

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Umwelt Beteiligte Dienststelle/n: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen	Vorlage-Nr: FB 36/0120/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 24.08.2016 Verfasser: FB 36/40									
Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen 1. Fortschreibung 2015 Bericht zu Sachstand und Finanzierung										
Beratungsfolge: TOP: 7 <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Datum</td> <td style="width: 30%;">Gremium</td> <td style="width: 50%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>13.09.2016</td> <td>AUK</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>29.09.2016</td> <td>MA</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	13.09.2016	AUK	Kenntnisnahme	29.09.2016	MA	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Kompetenz								
13.09.2016	AUK	Kenntnisnahme								
29.09.2016	MA	Kenntnisnahme								

Beschlussvorschlag:

Der **Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz** nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Der **Mobilitätsausschuss** nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

In Vertretung

Dr. Markus Kremer
 Beigeordneter

finanzielle Auswirkungen

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verslechterun g	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verslechterun g	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Hinweis:

Die Kosten der im Maßnahmenkatalog des Luftreinhalteplan Aachen (kurz: LRP) beschriebenen Einzelmaßnahmen sind - soweit bekannt - in den dortigen Maßnahmenblättern dargelegt.

Die erforderlichen Finanzmittel sind - soweit nicht bereits erfolgt - durch die jeweiligen Fachbereiche zu ermitteln und in die kommenden Haushalts- bzw. Finanzplanungen haushaltsneutral einzustellen. Im Rahmen der Haushaltsanmeldungen für 2016 und 2017 ist dies für die in diesem Zeitraum anstehenden Projekte bereits erfolgt.

Aus der beigefügten Übersicht (Anlage 5) kann die Verankerung verschiedener Maßnahmen im städtischen Haushalt entnommen werden (Datenbasis: genehmigter Haushaltsplan 2016; teilweise ergänzt durch Anmeldung für 2017ff).

Erläuterungen:

1. Einleitung

Die erste Fortschreibung des 2009 erstellten Luftreinhalteplan Aachen (kurz: LRP) ist zum 01.09.2015 in Kraft getreten. Im neuen LRP 2015 wurde der alte Maßnahmenkatalog aus 2009 aufgegriffen, überarbeitet, mit neuen Schwerpunkten und Zielsetzungen fortgeschrieben und mit weiteren, neuen Maßnahmen ergänzt. Gleichzeitig wurde eine neue Maßnahmenstruktur eingeführt. Ein Auszug aus dem LRP 2015 mit Übersichtsliste der Einzelmaßnahmen und den jeweiligen Maßnahmenblättern ist in **Anlage 1** beigefügt

Ziel des Aachener LRP war (und ist), das Mobilitätsverhalten und den Modal Split dauerhaft zu verändern, hin zu einer nachhaltigen, stadtverträglichen und umweltfreundlichen Mobilität. Durch eine Vielzahl ineinandergreifender Projekte soll der motorisierte Individualverkehr reduziert und der Umweltverbund (ÖPNV, Bahn, Radverkehr, CarSharing, zu Fuß gehen etc.) gestärkt werden. Viele Maßnahmen haben integrativen Charakter und unterstützen neben der Verbesserung der Luftqualität auch den Lärm- und Klimaschutz.

Durch die Bezirksregierung Köln als federführende Behörde für die Aufstellung des Luftreinhalteplans wurde als ergänzende Maßnahme die Einrichtung einer grünen Umweltzone ab 01. Februar 2016 in die Fortschreibung des LRP aufgenommen. Die Maßnahme MF4 „Innovationsstrategie ASEAG-Busflotte (und Subunternehmen)“ wurde aufgrund dessen und der im Zusammenhang mit der Umweltzone diskutierten Alternativen inhaltlich angepasst.

2. Entwicklung der Luftqualität in Aachen **(NO₂ – Stickstoffdioxid und PM₁₀ - Feinstaub)**

Die Auswertungen der Immissionsmessungen des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (kurz: LANUV) für das Jahr 2015 zeigen für Aachen an den Messpunkten Wilhelmstraße, Adalbertsteinweg (innerstädtische Verkehrsstationen) und Burtscheid (städtische Hintergrundstation) eine Fortsetzung des bisherigen Trends. Die Schadstoffbelastungen für Feinstaub (PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂) sind seit Inkrafttreten des LRP 2009 langsam gesunken. Trotz Schwankungen oder Stagnation in einzelnen Jahren ist insgesamt ein positiver Trend zu verzeichnen.

2.1. FEINSTAUB (PM₁₀)

Die Betrachtung der Jahresmittelwerte an den Messstationen Wilhelmstraße und Burtscheid zeigt, dass die Feinstaubbelastung (PM₁₀) im Jahresmittel deutlich gesunken ist und sich mittlerweile im „grünen“ Bereich bewegt. Für Burtscheid wurde mit 15 µg/m³ in 2015 ein neuer Tiefststand der Jahresmittelbelastung im städtischen Hintergrund erreicht. Dieser positive Trend deutet darauf hin, dass die durchgeführten Luftreinhaltemaßnahmen der Stadt im gesamten Stadtgebiet greifen.

Auch die zulässigen Kurzzeitbelastungen, repräsentiert durch die Anzahl der Überschreitungstage des EU-Tagesmittelgrenzwertes von 50 µg/m³ (Grenzwert: max. 35 Überschreitungstage/Jahr), wurden in 2015 mit nur noch 12 Tagen an der Wilhelmstraße sicher eingehalten (Burtscheid: 4 Überschreitungen), auch wenn der günstige Witterungsverlauf im vergangenen Jahr mit nur wenigen Inversionswetterlagen mit dazu beigetragen hat.

Mit den für 2015 ermittelten Feinstaubbelastungen sei laut Auskunft des LANUV belegt, dass die in 2013 aufgetretene hohe Zahl an Überschreitungstagen an der Wilhelmstraße zweifelsfrei auf eine benachbarte Großbaustelle zurückzuführen wären und mehr als 35 Überschreitungstage zukünftig nur noch unter Ausnahmebedingungen (meteorologische Besonderheiten, Großbaustellen im Umfeld der Messstationen o.ä.) auftreten dürften.

Tabelle PM₁₀:

Entwicklung der PM₁₀-Belastungssituation an den Messstationen Wilhelmstr. u. Burtscheid

Jahr	Aachen-Wilhelmstraße (Verkehrsstation)		Aachen-Burtscheid (städt. Hintergrund)	
	Jahresmittel µg/m ³	Überschreitungs- tage	Jahresmittel µg/m ³	Überschreitungs- tage
2007	32	48	20	7
2008	29	28	17	2
2009	33	44	19	6
2010	32	32	20	13
2011	28	34	19	10
2012	27	32	17	8
2013	32	46	18	9
2014	27	21	16	5
2015	25	12	15	4
EU-Grenzwert	40	35	40	35

(Hinweis:

eine graphische Aufbereitung der PM₁₀-Entwicklung ist in **Anlage 2** und **Anlage 3** beigefügt)

2.2. STICKSTOFFDIOXID (NO₂)

Bezüglich des Schadstoffs NO₂ bleibt es – trotz allgemeiner Verbesserungen – an den Verkehrsmessstationen kritisch. Der Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel wird – wie in vielen anderen Großstädten auch – an diesen stark verkehrsbeeinflussten Straßen z.T. deutlich überschritten.

Wilhelmstr.: In den Jahren 2009 bis 2013 ist die NO₂-Belastung von 56 µg/m³ auf 50 µg/m³ im Jahresmittel gesunken. In den vergangenen 3 Jahren stagnierte der Wert bei 50 µg/m³; auch hier ist u.a. ein Zusammenhang mit der Großbaustelle zu vermuten. Nach Fertigstellung der Baustelle,

Entfernen der Baucontainer, Öffnung der Umfahrt um den Kaiserplatz (Busse, Anlieger) und Änderung der Signalsteuerung zurück auf den Stand vor Baustellenbeginn deutet sich vorsichtig an, dass der von der Verwaltung ursprünglich prognostizierte, langfristige Absenkungstrend sich seit Herbst 2015 langsam wieder einstellt.

Adalbertsteinweg: Hier sank der Jahresmittelwert in 2015 im Vergleich zum Vorjahr um weitere 3 µg/m³ auf jetzt 45 µg/m³. Damit sind die NO₂ Belastungen seit 2009 hier ebenfalls um ca. 6 µg/m³ gesunken.

Burtscheid: Weiterhin erfreulich ist, dass an der Messstation Burtscheid mit 14 µg/m³ ebenfalls für NO₂ ein neuer Tiefststand ermittelt wurde.

Tabelle NO₂:

Entwicklung der NO₂-Jahresmittelwerte an den Messstationen Wilhelmstraße, Adalbertsteinweg und Burtscheid

Jahr	AC-Wilhelmstraße (Verkehrsstation)	AC-Adalbertsteinweg (Verkehrsstation)	AC-Burtscheid (städt. Hintergrund)
2009	56	51	18
2010	56	52	18
2011	51	49	16
2012	52	48	15
2013	50	50	18
2014	50	48	16
2015	50	45	14
EU-Grenzwert	40	40	40

*(Hinweis: eine graphische Aufbereitung der NO₂-Entwicklung ist in **Anlage 4** beigefügt)*

Nach aktuellen wissenschaftlichen Studien, basierend auf konkreten Abgasmessungen, wurden für Dieselfahrzeuge der Euro-Normen 1 bis 6 im Realbetrieb kaum Unterschiede festgestellt. Die faktische Einhaltung der EU-Normen im Kfz-Bereich hätte ein Absinken der NO₂-Werte um etwa 3 bis 6 µg/m³ an den Messstationen Wilhelmstraße und Adalbertsteinweg zur Folge gehabt. Der sog. „Abgasskandal“ der Automobilindustrie berührt damit ganz unmittelbar die Interessen der Bürgerschaft an gesundheitsverträglichen Umweltbedingungen, aber auch die der Stadt Aachen selbst, die für die schnellstmögliche Einhaltung der EU-Anforderungen jetzt deutlich höhere Investitionen tätigen muss.

2.3. FAZIT /BEWERTUNG:

Zusammenfassend ergeben sich drei wesentliche Erkenntnisse

1. Die Entwicklung der Feinstaubbelastung darf als günstig bezeichnet werden; wichtige Maßnahmen des LRP – wie z.B. die Aachener Festbrennstoffverordnung - zeigen hier ihren Erfolg. Aachen hat kein akutes Feinstaubproblem mehr; 35 Überschreitungstage dürften zukünftig nur noch unter Ausnahmbedingungen (meteorologische Besonderheiten,

Großbaustellen im Umfeld der Messstationen o.ä.) auftreten. Der Anspruch auch in Zukunft ganz im Sinne der Gesundheitsprävention weitere Verbesserungen bei der Feinstaubbelastung zu erzielen und auch in meteorologisch ungünstigen Jahren die Anzahl der Überschreitungstage möglichst niedrig zu halten, bleibt davon unberührt und ist nach wie vor Ziel der Stadt.

2. Die NO₂-Belastung an den „Hot-Spots“ des Verkehrs ist trotz allgemein sinkender Trends mit Werten um die 50 µg/m³ nach wie vor deutlich zu hoch. Dies erfordert die Fortsetzung einer stringenter und ambitionierter lokalen Luftreinhaltepolitik, für deren Erfolg Bund und Länder deutlich bessere Voraussetzungen schaffen müssen, soll der Grenzwert von 40 µg/m³ in den kommenden 5 Jahren tatsächlich eingehalten werden.
3. Die städtische Hintergrundbelastung für NO₂ und PM₁₀ entwickelt sich weiterhin positiv; davon profitieren die Bürgerinnen und Bürger im gesamten Stadtgebiet.

3. Bericht zum Umsetzungsstand

In der als **Anlage 5** beigefügten Übersicht ist der Umsetzungsstand der LRP-Maßnahmen als „Ampeldarstellung“ aufgezeigt (grün = Maßnahme begonnen, in Umsetzung o. umgesetzt / gelb = Maßnahme in Vorbereitung / rot = Maßnahme noch nicht begonnen).

Details zum Stand der einzelnen Maßnahmen sind in dem als **Anlage 6** beigefügten Sachstandsbericht über den Umsetzungsstand des LRP für die Bezirksregierung Köln (letzter Bearbeitungsstand 10.08.2016) aufgeführt.

4. Kosten und Effektivität einzelner Maßnahmen

Kosten der einzelnen Maßnahmen wurden - soweit bekannt – bereits in den Maßnahmenblättern aufgeführt. Veränderungen sind mit weiterer Konkretisierung und zunehmender Umsetzungsreife der Projekte durchaus möglich.

In der als **Anlage 5** beigefügten Übersicht ist die Veranschlagung einzelner Maßnahmen im städtischen Haushalt auf Basis des genehmigten Haushaltsplans 2016 dargelegt; teilweise ergänzt durch Anmeldungen zum Haushalt 2017 (vorbehaltlich der Genehmigung des Haushaltsansatzes 2017 durch die Bezirksregierung Köln).

Quantitative Aussagen zu Effektivität oder Kosten-Nutzen-Effekt einzelner Maßnahmen sind nicht möglich, da geeignete Rechenmodelle und Eingangsdaten fehlen; dies wurde von Seiten des Landesumweltamtes (LANUV) immer wieder bestätigt. Das LANUV hat im Rahmen des LRP lediglich die Wirksamkeit der Umweltzone und der Busflottenoptimierung rechnerisch beurteilt. Nach

Auffassung der Umweltverwaltung handelt es sich beim eingesetzten Berechnungsmodell jedoch um eine theoretische Maximalabschätzung nach standardisierten Bewertungsmethoden, das ein eher verzerrtes Ergebnis zugunsten der Umweltzone abbildet.

Dagegen sind Aussagen zur Effektivität von LRP-Maßnahmen in der Regel möglich.

Beispiel 1: Die Förderung des Radverkehrs und der kontinuierliche Ausbau der Radinfrastruktur führen zu einer Verbesserung der Situation für Radfahrer und damit sukzessiv zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split. Die Maßnahmen entfalten damit mittelfristig eine nachhaltige Wirkung im Bereich der Luftqualität.

Beispiel 2: Die Erneuerung der Busflotte (Neuanschaffung von Euro 6 und Elektrobussen) führt kurzfristig zur schnellen Verbesserung der Emissionssituation, die sich auch immissionsseitig (also bei den Messwerten) positiv auswirkt.

Insgesamt wirkt der Luftreinhalteplan durch sein Bündel integrierter, aufeinander abgestimmter Maßnahmen, die das Mobilitätsverhalten weg vom motorisierten Individualverkehr, hin zur Stärkung des Umweltverbundes beeinflussen sollen. Eine Aussage, ob bzw. an welcher Stelle die städtischen Mittel besser oder schlechter eingesetzt sind, kann daher nicht objektiv getroffen werden.

Anlage/n:

- Anlage 1: Auszug aus LRP Bericht 1. Fortschreibung 2015 (Seiten 67 bis 119):
Maßnahmenübersicht und einzelne Maßnahmenblätter
- Anlage 2: Grafik zur Entwicklung der PM₁₀-Jahresmittelwerte
- Anlage 3: Grafik zur Entwicklung der PM₁₀-Kurzzeitbelastung (Überschreitungstage)
- Anlage 4: Grafik zur Entwicklung der NO₂-Jahresmittelwerte
- Anlage 5: Luftreinhalteplan Aachen 2015 - Übersicht Sachstand & Finanzierung (Stand: 24.08.16)
- Anlage 6: Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln (Bearbeitungsstand 10.08.2016)

mit anderweitigen öffentlichen und privaten Belangen. Dabei sind dem Abwägungsspielraum nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dann Grenzen gesetzt, wenn mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung eine Lösung der durch das Planverfahren ausgelösten Konflikte nicht möglich ist. In diesem Fall ist die Einhaltung der für die Luftschadstoffe geltenden Grenzwerte innerhalb des Planverfahrens zu lösen. Eine Verlagerung der Konfliktlösung auf die Luftreinhalteplanung kommt dann nicht mehr in Betracht. Die Verlagerung führt in einem solchen Fall dazu, dass das Planverfahren rechtlich angreifbar wird²¹.

Die Bürgerinnen und Bürger selbst werden durch den Luftreinhalteplan nicht unmittelbar verpflichtet. Sie können aber infolge des Luftreinhalteplanes zu Adressaten konkreter Pflichten werden, wenn die zuständigen Behörden in Umsetzung der im Luftreinhalteplan festgesetzten Maßnahmen verbindliche Anordnungen treffen, z. B. durch die Aufstellung von Verkehrszeichen im Rahmen der Einrichtung einer Umweltzone.

