

Verkehrsentwicklungsplanung für Aachen Lenkungsgruppe am 12.05.2022

Gliederung

	Seite
Zeit und Ort	2
Ziele	2
Begrüßung und Vorstellungsrunde	2
VEP-Prozess und parallele Aktivitäten	3
Lagebericht Mobilität	4
Strategie Radverkehr	6
Fortschreibung des integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKSK)	8
Ausblick 2022	10
Verabschiedung	10

Anlagen

Liste der Teilnehmenden

Zum Download unter www.aachen.de/vep:
Präsentation der Stadt Aachen vom 12.05.2022
Broschüre Lagebericht Mobilität 2021

Verkehrsentwicklungsplanung für Aachen Lenkungsgruppe am 12.05.2022

Zeit und Ort

Das Treffen fand am 12.05.2022 von 10:30 bis 12:35 Uhr als Online-Meeting statt.

Ziele

- Die Lenkungsgruppe soll nach längerer Pause wieder aktiv werden.
- Die Verwaltung
 - berichtet über den VEP-Prozess und parallele Aktivitäten,
 - präsentiert den Lagebericht Mobilität,
 - stellt den Entwurf für die Strategie Radverkehr vor und holt dazu ein Feedback ein,
 - berichtet zu der bevorstehenden Fortschreibung des integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKSK)

Begrüßung und Vorstellungsrunde

Frau Burgdorff begrüßte und blickte auf die letzten zweieinhalb Jahre seit der letzten Sitzung der Lenkungsgruppe zurück. Die Arbeit an der Verkehrsentwicklungsplanung habe nicht geruht, die Fachleute der Verwaltung werden darüber berichten, jedoch wurde die Lenkungsgruppe pausiert. Der gemeinsame Dialog in diesem Rahmen soll wieder regelmäßig geführt werden. Sie selbst habe vor eineinhalb Jahren in einen laufenden Prozess einsteigen können. Es gab einen klaren Auftrag aus der Politik (Chart 3) mit der Vision Mobilität, dem Radentscheid Aachen 2020 sowie der Mobilitätsstrategie 2030 und dem integrierten Klimaschutzkonzept 2020. Rat und Verwaltung sind guten Mutes, dass die „Mobilitätswende“ zu schaffen ist (Chart 4).

Der in der historisch gewachsenen Stadt Aachen knappe Raum muss fair neu verteilt werden. Die Hauptnetze der verschiedenen Verkehrsarten beanspruchen teils denselben Straßenraum (Chart 5). Nur eine Diskussion am konkreten Objekt kann klären, wie ein kluger Kompromiss aussehen kann. An ihrem ersten Arbeitstag, so

Frau Burgdorff, startete das Reallabor am Theaterplatz (Chart 6), das aufzeigte, wie solche Fragen geklärt werden können. Seither sind die Planung und die Beschlussfassung ohne Konflikte gut vorangekommen. Auch am Büchel (Chart 7) habe die Stadt großen Mut gezeigt. Die Stadt Aachen, und damit alle, die daran mitgewirkt haben, wurde Ende 2021 für ihre Arbeit an der Verkehrswende mit dem CIVITAS-Award ausgezeichnet (Chart 8), was sie glücklich mache und als weitere Herausforderung verstehe. Am Vorabend habe der Rat beschlossen, den Klimaentscheid anzunehmen und den Klimaschutz noch intensiver als bisher betreiben zu wollen, was auch die Verkehrsentwicklungsplanung noch intensiver als bisher fordere.

Der Moderator, Jens Stachowitz, erinnerte daran, dass die Lenkungsgruppe strategisch wichtige Fragestellungen berate, bevor die Verwaltung dem Mobilitätsausschuss einen Beschluss vorschlägt (Chart 9). Er leitete eine Vorstellungsrunde ein. 44 Teilnehmende, viele davon neu in der Runde, aus vielen verschiedenen Organisationen stellten sich kurz vor (Liste im Anhang).

