

„Innerstädtische Mobilität“

Positionspapier der Wirtschaft der Region Aachen



INHALT

Einleitung	3
Erarbeitung der Handlungsempfehlung	5
Handlungsempfehlungen zur innerstädtischen Mobilität	8
1 Handlungsfeld ÖPNV/SPNV	11
1.1 Taktung und Frequenz	
1.2 Tarife und Tickets	
1.3 Infrastruktur und Netzverbindung	
1.4 Flankierende Maßnahmen	
2 Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr	13
2.1 Erreichbarkeit und Parken	
2.2 Verkehrsführung und Verkehrsfluss	
2.3 Flankierende Maßnahmen	
3 Handlungsfeld Radverkehr	14
3.1 Infrastruktur	
3.2 Radverkehr	
4 Handlungsfeld City-Logistik	15
4.1 Infrastruktur	
4.2 Organisation und Service	
5 Handlungsfeld Stadtentwicklung	16
5.1 Öffentlicher Raum und Infrastruktur	
6 Handlungsfeld Mobilitätsmanagement	17
6.1 Maßnahmen für Arbeitgeber und Arbeitnehmer	
6.2 Maßnahmen für Gäste und Besucher	
7 Flankierende Maßnahmen	18
Impressum	19

EINLEITUNG

Einleitung

Nach wie vor stehen Städte vor der Herausforderung des Personen- und Güterverkehrswachstums. Die Anforderungen an innerstädtische Mobilität werden immer komplexer durch Digitalisierung, demografischen Wandel, Klimaschutz oder begrenzte Ressourcen. Sowohl zunehmende Einpendlerströme als auch die daraus resultierende überlastete Verkehrsinfrastruktur stellen für die Städte in der Aachener Region eine große Herausforderung dar.

Die Erwartungen an unsere Mobilität divergieren besonders in Innenstädten durch verschiedene Mobilitätsanlässe wie Ausbildung, Beruf, Freizeit oder Versorgung und ändern sich im Laufe eines Lebens. Zudem werden Mobilitätsangebote unter anderem beeinflusst vom technischen Fortschritt, gesellschaftlichem Wandel, rechtlichen Vorgaben, Trends oder Ressourcenverfügbarkeit. Sie entwickeln sich also ständig weiter, worauf Wirtschaft, Politik, Stadtplanung und Verwaltung reagieren müssen.

Wir stehen vor enormen Mobilitäts Herausforderungen für Personen- und Lieferverkehre und der Handlungsdruck auf alle Akteure, die Verkehre effizienter und nachhaltiger zu gestalten, steigt stetig. Politik und Verwaltung sind heute mehr denn je gefordert, neue Mobilitätskonzepte zu entwickeln und Anreize zu schaffen. Die Wirtschaft muss sich in diese Überlegungen einbringen, ihren Gestaltungsspielraum nutzen und die Frage beantworten: Wie ist die Sicht der Unternehmen auf die sich stetig ändernden Rahmenbedingungen der innerstädtischen Mobilität und vor allem: Wie kann die Erreichbarkeit einer attraktiven Innenstadt auch zukünftig effektiv und zukunftsfähig gewährleistet bleiben?



„Eine attraktive Stadt lebt von ihrer Erreichbarkeit. Damit das in unserer Region und in der Stadt Aachen Wirklichkeit wird, muss sich vieles ändern. Es gilt, den richtigen Mix zwischen Pkws, dem ÖPNV, dem Fahrrad und anderen Verkehrsträgern zu finden. Vor allem die Stadt muss ein Zielbild entwickeln und kommunizieren, in dem unsere Vorschläge Berücksichtigung finden. Das beginnt bei einem guten Slogan und endet im Detail bei einem offensichtlichen und intuitiv erfahrbaren und attraktiven Mobilitätsangebot für Pendler und Besucher. Also nicht Stückwerk und Verbot, sondern Einladung und Angebot ist das, was wir brauchen.“

*Gisela Kohl-Vogel, Präsidentin der IHK Aachen und
Geschäftsführerin
der KOHL automobile GmbH*



ERARBEITUNG DER HANDLUNGSEMPFEHLUNG

Workshop mit Unternehmen aus der Region als Grundlage

Ergebnisse diskutiert und beschlossen in der Vollversammlung der IHK Aachen

Anfang 2020 haben sich Unternehmer der Region Aachen, Düren, Euskirchen und Heinsberg in zwei Workshops getroffen, um am Beispiel der Stadt Aachen zu klären, wie die Erreichbarkeit einer attraktiven Innenstadt auch zukünftig effektiv und zukunftsfähig gewährleistet bleibt.