5.2 Übersicht der Maßnahmen zur Verbesserung Luftqualität

Übergeordnete planerische Ansätze (4 Maßnahmen)

- MÜ1** Übernahme der Luftreinhalteplan-Maßnahmen in den Verkehrsentwicklungsplan (VEP)
- MÜ2** Beteiligung der Stadt Aachen an der regionalen Verkehrsentwicklung
- MÜ3** Verbesserung der städtebaulichen Bedingungen für umweltfreundliche Verkehrsmittel innerhalb des Alleenrings im Innenstadtkonzept
- MÜ4** Bau / Vorhaltung von Umwelt-Trassen (Rad, ÖPNV) einschließlich Brücke Campus West bei Campuserwicklung

Mobilitätsmanagement (7 Maßnahmen)

- MM1** Einführung von Parkraumbewirtschaftung, Job-Ticket/Firmen-Ticket oder luftreinhaltungsorientierten Mobilitätskonzepten bei Landesbehörden wie Justizzentrum, Finanzzentrum, Bezirksregierung etc.
- MM2** Mobilitätskonzept für die Katholische Hochschule (KatHo Aachen)
- MM3** Mobilitätskonzepte für Aachener Unternehmen
- MM4** Umsteigerkampagne „Aachen clever mobil“
- MM5** Attraktivierung Pendlerportal
- MM6** Pilotprojekt „Einführung Multimodales Jobticket“ (eMoVe)

²¹ vgl. BVerwG, Beschl. v. 29.03.2007 – 7 C 9.06

Fahrzeuge / Fuhrpark (4 Maßnahmen)

- MF1** Elektromobile Leitflotte bei der STAWAG
- MF2** Mobilitätsoptimierung Stadtverwaltung Aachen (ecolibro)
- MF3** Optimierung städtischer Fuhrpark (Fahrzeugtechnik)
- MF4** Innovationsstrategie ASEAG-Busflotte (und Subunternehmen)

Radverkehr (5 Maßnahmen)

- MR1** Unterstützung des Fahrradverleihsystems veloCITY
- MR2** Erhalt / Neubau Radstation HBF
- MR3** Ausbau Radwegenetz
- MR4** Stellplatzkonzept Radverkehr
- MR5** Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

Bus & Bahn (10 Maßnahmen)

- MB1** Umsetzung Busnetzkonzept 2015+
- MB2** Konzept „Mobilitätsverbund Aachen“
- MB3** Optimierung Kommunikation / Information im Bereich ÖPNV
- MB4** Umsteigergewinnung an der neuen Direktverbindung Heinsberg – Aachen
- MB5** Ausbau Euregiobahn
- MB6** Attraktivitätssteigerung für die Bahnhaltdepunkte Eilendorf und AC-West
- MB7** Citizens Rail
- MB8** Grenzen abbauen in der Euregio Maas-Rhein
- MB9** Tarifkooperation AVV / VRS
- MB10** Förderung umweltfreundlicher Fahrzeuge

Optimierung PKW-Verkehr (2 Maßnahmen)

- MP1** Mobilitätsmaßnahmen in den Kurgelbieten (gemäß Anforderungen der Bezirksregierung)
- MP2** Minimierung der Parksuchverkehre

Sonstige Maßnahmen (4 Maßnahmen)

- S1** Mehr Grün (Bäume) in der Stadt
- S2** Einsatz emissionsarmer Baumaschinen bei städt. Vorhaben (incl. Vorhaben städtischer Tochterunternehmen)
- S3** P&R-Kampagne für Tage mit hoher Luftverschmutzung

Einrichtung einer Umweltzone

5.3 Beschreibung der Maßnahmen

Nachfolgend werden die einzelnen Maßnahmen detailliert vorgestellt und die jeweilige Zielgruppe, die angesprochenen Akteure sowie einige Rahmendaten der Projekte benannt. Bei diesem Maßnahmenkatalog handelt es sich um eine „offene Liste“, d.h. der Katalog ist nicht abschließend, sondern kann fortlaufend nach Bedarf aktualisiert, ergänzt und fortgeschrieben werden.

Die Maßnahmen dieser Fortschreibung des Luftreinhalteplanes sind neu strukturiert worden. In den Maßnahmenblättern finden sich Hinweise darauf, ob es sich um neue Maßnahmen oder die Fortschreibung von Maßnahmen handelt, die auch schon im Luftreinhalte- und Aktionsplan 2009 (unter anderer Nummerierung) enthalten waren. Darüber hinaus findet sich auf der Homepage der Stadt Aachen ein Bericht zur Überleitung der im Luftreinhalte- und Aktionsplan 2009 verankerten Maßnahmen M1 bis M33 (und E1 bis E6) in die neue Maßnahmenstruktur der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes 2015 kombiniert mit einem Kurzbericht über Stand und Fortführung von (Dauer-)Maßnahmen des LRP 2009.

5.3.1 Übergeordnete planerische Maßnahmen (MÜ)

Luftreinhalteplan Aachen 2015, Maßnahmenblatt, Stand: 15.09.2014

Stadt Aachen, FB 61/30, FB 36/40

Handlungsfeld	MOBILITÄT Übergeordnete planerische Ansätze	Maßnahmen Nr.	MÜ1
		Maßnahmen Nr. alt 22	NEUE MASSNAHME
Kurztitel	Übernahme der Luftreinhalteplan-Maßnahmen in den Verkehrsentwicklungsplan (VEP)		
verantwortlich	Stadt Aachen, Verkehrsmanagement (FB 61/30, Herr Langweg)		
Mitwirkende	Koordinierungsgruppe VEP Stadt Aachen		
Geplante Umsetzung	Nov. 2015		

Projektbeschreibung	
<p>Es handelt sich um eine übergeordnete, strategische Maßnahme. Derzeit wird der Verkehrsentwicklungsplan Aachen (VEP) neu aufgestellt. Dabei werden im dritten Schritt, der für 2015 angesetzt ist, konkrete Maßnahmen in Handlungsprogrammen beschrieben und mit benötigten Ressourcen hinterlegt. Die Maßnahmen des Luftreinhalteplanes werden im Zuge der Aufstellung dieser Handlungsprogramme den inhaltlich beratenden Fachkommissionen und dem beschließenden Mobilitätsausschuss in besonderer Weise zur Sicherstellung der emissionsbezogenen Ziele zur Umsetzung empfohlen. Die Handlungsprogramme werden dem Mobilitätsausschuss zum Beschluss vorgelegt.</p>	
Zielgruppe	Stadtverwaltung und Kommunalpolitik
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
Diese werden auf Ebene der anderen Maßnahmen quantifiziert	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
Überprüfung der Maßnahmen der Handlungsprogramme	

Investitionskosten (einmalige Kosten)	Keine
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	Keine
Personalaufwand	Bei Partner Stadt Aachen bei Einrichtung: 20 h im Betrieb: - h/Mon
(Mögliche) Förderung	Keine

Stand der Umsetzung	Der Prozess zum VEP Aachen läuft seit Herbst 2012. Im Januar 2014 wurde die Vision Mobilität 2050 von der Politik beschlossen. Es ist geplant, die Mobilitätsstrategie 2030 mit den strategischen Zielen und Handlungsfeldern im Januar 2015 zum Beschluss vorzulegen. Im Herbst 2014 wird mit der Erarbeitung der Handlungsprogramme begonnen.
---------------------	---

Anlagen / Links	Unterlagen zum VEP sind unter www.aachen.de/vep verfügbar.
-----------------	---

²² hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Handlungsfeld	MOBILITÄT Übergeordnete planerische Ansätze	Maßnahmen Nr.	MÜ2
		Maßnahmen Nr. alt 23	teilw. M 24 (Einbindung der Region)
Kurztitel	Beteiligung der Stadt Aachen an der regionalen Verkehrsentwicklung		
verantwortlich	Stadt Aachen, Verkehrsmanagement (FB 61/30, Herr Langweg)		
Mitwirkende	Nachbarkommunen, StädteRegion Aachen, Aachener Verkehrsverbund (AVV), Bezirksregierung Köln, Landesbetrieb Straßen NRW, Provinz Limburg, deutschsprachige Gemeinschaft		
Geplante Umsetzung	sofort, kontinuierlich fortlaufender Prozess; Daueraufgabe im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)		

Projektbeschreibung	
<p>Die Stadt Aachen beteiligt sich an Projekten und Prozessen im Bereich des Verkehrs mit regionaler Bedeutung. Im Rahmen des VEP Aachen stellt die Stadt Aachen diejenigen Aufgaben heraus, für deren erfolgreiche Umsetzung eine regionale Zusammenarbeit erforderlich oder wesentlich für den Erfolg ist.</p> <p>Die Stadt Aachen setzt sich bei Gesprächen mit den o.a. Akteuren für eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für einen emissionsarmen Stadtverkehr ein.</p> <p>Die Stadt Aachen wirkt darauf hin, gemeinsam mit der StädteRegion Aachen und weiteren interessierten Gebietskörperschaften dauerhaft eine gemeinsame Mobilitätsstudie durchzuführen.</p> <p>Insbesondere wirkt die Stadt Aachen an der Etablierung einer regionalen Verkehrsentwicklungsplanung im Rahmen des EU-Vorhabens CIVITAS DYN@MO hin.</p>	
Zielgruppe	Benachbarte Kommunen und regionale Akteure
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
Diese sind auf dieser Ebene nicht quantifizierbar, sondern müssen im Rahmen konkreter Maßnahmen beziffert werden.	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
Indikatoren sind: <ul style="list-style-type: none"> • Pkw-Mengen • Anteil der Autofahrten am ein- und ausfahrenden Verkehr • Fahrgastzahlen im regionalen Bus- und Schienenverkehr • Nutzung der P+R-Plätze am Stadtrand 	
Investitionskosten (einmalige Kosten)	Abhängig von konkreten Maßnahmen
Betriebskosten (lfd. Kosten)	Abhängig von konkreten Maßnahmen
Personalaufwand	Bei Partner Stadt Aachen bei Einrichtung: h im Betrieb: 5 h/Mon
(Mögliche) Förderung	Die Initiierung einer regionalen Verkehrsentwicklungsplanung wird im Rahmen des EU-Vorhabens CIVITAS DYNAMO gefördert.

Stand der Umsetzung	<p>Die Maßnahme „regionale Verkehrsentwicklungsplanung“ im Rahmen des EU Vorhabens CIVITAS DYN@MO befindet sich in der Bearbeitung und läuft bis Nov. 2016.</p> <p>2011 haben Stadt und StädteRegion eine erste gemeinsame Mobilitätsstudie durchgeführt. Eine Wiederholung der Erhebung ist im Rahmen eines bundesweiten Erhebungsdesigns für 2016 oder 2019 geplant.</p>
Anlagen	www.aachen.de/civitas

²³ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Handlungsfeld	MOBILITÄT, Übergeordnete planerische Ansätze	Maßnahmen Nr.	MÜ3
		Maßnahmen Nr. alt 24	Teilw. M 19 (verkehrsplan. Maßn. i.d. Innenstadt)
Kurztitel	Verbesserung der städtebaulichen Bedingungen für umweltfreundliche Verkehrsmittel innerhalb des Alleenrings im Innenstadtkonzept		
verantwortlich	Stadt Aachen, Verkehrsmanagement (FB 61/30, Herr Müller) in Verbindung mit Stadterneuerung und Stadtgestaltung (FB 61/50, Frau Helm)		
Mitwirkende	Weitere städtische Dienststellen, Politik, Öffentlichkeit		
Geplante Umsetzung	2015 ff		

Projektbeschreibung	
Zur städtischen Entwicklung wird das Innenstadtkonzept mit dem Zeithorizont 2022 fortgeschrieben. Darin sind zahlreiche städtebauliche Vorschläge enthalten, mit denen die Notwendigkeit innerstädtischer, motorisierter Verkehre reduziert und die Bedingungen für die Entwicklung umweltfreundlicher Fortbewegung verbessert werden sollen. Das innerstädtische Verkehrsnetz wird in verschiedenen inhaltlichen und zeitlichen Prioritäten angepasst. Dazu zählen u.a.	
<ul style="list-style-type: none"> a. Umgestaltung des öffentlichen Raumes im Hochschulbereich (z.B. Bustrasse Wüllnerstraße, Claßenstraße) b. Umgestaltung Kreuzherrenstraße, Lothringerstraße mit Verbesserungen für Radfahrer und Fußgänger c. Wettbewerbe Bushof und Umfeld, Nikolausviertel (Büchel und Umfeld) d. Umsetzung des Südausganges am HBF in Richtungurtscheid e. Umgestaltung Straßen- und Platzräume im Suermondviertel (Richardstraße, Martin-Luther-Straße) f. Gestaltung von Premiumfußwegeverbindungen 	
Die Maßnahmen sind in das Innenstadtkonzept aufgenommen und müssen planerisch ausgearbeitet werden.	
Zielgruppe	Bewohner und Besucher der Innenstadt
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion des MIV • Anstieg des Verkehrsanteils des Umweltverbundes 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
Anteile der Verkehrsmittelnutzung an verschiedenen Querschnitten im Vorher-nachher-Vergleich	

Investitionskosten (einmalige Kosten)	Grobe Schätzung: mehrere Mio. € Soll getragen werden von: Stadt Aachen, Land NRW
Betriebskosten (lfd. Kosten)	k.A. / derzeit nicht bekannt
Personalaufwand	k.A. / derzeit nicht bekannt
(Mögliche) Förderung	Städtebauförderung, ÖPNVG NW, GVFG

Stand der Umsetzung	Abhängig von der Einzelmaßnahme; Gesamtkonzept (Innenstadtkonzept) ist in der Endabstimmung, einzelne Förderanträge nach Städtebauförderung werden gestellt, gutachterliche Stellungnahmen für einzelne Vorhaben im Vergabeprozess
---------------------	--

Anlagen / Links	http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/planen_bauen/stadtentwicklung/innenstadt/innenstadtkonzept_2022/index.html http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/planen_bauen/stadtentwicklung/innenstadt/innenstadtkonzept_2022/stand_aktuell.html
-----------------	--

²⁴ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Handlungsfeld	MOBILITÄT Übergeordnete planerische Ansätze	Maßnahmen Nr.	MÜ4
		Maßnahmen Nr. alt 25	M 26 (Campus Planungen)
Kurztitel	Bau / Vorhaltung von Umwelt-Trassen (Rad, ÖPNV) einschließlich Brücke Campus West bei Campuserwicklung		
verantwortlich	Stadt Aachen, Verkehrsmanagement (FB 61/30, Herr Müller)		
Mitwirkende	Weitere städtische Dienststellen, Bau- und Liegenschaftsbetrieb (BLB), Deutsche Bahn (DB), RWTH Aachen		
Geplante Umsetzung	Abhängig von Bauleitplanung; Verfahren läuft; Umsetzung in Teilabschnitten ab 2016		

Projektbeschreibung	
<p>Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems und der Radverkehrsnutzung soll vor allem im Hochschulbereich durch den Ausbau möglichst störungsfreier Wegeinfrastruktur auf den Hauptachsen maßgeblich gefördert werden.</p> <p>Konkrete Trassenabschnitte befinden sich in der Wüllnerstraße, Intzestraße, auf dem geplanten Campusband im Campus West sowie im Bereich der Steinbachstraße, des Campusboulevards, der ehemaligen Stiewistraße und der Pauwelsstraße im Campus Melaten.</p> <p>Durch Bauleitplanung, Bauordnungsrecht und Straßenplanung werden Trassen vorsorglich gesichert und anschließend baulich umgesetzt.</p>	
Zielgruppe	RWTH-Beschäftigte, Stadt Aachen, Flächen- und Projektentwickler, Studierende
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion des MIV • Anstieg des Verkehrsanteils des Umweltverbundes 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrgastmenge an ausgewählten Querschnitten • Radverkehrsaufkommen an ausgewählten Querschnitten 	

Investitionskosten (einmalige Kosten)	Grobe Schätzung: mehrere Mio. Euro Soll getragen werden von: Stadt, BLB, Land NRW
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	k.A. / derzeit nicht bekannt
Personalaufwand	k.A. derzeit nicht bekannt
(Mögliche) Förderung	GVFG, ÖPNVG NW

Stand der Umsetzung	Ein Grundsatzbeschluss der Politik vom 12.12.2013 liegt vor. Die Umwelttrasse Pauwelsstraße ist bereits umgesetzt.
---------------------	---

Anlagen / Links	http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/planen_bauen/stadtentwicklung/flaechen_wissenschaft/index.html http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/planen_bauen/stadtentwicklung/flaechen_wissenschaft/campus_west/index.html
-----------------	--

²⁵ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

5.3.2 Mobilitätsmanagement (MM)

LUFTREINHALTEPLAN AACHEN 2015, Maßnahmenblatt, Stand: 31.07.2015

Stadt Aachen, FB 36/40

Handlungsfeld	MOBILITÄT Mobilitätsmanagement	Maßnahmen Nr.	MM1
		Maßnahmen Nr. alt 26	M 3 (Job-Ticket-Kampagne Landesliegenschaften / RWTH)
Kurztitel	Einführung von Parkraumbewirtschaftung, Job-Ticket / Firmen-Ticket oder luftreinhaltungsorientierten Mobilitätskonzepten bei sämtlichen Stellen der Landesverwaltung (Landesbehörden/ -einrichtungen, -betrieben etc. wie z.B. Justizzentrum, Finanzzentrum, Bezirksregierung) und den Hochschulen in Aachen		
verantwortlich	Bezirksregierung Köln, Land NRW		
Mitwirkende	Bezirksregierung Köln, Land NRW, jeweilige Stelle der Landesverwaltung vor Ort		
Geplante Umsetzung	Schnellstmöglich ab 2015		

Projektbeschreibung	
<p>Das Land Nordrhein Westfalen ist mit RWTH, FH Aachen, Klinikum, Justizzentrum, Finanzzentrum, BLB, Teilen der Bezirksregierung und anderen Einrichtungen mit Abstand größter Arbeitgeber in der Stadt Aachen. Die überwiegende Mehrzahl dieser Einrichtungen liegt zentral und ist mit Bus & Bahn gut erreichbar.</p> <p>Bereits vor Jahren wurde per Erlass des Landes NRW die Förderung und Stärkung des Umweltverbundes eingefordert. Fortgeführt wird diese Linie durch den aktuell in Aufstellung befindlichen Klimaschutzplan für Nordrhein-Westfalen.</p> <p>Im Rahmen des Luftreinhalteplans (LRP) 2009 konnte die RWTH Aachen mit mehr als 5.000 Beschäftigten nach intensiven Verhandlungen als neuer Nutzer für das Job-Ticket geworben werden. Sie hat damit einen erheblichen Beitrag zur Erreichung der damaligen Zielmarke von 10.000 neuen Job-Tickets geleistet. Gelingen konnte diese nur durch Einführung der Parkraumbewirtschaftung, deren Einnahmen gleichzeitig zur Unterstützung alternativer Mobilitätsangebote beigetragen haben. Auch mit dem Uniklinikum Aachen (UKA) konnten nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung Vereinbarungen für eine stärkere ÖPNV-Nutzung umgesetzt werden (sog. Firmen-Ticket; d.h. Abo- oder Monatsticket-Angebote der ASEAG für die Beschäftigten werden vom Arbeitgeber bezuschusst).</p> <p>Die Einführung von Parkraumbewirtschaftung und Mobilitätskonzepten bzw. -maßnahmen zur Reduzierung des MIV zugunsten des Umweltverbundes bei sämtlichen landeseigenen Verwaltungsstellen (Landesbehörden, -einrichtungen, -betriebe etc.) und den noch nicht eingebundenen Hochschulen in Aachen stellen einen längst überfälligen Schritt und ein dringend notwendiges Signal dar. Das Land als Träger des Verfahrens zum Luftreinhalteplan stellt damit nicht nur hohe Anforderungen an die Beteiligten vor Ort selbst, sondern leistet damit auch einen eigenständigen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität in Aachen leistet. Der vom Land NRW angestrebte Paradigmenwechsel in Richtung Umweltverbund kann ggf. per Erlass oder durch eine entsprechende gesetzliche Regelung unterstützt bzw. umgesetzt werden. Die Aufforderung an alle öffentlichen Verwaltungen, Jobtickets gegebenenfalls in Kombination mit Parkraumbewirtschaftung verstärkt zu nutzen ist auch ein Maßnahmenvorschlag, auf den sich die Landesregierung im Rahmen des Klimaschutzplanentwurfs NRW verständigt hat (siehe hier Maßnahme M70) unter https://www.umwelt.nrw.de/fileadmin/redaktion/PDFs/klima/klimaschutzplan_nrw_klimaschutz-klimafolgenanpassung_final.pdf</p>	
Zielgruppe	Beschäftigte des Landes NRW, Berufspendler