VEP-Prozess und parallele Aktivitäten

Armin Langweg und Uwe Müller stellten den Sachstand vor (Chart 11 bis 22). Zunächst erläuterten sie den modularen Aufbau der Verkehrsentwicklungsplanung (Chart 12). Das Projekt AachenMooVe! hat viele Fördermittel für Sachausgaben und Personal nach Aachen eingebracht (Chart 13). Die IHK hat das betriebliche Mobilitätsmanagement weiter ausgebaut, das IKSK stellt dazu ein umfangreiches Maßnahmenprogramm zur Verfügung (Chart 14). Die Mobilitätsstrategie 2030, ebenfalls modular aufgebaut, ist in den Teilen 1 und 2 bereits beschlossen, die Strategie Radverkehr wird heute im Entwurf vorgestellt. Weitere Strategien werden diskutiert, schrittweise verschriftlich und zum Beschluss gebracht (Chart 15).

Mittlerweile sind mehrere teilräumige Mobilitätskonzepte in Arbeit: Innenstadt, Brand, Haaren und Eilendorf (Chart 16 bis 20). Der Dialog über Shared- & Micromobility wird intensiv geführt und Projekte werden umgesetzt (Chart 21). Für das Jahr 2022 gibt es eine klare Roadmap für die Weiterentwicklung des ÖPNV; mehrere Vorlagen für den Mobilitätsausschuss sind in Arbeit (Chart 22). Die

Verwaltung lädt zum Dialog der Stadtregion am 21.05.2022 ein, in dem der stadregionale ÖPNV ein wichtiges Thema ist.

Feedbackrunde

Der Moderator bat um Rückmeldung zu dem Vortrag. Die Rückmeldung steht zu Beginn und es folgt nach dem Trennstrich die Antwort der Verwaltung:

- Welche Strategien sind in Arbeit? – Die Strategie ÖPNV und Elektromobilität werden noch in diesem Jahr weit vorangebracht, die Strategien Aachen clever mobil, Parken (als Teil der Strategie stadtrträglicher Autoverkehr) und Fußverkehr werden anschließend fertiggestellt.
- Die Stadt hat beachtlich vieles fertiggestellt! Ich bitte jedoch, die Zeitpläne einzuhalten.
- Der Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung ist abstrakt. Es ist wichtig, die Projekte der Verkehrswende auf der Straße sichtbar zu machen! (mehrere) – Wir stimmen überein, wir brauchen Bilder und Projekte, die vermitteln, was Verkehrswende bedeutet.
- Wir sollten gemeinsam ein Gesamtkonzept erstellen und Bausteine entwickeln. – Es wird nicht den „einen“ Plan geben, denn wir arbeiten in besser handhabbaren Modulen und zudem in einem dynamischen Umfeld. Wir werden demnächst mehr im Zeitplan bleiben und die Produkte des VEP zügig fertigen. / Es ist wichtig, dass wir auch feiern, wenn wir etwas fertigstellen: „Check, ist erledigt!“ / Wichtig ist auch, dass wir alle hier als Gemeinschaft auftreten, welche die Verkehrswende voranbringt.

Lagebericht Mobilität

Der Moderator erinnerte daran, dass ein wichtiges Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung die Etablierung eines Monitorings sei. Die Arbeiten daran seien nun weit vorangekommen. Herr Langweg präsentierte eine Kurzfassung des Lageberichtes Mobilität 2021. Der Lagebericht Mobilität liegt digital unter www.aachen.de/vep und wird in Papierform verschickt.

Herr Langweg hob hervor, dass mit dem Beschluss des MOA, insgesamt 25 Indikatoren zu nutzen, welche Auskunft über das Vorankommen geben, wichtige Grundlagen gelegt wurden. Aachen habe

nun 15 „smarte“ Ziele, welche spezifisch, messbar, akzeptiert, realistisch und terminiert seien, sowie 10 Beobachtungs-Indikatoren. In dem Lagebericht Mobilität 2021 werde darüber erstmals Auskunft gegeben. Herr Langweg skizzierte einzelne Ergebnisse (siehe Chart 26 bis 33).