Der Workshop fand bereits vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie statt: Die gewonnenen Resultate lassen sich „post corona“ weiterhin anwenden, denn die Notwendigkeit nach effizienten innerstädtischen Mobilitätskonzepten wurde durch die Pandemie sogar verschärft. Die Corona-Krise hat uns vor Augen geführt, wie sich ein geringerer Mobilitätsbedarf anfühlt, denn für einen kurzen Zeitraum stand ausreichend Verkehrsraum für alle Mobilitätsbedürfnisse zur Verfügung. Es ist allerdings nicht zu erwarten, dass Home-Office oder Videokonferenzen die uns bekannte angespannte innerstädtische Verkehrslage dauerhaft entspannen werden.

Die Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsträger bleibt entscheidend für die Erreichbarkeit und die Lebensqualität in unseren Städten. Bisherige innerstädtische Mobilitätsstrategien müssen neu bewertet werden und es braucht einen Systemwechsel in der Mobilität. Zentrales Thema ist die Ausgestaltung und Gewährleistung von Mobilitätsvielfalt und postfossilen Mobilitätsangeboten.



„Nachhaltige Mobilitätskonzepte sind für die Unternehmen, deren Mitarbeiter und für die Bewohner unserer Städte kein ‚nice to have‘ mehr, sondern zwingende Notwendigkeit. Neue Formen der Mobilität bringen jedoch immer Veränderung mit sich. Diese Veränderung bedeutet aber auch von heutigen, lieb gewonnenen Mobilitätsabläufen Abstand zu nehmen. Arbeiten wir gemeinsam an einem neuen Mobilitätskonzept, damit die nachfolgende Generation und die Unternehmen auch in Zukunft eine Chance haben, in einer sicheren und innovativen Region zu leben und zu arbeiten.“

Lothar Steyns, SUMMIT IT CONSULT GmbH

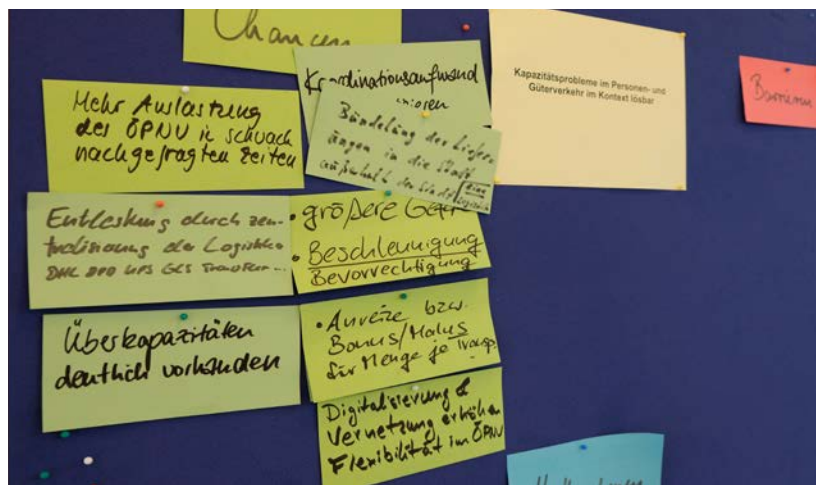


Handlungsempfehlungen in sieben Themenfeldern

Die Wirtschaft hat in diesem Sinne zahlreiche Handlungsempfehlungen identifiziert, um die Erreichbarkeit und Attraktivität einer Innenstadt für Pendler, Gäste, Kunden und Besucher sicherzustellen und zu fördern. Die Empfehlungen können wie eine Blaupause auch für die übrigen Städte in der Aachener Region genutzt werden. Sie beziehen sich auf die folgenden Mobilitätsthemen:

1. Bus und Bahn
2. Motorisierter Individualverkehr
3. Radverkehr
4. Citylogistik
5. Stadtentwicklung
6. Mobilitätsmanagement
7. Flankierende Maßnahmen

Jede einzelne der nachfolgenden Maßnahmen kann einen wesentlichen Beitrag leisten, um die Erreichbarkeit einer Innenstadt für Pendler, Gäste, Kunden und Besucher sicherzustellen und zu fördern. Ihre Umsetzung wird unterschiedliche Zeit dauern, denn dies hängt unter anderem von der Finanzierung, politischen und rechtlichen Vorgaben oder der jeweiligen Akzeptanz ab. Die Handlungsempfehlungen werden vor diesem Hintergrund unter Einbindung des Ehrenamtes der IHK Aachen nach zweieinhalb Jahren evaluiert.



HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN ZUR INNERSTÄDTISCHEN MOBILITÄT

Die dringlichsten Maßnahmen auf einen Blick, die in den nächsten zwei bis drei Jahren umgesetzt werden sollten

ÖPNV/SPNV

Es gilt, ÖPNV-Angebote aufeinander abzustimmen und gleichzeitig eine gewisse Flexibilisierung zu gewährleisten. Dies soll unter anderem erreicht werden durch die Einführung verbundübergreifender ÖPNV-Tickets, schneller und starker ÖPNV-Achsen entlang der Einfallstraßen und einen Ausbau der Mobilstationen. So können der Umstieg auf verschiedene Mobilitätsangebote erleichtert und die Stadt-Umland-Verbindungen gestärkt werden. Digitale Kommunikations- und Vertriebsplattformen sollten die Nutzung der Angebote unterstützen. Gleichzeitig wird die Notwendigkeit gesehen, Qualität und Image des ÖPNV zu verbessern.



Individualverkehr

Beim Individualverkehr muss kurzfristig das Angebot an Park+Ride-Parkplätzen im Umlandverbund ausgebaut werden. Um innerstädtische Parksuchverkehre zu vermeiden, sollten das Parkleitsystem verbessert und car-sharing-Angebote ausgebaut werden, um anlassbezogen die Mobilität mit dem Pkw zu gewährleisten.

Radverkehr

Um Radverkehr als alternative Mobilitätsform insbesondere für Pendler zu befördern werden eine eindeutige Wegführung für Radfahrer sowie ein Ausbau an innerstädtischen Parkhäusern und Rad-Sharing-Angeboten vorgeschlagen.

Citylogistik

Bei innerstädtischen Lieferverkehren gilt es Effizienzgewinne zu heben, durch die Entwicklung von Macro-Hubs am Stadtrand und Micro-Hubs in den Quartieren.



Stadtentwicklung

Wenn es gelingt, innerstädtische Personen- und Güterverkehre zu bündeln, können neue innerstädtische Gestaltungsräume entstehen und öffentliche Räume aufgewertet werden.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement kann Unternehmen und deren Mitarbeiter/innen durch Anreize zum Umstieg auf den Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß) motivieren. Die Verstetigung und Zertifizierung von betrieblichen Mobilitätskonzepten kann beispielgebend für andere Firmen wirken.

Flankierende Maßnahmen

Die Entzerrung von Hauptverkehrszeiten und eine konsequente Nutzung von Digitalisierungspotenzialen kann die möglichst effiziente Nutzung des Verkehrsraums befördern.

Details zu allen vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen werden im Folgenden genannt.

Konkretisierte Handlungsempfehlungen

Die Empfehlungen erfolgen unter der Prämisse, neue Mobilitätsangebote zu schaffen, Digitalisierung zu nutzen, Verkehre zu bündeln und neue innerstädtische Gestaltungsräume mit hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln. Sie richten sich an verkehrspolitische Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung und Unternehmen (unter anderem Logistikanbieter, Personenverkehrsunternehmen beziehungsweise Mobilitätsanbieter, IT-Firmen und Enabler, Energiefirmen), Besteller (Verkehrsverbünde), Interessenvertreter. In der Regel sind für die Umsetzung der Handlungsempfehlungen mehrere der genannten Zielgruppen anzusprechen.



„Für mich gehört die Lösung der sogenannten letzten Meile mit zu den Herausforderungen! Durch veränderte Konsumgewohnheiten steigt auch die Zahl innerstädtischer Lieferfahrten weiter. Lieferfahrzeuge mit E-Motoren oder Wasserstoffantrieb sind nur ein möglicher Lösungsansatz. Visionär kommt für mich zum Beispiel auch der Einsatz von Seilbahnen in Frage.“

Tim Hammer, Hammer GmbH & Co. KG Advanced Logistics



„Zukunftsfähige innerstädtische Mobilität bedeutet Erreichbarkeit durch alle Fortbewegungsmittel wie Automobile, Fahrräder, öffentlicher Verkehr in einem guten, der Situation angepassten Verhältnis. Die Innenstädte müssen für Einwohner und auch für Touristen gut angebunden und erreichbar sein.“

Gabriele Neumann, Markt-Apotheke, Aachen





1 Handlungsfeld ÖPNV/SPNV

1.1 Taktung und Frequenz

- Flexibilisierung der Angebote
- angebotsorientierte und zuverlässige Taktung – auch zu Tagesrandzeiten
- hochfrequente Shuttle-Angebote in ÖPNV-Angebote integrieren
- Anschlusssicherheit / Mobilitätsgarantie gewährleisten
- Synchronisation der Taktung von Bus und Bahn inklusive weiterer Mobilitätsangebote

1.2 Tarife und Tickets

- Job-Ticket für alle Unternehmen zugänglich machen
- Erneute Einführung eines pauschalen Innenstadtticket prüfen
- preisgünstiges P+R-Ticket für Pendler und Besucher
- bargeldloses Bezahlen und bedarfsgenaue Tickets (OV-Chipcard)
- kostenfreier ÖPNV für die Innenstadt
- transparente und kostengünstige Tarife
- ÖPNV-Ticketsubventionierung durch innerstädtische Gewerbetreibende
- verbundübergreifende Tickets im Rheinland, beziehungsweise in NRW
- Mehrwertnutzung ÖPNV-Ticket (Museum, Geschäft, Tourismus)
- Einführung des Marktliners (Bahnhof – Markt) prüfen
- „Check-in/Be-out“-Ticketsystem als Chance nutzen (digitale Mobilitätsplattform für sämtliche Mobilitätsangebote aus einer Hand)
- NRW Job-Ticket optional ermöglichen, analog Azubi-Ticket