²⁶ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Die Stadt erwartet bei zeitnahe und konsequenter Verfolgung der Ziele durch das Land und die entsprechenden Verwaltungsstellen für die o.g. Institutionen in den nächsten 5 Jahren (2015 bis 2019) ein Umsteigerpotential von ca. 20 % der Beschäftigten (mind. 800 Arbeitnehmer) vom MIV auf ÖPNV und Fahrrad • Verbesserung der Luftqualität durch Einsparung von 2 – 4 Millionen PKW-Kilometer pro Jahr • Wichtiger Beitrag zu Klimaschutz, Lärminderung und Gesundheitsschutz 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Anzahl verkaufter Abo-/Monatskarten (Job-Ticket, Firmen-Ticket) • davon Anzahl der Umsteiger auf PKW • eingesparte PKW-Kilometer durch Umsteiger 	
Investitionskosten (einmalige Kosten)	Grobe Schätzung: gering; notwendig für die Infrastruktur zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung bei der jeweiligen Landesinstitutionen; dann abhängig von den jeweiligen Gegebenheiten vor Ort Soll getragen werden von: Land und/oder den Behörden/Institutionen vor Ort
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	Grobe Schätzung: Kosten zur Förderung des Umweltverbundes abhängig vom jeweiligen Modell/Mobilitätskonzept; Soll getragen werden von: Land und/oder den Behörden/Institutionen vor Ort Gegenfinanzierung durch Parkraumbewirtschaftung möglich: es können erhebliche Einnahmen generiert werden (z.B. bei 1000 Stellplätzen à 30 Euro x 12 Monaten = 360.000 Euro)
Personalaufwand	k.A. / derzeit nicht abschätzbar
(Mögliche) Förderung	Gegenfinanzierung durch Parkraumbewirtschaftung möglich (s.o. Betriebskosten)
Stand der Umsetzung	In Vorbereitung; Land / Bezirksregierung wird Verhandlungen mit Landesbehörden vor Ort aufnehmen; Unterstützung durch Erlass o.ä. des Landes NRW wäre sinnvoll
Anlagen / Links	Keine

Luftreinhalteplan Aachen 2015, Maßnahmenblatt, Stand: 25.09.2014 Stadt Aachen, FB 36/40 & KatHO Aachen

Handlungsfeld	MOBILITÄT Mobilitätsmanagement	Maßnahmen Nr.	MM2
		Maßnahmen Nr. alt <small>27</small>	teilw. M 4 (Job-Ticket-Kampagne AC Unternehmen)
Kurztitel	Mobilitätskonzept für die Katholische Hochschule Aachen (KatHO Aachen)		
verantwortlich	Stadt Aachen, Verkehrsmanagement (FB 61/30, Herr Langweg), Stadt Aachen, Fachbereich Umwelt (FB 36/40, Herr Meiners)		
Mitwirkende	KatHO Aachen, ggf. KatHO NRW, IHK Mobilitätsberater		
Geplante Umsetzung	ab 2014		

Projektbeschreibung

<p>Die Katholische Hochschule in Aachen (KatHO Aachen) ist die einzige Hochschule für Soziale Arbeit in der Region. Sie hat Ihren Sitz an der Robert-Schuman-Straße und liegt damit im Kurgelbiet Burtscheid. Die KatHO Aachen ist eine von vier Abteilungen der Katholischen Hochschule Nordrhein-Westfalen (KatHO NRW: Standorte Aachen, Köln, Münster, Paderborn). Ihre Rechtsform ist die gemeinnützige Gesellschaft (Katholische Fachhochschule Gemeinnützige Gesellschaft mbH). Gesellschafter der KatHO NRW sind die (Erz-)Bistümer Aachen, Essen, Köln, Münster und Paderborn.</p> <p>An der KatHO NRW sind insgesamt rund 4.800 Studierende eingeschrieben, davon ca. 950 an der KatHO Aachen. Am Standort Aachen sind ca. 45 festangestellte Mitarbeiter beschäftigt und ca. 60 freie Dozenten. Insgesamt also rund 100 Beschäftigte; wobei sich das Potential für Job- oder Firmen-Ticket-Nutzung im Wesentlichen auf die festangestellten Beschäftigten beschränken dürfte.</p> <p>Zwischen der KatHO Aachen, der Stadt und der ASEAG fanden erste Gespräche zur Erarbeitung nachhaltiger Mobilitätskonzepte statt. Als Institution mit kirchlichem Hintergrund und sozialem Anspruch setzt die KatHO sich in besonderer Weise für Nachhaltigkeit und Steigerung der Lebensqualität ein. Der Standort Burtscheid ist zudem mit Bus & Bahn oder Fahrrad gut erreichbar.</p> <p>Grundvoraussetzung für die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte bzw. -maßnahmen zur Reduzierung des MIV zugunsten des Umweltverbundes ist die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung an und um den Standort Robert-Schumann-Straße. Die KatHO Aachen verfügt aktuell über ca. 20 Stellplätze.</p> <p>Die KatHO Aachen sollte im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes schwerpunktmäßig folgende Maßnahmen prüfen und nach Möglichkeit umsetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung von Parkraumbewirtschaftung • Errichtung hochwertiger Fahrradabstellanlagen / Radbügeln • Unterstützung der ÖPNV Nutzung seitens Mitarbeitern und Dozenten (Job-Ticket, Firmen-Ticket o.ä). • sonstige Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes (Öffentlichkeitsarbeit, Aktionen, Kampagnen etc.) <p>Die Einbindung der KatHO Aachen in den Luftreinhalteplan kann einen weiteren Beitrag zur Verbesserung der lufthygienischen Situation, vor allem für den besonders sensiblen Bereich der Aachener Kurgelbiete leisten. Die KatHO hat in den ersten Gesprächen ein grundsätzliches Interesse zur Mitwirkung signalisiert. Die KatHO Aachen hat bereits im Spätsommer 2014 mit dem Ausbau komfortabler Fahrradstellplätze begonnen. Alte Radbügeln wurden ausgetauscht; die Zahl der Abstellmöglichkeiten insgesamt wurde erhöht. Bis Jahresende 2014 wird eine hausinterne Mitarbeiterbefragung zum Thema Job-Ticket/Firmen-Ticket stattfinden. Darüber hinaus bezieht die KatHO einen möglichen Mobilitätsverbund mit der benachbarten FH Aachen zur Nutzung von Synergieeffekten in ihre Überlegungen mit ein. Insbesondere beim Thema Job-/Firmen-Ticket könnte eine Zusammenarbeit mit der FH Aachen von Vorteil sein.</p>	
Zielgruppe	Beschäftigte der KatHO Aachen
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	

²⁷ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

<ul style="list-style-type: none"> • Die Stadt geht für die nächsten 5 Jahren (2015 bis 2019) von einem Umsteigerpotential von ca. 10 % von MIV auf ÖPNV und Rad / zu Fuß aus. • Änderung des Mobilitätsverhaltens der Beschäftigten (ÖPNV, Radverkehr etc.) mit positiver Auswirkung durch Vorbildfunktion für die Studierenden • Verbesserung der Luftqualität durch Einsparung von ca. 15.000 bis 35.000 PKW-Kilometer pro Jahr (je nach Umfang der Einbindung von Gastdozenten) • Beitrag zum Klimaschutz, zur Lärminderung und zum Gesundheitsschutz 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Einführung, Ausgestaltung und Umsetzungsgrad des Mobilitätskonzeptes • Anzahl der verkauften Tickets (Job-Ticket, Firmen-Ticket etc.) • Anzahl der Umsteiger vom PKW (abgeschätzt / ggf. Umfrage) • eingesparte PKW-Kilometer durch Umsteiger (rechn. abgeschätzt / ggf. Umfrage) 	
Investitionskosten (einmalige Kosten)	Grobe Schätzung: Abhängig von den Gegebenheiten vor Ort ggf. für Infrastruktur zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung und Radabstellanlagen; ggf. für Öffentlichkeitsarbeit ggf. Beteiligung des Arbeitgebers an der Einführung Job-Ticket/Firmen-Ticket soll getragen werden von: KathHO Aachen oder KathHO NRW
Betriebskosten (lfd. Kosten)	Grobe Schätzung: abhängig vom Modell / Mobilitätskonzept bzw. der konkreten Maßnahme; eher gering soll getragen werden von: Arbeitgeber (KathHO) Gegenfinanzierung durch Parkraumbewirtschaftung möglich
Personalaufwand	Keine Angaben / derzeit nicht abschätzbar
(Mögliche) Förderung	Gegenfinanzierung durch Parkraumbewirtschaftung möglich; ggf. Initialförderung durch Stadt Aachen aus zweckgebundenen Einnahmen zum LRP
Stand der Umsetzung	In Vorbereitung; erste Gespräche mit KathHO Aachen wurden im Frühjahr 2014 aufgenommen
Anlagen / Links	Keine

Handlungsfeld	MOBILITÄT Mobilitätsmanagement	Maßnahmen Nr.	MM3
		Maßnahmen Nr. alt ²⁸	M5 (Betriebl. Mobilitätsmanagement), teil. M4 (JT AC Unternehmen)
Kurztitel	Mobilitätskonzepte für Aachener Unternehmen		
verantwortlich	Mobilitätsberatung der IHK Aachen (Herr Haag)		
Mitwirkende	verschiedene Partner je nach konkretem Einzelprojekt: Stadt Aachen, StädteRegion Aachen, STAWAG, WABE-Radstation, Industrie- und Handelskammern im Rheinland, Kommunen im Rheinland, B.A.U.M. Consult, lokale Verkehrsunternehmen etc.		
Geplante Umsetzung	IHK-Mobilitätsberatung: fortlaufend seit 2008; Mobil.Pro.Fit: 2014-2016; LKW-Navigation ab 2015		
Projektbeschreibung			
<p>Im Mai 2008 wurde über eine Kooperation zwischen IHK und Stadt Aachen als Maßnahme des Luftreinhalteplans 2009 die betriebliche Mobilitätsberatung bei der IHK Aachen eingerichtet. Die IHK Aachen war damit bundesweit Vorreiter eines solchen Angebots. Die Beratungsstelle wird seit 2012 als feste Einrichtung der IHK weitergeführt.</p> <p>Die Mitarbeiter eines Unternehmens legen eine Vielzahl an Wegen zurück. Angefangen beim täglichen Weg zum Arbeitsort bis hin zu Dienst- und Transportfahrten bietet sich ein hohes Potenzial zur Optimierung dieser Verkehre. Das Mobilitätsmanagement für Betriebe verfolgt einerseits das Ziel, eine effiziente, sichere und umweltfreundliche Durchführung dieser Verkehrsströme zu erreichen und andererseits bestehende Flächenressourcen bestmöglich im Sinne gesamtbetrieblicher Interessen zu nutzen. Zu den angebotenen Leistungen des betrieblichen Mobilitätsmanagements zählen die Beratung zu bestehenden ÖPNV-Angeboten und die Erstellung eines individuellen Mobilitätskonzeptes auf Grundlage kostenfreier Mitarbeiterbefragungen. Weiterhin werden Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten aufgezeigt. Konkrete Ansatzpunkte im betrieblichen Mobilitätsmanagement sind u.a. die Einführung von Job- oder Firmen-Ticket sowie die Förderung der Nutzung von Fahrrad, Pedelec, E-Bike, Fahrgemeinschaften und Car-Sharing-Angeboten. Daneben werden regelmäßig Kampagnen wie die „Pedelec-Testwochen für Betriebe“ oder der Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ durchgeführt.</p> <p>Neue Schwerpunkte der IHK- Mobilitätsberatung im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans sind die Teilnahme am bundesweiten Modellprogramm „Mobil.Pro.Fit“ und die Verbesserung der LKW-Navigation in den rheinländischen Kammerbezirken.</p> <p>Mobil.Pro.Fit (2014-2016) Stadt und StädteRegion Aachen führen - als eine von bundesweit 11 Modellregionen – das vom BMU geförderte Vorhaben „Mobil.Pro.Fit“ durch. Ziel des Projektes ist es, in den teilnehmenden Betrieben Mobilitätskonzepte zu erstellen und Maßnahmen für eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilitätsgestaltung umzusetzen. Bis 2016 werden in der StädteRegion Aachen zwei Projektrunden (Dauer je 9-12 Monate) mit jeweils 6-10 Betrieben durchgeführt. Teilnehmende Betriebe müssen mind. über 50 Mitarbeiter verfügen. Neben vier Themenworkshops zum betrieblichen Mobilitätsmanagement und drei Vor-Ort-Terminen steht jedem Unternehmen ein eigener Mobilitätsberater zur Seite, der vom Bundesdeutschen Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M.) gestellt wird. Der Berater erarbeitet ein auf das Unternehmen individuell abgestimmtes Maßnahmenprogramm, welches die Grundlage zur späteren Zertifizierung bildet. Durch die Einbindung in regionale und lokale Netzwerke profitieren die teilnehmenden Betriebe vom gegenseitigen Erfahrungsaustausch. Die IHK Aachen unterstützt insbesondere die Anwerbung und Mitwirkung von Betrieben aus dem Kammerbezirk.</p> <p>LKW-Navigation (ab 2015) Damit LKWs mit ihren Aufbauten nicht an zu niedrigen Brückenunterführungen scheitern oder sich wegen fehlender Ortskenntnisse ihren Weg durch Wohngebiete oder nicht für LKW-Verkehre geeignete Strecken suchen, ist im Ruhrgebiet ein Netz von LKW Vorrangrouten entwickelt worden, das in die neueste Generation der</p>			

²⁸ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

<p>LKW Navigationssysteme Eingang findet und die LKW-Fahrer auf schnellstem Weg zum Zielort führt. Die IHK Aachen möchte gemeinsam mit den Kommunen und den benachbarten Industrie- und Handelskammern dieses System auch im Rheinland und somit auch in der Region Aachen einführen. Dies führt auch zu einer Optimierung der LKW Routen und Verminderung von Emissionen.</p> <p>Mit der LKW-Navigation werden eine Optimierung innerstädtischer LKW-Verkehrsströme und zugleich eine Entlastung von Wohnsiedlungen, Schulen oder anderen aus Sicht der Lufthygiene und des Lärmschutzes sensiblen Bereichen angestrebt.</p> <p>Die Übertragung dieses Ruhrgebiet-Projektes auf die Region Aachen erfordert die Erfassung von Hindernissen im Straßenraum, die Definition des klassifizierten Straßennetzes oder die Festlegung von LKW-Vorrangrouten. Aus diesem Informationspool kann eine abgestimmte Verkehrsplanung und –führung realisiert werden. Durch die Integration in Navigationskarten ist das Routennetz für jeden LKW-Fahrer nutzbar und aufgrund einer kontinuierlichen und flächendeckenden Anpassung der Kartendaten stets aktuell.</p>	
Zielgruppe	Unternehmen und Betriebe des Kammerbezirks der IHK Aachen mit Schwerpunkt auf Stadt und StädteRegion Aachen sowie deren Mitarbeiter
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung betrieblicher Verkehre vom MIV auf den ÖV (Bus, Bahn, Car-Sharing, Mitfahrgelegenheiten, Fahrrad etc.) • Bedarfsgerechte LKW-Verkehrsführung zur Reduzierung unnötiger LKW-Fahrten und Emissionen • verschiedene Aspekte der betrieblichen Mobilitätsberatung wie „Transparenz bei Mobilitätskosten des Unternehmens“ oder „Senkung der Fahrtkosten der Mitarbeiter“ führen zu einer höheren Akzeptanz hin zu einem veränderten, auf den Umweltverbund setzenden Mobilitätsverhaltens 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der veräußerten Job-/Firmen-Tickets in der Region • Umsetzungsgrad der betrieblichen Mobilitätskonzepte • Anzahl teilnehmender Betriebe und umgesetzter/zertifizierter Maßnahmen im Projekt Mobil.Pro.Fit • Anzahl teilnehmender Unternehmen bei den „E-Bike Testwochen“ 	
Investitionskosten (einmalige Kosten)	k.A. / derzeit nicht abschätzbar
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	k.A. / derzeit nicht abschätzbar
Personalaufwand	IHK Aachen: ¼ FTE-Stelle für „Betriebliches Mobilitätsmanagement“
(Mögliche) Förderung	ggf. durch Land NRW u.a. für LKW-Navigation
Stand der Umsetzung	<p>Mobilitätsberatungen für Unternehmen insbes. in der Region Aachen, Marketing-Kampagnen und Einzelaktivitäten (Pedelec-Testwochen, Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ etc.) werden kontinuierlich aufgegriffen, umgesetzt und fortgeführt.</p> <p>Vorbereitungen zum Projekt „LKW-Navigation“ wurden aufgenommen, das Projekt selber soll im Sommer 2015 starten</p> <p>Die erste Projektrunde im Modellvorhaben Mobil.Pro.Fit startet im Herbst 2014</p>
Anlagen / Links	<p>IHK-Mobilitätsberatung</p> <p>http://www.aachen.ihk.de/servicemarken/branchen/Verkehr/Mobilitaetsmanagement/</p> <p>http://www.aachen.ihk.de/linkableblob/acihk24/servicemarken/downloads/2473920/7./data/Mobilitaetsmanagement_fuer_Betriebe-data.pdf</p> <p>http://www.aachen.ihk.de/linkableblob/acihk24/produktmarken/standortpolitik/downloads/1391660/7./data/mobilitaetsmanagement_merkblatt-data.pdf</p> <p>Mobil.Pro.Fit:</p> <p>http://www.mobilprofit.de/Modellregion_Aachen.html</p> <p>Anlage 1: Flyer Mobilitätsmanagement für Betriebe</p> <p>Anlage 2: Flyer Mobil.Pro.Fit in der Städteregion Aachen</p> <p>Anlage 3: Flyer E-Bike Testwochen für Betriebe</p>