Feedbackrunde

- Danke für diesen Lagebericht! (mehrfach)
- Wird der grenzüberschreitende Verkehr im Monitoring und in den Strategien berücksichtigt? – Die Fachkommission Erreichbarkeit beschäftigt sich auch mit dem grenzüberschreitenden Verkehr. Die Koordinierung der grenzüberschreitenden Verkehre im ÖPNV obliegt dem AVV. In diesem Bereich konnten schon deutliche Erfolge erzielt werden. Derzeit wird an einem Euregionalen P+R-Konzept gearbeitet. Auch für die grenzüberschreitenden Radverkehre finden regelmäßig Koordinierungsgespräche statt. Ergänzung von Velocity: Velocity hat diese Woche sein Bedienungsgebiet nach Limburg ausgeweitet.
- Im ÖPNV wird mit dem 9-Euro-Ticket ein kurzer Hype stattfinden. Wir sollten uns rechtzeitig auf den Weg machen, hier nachzusteuern, damit die Euphorie nicht in eine Enttäuschung umschlägt.
- Es ist gut, dass wir den Fortschritt mit Indikatoren messbar machen!
- Wie wird das Ergebnis der Messungen in praktisches Handeln übersetzt, insbesondere dann, wenn wir feststellen, dass wir nicht richtig vorankommen? – Die Verwaltung legt diesen Lagebericht dem MOA vor. Die politischen Konsequenzen, insbesondere die Beschlüsse über Investitionsmittel und Personal, sowie die Entscheidungen über konkrete Projekte werden dort gezogen. Die Verwaltung wird dementsprechende Empfehlungen geben.
- Wie soll Klimaneutralität 2030 erreicht werden, wenn der PKW-Verkehr dann (als Zielwert) 36% am ModalSplit beträgt. [Nachträgliche Antwort hierzu: Im IKSK ist dargestellt, dass in allen Fahrzeugsegmenten - auch im Pkw-Bereich – harte Emissionsvorgaben benötigt werden, um Klimaneutralität erreichen zu können.]
- Die Erreichbarkeit zu sichern heißt, einen sicheren Radverkehr zu ermöglichen. – Die Strategie Radverkehr (anschließend das Thema), widmet sich dieser Aufgabe.

Herr Müller betonte, dass die Beteiligung an dem Panel „Mobilität in Deutschland“ 2023 (MID 2023) seitens der Stadt sichergestellt ist und die Ergebnisse in einen zukünftigen Lagebericht einfließen werden [Mit Ergebnissen des beauftragten Dienstleisters ist vrstl. im 1. Quartal 2025 zu rechnen].

Ergänzend wird in der Verwaltung derzeit der Rahmen für ein „Panel“ für die Stadt Aachen abgestimmt, über das in kürzeren Abständen z.B. nach dem Sicherheitsempfinden im Verkehr getrennt nach Verkehrsmitteln (Indikator 2) gefragt wird.

Strategie Radverkehr

Herr Langweg referierte (Chart 35 bis 53) und betonte, dass die Formulierung der Strategie Radverkehr bereits weit vorangeschritten war, dann aber der Radentscheid 2019 beschlossen wurde und die volle Arbeitskraft in die Umsetzung desselben investiert wurde. Auch wenn die Strategie Radverkehr bislang nicht zum Beschluss geführt wurde, sind alle Leitprojekte schon weit vorgebracht worden. Mittlerweile kann die Verwaltung den Entwurf der Strategie Radverkehr vorlegen

https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/VEP/Strategie2030/Strat_Rad/index.html

und will diesen dem MOA im Juni 2022 übergeben. Die Lenkungsgruppe ist aufgefordert ein Feedback zu geben, welches dem MOA zur Kenntnis gegeben wird.