1.3 Infrastruktur und Netzverbindung

- Starke und schnelle ÖPNV-Achsen entlang der Einfallstraßen, inklusive P+R-Angebote ausweisen
- Nutzerdaten auswerten, um passgenaue ÖPNV-Angebote zu entwickeln
- Sonderbuslinien für Unternehmen und Schnellbuslinien identifizieren
- On-Demand-Angebote in Tagesrandzeiten, Sammeltaxen integrieren
- RegioTram und BrainTrain umsetzen und in ÖPNV-Konzept integrieren
- Shuttle-Mover für Hotelgäste / Besucher (zum Beispiel über P+R Tivoli)



„Bei weit über 100.000 Ein- und Auspendlern im täglichen Berufsverkehr in Aachen wäre es sehr wünschenswert, auch den vielen Mitarbeitern in kleineren Unternehmen (unter 15 Mitarbeitern) das attraktive Jobticket anbieten zu können. Das würde gerade beim personalintensiven Handel in der Innenstadt viele zum Wechsel auf den ÖPNV bewegen und damit eine große Entlastung für den Verkehr und die Luftreinhaltung, aber auch finanziell für die Mitarbeiter bringen.“

Klaas Wolters / Weyers-Kaatzler Aachen



„Ein zentraler Aspekt bei der Stärkung der innerstädtischen Mobilität ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur und die einhergehende Erweiterung des SPNV-Angebotes. Die Euregiobahn muss zur besseren Einbindung der Region nach Breinig und Walheim genauso verlängert werden, wie nach Siersdorf und Baesweiler. Die Elektrifizierung der Infrastruktur für die Euregiobahn und der Einsatz elektrischer Triebfahrzeuge als Ersatz für die aktuell noch eingesetzten Dieselloks sind weitere Bausteine für eine gesteigerte Betriebsqualität und eine höhere Attraktivität des SPNV.“

Dr. Andreas Bücksteeg, EVS EUREGIO Verkehrsschiennetz GmbH



- Industrie- und Gewerbeflächenausweisung und ÖPNV-Konzepte gemeinsam denken / P+R-Verbindungen in Gewerbegebiete
- ÖPNV-Ring- und Stadt-Umland-Verbindungen stärken
- Standorte für Mobilitäts-Hubs / Mobilstationen entwickeln (Merzbrück, Bahnhöfe wie Rothe Erde)
- Nutzerfreundliche Mobilitätsumsteigepunkte (Stehhilfen, Bänke, Wetter-schutz, Serviceangebote)

1.4 Flankierende Maßnahmen

- Pendler/Unternehmen im städtischen Kerngebiet für den Umstieg über den ÖPNV informieren und damit motivieren
- digitale Vertriebs- und Kommunikationsplattformen (MovA) nutzen
- Querfinanzierung von ÖPNV-Angeboten (Kurtaxe)
- Round-Table-Gespräche mit allen Akteuren (Verwaltung, Politik, Mobilitätsanbieter und Wirtschaftsvertreter)
- attraktive ÖPNV/Shuttle-Eventtickets (Weihnachtsmarkt, September-Special) anbieten
- ÖPNV-Vorrang in innerstädtische Mobilitätskonzepte implementieren, insbesondere zu Hauptverkehrszeiten
- Ausbau von E-Ladeinfrastruktur an P+R-Standorten, um Umstieg auf E-Mobilität zu befördern und P+R zu attraktivieren
- Intelligentes Verkehrsleitsystem in Kombination mit Shuttlebussen
- P+R-Standorte durch attraktive ÖPNV- und Sharing-Angebote stärken (RegioTram / Tivoli)
- Qualität und Image verbessern (Bezahlung, Freundlichkeit, Sauberkeit, Pünktlichkeit, Komfort und Bequemlichkeit)
- Digitalisierungspotenziale ausschöpfen
- Ausbau der E-Busflotte
- Chancen für neue Mobilitätsangebote (Mobilstationen) und Pilotprojekte im Dialog gemeinsam mit anderen Partnern identifizieren
- ÖPNV-Marketing auf neue Nutzergruppen ausrichten, zielgruppenorientierte Werbung über alle Infokanäle
- Auslastung des ÖPNV und somit Kostendeckungsgrad verbessern