Luftreinhalteplan Aachen 2015, Maßnahmenblatt, Stand: 15.09.2014

Stadt Aachen, FB 61/30, FB 36/40

Handlungsfeld	MOBILITÄT Mobilitätsmanagement	Maßnahmen Nr.	MM4
		Maßnahmen Nr. alt 29	NEUE MASSNAHME teilw. Marketing bei versch. alten Maßn.
Kurztitel	Umsteigerkampagne „Aachen clever mobil“		
verantwortlich	Stadt Aachen, Verkehrsmanagement (FB 61/30, Herr Langweg)		
Mitwirkende	AVV, ASEAG, cambio, APAG		
Geplante Umsetzung	Laufend		

Projektbeschreibung	
<p>Der Luftreinhalteplan Aachen setzt auf Freiwilligkeit statt auf Verbote. Im Bereich Mobilität wird der freiwillige Beitrag der Bürger zu umweltfreundlicher Mobilität mit der Marke „Aachen clever mobil - unterwegs mit Rad, Pkw, Bus, Bahn oder zu Fuß“ kommuniziert bzw. beworben. Unter www.aachen.de/clevermobil wird vertieft über verkehrsmittelübergreifende Mobilität informiert.</p> <p>Es ist geplant, diese Aktivitäten zu verstärken mit Hilfe von „Mobilitätsscouts“. Dies sind im clever mobil-Outfit erkennbare Personen, die an prominenten Stellen, Märkten, Parkhauszufahren und in Parkhäusern regelmäßig für emissionsärmere Mobilität werben, Fragen zur Mobilität beantworten oder an zuständige Personen weiterleiten und auf anstehende Aktionen aufmerksam machen.</p>	
Zielgruppe	Bewohner und Besucher der Innenstadt, die den Pkw nutzen
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Akzeptanz für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel • Steigerung der Bekanntheit von „Aachen clever mobil“ und neuen Mobilitätsangeboten • Erhöhung des Anteils umweltfreundlicher Verkehrsmittel am Modal-Split 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
Integration dieses Aspektes in städtische Befragungen bzw. Mobilitätserhebungen Kurzbefragungen durch Mobilitätsscouts	

Investitionskosten (einmalige Kosten)	Grobe Schätzung: 7.500 € (Schulung, Konzept) Soll getragen werden von: Stadt Aachen + Partnern
Betriebskosten (lfd. Kosten)	Grobe Schätzung: 10.000 € pro Jahr (Flyer, Incentives, Hilfskräfte) Soll getragen werden von: Stadt Aachen + Partnern
Personalaufwand	Bei Stadt Aachen: bei Einrichtung: 30 h / im Betrieb: 2 h/Mon
(Mögliche) Förderung	Budget Öffentlichkeitsarbeit von CIVITAS DYN@MO

Stand der Umsetzung	<p>Im Jahr 2013 wurde der seit 2008 bestehende Flyer „Aachen clever mobil“ ins neue städtische Layout übertragen und neu aufgelegt. Er wird jedem Neubürgerhaushalt bereitgestellt.</p> <p>Ein Lastenfahrrad wirbt seit Januar 2014 für clever mobil; das Elektromobil der Radstation soll im Herbst 2014 mit dem Motiv beklebt werden.</p> <p>Die Finanzierung von Mobilitätsscouts und ihre Auswahl und Betreuung ist noch offen.</p>
---------------------	---

Anlagen / Links	www.aachen.de/clevermobil
-----------------	--

²⁹ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Luftreinhalteplan Aachen 2015, Maßnahmenblatt, Stand: 17.09.2014

Stadt Aachen, FB 61/30, FB 36/40

Handlungsfeld	MOBILITÄT Mobilitätsmanagement	Maßnahmen Nr.	MM5
		Maßnahmen Nr. alt 30	M (Fahrgemeinschaften) 6
Kurztitel	Attraktivierung Pendlerportal		
verantwortlich	Stadt Aachen, Verkehrsmanagement (FB 61/30)		
Mitwirkende	StädteRegion Aachen (Umweltamt), IHK Aachen, Aachener Verkehrsverbund (AVV)		
Geplante Umsetzung	2014		

Projektbeschreibung	
Das landesweite Fahrgemeinschaftsportal wurde im Jahr 2014 auf einen neuen Anbieter übertragen; seit Januar 2014 wird es unter dem Namen „Pendlerportal“ betrieben. Im Herbst 2014 wird eine APP eingeführt, die die Nutzung noch attraktiver macht. Es ist zudem geplant, das System in der Region Aachen - als Vorbild für NRW - dadurch zu attraktivieren, dass man es Beschäftigten ermöglicht, gleichzeitig nach Fahrgemeinschaftsinteressenten innerhalb des Arbeitgebers und anderen Interessenten zu suchen.	
Zielgruppe	Berufspendler, die heute alleine mit dem Pkw nach Aachen fahren
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> Reduktion des Autoverkehrs und durch eine Steigerung des Besetzungsgrades in den Fahrzeugen 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
Anzahl der über das System gesuchten bzw. vermittelten Fahrgemeinschaftsteilnehmer	

Investitionskosten (einmalige Kosten)	Grobe Schätzung: je Betrieb ca. 500 € soll getragen werden vom: jeweiligen Betrieb Grobe Schätzung: 4.800 € einmalige Kosten für neue Funktionen Soll getragen werden von: Koordinierungsstelle Pendlerportal NRW
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	Grobe Schätzung: je Betrieb ca. 600 € / a soll getragen werden vom: jeweiligen Betrieb
Personalaufwand	Nicht relevant
(Mögliche) Förderung	Die Koordinierungsstelle Pendlerportal beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat die Übernahme der in 2014 anfallenden Kosten für neue Funktionen und für Kommunikationsmaßnahmen zugesagt.

Stand der Umsetzung	Gespräche mit interessierten Betrieben laufen
---------------------	---

Anlagen	http://nordrhein-westfalen.pendlerportal.de
---------	---

³⁰ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Handlungsfeld	MOBILITÄT Bus & Bahn	Maßnahmen Nr.	MM6
		Maßnahmen Nr. alt 31	NEU, teilw. M2 (JT Stadt), M3 (JT Land), M4 (JT Betriebe)
Kurztitel	Pilotprojekt „Einführung Multimodales Job-Ticket“ (eMoVe)		
verantwortlich	AVV (Frau Krücken)		
Mitwirkende	Stadt Aachen, Verkehrsmanagement (FB 61/30), RWTH Aachen, cambio, EcoLibro, FH Aachen, Probst & Consorten; STAWAG		
Geplante Umsetzung	Ende 2012 – Anfang 2015, kostenneutrale Verlängerung der Projektlaufzeit bis 2016		

Projektbeschreibung	
<p>»eMoVe« betrachtet die Einführung der Elektromobilität aus einer integrierenden Perspektive mit konkreten Umsetzungsoptionen in Städten und Regionen. In der Städtereion Aachen werden der Einsatz von 20 Elektrofahrzeugen und die Wirkung von vier neuen Mobilitätsstationen auf das Verkehrsverhalten von Probanden untersucht. Ähnlich dem Projekt arbeitet der AVV an einer verkehrsmittelübergreifenden Integration von Elektromobilitätsdienstleistungen, die das ÖPNV-Angebot, E-Car-Sharing-Angebote, Pedelec-Verleihsysteme u. a. berücksichtigt.</p> <p>Im Unterschied zu »DYN@MO« liegt der Fokus von »eMoVe« auf Kooperationsmodellen mit Arbeitgebern. Es wird untersucht, ob die Einrichtung von Mobilitätsstationen an Arbeitgeberstandorten und die kombinierte Nutzung des Fahrzeugpools für dienstliche und private Fahrten eine Nachfrage erfährt und zu einem veränderten Mobilitätsverhalten beiträgt. Dabei steht die Analyse von Nutzerbedürfnissen und die Zahlungsbereitschaft im Vordergrund. Im Weiteren werden tarifliche Lösungen im Sinne einer multimodalen Weiterentwicklung des Job-Tickets erarbeitet und im Rahmen eines Pilotbetriebes erprobt und evaluiert.</p> <p>Mit der ASEAG zusammen hat der AVV in Aachen im Rahmen der Job-Ticket-Initiative nachweisliche Erfolge erzielt, die durch eine fortführende Aktivität gesteigert werden sollen. Im Pilotbetrieb wird untersucht, ob die Erweiterung des Job-Tickets um eine multimodale Komponente im Markt Akzeptanz findet. Über die unbegrenzte Nutzung des ÖPNV hinaus soll ein Zeitkontingent zur Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen sowie von Pedelecs (sofern das Angebot dann am Markt existiert) enthalten sein. Im Rahmen der Untersuchung werden auch Varianten des Job-Tickets als gestuftes Rabattmodell erprobt.</p>	
Zielgruppe	Berufspendler und Arbeitgeber im AVV-Gebiet
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung des Modal-Split-Anteils für ÖPNV, Car- und BikeSharing Angebote bei Berufspendlern 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> Anzahl der Arbeitgeber, die das Angebot ihren Arbeitnehmern offerieren Anzahl der Arbeitnehmer, die das Angebot nutzen 	

Investitionskosten (einmalige Kosten)	Grobe Schätzung: Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar Soll getragen werden von:
Betriebskosten (lfd. Kosten)	Grobe Schätzung: Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar Soll getragen werden von:
Personalaufwand	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
(Mögliche) Förderung	Förderprojekt des Bundes, Gesamtbudget für 5 Bausteine insgesamt ca. 2 Mio. €; für oben beschriebene Maßnahme werden Personalmittel gefördert
Stand der Umsetzung	Konzeptionelle Vorbereitungen abgeschlossen, Marktuntersuchung, Vorbereitung Pilotphase

³¹ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

5.3.3 Fahrzeuge / Fuhrpark (MF)

Luftreinhalteplan Aachen 2015, Maßnahmenblatt, Stand: 22.09.2014

Stadt Aachen, FB 36/40 & STAWAG

Handlungsfeld	MOBILITÄT Fahrzeuge / Fuhrpark	Maßnahmen Nr.	MF1
		Maßnahmen Nr. alt 32	M9 (Fuhrpark STAWAG), teilw. M 32 (Modellregion Elektromobilität)
Kurztitel	Elektromobile Leitflotte bei der STAWAG		
verantwortlich	STAWAG (Herr Jung)		
Mitwirkende			
Geplante Umsetzung	2014 ff.		

Projektbeschreibung

Seit vielen Jahren beschafft STAWAG für ihren Fuhrpark die Fahrzeuge mit der günstigsten Schadstoff- und CO₂-Bilanz, die für ihren Einsatzzweck zum jeweiligen Zeitpunkt auf dem Markt erhältlich sind. Seit 2003 setzt STAWAG zudem Erdgas-Fahrzeuge ein und betreibt eine öffentlich zugängliche Erdgas-Tankstelle auf ihrem Betriebsgelände.

Der Bestand an PKW, Montagefahrzeugen und selbst LKW/Sonderfahrzeugen der STAWAG ist mittlerweile nahezu optimal. Nach der Euro-Klassen-Statistik liegen Ende 2013 bei den PKW/Montagefahrzeugen gerade einmal 3 von 146 Fahrzeugen unter dem Mindeststandard der Klasse Euro3; bei LKW/Sonderfahrzeugen erfüllen 15 von 19 Fahrzeugen diesen Standard, davon 9 bereits mit Euro5.

Vor diesem Hintergrund legt STAWAG bei der Fortschreibung des Luftreinhalteplans den Schwerpunkt auf Aktivitäten, Innovationen und ihre Vorbildfunktion in Sachen Elektromobilität! Bereits seit 2008 setzt STAWAG Elektrofahrzeuge ein und baut die Ladeinfrastruktur sukzessive aus. Derzeit hat STAWAG 46 Elektrofahrzeuge verschiedener Hersteller im Einsatz, davon 3 Roller und 10 Pedelecs. Der stetige Ausbau der Elektro-Flotte ist geplant; unter anderem bereitet STAWAG derzeit eine Entwicklungspartnerschaft mit der Stadt Aachen und StreetScooter vor, in deren Rahmen STAWAG in ihrem Fuhrpark verstärkt Elektrofahrzeuge des an der RWTH entwickelten StreetScooter einsetzen wird.

Im Mai 2009 wurde die erste öffentliche Elektro-Ladestation vor dem Super C am Templergraben errichtet und gemeinsam mit der RWTH und der Stadt Aachen eingeweiht. In der Folgezeit kamen viele weitere Stationen dazu, u.a. im APAG-Parkhaus Rathaus, an der Mostardstraße, am Hauptbahnhof, am Elisenbrunnen usw. Eine Übersicht über alle Ladestationen in Aachen (mittlerweile rund 65 Stück) findet sich unter www.stawag.de/weitblick/elektromobilitaet.

An den Ladestationen fließt reiner Ökostrom. STAWAG unterstützt die Markteinführung der Elektromobilität zudem mit speziellen Förderprogrammen. Für ein reines Elektro-Auto erhalten Ökostromkunden 500 Euro Förderung, für einen Plug-In-Hybrid 250 Euro. Pedelecs und Elektroroller werden ebenfalls gefördert.

STAWAG gilt in Fachkreisen als Pionier unter den Stadtwerken, was die Verknüpfung von umweltfreundlicher Energieerzeugung und Elektromobilität betrifft. Sie ist seit Jahren Koordinator wichtiger Forschungsprojekte an RWTH und FH Aachen und hat mit weiteren Stadtwerken die smartlab Innovationsgesellschaft zur Förderung der Elektromobilität gegründet. Sie setzt dabei auch auf die Erforschung, Verbesserungen und Nutzung intelligenter Netze und Zählersysteme zur ressourcenschonenden Energienutzung.

Im Rahmen des EU-Projekts CIVITAS DYN@MO verfolgt STAWAG aktuell einen Pilotversuch mit PV-Anlage, Ladestation und Elektroautos im privaten Wohnbereich. Dazu hat STAWAG auf einer größeren Wohnanlage eine PV-Anlage installiert und vor dem Haus eine Ladestation errichtet. Projektpartner cambio CarSharing stellt zwei Elektrofahrzeuge zur Verfügung, mit denen die Bewohner ihre Fahrten bis zu 100 Kilometern umwelt- und klimafreundlich erledigen können. Auch eine Radabstellanlage mit einer Ladebox für Pedelec-Akkus gibt es vor Ort. Projektziel ist, ein Modell zu entwickeln, das für andere Wohnstandorte als Beispiel dienen und auf diese übertragen werden kann.

³² hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Zielgruppe	Privatleute, die sich eigenes Elektrofahrzeug anschaffen wollen; Unternehmen in der StädteRegion Aachen
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtwerke mit Pionier- und Vorbildfunktion • Verbesserung der Luftqualität durch Einsatz von Elektrofahrzeugen • Beitrag zu Klimaschutz durch Einsatz von Strom aus Sonne & Wind • Beitrag zur Lärminderung 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Prozentualer Anteil der eingesetzten Elektrofahrzeuge bezogen auf die Gesamtflotte 	
Investitionskosten (einmalige Kosten)	Die Kosten von Elektrofahrzeugen liegen derzeit noch deutlich höher als die vergleichbarer konventioneller Fahrzeuge; die Preise sinken jedoch kontinuierlich; exakte Angaben sind nicht möglich.
Betriebskosten (lfd. Kosten)	Elektrokraftfahrzeuge verfügen über geringere Betriebskosten als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor
Personalaufwand	Kein bes. Aufwand; im Rahmen des lfd. Personalbudgets
(Mögliche) Förderung	Ggf. im Rahmen von Forschungs- und Förderprogrammen von EU, Bund und Land NRW
Stand der Umsetzung	Fortlaufend
Anlagen	http://www.stawag-emobil.de/ http://www.stawag.de/weitblick/elektromobilitaet

Handlungsfeld	MOBILITÄT Fahrzeuge / Fuhrpark	Maßnahmen Nr.	MF2
		Maßnahmen Nr. alt 33	NEUE MASSNAHME, teilw. M32 (Modellregion E- Mobilität), M7 (Fuhrpark Stadt)
Kurztitel	Mobilitätsoptimierung Stadtverwaltung Aachen (EcoLibro)		
verantwortlich	Stadt Aachen (FB 11, Herr Tönnies)		
Mitwirkende	EcoLibro GmbH, Fachbereich Verkehrsmanagement (FB 61/30) und andere Ämter		
Geplante Umsetzung	2014 ff		

Projektbeschreibung	
<p>Wie fast alle Kommunen in Deutschland, setzt auch die Stadtverwaltung Aachen für ihre betriebliche Mobilität (Dienstgänge und -reisen) noch immer sehr stark auf den Einsatz privater Fahrzeuge der Mitarbeiter. Zwar wird bereits in einigen Fachbereichen cambio CarSharing eingesetzt; auch gibt es die grundsätzliche Vorgabe den privaten PKW bei Dienstreisen nur aus triftigem Grund einzusetzen. Gleichwohl gibt es nach wie vor viele dienstliche Fahrten (insbes. bei Dienstgängen), bei denen der private PKW eingesetzt wird. Hieraus ergeben sich in Bezug auf die Thematik Luftreinhaltung drei wesentliche Problemfelder:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Nutzung umweltverträglicher Kraftfahrzeuge (insbes. Elektrofahrzeuge) ist in diesem Bereich durch die Stadt nicht beeinflussbar, da die Auswahl und Beschaffung der Fahrzeuge im Verantwortungsbereich der Mitarbeiter und nicht der Stadt liegen. 2. Die Fahrzeuge der Mitarbeiter werden i.d.R. als Familienfahrzeuge eingesetzt; sie sind dadurch deutlich größer und verbrauchsintensiver, als für den Dienstzweck notwendige Kleinfahrzeuge. Die Einführung von E-Fahrzeugen für die dienstliche Personenmobilität ist so nahezu ausgeschlossen. 3. Die Nutzung der eigenen Privat-Fahrzeuge gegen Kostenerstattung führt in der Praxis dazu, dass Mobilitätsmittel des Umweltverbundes weniger genutzt werden. <p>Auch wenn Mitarbeiter auf dem Weg zur Arbeit gut den Umweltverbund nutzen könnten und wollten, so ist dies nicht möglich, solange das private Fahrzeug auch für Dienstfahrten eingesetzt werden muss. Das städtische Jobticket findet daher bei diesen Mitarbeitern kaum bzw. keine Akzeptanz. Zur Lösung dieser Probleme erstellt das durch die Stadt Aachen beauftragte Beratungsunternehmen EcoLibro GmbH eine Analyse zur betrieblichen Mobilität der Stadtverwaltung. Darauf aufbauend entwickelt EcoLibro GmbH ein betriebliches Mobilitätskonzept für die wesentlichen Verwaltungsstandorte zur Optimierung dienstlich veranlasster Fahrten und zum Aufbau eigener Fahrzeugpools unter Integration von Elektromobilität, CarSharing und Umweltverbund. Ziel ist es die Luftschadstoffbelastung für direkte betriebliche Mobilität (Dienstgänge und -reisen) signifikant zu reduzieren. Dabei soll der CO₂-Ausstoß um mehr als 30% gesenkt werden. Zugleich sollen neue Möglichkeiten für eine umweltfreundliche Mobilität der Mitarbeiter auf dem Arbeitsweg eröffnet werden.</p>	
Zielgruppe	Mitarbeiter der Stadtverwaltung
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Die Stadtverwaltung als Pionier und mit Vorbildfunktion. • Verbesserung der Luftqualität durch Einsatz von Elektrofahrzeugen und verbrauchsarmen Verbrennerfahrzeugen • Reduzierung des Fahrzeugaufkommens MIV • Verstärkte Nutzung des Umweltverbundes im Dienstbetrieb und auf dem Arbeitsweg der Mitarbeiter • Erhöhung der Nutzerquote des Jobtickets • Beitrag zum Klimaschutz durch Einsatz von Strom aus Sonne & Wind • Beitrag zur Lärminderung 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	

³³ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

- Potenzialanalyse als Vorher / Nachher -Vergleich des CO₂-Ausstoßes (Berechnung des verkehrsmittelspezifischen Schadstoffausstoßes je Nutzungskilometer [UBA: Werte TREMOD-Studie])

Investitionskosten (einmalige Kosten)	Die Konzepterstellung erfolgt im Rahmen des Förderprojekts der Modellregionen Elektromobilität (eMoVe) des BMVI. Die Kosten zum Aufbau der Fahrzeugpools werden durch die Stadt Aachen getragen und können nach Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten in anderen Kommunen (z.B. Dortmund, Freiburg i.Br., Oberhausen, Paderborn, Troisdorf u.a.) aus Einsparungen bei den Kostenerstattungen für den Einsatz der privateigenen Fahrzeuge refinanziert werden. Ohne E-Mobilität können erfahrungsgemäß deutliche Kosteneinsparungen erreicht werden, mit E-Mobilität (höhere Fahrzeugkosten und Kosten für Ladeinfrastruktur) ist i.d.R. eine kostenneutrale Umstellungen möglich.
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	Aufgrund des Einsatzes von energieeffizienteren Verbrennerfahrzeugen und Elektrofahrzeugen liegen die künftigen Kosten unter den aktuellen Betriebskosten.
Personalaufwand	Kein bes. Aufwand; im Rahmen des Ifd. Personalbudgets
(Mögliche) Förderung	Die Konzepterstellung erfolgt im Rahmen des Förderprojekts der Modellregionen Elektromobilität (eMoVe) des BMVI.

