalls untersucht werden. Der Fachbereich Wirtschaftsförderung engagiert sich bei der Vermittlung der Vorteile von Elektromobilität für die Bevölkerung mit Hilfe einer „Erlebniswelt Elektromobilität“.

Inhalt und Ziele des TP Zweirad sind unter M 29 ausführlicher dargestellt.

Hauptaufgabe des TP Nutzfahrzeuge ist die Unterstützung eines Feldversuchs zum Einsatz verschiedener Elektrofahrzeuge aus verschiedenen Fahrzeuggruppen. Die Stadt Aachen beteiligt sich mit der Anschaffung von 3 Elektro-Kleinlastern der Marke Beepo.

Für die Stadt relevante Fragen wie Umweltentlastungspotentiale und sinnvolle Einsatzmöglichkeiten werden im Projektrahmen näher analysiert. Die Beschaffung der Fahrzeuge wurde Ende 2010 in die Wege geleitet. Marktrecherche und Erstellung des Leis-

tungsprofils sind abgeschlossen; das formelle Vergabeverfahren wird in Kürze eingeleitet. Angesichts der angekündigten Lieferzeiten ist frühestens im Sommer 2011 mit dem Einsatz der Fahrzeuge zu rechnen. Die Testphase soll unabhängig vom Bewilligungszeitraum des Fördergebers mindestens 2 Jahre betragen.

Neben den o.g. Teilprojekten fördert die Stadtverwaltung die Elektromobilität und das Engagement der lokalen Akteure, indem sie an der Ausrichtung von Veranstaltungen, Messen und Kongressen mitwirkt. Die Freigabe von Flächen im öffentlichen Straßenraum für die Errichtung von Elektrotankstellen und Pedelec-Verleihstationen ist ein wichtiger Beitrag zur weiteren Verbreitung der Elektromobilität. Insbesondere durch Abstellanlagen und Lademöglichkeiten an Sammelpunkten des ÖPNV können kombinierte Wege von E-Fahrzeugen und ÖPNV zukünftig deutlich attraktiver gestaltet werden. Elektro-Fahrräder (Pedelects) und Elektro-Roller sind bei der Stadt bereits als Testfahrzeuge im Einsatz.

Für 2011 ist die Anschaffung von Dienst-Pedelects für verschiedene Fachbereiche der Stadt geplant; dazu läuft im März 2011 eine Umfrageaktion zur Bedarfsermittlung.

Im Rahmen eines STAWAG-Programms für Elektroroller/Elektrobike wurden seit Mitte 2009 bereits rund 300 Neuanschaffungen gefördert.

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

*Stand: umgesetzt; fortlaufend*

Zum 01.02.2011 wurde bei der ASEAG das HandyTicket als neuer Vertriebskanal im gesamten AVV-Gebiet eingeführt. Mit diesem Ticket sind die Kunden bargeldlos und spontan im gesamten AVV-Gebiet mobil; es kann online, per Anruf, SMS oder App bestellt werden. ASEAG als Kundenvertragspartner für alle Verkehrsunternehmen im AVV ist verantwortlich für Hotline, Kundenservice, Abwicklung und Marketing. Das Projekt wird offensiv über Flyer, Plakataktionen, Internetauftritte und Pressetermine beworben.

Die Vorbereitungen zum Kundenrückgewinnungsmanagement sind weitestgehend abgeschlossen, die Umsetzung startet in 2011. Über Befragungsaktionen (Telefon, Post etc.) sollen Kunden neu gewonnen und Gründe für Kündigung oder Unzufriedenheiten ermittelt werden. Daraus lassen sich entsprechende Maßnahmen zur weiteren Attraktivierung des Angebots ableiten.

Ende März 2011 wird das neue ASEAG-Kunden-Center im EBV-Carree an zentraler Stelle und in Nähe des Bushofs in modernen Räumen eröffnet. Damit können Kunden-Center, Fundbüro und EBE-Büro örtlich zusammengelegt werden. Für den Kunden bedeutet das mehr Service durch kürzere Wege und verringerte Wartezeiten. Ebenso kann das Beratungs- und Service-Angebot insgesamt, z.B. im Bereich der Mobilitätsberatung, stärker ausgebaut werden.

ASEAG und AVV werden das dynamische Fahrgastinformationssystem (DFI) im Stadtgebiet Aachen erheblich ausbauen. Künftig werden elektronische Fahrplananzeiger an 46 Haltestellen und in 8 öffentlichen Gebäuden verfügbar sein. In diesem Rahmen wird auch die Innenanzeige im Hbf Aachen erneuert und deutlich vergrößert. Nach jetzigem

Zeitplan soll der Finanzierungsantrag beim NVR bis Mitte 2011 eingereicht werden. Das Beschaffungsverfahren soll im Herbst 2011 abgeschlossen sein, so dass mit den ersten DFI-Anlagen im Frühjahr 2012 gerechnet werden kann.

## **Kapitel 4**

### **FAZIT**

Der Bericht belegt deutlich, dass alle involvierten Akteure mit großem Engagement und zielgerichtet den Aachener Weg zur Verbesserung der Luftqualität beschreiten. Ein Großteil der Maßnahmen wurde erfolgreich umgesetzt oder befindet sich in einem weit fortgeschrittenen Umsetzungs-/Vorbereitungsstadium; die realisierten Projekte werden kontinuierlich weitergeführt und ambitioniert weiterentwickelt.

Mit der Einbindung der RWTH als Job-Ticket-Partner und der Einführung der Aachener Festbrennstoffverordnung incl. Förderprogramm – zwei Projekte, die lange und intensivste Verhandlungen sowie Kompromissbereitschaft aller Beteiligten gefordert haben – konnten zwei zentrale Bausteine des Aachener Konzeptes endlich gesichert werden. Die Job-Ticket-Nutzung der RWTH trägt dazu bei, dass der Zielwert von 10.000 zusätzlichen Jobtickets fast vollständig erreicht wird. Darüber hinaus impliziert diese Maßnahme eine hohe Signalwirkung für weitere Landesbehörden und Aachener Unternehmen. Die Festbrennstoffverordnung und das flankierende Förderprogramm liefern einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Feinstaub-Emissionen. Diese Maßnahmen werden mit Blick auf das Schadstoffminderungspotenzial als besonders wirksam eingestuft.