„Der reibungslose und ökologisch vertretbare Zu- und Abfluss des Pendlerverkehrs muss gewährleistet sein. Durch ein Zusammenspiel von Park & Ride-Stationen, kurz getakteten Buslinien, ausreichenden Kapazitäten in den Parkhäusern, einem funktionierenden Parkleitsystem sowie einer ordentlichen Fahrrad-Infrastruktur, sollte die Erreichbarkeit gewährleistet sein.“

Tim Hammer, Hammer GmbH & Co. KG Advanced Logistics



„Schnell, komfortabel und klimafreundlich – so muss die Mobilität der Zukunft sein. Für uns gehören Energie- und Verkehrswende zusammen, denn mit grünem Strom, den wir dezentral in Wind- und Solaranlagen herstellen, machen wir die Elektromobilität CO2-neutral. Mit vielen öffentlich zugänglichen Ladesäulen und eigenen E-Fahrzeugen geben wir einen weiteren An Schub. Gemeinsam mit Partnern entwickeln wir Smart-City-Konzepte und vernetzen die Stadt. So bringen wir Aachen voran.“

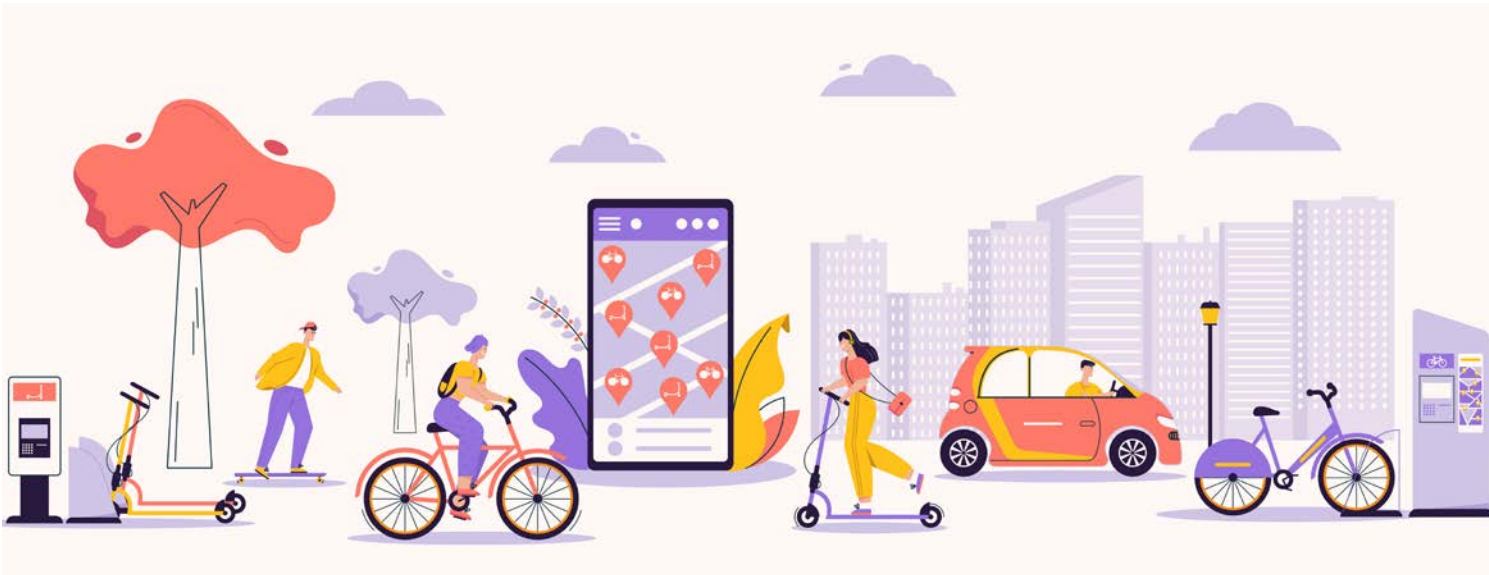
Wilfried Ullrich, Vorstand der STAWAG



„Mobilitäts-Hubs wie Bahnhöfe oder Mobilstationen sind Eingangstore zu unserer Stadt, verbinden Menschen und hinterlassen Eindruck. Umso wichtiger ist es, auf eine optimale Lage und attraktive Gestaltung zu achten, sowie einen einfachen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.“