Stand der Umsetzung	Abschluss Analyse 10/2014
---------------------	---------------------------

Anlagen	keine
---------	-------

Handlungsfeld	MOBILITÄT Fahrzeuge / Fuhrpark	Maßnahmen Nr.	MF3
		Maßnahmen Nr. alt ³⁴	M 7 (Optimierung Fuhrpark Stadt), teilw. M 32 (Elektromobilität)
Kurztitel	Optimierung städt. Fuhrpark (Fahrzeugtechnik)		
verantwortlich	Aachener Stadtbetrieb (E 18, Herr Szymanski), Fachbereich Umwelt (FB 36/40, Herr Peschel)		
Mitwirkende	E 18, FB 36, ggf. weitere Ämter		
Geplante Umsetzung	2014 bis 2020		

Projektbeschreibung	
<p>Der Aachener Stadtbetrieb (E 18) betreut und verwaltet sämtliche bei der Stadt eingesetzten Fahrzeuge (incl. Müll- und Großfahrzeugen sowie Arbeitsmaschinen) mit Ausnahme des Fuhrparks von Feuerwehr und Katastrophenschutz. Dieser wird aufgrund der Vielzahl an Sonderfahrzeugen direkt von der Feuerwehr betreut und beim Luftreinhalteplan nicht weitergehend betrachtet. Bei den Spezialfahrzeugen, die bei Feuerwehr und Katastrophenschutz zum Einsatz kommen, ist eine Nachrüstung mit DPF in den meisten Fällen technisch nicht möglich. Bei Neuanschaffungen achtet auch die Feuerwehr im Rahmen der betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten darauf, möglichst umweltfreundliche Fahrzeuge mit dem jeweils besten Abgasstandard einzusetzen.</p> <p>Der städtische Fuhrpark des E 18 umfasst aktuell (Stand 08/2014) insgesamt 344 Fahrzeuge, davon 269 mit Dieselantrieb. E 18 geht z.Z. davon aus, dass im Fortschreibungszeitraum des LRP der städt. Fahrzeugbestand und der Anteil an Dieselfahrzeugen in etwa gleich bleiben wird. Mit einem breit angelegten Optimierungsprogramm wird sich der Emissionsstandard der Flotte durch Modernisierung, Austausch u. Neuanschaffungen in den kommenden Jahren sukzessive verbessern. Dabei wird der Stadtbetrieb unter Beachtung betriebswirtschaftlicher Aspekte den jeweils neuesten Stand der Technik und soweit möglich auch Elektro- und Hybridfahrzeuge einsetzen. Diese Vorgehensweise kann erheblich zur Minderung von Schadstoffemissionen im Stadtgebiet beitragen.</p> <p>Ein Vergleich der nach dem derzeitigen Modernisierungsplan zu erwartenden Schadstoffklassenverteilung anhand der EURO-Klassen-Statistik des Aachener Stadtbetriebs zeigt eine deutliche Verbesserung in der Verteilung des geforderten Mindestabgasstandards (EURO 3 plus Partikelfilter oder besser) von 208 in 2014 zu etwa 273 Fahrzeugen (Diesel & Benziner) in 2020, siehe Anlage. Dies entspricht einer Verbesserung von über 30 %. Der Anteil an Fahrzeugen mit Euro-5- und Euro-6-Abgasstandard wird von derzeit 93 Fahrzeugen (2014) bis zum Jahr 2020 um ca. 145% auf rund 228 Fahrzeuge ansteigen. Fahrzeuge mit ungünstigen Abgasstandards wird es zu diesem Zeitpunkt nur noch in geringem Maße geben; dann vorwiegend bei Sonderfahrzeugen oder Arbeitsmaschinen, für die keine wesentlich besseren Standards erzielbar sind. Im Zeitraum von 2014 bis 2020 beabsichtigt der Aachener Stadtbetrieb (E 18) zur Modernisierung des städt. Fuhrparks ein Investitionsvolumen von insgesamt rund 8,35 Mio. € umzusetzen.</p> <p>Der Aachener Stadtbetrieb (E 18) verfügt aktuell über 6 eigene Elektrofahrzeuge (davon 1 StreetScooter); 2 weitere E-KfZ sind im Fachbereich Umwelt und beim Städtischen Gebäudemanagement im Einsatz. Im Rahmen des vom Bund (BMVBS) geförderten Projekts eMoVe steht zum Jahresende 2014 die Anschaffung weiterer Elektrofahrzeuge an. Über den Aachener Stadtbetrieb werden 7 Fahrzeuge des Aachener Herstellers "StreetScooter" für den „Konzern Stadt“ bezogen. Um Erfahrungswerte mit der neuen Technik zu sammeln, werden die Fahrzeuge in verschiedenen Bereichen eingesetzt: 2 StreetScooter verbleiben im Fuhrpark der Stadt, 2 Fahrzeuge erhält die Feuerwehr, 2 Fahrzeuge gehen zur STAWAG, 1 Fahrzeug an die Kur- und Badegesellschaft. Aufgrund der an die Stadt gebundenen Förderung verbleiben die Elektro-Fahrzeuge für 2 Jahre im Eigentum des Stadtbetriebs und sollen danach auf die vorgenannten Nutzer verlagert werden.</p>	
Zielgruppe	Städt. Fahrzeugflotte; Bürgerinnen und Bürger der Stadt Aachen profitieren von der mit dem Modernisierungsgrad einhergehenden Reduzierung der Emissionen

³⁴ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

ANLAGE 1

BR Köln - Luftreinhalteplan Aachen 1. Fortschreibung 2015 – Stand 08.2015

Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> Nachhaltige Verbesserung der Luftqualität durch reduzierten Kraftstoffverbrauch bzw. Substitution emissionsstarker Kraftstoffe und Einsatz von Filtertechnik (DPF) Steigerung des Fahrzeuganteils mit Euro-5 und Euro-6 Standard um den Faktor 2,5 (von 93 Fahrzeugen in 2014 auf 228 Fahrzeugen in 2020) Beitrag zum Klimaschutz und zur Lärminderung 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> Euro-Klassen-Statistik des Aachener Stadtbetriebs 	
Investitionskosten (einmalige Kosten)	Grobe Schätzung nach Angaben des Stadtbetriebes: 8,35 Mio. €, sukzessive von 2014 bis 2020 Soll getragen werden von: Stadt Aachen, Aachener Stadtbetrieb
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	Nur geringfügige Änderungen gegenüber bisherigen Kosten Soll getragen werden von: Stadt Aachen, Aachener Stadtbetrieb und andere Ämter
Personalaufwand	Keine bes. Aufwand; im Rahmen des Ifd. Personalbudgets
(Mögliche) Förderung	Für StreetScooter (spezielle Elektro-Fahrzeuge) im Rahmen des vom BMVBS geförderten Projekts eMoVe in Höhe von 75 % der förderfähigen Kosten
Stand der Umsetzung	Siehe Anlage: aktueller Fahrzeugbestand der Stadt Aachen, ohne Feuerwehr
Anlagen / Links	Tabelle über den derzeitigen (2014) und zukünftigen Fahrzeugbestand (bis 2020)

Anlage MF 3

FUHRPARK Stadt Aachen

	Stand 08/2014	geplant bis 2020	2014 prozentual	2020 prozentual
Gesamtbestand	344	344	100	100
Fzg. mit Euro3 u. Filter oder besser	208	273	60%	79%
Fzg.mMit Euro5 oder Euro6	93	228	27%	66%

	Stand 08/2014	geplant bis Ende 2014/Anfang 2015
Elektrofahrzeuge	6	13

Handlungsfeld	MOBILITÄT Fahrzeuge / Fuhrpark	Maßnahmen Nr.	MF4
		Maßnahmen Nr. alt 35	M8 (Fuhrpark ASEAG), jeweils teilw. M23, M31, M10
Kurztitel	Innovationsstrategie ASEAG-Busflotte (und Subunternehmen)		
verantwortlich	ASEAG (Herr Paetz, Herr Ratz)		
Mitwirkende	AVV, sekundär Subunternehmen		
Geplante Umsetzung	ab 2014; bis Ende 2018 umfasst der ASEAG-Fuhrpark nach regulärem Beschaffungsprogramm 100% Partikelfilter, 85% Euro5 und besser (2015 – 87% Partikelfilter, 65% Euro5 u. besser)		
Projektbeschreibung			
<p>1. <u>INNOVATIONSSTRATEGIE ASEAG (reguläres Beschaffungsprogramm 2014-2018):</u> Das lokale und regionale Verkehrsunternehmen ASEAG mit Sitz in Aachen unterhält einen umfangreichen Kfz-Fuhrpark mit 207 Fahrzeugen (Stand 31.08.2014), plus Einsatz- und Versorgungsfahrzeugen. Zu über 2/3 kommen Gelenkbusse zum Einsatz. Seit 2007 setzt die ASEAG bei der Neuanschaffung von Bussen auf Euro5/EEV-Emissionsstandard. Ab 2014 erfolgt bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge eine Umstellung auf Euro6-Standard. 60 % der ASEAG-Flotte sind bis Ende 2014 Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro5 und Euro6, 80 % der Fahrzeuge sind mit Rußpartikelfilter ausgestattet. Innerhalb der kommenden fünf Jahre wird ASEAG gemäß ihrer Strategie zur Beschaffung von Neufahrzeugen im eigenen Fuhrpark ausschließlich Fahrzeuge anschaffen, die dem Euro6-Standard entsprechen. Damit würde der ASEAG-Fuhrpark bis Ende 2020 ausschließlich aus Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro5 und besser bestehen. Darüber hinaus testet die ASEAG seit vielen Jahren unterschiedliche, innovative Antriebskonzepte unter realen Bedingungen, um zu bewerten, welche Antriebsformen unter ökologischen und finanziellen Gesichtspunkten die Flotte zukünftig ergänzen könnten. 2012 sind zwei Hybrid-Fahrzeuge in Betrieb genommen und gemeinsam mit der RWTH Aachen auf ihre Energieeffizienz und Einsatzpotenziale im Linienverkehr getestet worden. In 2014 baut die ASEAG einen seriellen Hybrid-Gelenkbus zu einem reinen Elektro-Fahrzeug um. Damit soll der Einstieg in die elektrische Antriebstechnologie im Linienbusverkehr bei der ASEAG geschaffen und ein weiterer Betrag zur Luftreinhaltung in der Innenstadt geleistet werden. Die Erneuerungsquote bei der Fahrzeugflotte der Fremd- bzw. Subunternehmen ist insgesamt niedriger als bei der ASEAG. Gleichwohl achtet die ASEAG beim Einsatz der Subunternehmen darauf, emissionsintensivere Fahrzeuge nur in zeitlich begrenztem Rahmen einzusetzen. In der Aachener Innenstadt (u.a. Wilhelmsstraße, Adalbertsteinweg) setzten ASEAG und beauftragte Subunternehmen seit Jahren vornehmlich Busse mit besonders hochwertigen Standards ein; auch diese betriebslogistische Entscheidung unterstützt die Aachener Luftreinhalteziele. Für die Zukunft wird die ASEAG ausschließlich Busse modernster Technik und Umweltstandards anschaffen. Auch die Subunternehmen, die zum Großteil Leistungen im Spitzen- und Schülerverkehr für die ASEAG erbringen, werden auf den Tagesleistungen sukzessive neue Fahrzeuge anschaffen. Seit Sommer 2014 sind hier bereits die ersten Euro6-Fahrzeuge im Einsatz. Grundsätzlich wird jede zukünftige Kfz-Ersatzbeschaffung der ASEAG unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit und der Umweltverträglichkeit getätigt.</p> <p>2. <u>VORGEZOGENER AUSTAUSCH (zusätzliches Beschaffungsprogramm 2015-2020):</u> Im Rahmen des vorgezogenen Austausches ist der verstärkte Austausch von Euro3-Bussen gegen Fahrzeuge mit neuesten Abgasstandards in den nächsten 3 Jahren vorgesehen. Damit könnten die NO₂-Emissionen gerade in der Anfangsphase und an lufthygienischen Brennpunkten (u.a. Adalbertsteinweg + Wilhelmstraße) nochmals deutlich gesenkt werden. Dafür wird die Neubeschaffung von jährlich 6 zusätzlichen Bussen (3 Solo-, 3 Gelenkbusse) in 2015 bis 2017 erfolgen. Statt der geplanten 14 werden dann 20 Busse pro Jahr neu beschafft. Die vorgezogene Investition wird</p>			

³⁵ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

<p>durch reduzierte Beschaffungen in den Folgejahren (2018 bis 2020) ausgeglichen. Die Zusatzkosten für den vorzeitigen Austausch von Euro3-Bussen wurden über den geplanten Zeitraum von 6 Jahren auf insgesamt ca. 1,3 Mio. € kalkuliert. Unabhängig vom tatsächlichen Finanzierungsverlauf entspräche dies einem durchschnittlich Mehraufwand von rund 220.000 €/a.</p>	
<p>3. ANREIZPROGRAMM FÜR SUBUNTERNEHMEN</p>	
<p>Weiterhin wird die Stadt Aachen ein Anreizprogramm für Subunternehmer auflegen. Aus zweckgebundenen Einnahmen privater Vorhabenträger zur Umsetzung von Maßnahmen des Luftreinhalteplans wird ein Budget von ca. 80.000 € bereitgestellt werden, um vorgezogene Neuanschaffungen von Bussen mit mind. Euro4-Standard bei den von der ASEAG beauftragten Subunternehmen zu unterstützen.</p>	
Zielgruppe	ASEAG; sekundär: private Busdienstleister (Subunternehmen)
<p>Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Emissionswerte des ÖPNV (hier: Bus) im Innenstadtbereich von Aachen • Imagegewinn des Verkehrsunternehmens 	
<p>Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • durch Querschnittserhebungen und Messungen der Immissionswerte • jhrl. Erhebung/Darstellung des Emissionsstandards der Fahrzeugflotte (soweit möglich auch für Subunternehmen) 	
Investitionskosten (einmalige Kosten)	<p>Grobe Schätzung:</p> <p>zu 1. (reguläres Beschaffungsprogramm ASEAG): ca. 3,3 Mio. € jährlich nach ÖPNV-Förderung für Neufahrzeuge der ASEAG; ca. 1,5 Mio. € für Neuanschaffungen bei Subunternehmen</p> <p>zu 2. (zusätzliches Beschaffungsprogramm ASEAG): zusätzlicher Aufwand von durchschnittlich 230.000 € pro Neufahrzeug (Mittelwert aus Nettokosten für Solo- und Gelenkbus)</p> <p>zu 3. (Anreizprogramm Subunternehmen): insgesamt 80.000 € verteilt auf den vorgezogenen Beschaffungszeitraum von 3 Jahren soll getragen werden von: jeweils anteilig bzw. programmbezogen von ASEAG, Stadt Aachen, Subunternehmen</p>
Betriebskosten (lfd. Kosten)	<p>zu 1. und 3. keine Angaben zu lfd. Betriebskosten bei ASEAG und Subunternehmen</p> <p>zu 2. Mehraufwand für vorgezogene Investitionen von insgesamt 1,3 Mio. € bzw. durchschnittlich ca. 220.000 €/a bei Umsetzung des oben beschriebenen Szenarios; Maßnahmen erfordert erhöhte Zuweisungen von Stadt & StädteRegion an ASEAG</p>
Personalaufwand	Keine Angaben
(Mögliche) Förderung	<p>zum Teil durch die bestehende Fahrzeugförderung NRW</p> <p>weitere Fördermöglichkeiten (z.B. über smart cities, MHAL-Förderprojekt duurzame, crowd-funding, Beiträge Dritter, Parkraumbewirtschaftung etc.) werden geprüft</p> <p>Förderprogramm der Stadt für Subs aus zweckgebundenen Mitteln zum LRP</p>
Stand der Umsetzung	jährlich durch Neuanschaffung von Fahrzeugen
Anlagen / Links	<p>Busbestand ASEAG Euro5/EEV und Euro 6 (2008-2018), Stand 08/2014</p> <p>Grafik: Mehrbelastungen bei ASEAG für zusätzliches Beschaffungsprogramm</p>