Herr Langweg skizzierte die Kernaufgaben für 6 Handlungsfelder, welche in der Strategie niedergelegt sind. Er hob hervor, dass mit der Annahme des Radentscheid die Erhöhung des Finanzbedarfs für den Radverkehr von 3,4 € pro Einwohner*in und Jahr auf 43,- € politisch beschlossen wurde. Viele neue Kolleg*innen wurden zusätzlich eingestellt und tragen zum Erfolg der Radverkehrsförderung bei. Herr Müller ergänzt, dass über die Kolleg*innen im FB 61 hinaus viele weitere in vielen städtischen Dienststellen dazu beitragen, den Radverkehr zu fördern.

Feedbackrunde

- Danke für diese Strategie Radverkehr! (mehrere)
- Ist es erneut möglich, einen Peak im Zubau von Radverkehrsanlagen zu erzeugen, wie es offensichtlich in 2013 (vergl. Chart 38) einmal gelungen ist? – Die in 2013 umgesetzten Maßnahmen hatten einen mehrere Jahre andauernden planerischen Vorlauf und wurde vom Land NRW gefördert. Die Maßnahmen selber waren in großem Umfang keine baulichen Maßnahmen; es wurde zu geschätzt 90% markiert und beschildert. Insbesondere die Schutzstreifen, die damals entstanden, sind heute stark in der Kritik, weil sie als zu schmal und damit nicht sicher genug empfunden werden. Ein Peak wie 2013 ist heute so nicht mehr wiederholbar. Er soll auch nicht wiederholt werden, weil wir gründlicher planen und mehr Dialog organisieren wollen.
- Die Stadt sollte mehr Mut bei der Förderung des Radverkehrs zeigen und insgesamt mehr dafür tun!
- Die Planung für den Radverkehr und für den ÖPNV sollte enger verzahnt werden. Beide Verkehrsarten konkurrieren teils um dieselben Flächen. – Wir haben die Strategie Radverkehr und die Strategie ÖPNV zugleich im Blick. In der Strategie Radverkehr haben wir insbesondere nicht formuliert, dass dem Radverkehr an irgendeinem Ort ein Vorrang eingeräumt wird. Aktuell arbeiten wir daran, Hauptnetze für die Verkehrsarten des Umweltverbundes zu definieren [das Vorbehaltensnetz für den KFZ-Verkehr wurde durch ein Gutachten in 2017 definiert] und wir werden anschließend – wie bereits länger üblich – in jeder Straße, wo wir umbauen wollen, die Flächenkonflikte in einem Dialog ansprechen und die Belange abwägen.
- Auch ich denke: Die Planung für den Radverkehr und für den ÖPNV sollte enger verzahnt werden. Der Maßnahmenkatalog für beide Verkehrsarten sollte gemeinsam beschlossen werden.
- Die vorgelegte Strategie Radverkehr ist sehr gut!
- Wir müssen nun schnell Verbesserungen schaffen. Die Sicherheit des Radverkehrs insgesamt muss gesteigert werden, auch an den kleineren Kreuzungen.
- Es ist sehr sinnvoll, die Netze für die Verkehrsarten übereinander zu legen, um die Konflikte um die Flächen sichtbar zu machen.

Frau Burgdorff betonte, dass es ihr wichtig sei, dass die Teilnehmenden und Interessenvertreter*innen des Umweltverbundes gemeinsam nach außen auftreten, um deutlich zu machen, dass sie die Flächenkonkurrenz fair und einvernehmlich regeln wollen. Die Verwaltung werde Schritt für Schritt Pakete mit Maßnahmen vorlegen und umsetzen. Frau Strehle ermunterte, die Umsetzung mehr zu feiern und zudem auch mit in die Betrachtung einzubeziehen, dass auch die unterirdische Infrastruktur dabei schrittweise modernisiert werde.

Empfehlung der Lenkungsgruppe

Die Lenkungsgruppe empfiehlt dem MOA die vorgelegte Strategie Radverkehr zu beschließen. Insgesamt empfiehlt sie der Politik, mehr Mut bei der Förderung des Umweltverbundes zu entwickeln und diesem mehr Ressourcen und mehr Raum in der Stadt zur Verfügung zu stellen. Der gemeinsame Beitrag der Verkehrsarten im Umweltverbund zur Umsetzung der Verkehrswende soll hervorgehoben werden.