Daniel Meurer, VIA Consulting & Development GmbH





2 Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr

2.1 Erreichbarkeit und Parken

- Finanzielle Anreize für P+R-Nutzer, insbesondere Pendler schaffen (kostengünstiges Park- und ÖPNV-Ticket)
- Attraktive ÖPNV-Taktung an P+R-Parkplätzen (+/- 7 Minuten)
- Tivoliparkhaus als P+R etablieren, Weihnachtszeit als Pilotphase nutzen
- P+R-Angebote an Ein- und Ausfallstraßen ausbauen
- Alternative Parkmöglichkeiten in Randgebieten schaffen, so dass die Reduktion von innerstädtischen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum möglich wird
- Parkplätze einsparen, wenn car-sharing als Mobilitätsalternative angeboten werden kann
- Valet-Parking anbieten / ein Ticket für alle Parkhäuser
- Quartiersparken für Pendler anbieten (Ausweitung Anwohnerparken)
- P+R-Parkplätze als Ein- und Ausgangstor zur Innenstadt etablieren
- P+R-Pilot für Pendler auf der Achse Eifel-Aachen Zentrum

2.2 Verkehrsführung und Verkehrsfluss

- Transparenz über vorhandenen Parkraum gewährleisten
- Parkleitsystem ausbauen und optimieren, alle Parkhäuser einbeziehen, Informationen zur digitalen Steuerung nutzen
- App-Lösung für freie Stellplätze in Standortnähe, auch für Besucher und Hotelgäste (Shuttlevverbindungen)
- Bevorrechtigung von Fahrzeugen mit hohem Besetzungsgrad „Umweltspur“
- Ausweitung Fußgängerzone (beispielsweise Hartmannstraße)
- Schleifenerschließung über Graben- und Alleenering (Einbahn auf Ring)
- Leerstände als Radparkhäuser nutzen



„Zukunftsfähige innerstädtische Mobilität bedeutet für mich, allen Menschen mit ihren unterschiedlichen Auffassungen von Mobilität Angebote zu machen und dabei niemanden zu etwas zu zwingen. Wird dem Besucher die Möglichkeit genommen, mit dem Auto in die Stadt zu kommen, wird die Nahversorgungsfunktion der Stadt gekappt und damit der Kunde weg gelobt. Dasselbe gilt für die Parkmöglichkeiten. Erfahrungen aus der Vergangenheit haben gezeigt, dass eine Stadt, deren Erreichbarkeit eingeschränkt wird, Besucher und Kunden in andere Städte abwandern lässt. Aachen hat aktuell die Möglichkeit, Verkehrsberuhigungen bei gleichzeitiger Erreichbarkeitsverbesserung zu kreieren. Dieses würde dem Handel, der fortlaufend vor neue Herausforderungen gestellt wird, Chancen bieten, mit Erlebnishandel und individueller Nahversorgung die Stadt zu beleben, statt durch zu einseitige Ausgestaltung des Mobilitätskonzeptes die Stadt zu schwächen.“

Peter Heinrichs, Handelshaus Heinrichs GmbH & Co. KG



„Es ist für mich unstrittig, dass wir vor einer Mobilitätswende sind und dass der Autoverkehr in den Städten sich in den nächsten Jahren drastisch reduziert. Jedoch ist es für mich von existentieller Bedeutung aus Sicht des Handels, dass man zwischen Pendler- und Zielverkehr (für den Handel) unterscheidet. Es muss gewährleistet sein, dass eine Innenstadt auch mit dem Auto gut erreichbar ist. Hier wäre für mich eine beispielhaft gute Lösung Kopenhagen. Dort ist es sehr intelligent gelungen, sich mit dem Fahrrad und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Stadt zu bewegen. Trotzdem besteht die Möglichkeit, strategische Punkte in der Innenstadt mit dem Auto im Sinne des Handels unkompliziert zu erreichen und dort zu parken.“

Thomas Mathes, Mathes GmbH & Co. KG



„Diese von breitem Konsens getragene Initiative der IHK bildet einen tragfähigen Handlungsrahmen für eine zukunftsweisende Organisation ‚Innerstädtischer Mobilität‘ in Aachen. Wesentlich für den Erfolg dieser Verkehrswende ist aber auch das individuelle Verhalten. Wir alle müssen uns – egal wie wir in der Stadt unterwegs sind – an die vereinbarten Verkehrsregeln halten und immer und überall vorausschauend und rücksichtsvoll interagieren.“

Axel C. Springsfeld, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH



2.3 Flankierende Maßnahmen

- Ausbau E-Ladeinfrastruktur, insbesondere außerhalb des Grabenrings, beispielsweise P+R-Parkhäuser
- Umfassende Verkehrsregelschulung für alle Verkehrsteilnehmer
- Autonomes Fahren in Pilotprojekten testen



"CarSharing ist ein wichtiger Mobilitätsbaustein, um den Lebensraum Stadt attraktiver zu machen. Autofahrten und die Anzahl der Steh- und Fahrzeuge in der Stadt werden reduziert. Ein CarSharing-Auto ersetzt in Aachen 12 Privat- und Firmenfahrzeuge und schafft damit Gestaltungsspielräume, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern."