5.3.4 Radverkehr

Luftreinhalteplan Aachen 2015, Maßnahmenblatt, Stand: 15.09.2014

Stadt Aachen, FB 61/30, FB 36/40

Handlungsfeld	MOBILITÄT Radverkehr	Maßnahmen Nr.	MR1
		Maßnahmen Nr. alt 36	M 29 (Fahrradverleihsystem), teilw. M 32 (Modellregion Elektromobilität)
Kurztitel	Unterstützung des Fahrradverleihsystems velocity		
verantwortlich	Velocity Aachen UG		
Mitwirkende	Stadt Aachen, Verkehrsmanagement (FB 61/30, Herr Mohnen)		
Geplante Umsetzung	Testbetrieb: ab Oktober 2014, Regelbetrieb ab März 2015; Endausbaustufe für 2019 geplant		
Projektbeschreibung			
Velocity Aachen UG – entstanden aus einer studentischen Initiative der RWTH – plant den Aufbau und Betrieb eines stationsgebundenen Pedelec-Verleihsystems in Aachen. Stufenweise sollen bis zum Jahr 2019 an 100 Stationen 1.000 Pedelecs bereitgestellt werden. Die Nutzer des Systems sollen die Möglichkeit erhalten, bedarfsorientiert aus verschiedenen Tarifmodellen zu wählen. Für „Vielfahrer“ sind verschiedene Abonnements geplant, bei denen die ersten 30 Minuten jeder Fahrt zwischen zwei Stationen kostenlos sind. Hier wird eine monatliche Grundgebühr berechnet. Weiterhin wird ein Zeittarif angeboten, bei dem eine Abrechnung in bestimmter zeitlicher Taktung erfolgt. Zudem sollen mit Unternehmen, Hochschulen, Institutionen gesonderte Tarife für Mitarbeiter und Studierende ausgehandelt werden.			
Zielgruppe	Alle Bürgerinnen und Bürger, Pendler und Besucher der Stadt Aachen		
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte			
<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Fahrrads auf 20 % im Jahr 2020 (als Wirkungsziel aller Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs; siehe MR1 bis MR5) • Erhöhung des Radverkehrsanteils zu Lasten von MIV-Fahrten mit einem positiven Beitrag zum Gesundheits- und Klimaschutz • „Sichtbarkeit“ der Elektromobilität in der Stadt Aachen erhöhen 			
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:			
Nutzerstatistik velocity: Anmeldezahlen, Nutzungs- und Ausleihvorgänge, Kundenbefragung			
Investitionskosten (einmalige Kosten)	Grobe Schätzung: 2,2 Mio. € Verleihstationen, 1,8 Mio. Pedelecs (Gesamtsummen bis Mitte 2019) Soll getragen werden von: Velocity Aachen UG		
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	k.A. / derzeit nicht bekannt Soll getragen werden von: Velocity Aachen UG		
Personalaufwand	k.A. / derzeit nicht bekannt		
(Mögliche) Förderung	Gründungszuschuss i.H.v. 305.000 € durch Stadt Aachen im Rat am 02.07.14 beschlossen. Weitere Sponsoren (Unternehmen, Hochschule, etc.) als Stationspaten gesucht Förderung über neues Zuschussmerkmal „Radverkehrssysteme“ des NVR prüfen Weitere Fördermöglichkeiten durch das Land aus Mitteln für Maßnahmen im Bereich Klimaschutz, Luftreinhaltung o. Lärminderung prüfen (angestrebt wird ein Beitrag des Landes zum Modellvorhaben von 10 - 25%)		
Stand der Umsetzung	Mai 2014 Gründung Velocity Aachen UG. Geplante Betrauung Velocity durch Rat der Stadt Aachen im Juli 2014. Eröffnung der ersten vier Stationen für eine interne Testphase im Oktober 2014. Start öffentliches System für April 2015 geplant.		
Anlagen / Links	www.velocity-aachen.de		

³⁶ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Handlungsfeld	MOBILITÄT Radverkehr	Maßnahmen Nr.	MR2
		Maßnahmen Nr. alt 37	NEUE MASSNAHME, M17 (Radstation Hbf.)
Kurztitel	Erhalt / Neubau Radstation Hauptbahnhof		
verantwortlich	Stadt Aachen, Fachbereich Umwelt (FB 36/40, Herr Meiners) und Verkehrsmanagement (FB 61/30, Herr Müller)		
Mitwirkende	Stadt Aachen, Deutsche Bahn, priv. Vorhabenträger, aktueller und zukünftiger Betreiber der Radstation		
Geplante Umsetzung	im Zuge des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 958 – Zollamtstr.		
Projektbeschreibung			
<p>Die am 27. Juni 2008 in der ehemaligen Expresshalle der DB eröffnete Fahrradstation hat sich in den zurückliegenden Jahren zu einem wichtigen Baustein des Aachener Radverkehrssystems entwickelt. Mit einer Kapazität von ca. 160 Abstellplätzen und ergänzenden Leistungen dient die zentral gelegene Station dem „Funktionieren“ des Öffentlichen Raumes im Umfeld des Bahnhofs und liefert darüber hinaus klare Impulse für die multimodale Verknüpfung von Bus, Bahn, Rad und Pkw. Die Station ist heute voll ausgelastet.</p> <p>Nach den Planungen eines privaten Investors (vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 958) soll ab 2015 zwischen Hauptbahnhof, bestehenden Bahnanlagen und Burtscheider Brücke ein Neubau mit insg. 30.000 m² Bruttogeschossfläche (u.a. Wohnen, Hotel, Gewerbe) entstehen. Hierfür werden zunächst zahlreiche Altgebäude, darunter auch die alte Expresshalle, abgerissen; die Radstation muß daher vorübergehend weichen.</p> <p>Die Integration einer neuen leistungsfähigeren Radstation mit ca. 400 Stellplätzen in dieses Neubauvorhaben gehörte von Beginn an zu den Anforderungen der Stadt an den privaten Vorhabenträger. Besonderen Wert legen Politik und Verwaltung darauf, dauerhaft akzeptable und für den Betreiber finanzierbare Anmietbedingungen zu schaffen. Der Betrieb der neuen Radstation soll auch zukünftig über einen lokalen Beschäftigungsträger gewährleistet werden, der Langzeitarbeitslosen hier ein Betätigungsfeld und neue Perspektiven bietet und damit eine wichtige integrativ - soziale Rolle übernimmt.</p>			
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Bahnpendler aus Aachen, die (täglich) bis zum Hbf das Rad nutzen, • Bahnreisende und Besucher Aachens, die für Beruf oder Freizeit ein Rad ausleihen bzw. nutzen möchten, • Radfahrer, die sonstige Serviceangebote nutzen möchten 		
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte			
Eine moderne, leistungsfähige Radstation liefert einen bedeutsamen Beitrag zur Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Fahrrads auf angestrebte 20 % im Jahr 2020 (als Wirkungsziel aller Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs; siehe MR1 bis MR5)			
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:			
Regelmäßige Auswertung des Auslastungsgrades der Radstation ist geplant (Quartalswerte, Jahreswerte)			
Investitionskosten (einmalige Kosten)	Liegen der Stadt noch nicht vor		
Betriebskosten (lfd. Kosten)	Anmietbedingungen sind zwischen Deutscher Bahn – Stadt Aachen – Investor/Eigentümer –Betreiber noch auszuhandeln		
Personalaufwand	Kein Aufwand bei der Stadt		
(Mögliche) Förderung	Förderung durch EU, Land, Land NRW, Stiftungen etc. wird noch geprüft		
Stand der Umsetzung	Derzeit läuft die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Mit dem Abriss der bestehenden Altgebäude incl. Radstation dürfte in 2015 begonnen werden; im Anschluss wird mit dem Neubau begonnen		
Anlagen / Links	Keine		

³⁷ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Handlungsfeld	MOBILITÄT Radverkehr	Maßnahmen Nr.	MR3
		Maßnahmen Nr. alt 38	M 18 (Ausbau Radwegenetz); teilw. NEUE MASSNAHMEN
Kurztitel	Ausbau Radwegenetz		
verantwortlich	Stadt Aachen, Verkehrsmanagement (Frau Mans, Herr Larscheid), beim grenzüberschreitenden Radschnellweg AC-Herzogenrath/Heerlen und beim Bahntrassenradweg Aachen-Jülich: Federführung durch StädteRegion Aachen		
Mitwirkende	StädteRegion Aachen, Landesbetrieb Straßen NRW Bei Radschnellwegen: ggf. weitere am Wegverlauf liegende Kommunen/Städte		
Geplante Umsetzung	2015 bis 2020 (entsprechende politische Beschlüsse vorausgesetzt)		

Projektbeschreibung	
<p>Der Ausbau des Radwegenetzes ist eine zentrale Daueraufgabe der Verkehrsplanung in Aachen. Umsetzungsziel ist die Schaffung von mind. 8 km neuen Radverkehrsanlagen pro Jahr. Bis zum Jahr 2020 soll der Ausbau des Radwegenetzes schwerpunktmäßig über folgende Maßnahmen umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der noch ausstehenden Maßnahmen vom "Maßnahmenplan Radverkehr 2009" in den Jahren 2014-2017. • Fortschreibung des "Maßnahmenplan Radverkehr 2009" im Jahr 2015; sukzessive Umsetzung ab 2017 ff. • Planung der regionalen Radwegeverbindungen Aachen-Herzogenrath/Heerlen und Aachen-Jülich weitestgehend abseits von Hauptverkehrsstraßen (Radschnellwege). Die Radschnellwege sollen das Oberzentrum Aachen auf direkten und komfortablen Radwegen ohne systembedingte Wartezeiten mit den umliegenden Gemeinden/Städten verbinden. Durch das attraktive Angebot wird eine echte Alternative zu teilweise überlasteten Straßen für den Kfz-Verkehr geschaffen; insbes. Berufspendler sollen damit zum Umstieg vom PkW auf das Rad motiviert werden. Die Fertigstellung des Radschnellweges Aachen-Herzogenrath/Heerlen ist derzeit für 2018/2019 geplant. Die Umsetzung des Bahntrassenradweges Aachen-Jülich wird voraussichtlich 2016 erfolgen. • Einbringung eines Vorschlags für ein „Rad-Vorrang-Routen-Netz“ im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes bis 2016. Das Netz soll den Bedürfnissen von Pendlern nach einer schnellen Verbindung zwischen den Außenbezirken und der Innenstadt gerecht werden und die Ansprüche von Pedelec- und E-Bike-Fahrern mit Geschwindigkeiten von bis zu 30 km/h erfüllen. Merkmale der Rad-Vorrang-Routen sind eine besonders gute Qualität der Wegeoberfläche und wenig Verzögerungen durch einen möglichst durchgängigen "Vorrang" gegenüber querenden Verkehren. Dies soll primär durch eine Linienführung in Tempo 30-Zonen mit Vorfahrt für den Radverkehr (Fahrradstraßen), durch breite Radwege oder Radfahrstreifen an Hauptverkehrsstraßen und durch auf den Radverkehr abgestimmte Ampelschaltungen erreicht werden. Anknüpfungspunkte bilden die vorhandene Vennbahntrasse bzw. die o.a. geplanten regionalen Radverbindungen (Radschnellwege). • Optimierung und Ergänzung der Radroutenbeschilderung: Die bestehende, wegweisende Beschilderung für den Radverkehr soll durch die Ausweisung weiterer Alltags- und Freizeittrouten ergänzt werden, um das Radfahren in der Stadt und in die Umgebung zu erleichtern. 	
Zielgruppe	<p>Umsteiger vom MIV auf den Radverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • insbesondere Berufspendler (Radschnellwege) • Bürgerinnen und Bürgern, die aufgrund des bisherigen Wegenetzes selten oder gar nicht in der Stadt Radfahren, soll durch das größere Angebot und mehr Sicherheit der Umstieg erleichtert werden (Fortschreibung Maßnahmenplan Radverkehr, Ausbau Radwegenetz und -infrastruktur)

³⁸ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

	<ul style="list-style-type: none"> • Alle Radfahrer, die sicher unterwegs sein wollen
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Fahrrads auf 20% im Jahr 2020 (als Wirkungsziel aller Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs; siehe MR1 bis MR5) • Zunahme des Radverkehrs auf umgebauten Straßen oder Vorrangrouten 1 Jahr nach Freigabe von im Mittel 20% gegenüber vorher • Reduzierung von Luftschadstoffen durch Nutzung von Fahrrad anstelle Kfz 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<p>Es ist vorgesehen, ausgewählte Radwege mit Dauermessstellen auszustatten. Auf diese Weise kann die Anzahl der Radfahrer gezählt und so Rückschlüsse auf die Schadstoffeinsparung gezogen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • z.B. den 2014 fertig gestellten Vennbahnradweg (Aachen- Luxemburg), • den Radschnellweg AC-Herzogenrath/Heerlen sowie • diverse Radrouten in Innenstadt und Hochschulbereich <p>Ergänzend soll bis 2020 eine Modal-Split-Erhebung wie im Jahr 2011 wieder durchgeführt werden.</p>	
Einmalige Kosten	Grobe Schätzung (Werte für Stadtgebiet Aachen): Radschnellweg AC-Herzogenrath/Heerlen: ca. 10 Mio. € Bahntrassenradweg Aachen-Jülich: ca. 700.000 € Maßnahmenplan Radverkehr: derzeit noch nicht abschätzbar Anschaffung von 6 Dauermessstellen/Jahr: ca. 30.000 €/a Radroutenbeschilderung: ca. 100.000 €
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	k.A.
Personalaufwand	Bei Stadt Aachen: 1 (bestehende) Personalstelle für Radwegeplanung Zusatzbedarf durch Planung von Radschnellwegen, Radvorrangrouten und Straßenbaumaßnahmen sowie Fortführung des Maßnahmenplan Radverkehr
(Mögliche) Förderung	Radschnellweg AC-Herzogenrath/Heerlen: 80 % Förderung vom Land NRW für Planung & Bau Bahntrassenradweg Aachen-Jülich: 70 % Förderung vom Land NRW für Planung & Bau Maßnahmenplan Radverkehr: 70 % Förderung vom Land NRW für Planung & Bau Anschaffung von 6 Dauermessstellen/Jahr: 70/0% Förderung vom Land NRW für Anschaffung Radroutenbeschilderung: 70 % Förderung vom Land NRW für Anschaffung & Bau
Stand der Umsetzung	Radschnellweg AC-Herzogenrath/Heerlen: Derzeit läuft die Vergabe der Machbarkeitsstudie Bahntrassenradweg Aachen-Jülich: Grunderwerbsverhandlungen in 2014 noch nicht abgeschlossen; Planung 2015; Bau voraus. 2016 Maßnahmenplan Radverkehr 2009: Umsetzung 3. Stufe (Finanzierungsantrag Aachen-Ost) noch nicht bewilligt. 4.Stufe derzeit in Planung; Fortschreibung noch nicht begonnen Dauermessstellen: Planung in 2014/2015 Radroutenbeschilderung: Finanzierungsantrag 2012 gestellt; noch nicht bewilligt. Umsetzung in 2015 angestrebt
Anlagen / Links	Radschnellwege -> http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radschnellweg/index.html http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radschnellweg/140901_radschnellwegscoping.html http://www.staedteregion-aachen.de/wps/portal/internet/home/service/aemter/a61!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MS_SzPy8xBz9CP0os_qADxNHQ09_A0sLYzdHA08LC7cA70BTIzMfl_1wkA6cKkwMTCDyBjiAo4F-cEqgqR-

	<p>IDIOW1wM9MPy8otyga4J0Y900vfzyM9N1S_lzk5zcbNwBABbbvej/dl3/d3/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/ http://www.staedtereion-aachen.de/wps/portal/internet/home/service/aemter/a61!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSzPy8xBz9CP0os_qADxNHQ09_A0sLYzdHA08LC7cA70BTIzMfl_1wkA6cKkwMTCDyBjiAo4F-cEgqfGR- IDIOW1wM9MPy8otyga4J0Y900ffzyM9N1S_lzk5zcbNwBAC_B2bw/dl3/d3/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh Maßnahmenplan Radverkehr → http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/index.html</p>
--	--