Fortschreibung des integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKSK)

Herr Langweg und Herr Müller trugen vor (Chart 55 bis 65). Sie erläuterten, dass die Stadt nur für die in ihrem Wirkungsbereich liegenden Emissionen eine kommunale Einflussmöglichkeit sieht. Maßnahmen und Regelungen von EU, Bund und Land NRW sind zwingend erforderlich, um in erheblichem Maße CO₂ im Verkehr reduzieren zu können. Sie berichten, dass Aachen mit dem ersten IKSK 2020 das Szenario „Mobilitätswende“ beschlossen haben, dessen Umsetzung ca. 32,5 Mio. € / anno im Durchschnitt der Jahre 2020 bis 205 erfordere. Die Fortschreibung dieses IKSK 2022/23 wird das erheblich ambitioniertere und erheblich kostenaufwändigere Szenario „Klimaneutralität bis 2030“ zum Ziel haben. [Aachen ist eine von 100 europäischen Städten, welche dabei von der EU finanziell unterstützt werden, bis 2030 klimaneutral zu werden.]

Feedbackrunde

- Der Ratsbeschluss am Vorabend hat in dieser Hinsicht einen wichtigen Impuls gesetzt.
- Ich finde, Aachen sollte den Mut haben, Verbrenner im Stadtgebiet zu bannen.

- Die Parkgebühren den tatsächlichen Kosten anzupassen ist eine wichtige Maßnahme.
- Wir sollten die RegioTram zügig vorantreiben!
- Auch die IHK steht für dieses Klimaziel und ist für diese Fortschreibung des IKSK!
- Wir machen darauf aufmerksam, dass die Gewerbetreibenden in der Innenstadt darauf angewiesen sind, dass die Innenstadt erreichbar ist. Das bedeutet nicht, dass der PKW-Verkehr hier die Priorität haben sollte, jedoch können viele Besucher*innen Aachen schlicht nicht anders oder nicht ohne erhebliche Zeitverluste erreichen. Die Gewerbetreibenden in der Innenstadt sind unserer Beobachtung nach bereit, ihren Kund*innen zu erläutern, welche Alternativen zum PKW oder zum Parken in der Innenstadt ihnen zur Verfügung stehen. Wir bitten, den Dialog mit den Gewerbetreibenden zu pflegen und sie zu Partnern der städtischen Verkehrsplanung zu machen. Wir als IHK stehen dabei zur Verfügung.
- Der AVV hat ein Gutachten zur Wirkung von Tarifsenkungen im ÖPNV anfertigen lassen und dies belegt, dass die Effektivität dieser Maßnahme nicht groß ist.
- Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist nicht nur für Handel und Gastronomie wichtig, sondern auch für das soziale Leben und weitere Funktionen der Innenstadt. Eine gute Kommunikation ist deswegen wichtig! Wir sollten deutlich machen: Die Innenstadt ist gut erreichbar, multimodal und barrierefrei!

Die Verwaltung bedankte sich für diese Anregungen. Sie wird diese im Prozess der Fortschreibung des IKSK aufgreifen.

Frau Burgdorff hob hervor, dass der Rat eine Richtung vorgegeben hat. Es müsse nun in möglichst kurzer Zeit möglichst viel erreicht werden. Alle Beteiligten, insbesondere die Verwaltung und die städtischen Töchter werden nun die Ärmel weiter hochkrempeln, um die sehr ambitionierten Ziele umzusetzen. Es werde auch eine sehr wichtige Aufgabe sein, Menschen mitzunehmen. Frau Burgdorff rechnet auch mit Streit, hofft aber, dass dieser konstruktiv gestaltet werden könne. Alle lieferten dazu einen Beitrag, wenn sie sachlich blieben.

Ausblick 2022

Das Chart 70 mit der Agenda für 2022 wurde nicht gezeigt, kann aber im Anhang nachgelesen werden.

Verabschiedung

Frau Burgdorff bedankte sich herzlich und kündigte an, dass diese Runde zukünftig regelmäßiger eingeladen würde.