Gisela Warmke, cambio Aachen



3 Handlungsfeld Radverkehr

3.1 Infrastruktur

- Eindeutig getrennte Wegeführung für Radfahrer durch einheitliche Markierung
- Fahrradparkhaus in der Innenstadt, gegebenenfalls unterirdisch, Fahrradboxen als Ergänzung in den Quartieren
- Bei städtischen Neuplanungen Fahrradabstellplätze berücksichtigen (Büchel)
- Leerstände als Radparkhäuser nutzen

3.2 Radverkehr

- Sharing-Modelle und Mobilstationen
- Ausbau von Velocity-Stationen, gegebenenfalls durch Arbeitgeber



„Selbstverständlich werden in der Zukunft Innenstädte für alle Menschen erreichbar bleiben. Niemand fordert eine Einschränkung für Bewohner und Besucher. Die Erreichbarkeit wird jedoch nicht mehr flächendeckend mit allen zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln möglich sein. Der Weg in Richtung mobiler Vernunft mit emissionsarmen, stadtverträglichen Fahrzeugen – bei Bedarf kombiniert mit flexiblen Leih- und Nutzungsmodellen – wird für viele Städte ein Gewinn an Lebens- und Aufenthaltsqualität.“

Jörg Albrecht, neomesh GmbH





4 Handlungsfeld City-Logistik

4.1 Infrastruktur

- Hub-Standorte über Studie identifizieren
- Be- und Entladezone für Kunden reservieren
- Micro-Hubs in Innenstadt und Quartieren durch Lastenräder oder E-Mobile bedienen
- Aufbau von Dateninfrastruktur für Digitalisierung und Datensynchronisierung entlang der Lieferketten
- Modellprojekt für (halb)automatisierte innerstädtische Hubs
- ÖPNV und Taxen für den innerstädtischen Transport von Paketzustellungen nutzbar machen
- City-Logistik-Makro-Hubs am Stadtrand für innerstädtische Lieferverkehre



„Das Handlungsfeld Citylogistik birgt große Potenziale, die kurzfristig gehoben werden können. Auch heute schon stehen in Aachen entstandene Modelle und Umsetzungen zur Verfügung, die Anforderungen moderner, agiler, stadtverträglicher Logistik erfüllen. Die erforderliche Basis aus digitalen Geschäftsprozessen und emissionsfreien Fahrzeugen steht bereits zur Verfügung und skaliert sehr gut. Aachen ist bereit für grüne Citylogistik.“

Jörg Albrecht, neomesh GmbH



4.2 Organisation und Service

- Geschäfts- und Betreibermodelle gemeinschaftlich mit allen Stakeholdern entwickeln (Verwaltung, Politik, Transportfirmen und Verladern), gemeinwirtschaftliche Interessen befördern
- Großkunden zum Mitmachen gewinnen
- Effizienz, Synergien und Kooperationen durch Digitalisierung fördern
- Kooperationen zwischen Lastenrädern und Transportfirmen sowie regionale Initiativen bei innerstädtischen Lieferkonzepten fördern
- Hubs durch weitere Dienstleistungen für Kunden attraktivieren (Postdienstleistungen, Bankservice)
- Anlieferung durch Citylogistikkonzepte bevorzugen
- Klärung der gesetzlichen Rahmenbedingungen des Betreibermodells (Haftung)
- Bündelung des innerstädtischen Lieferverkehrs von mehreren Dienstleistern
- klimafreundlichen Lieferverkehr durch CO₂-Angaben der Lieferung fördern
- Auslieferung der „letzten Meile“ über Fahrrad fördern



5 Handlungsfeld Stadtentwicklung

5.1 Öffentlicher Raum und Infrastruktur

- Schaffung von Parkplätzen für Reisebusse (inklusive Shuttle-Verbindung Innenstadt)
- Innenstadt autofrei(er) gestalten
- Grünflächengewinnung, um Stadtklima zu verbessern, Aufenthaltsqualität zu erhöhen, Verweildauer verlängern, Umsatz steigern
- Mehrwert durch hochwertigen öffentlichen Raum schaffen
- Konkurrenzsituationen zwischen öffentlichem Raum und Verkehrsfläche reduzieren
- Shared spaces an unterschiedlichen Standorten prüfen
- Rückgewinnung von Stadtraum (Beispiel Kopenhagen)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Reduktion von Lärm und Emissionen
- Ausweitung von Fußgängerzonen (Hartmannstraße)
- Einbahnverkehr auf Grabenring, inklusive Schleifenerschließung der Verbindungsstraßen zwischen den Ringen