Handlungsfeld	MOBILITÄT Radverkehr	Maßnahmen Nr.	MR4
		Maßnahmen Nr. alt 39	NEUE MASSNAHME teilw. M 18 und M 25
Kurztitel	Stellplatzkonzept Radverkehr (Fahrradparken)		
verantwortlich	Stadt Aachen, Verkehrsmanagement (FB 61/30, H. Langweg, Fr. Kirchbrücher, Fr. Dr. Küpper)		
Mitwirkende	weitere Dienststellen der Stadt: FB 61/70, FB 45, E 26; gewoge; APAG, Einzelhandel, EHDV		
Geplante Umsetzung	ab 2014		
Projektbeschreibung			
<p>Sichere und zielnahe Abstellplätze sind eine wichtige Ergänzung zum Ausbau des Radverkehrsnetzes. Mit zunehmender Attraktivität des Radfahrens für weitere Bevölkerungsgruppen geht der Trend hin zu hochwertigen und teuren Fahrrädern, die entsprechend sichere Abstellmöglichkeiten verlangen, damit diese im Alltag auch tatsächlich uneingeschränkt genutzt werden können. Insbesondere in dicht bebauten Stadtbereichen, in denen geeignete Garagen, Gärten oder Kellerräume oft nicht oder nur schwer zu erreichen sind, sind fehlende Abstellmöglichkeiten ein Hindernis, aufs Fahrrad umzusteigen.</p> <p>Zur Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder verfolgt die Stadt verschiedene Projekte:</p> <p>1. <u>Fahrradbügel im öff. Straßenraum</u></p> <p>Bereits seit 2008 werden in Aachen unabhängig von laufenden Straßenbau- bzw. Umbaumaßnahmen Fahrradbügel im öffentlichen Straßenraum aufgestellt. Diese Maßnahme dient dazu, gezielt dem Wunsch der Bürger nach sicheren Abstellmöglichkeiten entgegen zu kommen. Dementsprechend wird eine Prioritätenliste für Aufstellorte vorgehalten, in der eingehende Bürgeranträge laufend zur weiteren Bearbeitung eingepflegt werden. Von 2008 bis 2014 konnten insgesamt über 500 zusätzliche Radbügel installiert werden. Die Maßnahme wird im Rahmen des Luftreinhalteplans weitergeführt. Das städt. Budget soll ab 2015 um 50% erhöht werden, so dass alleine seitens der Stadt ca. 100-120 Fahrradbügel pro Jahr, entsprechend 200-240 neue Abstellmöglichkeiten geschaffen werden können. Im Bereich von Hochschulinstituten wird zusätzlich in großem Umfang ergänzt. <i>Plan bis 2018 → Montage zusätzlicher Fahrradbügel im öff. Straßenraum</i></p> <p>2. <u>Fahrradboxen an Bahnhöfen</u></p> <p>Für die Verbesserung der Bike-and-Ride Bedingungen mit dem Bahnverkehr plant die Stadt - ergänzend zur Radstation am Hauptbahnhof - Fahrradboxen an allen Bahnhöfen im Stadtgebiet aufzustellen. Bislang konnte der Bahnhof in Eilendorf bestückt werden. In Nähe der drei Haltepunkte Schanz, Westbahnhof und Rothe Erde wurden bereits Standorte respektive Grundstücke gesucht, um Fahrradboxen aufstellen zu können. Aktuell laufen zwischen der Stadt und der Bahn (Bahnentwicklungsgesellschaft) Verkaufsverhandlungen. Wenn die entsprechenden Eigentumsübergänge abgeschlossen sind, kann ein Finanzierungsantrag gestellt und mit dem Erwerb und dem Einbau der Fahrradboxen begonnen werden. <i>Plan bis 2018 → Errichtung von insgesamt ca. 30 Fahrradboxen an den Bahnhöfen Schanz, West und Rothe Erde</i></p> <p>3. <u>Fahrradstellplätze bei Neubaumaßnahmen (Stellplatzsatzung)</u></p> <p>Bei (Neu-)Baumaßnahmen im Stadtgebiet sind ebenerdige, gesicherte Fahrradstellplätze gemäß der Empfehlung des Verkehrs- und Städtebauministerium NRW in Zusammenarbeit mit der AGFS zu errichten. Diese Empfehlung kann verpflichtend in die Stellplatzsatzung der Stadt Aachen übernommen werden, sobald die rechtlichen Voraussetzungen dafür in der Landesbauordnung (BauO NRW) verankert sind. <i>Plan bis 2018 → Ergänzung der städt. Stellplatzsatzung nach Vorliegen der rechtl. Voraussetzungen</i></p> <p>4. <u>Radabstellmöglichkeiten an städt. Gebäuden (insbes. Schulen)</u></p> <p>Weiterhin werden die städtischen Verwaltungsgebäude und insbesondere die städt. Schulen hinsichtlich der Möglichkeit zur Einrichtung sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder überprüft. An geeigneten Standorten sollen beispielhafte Abstellanlagen errichtet werden, die Vorbild-Charakter für andere Arbeitgeber und Schulträger entwickeln sollen.</p>			

³⁹ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Plan bis 2018 → Errichtung von ca. 4 vorbildlichen Fahrradabstellanlagen an städt. Schulen oder Verw.gebäuden

5. Bewachte Fahrradparkplätze in APAG-Parkhäusern

Die Aachener Parkhaus AG (APAG) wird die Möglichkeiten zur Einrichtung bewachter Fahrradabstellplätze in ihren Parkhäusern prüfen. Nach erste Aussagen der APAG könnten im Parkhaus „Galeria Kaufhof/Saturn“, das durch seine zentrale Lage zur Innenstadt und Einkaufszone besonders geeignet ist, ca. 2-3 Parkplätze in unmittelbarer Nähe zur Einfahrt angemietet und per Videoüberwachung zum sicheren Abstellen von Fahrrädern (ca. 15-20 Stk.) umgerüstet werden.

Plan bis 2018 → Ausweisung von Fahrradabstellplätzen im APAG-Parkhaus „Galeria Kaufhof/Saturn“ möglichst in 2015. Bei positiver Resonanz: Prüfung weiterer Parkhäuser.

6. Fahrradabstellkonzept gewoge

Im August 2014 erfolgte ein Vorstandswechsel bei der Gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft (gewoge, städt. Tochtergesellschaft). Mit dem neuen Vorstand soll Anfang 2015 Kontakt aufgenommen werden, um die Realisierung von Fahrradabstellplätzen in gewoge-Gebäuden zu ermöglichen. Geplant ist, dass gewoge für ihren Gebäudebestand ein Konzept erarbeitet, in dem Möglichkeiten zur Errichtung ebenerdiger, gesicherter Radabstellmöglichkeiten bei Modernisierungsmaßnahmen geprüft werden. Je nach Ergebnis und Finanzierungsmöglichkeiten soll das Konzept sukzessive umgesetzt werden.

Plan bis 2018 → Erarbeitung eines Fahrradabstellkonzeptes für den Gebäudebestand der gewoge; sukzessive Umsetzung.

Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Bereits aktive Radfahrer, die sich adäquate Fahrradabstellmöglichkeiten wünschen • Verkehrsteilnehmer, die bislang nicht Rad fahren, da sichere Abstellmöglichkeiten für ihre Fahrräder fehlen
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
In Verbindung mit allen Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs in Aachen wird folgendes erwartet:	
<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Fahrrads auf 20% im Jahr 2020 (als Wirkungsziel aller Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs; siehe MR1 bis MR5) • Reduktion der Kfz-Belastung um ca. 2%-Punkte insbesondere im Innenstadtbereich und entlang der zuführenden Hauptverkehrsachsen • Reduzierung verkehrsbedingter Luftschadstoff- und Lärmbelastungen 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Langfristige Entwicklung des Modal-Split-Anteils „Radverkehr“ • (Entwicklung der) Anzahl realisierter Radabstellplätze (im öff. Straßenraum, an Verw.geb. und Schulen, bei gewoge, in APAG Parkhäusern, in Fahrradboxen etc.) 	

Investitionskosten (einmalige Kosten)	<p>Grobe Schätzung:</p> <p>zu 1. Fahrradbügel: ca. 15.000 €/a (Budgeterhöhung von 10.000 € auf 15.000 € ab 2015 wurde in Haushaltsplanungen eingebracht; ggf. bedarfsweise ergänzende Mittel aus zweckgebundenen Einnahmen zum LRP)</p> <p>zu 2. Fahrradboxen: ca. 60.000 € für die 3 o.g. Bhf.</p> <p>zu 3. Stellplatzsatzung: keine Kosten für Stadt; Satzungsänderung</p> <p>zu 4. Radabstellanlagen an städt. Geb.: ca. 40.000 €/a über 4 Jahre (jeweils hälftig aus städt. Mitteln und zweckgebundenen Einnahmen zum LRP)</p> <p>zu 5. Radstellplätze bei APAG: ca. 2.000 für Anbringung von ca. 8-10 Fahrradbügeln (Parkhaus Galeria Kaufhof / Saturn)</p> <p>Zu 6. Stellplatzkonzept gewoge: Kosten sind noch mit gewoge abzustimmen; grob geschätzter durchschnittlicher Mindestaufwand für Umsetzung ca. 20.000 €/a pro Objekt.</p> <p>Sind zu tragen von:</p> <p>zu 1. bis 5.: Stadt Aachen</p> <p>zu 6. Frage ist noch mit gewoge abzustimmen</p>
Betriebskosten (lfd. Kosten)	<p>Grobe Schätzung:</p> <p>zu 1. bis 4.: eher gering</p> <p>zu 5.: ca. 6.000 € Mietkosten/a für Bereitstellung der PKW-Parkplätze im Parkhaus „Galeria Kaufhof/Saturn“</p>

ANLAGE 1

BR Köln - Luftreinhalteplan Aachen 1. Fortschreibung 2015 – Stand 08.2015

	<p>zu 6. : abhängig von konkreter Anlage, eher gering, Frage ist noch mit gewoge abzustimmen sind zu tragen von: zu 1. bis 5.: Stadt Aachen zu 6. Frage ist noch mit gewoge abzustimmen</p>
Personalaufwand	<p>zu 1. und 2.: ca. 50 h/Monat (1/3 Personalstelle) zu 3: eher gering zu 4: derzeit nicht genau abschätzbar zu 5.: derzeit nicht genau abschätzbar, eher gering zu 6.: derzeit nicht genau abschätzbar; Frage ist noch mit gewoge abzustimmen</p>
(Mögliche) Förderung	<p>zu 1.: keine; ggf. Teilfinanzierung über zweckgebundene Einnahmen zum LRP von Investoren zu 2.: Für ca. 30 Fahrradboxen an Bahnhöfen liegt bereits eine Einplanung beim NVR (Zweckverband Nahverkehr Rheinland) vor, die Fahrradboxen sollen nach § 12 ÖPNVG NRW mit einem Fördersatz von 90% gefördert werden. zu 3.: keine zu 4 und 5.: keine, ggf. Teilfinanzierung über zweckgebundene Einnahmen privater Vorhabenträger zur Umsetzung von Maßnahmen im Luftreinhalteplan zu 6.: Förderung der gewoge durch Land NRW wird angestrebt; Frage ist noch zu klären</p>

Stand der Umsetzung	laufend
---------------------	---------

Anlagen / Links	Keine
-----------------	-------

Handlungsfeld	MOBILITÄT Radverkehr	Maßnahmen Nr.	MR 5
		Maßnahmen Nr. alt 40	NEUE MASSNAHME
Kurztitel	Mit dem Fahrrad zum Einkaufen		
verantwortlich	Einzelhandelsverband (EHDV), Märkte und Aktionskreis City e.V. (MAC)		
Mitwirkende	Stadt Aachen, Industrie- und Handelskammer (IHK), Märkte und Aktionskreis City e.V. (MAC)		
Geplante Umsetzung	2015 – 2018		

Projektbeschreibung	
<p>Die Attribute einer attraktiven Innenstadt treffen auf Aachen in besonderer Weise zu: hochwertige (Bau-)Gestaltung, gute Erschließung, lebendiges Kulturleben, urbanes Flair und ein attraktives Konsumangebot eines starken Einzelhandels. Der Einzelhandel ist zugleich Förderer und Nutznießer einer vielfältigen und damit hochinteressanten Nutzungsmischung. Gleichzeitig trägt er eine Mitverantwortung dafür, die Stadt bei der Einhaltung gesetzliche Umweltstandards für die vielen tausend Innenstadtbewohner und deren Besucher zu unterstützen.</p> <p>Der Einzelhandel erkennt, dass die Stadt (bzw. die Bezirksregierung) bei anhaltender Nichteinhaltung der Umweltstandards zur Durchsetzung restriktiver Maßnahmen, die den Interessen des Einzelhandels entgegenlaufen, gezwungen sein könnte. Daher wird er sich in den Jahren 2015 – 2018 gezielt für das Thema „Mit dem Fahrrad zum Einkaufen“ einsetzen und damit die Radverkehrsstrategie der Stadt unterstützen. Die lokalen Vertretungen des Aachener Einzelhandels, der Einzelhandels- und Dienstleistungsverband Aachen-Düren-Köln e.V. (EHDV) gemeinsam mit dem Märkte und Aktionskreis City e.V. (MAC) planen folgende Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • MAC und EHDV werden durch redaktionelle Beiträge im Rahmen regelmäßig erscheinender Zeitungsbeilagen und Publikationen anlässlich besonderer Veranstaltungen wie verkaufsoffene Sonntage, Aachen September Special, Aachener Weihnachtsmarkt etc. das Einkaufen mit dem Fahrrad bewerben. Bedarfsweise kann dies durch spezielle Marketingmedien oder -aktionen unterstützt werden. • MAC und EHDV werden eine Abfrage bei ihren Mitgliedsfirmen starten, um festzustellen, welche Einzelhändler die Möglichkeit sehen und Interesse haben, Fahrradständer – sowohl für die Mitarbeiterschaft als auch für die Kunden - zur Verfügung zu stellen. • MAC und EHDV werden ihre Mitgliedsfirmen auf die Möglichkeit einer betrieblichen Mobilitätsberatung bei der IHK hinweisen und diese ausdrücklich empfehlen. 	
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Kunden des Einzelhandels • Mitarbeiter des Einzelhandels
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Zunahme des Anteils des Radverkehrs am Einkaufsverkehr bis 2020 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Unternehmensbefragung zur Zahl der geschaffenen Radabstellplätze • Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten (Radverkehrsanteil im Einkaufsverkehr) 	

Investitionskosten (einmalige Kosten)	Grobe Schätzung: genauere Angaben ggf. erst nach Durchführung der o.g. Interessensabfrage möglich Soll getragen werden von: Unternehmen des Einzelhandels
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	Grobe Schätzung: Kosten für Befragungsaktionen, Marketing & Werbung: derzeit keine genauen Angaben möglich soll getragen werden von:

⁴⁰ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

ANLAGE 1

BR Köln - Luftreinhalteplan Aachen 1. Fortschreibung 2015 – Stand 08.2015

	Einzelhandelsverband (EHDV) & Märkte und Aktionskreis City e.V. (MAC),
Personalaufwand	Bei Partner: gering
(Mögliche) Förderung	Keine
Stand der Umsetzung	Geplant
Anlagen/Links	Keine

5.3.5 Bus & Bahn (MB)

LRP AACHEN 2015, Maßnahmenblatt, Stand: 21.11.2014

ASEAG & Stadt Aachen, FB 61/30, FB 36/40

Handlungsfeld	MOBILITÄT Bus und Bahn	Maßnahmen Nr.	MB1
		Maßnahmen Nr. alt ⁴¹	NEUE MASSNAHME und M 28
Kurztitel	Umsetzung Busnetzkonzept 2015+		
verantwortlich	ASEAG (Herr Paetz) & Stadt Aachen, Verkehrsmanagement (FB 61/30, Frau Liljegren) i.R.d. Nahverkehrsplans		
Mitwirkende	ASEAG, Stadt Aachen		
Geplante Umsetzung	2014 bis 2018		

Projektbeschreibung	
<p>Ziel ist die sukzessive Umsetzung von Maßnahmen aus der Untersuchung „Busnetz 2015+“</p> <p>Die ersten Maßnahmen sind bereits realisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umweltrasse Uniklinik (Pauwelsstraße) (in 2013) - Linienverlegung Mies-van-der-Rohe-Straße/Ahornstraße (in 2014) <p>Für die kommenden Jahre sind u.a. geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2015: Endausbau neue Haltestelle in der Mies-van-der-Rohe-Straße, Mobilitätsstationen Melaten und Mies-van-der-Rohe-Straße, Linienverlegung auf den Campus-Boulevard - 2016: Bustrasse Kaiserplatz/Willy-Brandt-Platz/Bushof mit Anpassung der Linienführung, verbesserte Campusanbindung durch Linienanpassungen, Bustrasse Wüllnerstraße, neue Haltestelle Südausgang Hauptbahnhof, Einrichtung weiterer Mobilitätsstationen - 2017: Achsenkreuz Bushof - erste Stufe (Haltestelle in der Blondelstraße), Umgestaltung Republikplatz (Umbau / Verknüpfung Bhf. West, Mobilitätsstation), Umgestaltung Adalbertsteinweg (Busspur in Mittellage stadtauswärts), Busbeschleunigungsmaßnahmen auf Cityachsen, Einführung des CityTakts (7,5-Minuten-Takt von 6 bis 20 Uhr) - 2018: Umgestaltung Verknüpfungspunkt Bushof, Anbindung / Verknüpfung RWTH Campus Melaten und Campus West (Brücke über DB/Bustrasse) <p>Erläuterungen zum Ausbau der neuen Bus-/ÖPNV-Trasse „Kaiserplatz/Willy-Brandt-Platz/Bushof“:</p> <p>Für den Bus- und Taxenverkehr (ÖPNV) stehen heute in der StädteRegion und der Stadt Aachen mehr als 15 km Bussonderspuren zur Verfügung. Diese helfen insbesondere dem Busverkehr auf starkbelasteten Straßen störungsfrei am motorisierten Individualverkehr vorbeizufahren und so wertvolle Fahrtzeit zu gewinnen. Die Bussonderspuren sind gekennzeichnet durch Zeichen 245 der StVO.</p> <p>Für 2016 ist zunächst eine ÖV-Trasse in Aachen vom Adalbertsteinweg über den Kaiserplatz, die Stiftsumfahrt, die Stifts- und Blondelstraße bis Aachen Bushof (der zentralen Haltestelle mit Busverknüpfung) geplant. Dadurch wird der Einkaufsbereich Kaiserplatz und Adalbertstraße besser vom Busverkehr erschlossen und gleichzeitig ein Teil der Buslinien, die von den östlichen Stadtteilen in Richtung Hochschule und Uniklinikum geführt werden, beschleunigt. Die Fahrtzeitverkürzung durch diese Strecke beträgt 2 Minuten (von derzeit 5 Minuten zwischen Kaiserplatz und Bushof/Kurhausstraße heute auf künftig 3 Minuten). Die Reduzierung der Fahrtstrecke pro Fahrt und Bus beträgt ca. 300 Meter. Insgesamt sollen ganztägig 3 Buslinien im jeweils 15 Minutentakt über die neue Trasse geführt werden. Somit lassen sich täglich 120 Buskilometer auf diesem Abschnitt einsparen.</p>	
Zielgruppe	Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel, hier Busse und Taxen