6 Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

6.1 Maßnahmen für Arbeitgeber und Arbeitnehmer

- Anreize für den Umstieg auf emissionsfreie Verkehrsmittel / Umweltverbund schaffen und Mehrwerte für Mitarbeiter bewerben (Gesundheitsaspekt)
- Job-Tickets auch für kleinere Unternehmen zugänglich machen
- Job-Ticket-Modell an Nachfrage in Betrieben anpassen
- Ergänzung des ÖPNV durch Sharing-Modelle an Mobilstationen
- Bonus-System für nachhaltige Mobilität einführen
- Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements haben direkten Einfluss auf die Stellplatzverordnung
- Mobilitätsdaten zur Verbesserung der ÖPNV-Angebote nutzen
- Arbeitgeber zum Thema Mobilitätsmanagement „verpflichten“
- Push- und Pull-Faktoren nutzen, um Umweltverbund zu stärken
- Synchrone / asynchrone Arbeitszeiten in Gewerbegebieten je nach bevorzugtem Verkehrsmittel

6.2 Maßnahmen für Gäste und Besucher

- Verstärkte Bewerbung des ÖPNVs und P+R für Besucher
- Überwachung der Parkplatzfrequenzen -> Parkleitsystem
- Sondertickets für Events und Touristen
- Selbsterklärende Umsteigepunkte für Besucher schaffen inklusive Anreize durch stationären Einzelhandel
- Wegevermeidung durch verbesserte Wegekennzeichnung in der Innenstadt



„Es wird stiller in unseren Städten. Kein Autolärm, aber E-Bikes und ein gut abgestimmter ÖPNV. Idealerweise fährt der elektrisch. Ich bin sehr stolz, dass das Mobilitätsmanagement bei BABOR vorangeht. Wir steigen zum Beispiel auf EMobility um – und sparen damit knapp 50 Prozent unserer CO2 Emissionen.“

Stefan Kehr, Dr. Babor GmbH & Co. KG.



„Innerstädtische Mobilität 2.0 wird es nur durch attraktiven ÖPNV mit preiswerten Tickets und kurz getakteten E-Shuttles geben. Restriktionen des Verkehrs dürfen Handel und Tourismus nicht schaden und müssen parallel zu den ÖPNV-Lösungen greifen. Es muss gewährleistet sein, dass Touristen, Hotelgäste oder ältere Menschen barrierefrei die Innenstadt erreichen.“

Wolfgang Winkler, Art Hotel Superior GmbH





7 Flankierende Maßnahmen

- Entzerrung der Hauptverkehrszeiten, Flexibilisierung der Geschäfts-, Arbeits- und Schulzeiten
- Schulwege sicher gestalten und „Mobilitätserziehung“ / Sensibilisierung in der Schule
- Mobilitätswende über Social-Media-Kanäle unterstützen (zum Beispiel Influencer)
- GPS-Routing / Navigation / Echtzeitdaten nutzen
- Umweltbewusstsein in der Gesellschaft fördern
- Bereitschaft zur Mobilitätsveränderung befördern, Mobilitätskonzepte bedarfsgerecht auf geändertes Mobilitätsverhalten anpassen
- Neue Techniken und Schnittstellen rechtzeitig in Datenschutzregeln implementieren, um Rechtssicherheit und Transparenz zu schaffen
- Daten für öffentliche Hand nutzbar machen, zentrale IT-Infrastruktur notwendig

Impressum

Herausgeber:

Industrie- und Handelskammer Aachen

Theaterstraße 6 – 10

52062 Aachen

Telefon: 0241 4460 – 0

Telefax: 0241 4460 – 150

E-Mail: info@aachen.ihk.de

Internet: www.aachen.ihk.de

Verantwortlich:

Dr. Gunter Schaible, Abteilung International, Verkehr und Handel

Gestaltung:

iovis GbR, Kommunikation und Medien, Aachen

Fotonachweis:

Titel: Solveigh – stock.adobe.com

Seite 9 oben: Petair – stock.adobe.com

Seite 9 unten: Zinkevych – stock.adobe.com

Seite 10: chesky – stock.adobe.com

Seite 11: thanakorn – stock.adobe.com

Seite 12: Roman Milert – stock.adobe.com

Seite 13: dmitrymoi – stock.adobe.com

Seite 14: delobol – stock.adobe.com

Seite 15: Tryfonov – stock.adobe.com

Seite 16: Arndale – stock.adobe.com

HINWEISE:

Das Positionspapier wurde einstimmig von der Vollversammlung der IHK Aachen in ihrer Sitzung vom 8. September 2020 verabschiedet.

Um eine leichtere Lesbarkeit zu ermöglichen, wird in dieser Publikation auf die zusätzliche Formulierung der weiblichen Wortform verzichtet. Wir weisen darauf hin, dass die Verwendung der männlichen Form explizit als geschlechtsunabhängig verstanden werden soll.

Aachen, November 2020

Industrie- und Handelskammer
Aachen



Industrie- und Handelskammer Aachen
Theaterstraße 6 –10, 52062 Aachen
Telefon: 0241 4460 – 0, Telefax: 0241 4460 – 150
E-Mail: info@aachen.ihk.de, Internet: www.aachen.ihk.de