⁴¹ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

	Gewinnung neuer Fahrgäste / Umsteiger vom MIV
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
Durch einen schnelleren und störungsfreien Busverkehr werden die Attraktivität und die Nachfrage im ÖPNV gesteigert. Mittelfristig wird dadurch der Modal Split hin zum ÖV verbessert und der motorisierte Verkehr und damit die Umweltbelastung weniger werden. Insbesondere auch die Verstetigung des Busverkehrs durch eigene Trassen/Fahrspuren ohne „Stopp and Go“ trägt zur Reduzierung der Immissionswerte bei. Dabei wird nicht nur die Luft- und Lärmqualität verbessert, sondern auch der Verbrauch innerstädtischer Verkehrsflächen geschont.	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeitmessungen Bus 	
Investitionskosten (einmalige Kosten)	Grobe Schätzung: Bustrasse Willy-Brand-Platz + Haltestelle Kaiserplatz: ca. 730.000 € Soll getragen werden von: Land NRW (über Fördermittel) + Stadt Aachen
Betriebskosten (lfd. Kosten)	Einsparung von 18.000 Euro an Dieselmotorkraftstoff jährlich (für die Bustrasse Willy-Brandt-Platz) Einsparung erfolgt bei: ASEAG
Personalaufwand	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
(Mögliche) Förderung	Förderung vom Land bei Investitionen im ÖPNV über § 12 ÖPNVG NRW, 90%ige Förderung
Stand der Umsetzung	Erste Maßnahmen aus dem Busnetzkonzept 2015+ sind bereits realisiert politischer Auftrag zur Entwicklung und Umsetzung sinnvoller Maßnahmen aus dem Busnetzkonzept 2015+ in Abstimmung mit ASEAG (Mobilitätsausschuss am 19.09.2013) Planungsbeschluss zur Bustrasse Kaiserplatz/Willy-Brandt-Platz/Bushof im Mobilitätsausschuss am 22.05.2014 erfolgt Bürgerinformationsveranstaltung zur o.g. Bustrasse am 26.08.2014 erfolgt Ausführungsbeschluss zur o.g. Bustrasse für Anfang 2015 geplant
Anlagen / Links	Realisierungszeitplan Busnetz 2015+, Stand 02/2014 Busnetzgutachten 2015+: http://aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/nvp/Aachen_Busnetz_2015.pdf Bustrasse Kaiserplatz/Willy-Brandt-Platz/Bushof: http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/politik_verwaltung/pressemitteilungen/willy_brandt_platz.html http://aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/nvp/index.html

Handlungsfeld	MOBILITÄT Bus & Bahn	Maßnahmen Nr.	MB2
		Maßnahmen Nr. alt 42	NEUE MASSNAHME, teilw. M 33 (Attraktivierung ÖPNV)
Kurztitel	Konzept „Mobilitätsverbund Aachen“		
verantwortlich	AVV (Frau Krücken)		
Mitwirkende	Stadt Aachen, Verkehrsmanagement (FB 61/30); cambio; FH Aachen; RWTH Aachen; StädteRegion Aachen; ASEAG		
Geplante Umsetzung	Anfang 2013 – Ende 2016 (Projektlaufzeit), Stetige Erweiterung und Umsetzung des Geschäftsmodells sowie technische Erweiterungen darüber hinaus		

Projektbeschreibung	
<p>Der AVV arbeitet im Rahmen von Förderprojekten an einer intensiveren Verflechtung verschiedener Mobilitätsdienste in Bezug auf Information, Kauf und Abrechnung. Gemeinsam mit regionalen Akteuren werden Marktpotenziale auf Seiten der Kunden und der Anbieter untersucht, Elektrofahrzeuge im Bereich des Carsharing integriert, gemeinsame Tarifprodukte entwickelt, eine Mobilitätsplattform aufgebaut und Möglichkeiten für einen möglichst einfachen Zugang sowie einer integrierten Abrechnung für den Kunden erarbeitet. Im Rahmen einer Pilotphase (EU-Forschungsprojekt CIVITAS / DYN@MO 2016) soll die Wirkung dieser neuen Angebote untersucht werden. Darüber hinaus werden Prozesse und Zuständigkeiten als Organisations- und Rollenmodell abgebildet sowie ein finanzieller Rahmen und rechtlich relevante Problemfelder untersucht.</p>	
Zielgruppe	Einwohner im AVV, insbesondere PKW-Nutzer
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Minimierung von Schadstoffemissionen durch MIV • Reduzierung zurückgelegter Wege im MIV • Erleichterung des Zugang zu alternativen Mobilitätsdiensten, v. a. derer die eine gemeinsame Nutzung bzw. das Teilen von (elektronischen) Mobilitätsangeboten ermöglichen 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Nutzungsintensität der multimodalen Informationsplattform • Nutzungsintensität multimodaler Dienste (derzeit cambio, Flinkster) und Produkte (Tarifangebote, derzeit in Entwicklung) • Interesse an Mitwirkung im Rahmen oben beschriebener Pilotphase • Modal-Split Verlagerungen 	
Investitionskosten (einmalige Kosten)	994.680 € im Rahmen des DYN@MO – Projekts, davon 524.060 € (ca. 53%) von der EU getragen, Rest durch die Projektpartner Investitionskosten werden derzeit ermittelt
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	In Form von Personalkosten (werden derzeit abgeschätzt)
Personalaufwand	s.o.
(Mögliche) Förderung	EU-Forschungsprojekt CIVITAS / DYN@MO mit Gesamtvolumen i.H.v. insgesamt ca. 4,5 Mio. € für insgesamt 7 Bausteine, wovon die oben beschriebene Maßnahme einen Baustein darstellt; keine Kosten für Umsetzung des Geschäftsmodells enthalten
Stand der Umsetzung	Marktforschung, Geschäftsmodell und Tarife vorbereitet; Vorbereitung Pilotphase mit Diensten bis 2016
Anlagen/Links	www.civitas.eu

⁴² hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Handlungsfeld	MOBILITÄT Bus & Bahn	Maßnahmen Nr.	MB3
		Maßnahmen Nr. alt 43	NEUE MASSNAHME, teilw. M 33 (Attraktivierung ÖPNV)
Kurztitel	Optimierung Kommunikation / Information im Bereich ÖPNV		
verantwortlich	AVV (Frau Krücken)		
Mitwirkende	FH Aachen; RWTH Aachen; ASEAG		
Geplante Umsetzung	Anfang 2013 – Ende 2016 (Projektlaufzeit), Integration von Echtzeitdaten wird auch darüber hinaus stetig verbessert		

Projektbeschreibung	
<p>Im Rahmen des EU-Forschungsprojektes CIVITAS-DYN@MO werden zurzeit die Anforderungen der Kunden an ein verbessertes, individualisiertes Informationssystem ermittelt. Neben der Definition von Kundengruppen mit unterschiedlichen Erwartungen bezüglich Umfang und Darstellungsart von ÖPNV-Informationen stehen vor allem deren Präferenzen im Bereich Web 2.0 im Fokus der Untersuchungen. So werden derzeit die Rahmenbedingungen geschaffen, um auf der multimodalen Informationsplattform neben herkömmlichen Störmeldungen auch solche zuzulassen, die von den ÖPNV-Kunden selbst generiert wurden, um deren Qualität und Potenziale zu ermitteln. Um die Kundeninformation darüber hinaus weiter zu verbessern, werden auch Echtzeitdaten schrittweise ins Routing integriert werden, zunächst mit dem Fokus auf Anschlussgefährdung bei intermodalen Wegeketten.</p>	
Zielgruppe	Einwohner und Reisende im AVV
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch verbesserte Information • Reduzierung zurückgelegter Wege im MIV 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Nutzungsintensität der Web 2.0-Elemente der multimodalen Informationsplattform • Art und Qualität von user-generated content • Modal-Split Verlagerungen 	

Investitionskosten (einmalige Kosten)	84.160 € im Rahmen des DYN@MO - Projekts, davon 50.400 € (ca. 60%) von der EU getragen, Rest Eigenmittel der Partner
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	Grobe Schätzung: Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar Soll getragen werden von:
Personalaufwand	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
(Mögliche) Förderung	EU-Forschungsprojekt CIVITAS / DYN@MO mit Gesamtvolumen in Höhe von insgesamt ca. 4,5 Mio. € für 7 Bausteine, oben beschriebene Maßnahme wird mit Personalmitteln unterstützt

Stand der Umsetzung	Marktforschung zu Anforderungen an Kundeninformation durch RWTH abgeschlossen; Vorbereitung der Informationsplattform mit Elementen Web 2.0
---------------------	---

Anlagen/Links	www.civitas.eu
---------------	--

⁴³ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Handlungsfeld	MOBILITÄT Bus & Bahn	Maßnahmen Nr.	MB4
		Maßnahmen Nr. alt 44	NEUE MASSNAHME teilw. M 33 (Attraktivierung ÖPNV)
Kurztitel	Umsteigergewinnung an der neuen Direktverbindung Heinsberg - Aachen		
verantwortlich	AVV (Frau Krücken)		
Mitwirkende	Kreis & Stadt Heinsberg; West; Rurtalbahn; DB Regio NRW; NVR; Stadt Geilenkirchen		
Geplante Umsetzung	Inbetriebnahme 15.12.13; kurzfristige Umsetzung weiterer Maßnahmen		

Projektbeschreibung	
<p>Mit der Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Heinsberg – Lindern hat sich die Verbindung zwischen der Stadt Aachen und dem Kreis Heinsberg nachhaltig verbessert. Die auf dieser Relation als Flügelzug verkehrende Linie RB 33 bietet die Möglichkeit, die Pendlerströme von und nach Heinsberg möglichst weg vom MIV und hin zur Schiene zu verlagern: Aufgrund der Elektrifizierung der Strecke ist dies besonders umweltfreundlich, da nur sehr geringe Schadstoffmengen ausgestoßen werden.</p> <p>Um die Attraktivität dieser Verbindung zukünftig zu steigern, werden verschiedene Maßnahmen ergriffen: So sollen Park & Ride – Parkplätze an den Bahnhöfen entlang der Bahnstrecke eine einfaches Umsteigen auf die Bahn ermöglichen, die teilweise bereits angelegt sind. Darüber hinaus gibt es Überlegungen zur Optimierung der Verknüpfung zwischen Bus und Schiene.</p> <p>Insbesondere Studierende und Berufspendler die aus dem Heinsberg nach Aachen pendeln haben nun eine attraktive Alternative zum MIV.</p>	
Zielgruppe	Pendler und Reisende zwischen dem Kreis Heinsberg und der Stadt Aachen
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, insbesondere des SPNV • Reduktion von Schadstoffemissionen durch verringerte MIV-Nutzung 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrgastzahlen auf der Verbindung Heinsberg – Aachen • Nutzungsintensität der P&R-Angebote 	

Investitionskosten (einmalige Kosten)	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
Betriebskosten (lfd. Kosten)	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
Personalaufwand	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
(Mögliche) Förderung	Infrastrukturausbau Förderprogramme über NVR

Stand der Umsetzung	Erste P&R- Parkplätze eingerichtet, Konzepte zur Optimierung der Verknüpfung Bus / Schiene werden geprüft
---------------------	---

Anlagen/Links	www.wurmtalbahn.de
---------------	--

⁴⁴ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Handlungsfeld	MOBILITÄT Bus & Bahn	Maßnahmen Nr.	MB5
		Maßnahmen Nr. alt 45	M 13 (Euregiobahn)
Kurztitel	Ausbau Euregiobahn		
verantwortlich	AVV (Frau Krücken)		
Mitwirkende	Stadt Aachen, Verkehrsmanagement (FB 61/30), Nahverkehr Rheinland (NVR), Kommunalverwaltungen entlang der euregiobahn, EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH		
Geplante Umsetzung	2000 – 2015 (Elektrifizierung: Abschluss bis 2019 geplant)		

Projektbeschreibung	
<p>In den letzten Jahren wurde schrittweise der Ausbau der euregiobahn vorangetrieben und so der SPNV im AVV – Verbundgebiet stetig verbessert. Durch die verbesserten Verbindungen in die StädteRegion Aachen und den Kreis Düren profitiert auch die Stadt Aachen in erheblichem Maße. Jährlich steigende Fahrgastzahlen zeigen, dass immer mehr Fahrten von und nach Aachen, egal ob Berufs-, Ausbildungs- oder Freizeitverkehr, mit der Bahn zurückgelegt werden. Ende 2015 soll schließlich mit dem Ringschluss von Alsdorf nach Stolberg die vorerst letzte Ausbaustufe fertig gestellt werden und in Betrieb gehen.</p> <p>Die durch die euregiobahn verminderten Schadstoffbelastungen im Aachener Stadtgebiet, resultierend aus der MIV-Substitution, werden zukünftig noch dadurch verringert, dass die zurzeit noch mit Dieselszügen betriebene Strecke mittel- bis langfristig vollständig elektrifiziert werden soll. Derzeit ist geplant, dass die vollständige Elektrifizierung bis 2019 abgeschlossen sein soll.</p> <p>Die Einrichtung der zusätzlichen Haltepunkte „Aachen – Richterich“ und „Aachen - Berliner Ring“ wird weitere Einzugsbereiche für den ÖPNV und den SPNV erschließen; allerdings kann die Umsetzung nach jetzigen Planungen frühestens ab 2018/2019 konkreter ins Auge gefasst werden. Mit dem Haltepunkt „Aachen - Richterich“ soll das neu geplante Wohngebiet „Klimaschutzsiedlung Richtericher Dell „ (ca. 8.000 Bewohner) und der Stadtteil Laurensberg (ca. 16.000 Bewohner) besser an den ÖPNV angeschlossen werden. Die Realisierung des Haltepunkts „Aachen - Berliner Ring“ wird zeitlich noch nach dem Haltepunkt „Aachen – Richterich“ liegen.</p>	
Zielgruppe	Reisende in Stadt und StädteRegion Aachen
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Modal-Split Verlagerung zugunsten des ÖPNV/SPNV • Reduzierung von Schadstoffemissionen durch Reduzierung MIV-Wege • Attraktivitätssteigerung des SPNV in Stadt und StädteRegion Aachen 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Nutzungsintensität euregiobahn 	
Investitionskosten (einmalige Kosten)	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
Betriebskosten (lfd. Kosten)	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
Personalaufwand	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
(Mögliche) Förderung	Grundsätzliche Bereitschaft des Bundes, die Elektrifizierung aus dem GVFG zu fördern
Stand der Umsetzung	Inbetriebnahme der Ringbahn geplant im Dezember 2015, erste Machbarkeitsstudie beurteilt Elektrifizierung wirtschaftlich positiv, Betriebskonzept liegt vor
Anlagen/Links	http://www.nvr.de/projekte/euregiobahn-aachen http://avv.de/de/suche?keywords=euregiobahn http://www.evs-online.com/sites/geschichte.htm

⁴⁵ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Handlungsfeld	MOBILITÄT Bus und Bahn	Maßnahmen Nr.	MB6
		Maßnahmen Nr. alt ⁴⁶	NEUE MASSNAHME teilw. M 26 (Campus Planungen)
Kurztitel	Attraktivitätssteigerung für die Bahnhaltdepunkte Eilendorf und Aachen West		
verantwortlich	Stadt Aachen, Verkehrsmanagement (FB 61/30, Herr Mohnen)		
Mitwirkende	AVV		
Geplante Umsetzung	ab 2017		
Projektbeschreibung			
<p>An den Bahnhaltdepunkten Aachen West und Eilendorf sollen die bestehenden Zugänge zum SPNV barrierefrei ausgebaut und attraktiver und sicherer gestaltet werden. Hierzu werden derzeit verschiedene Varianten (Brücke, Tunnel) in einer Machbarkeitsstudie untersucht.</p> <p>In Aachen West ist eine neue Brücke von der Prof.-Pirlet-Straße über die Gleisanlagen bis zum Campus West mit barrierefreien Zugängen zum Mittelbahnsteig geplant.</p> <p>In Eilendorf werden derzeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie im Auftrag des AVV mehrere Varianten einer Verbesserung der Zugangssituation für den Haltepunkt geplant. Auch hier zeichnet sich eine Brückenlösung als Vorzugsvariante ab. Zudem müssen in Eilendorf unabhängig von der Zugangssituation die Bahnsteige auf eine Höhe von 76cm angehoben werden, um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg in die Züge gewährleisten zu können. Die Anschlussmöglichkeiten von Bus auf Bahn und umgekehrt sollen an beiden Haltepunkten optimiert werden. Durch verbesserte Radabstellmöglichkeiten wird auch der Umstieg von Rad auf Bahn erleichtert. Durch CarSharing wird das Umstiegsangebot ergänzt. Insgesamt dienen die Maßnahmen dazu die Multmodalität – also die Kombination verschiedener Verkehrsmittel – zu fördern.</p>			
Zielgruppe	Fahrgäste des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), die die Haltepunkte Aachen West und Eilendorf nutzen		
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte			
<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Nutzungszahlen des SPNV • Erhöhung der Fahrgastzahlen und Umsteiger durch attraktivere Umstiegsbedingungen 			
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:			
<p>Zählungen Ein- Aussteiger, Befragungen zur Nutzerakzeptanz; Indikatoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der Nutzer pro Tag / pro Jahr (Fahrgastzahlen); Steigerungsrate • davon Anzahl der Umsteiger von PKW (abgeschätzt) • eingesparte PKW-Kilometer durch Umsteiger (abgeschätzt) 			
Investitionskosten (einmalige Kosten)	Grobe Schätzung: 6,4 Mio. € für Aachen West und 4,3 Mio. € für Aachen Eilendorf (entsprechend NVR Förderanträge) Soll getragen werden von: Stadt Aachen		
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	k.A. / derzeit nicht bekannt		
Personalaufwand	k.A. / derzeit nicht bekannt		
(Mögliche) Förderung	§ 12 ÖPNVG NRW, Förderquote 90 % der zwf. Gesamtausgaben, Vorbereitende Studien über das INTERREG Projekt Citizens Rail (50 % Förderquote)		
Stand der Umsetzung	Bhf. Eilendorf: Machbarkeitsstudie des AVV in Endabstimmung Bhf. West: Bahntechnische Machbarkeitsstudie im 2. Hj. 2014; Städtebau- und Architekturwettbewerb für 2015		
Anlagen / Links	www.aachen.de/haltepunkteilendorf		

⁴⁶ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Handlungsfeld	MOBILITÄT Bus & Bahn	Maßnahmen Nr.	MB7
		Maßnahmen Nr. alt 47	NEUE MASSNAHME
Kurztitel	Citizens Rail		
verantwortlich			
Mitwirkende	Stadt Aachen, Verkehrsmanagement (FB 61/30); RWTH Aachen; AVV; ...		
Geplante Umsetzung	Ab 2014		

Projektbeschreibung	
<p>Im Aachener Stadtteil Richterich soll im Bereich Richtericher Dell in naher Zukunft ein Neubaugebiet ausgewiesen werden, ein entsprechender Bebauungsplan für einen 1. Bauabschnitt wird zurzeit erarbeitet. Um den neuen Wohnstandort in seiner Attraktivität zu fördern und auch um den bestehenden Stadtteil besser an den ÖPNV anzubinden, soll ebenfalls ein euregiobahn-Haltepunkt in Richterich entstehen. Unterstützt werden die Aktivitäten auch im Rahmen des Projektes „Citizens Rail“. Partner aus den Niederlanden, Frankreich und England arbeiten gemeinsam mit der Stadt Aachen und dem AVV im Rahmen des 2012 bewilligten EU-Interreg-IVBProjekts „Citizens' Rail“ an Verbesserungen der regionalen Bahnnetze, der sogenannten Slow-Speed-Bahnnetze. Ziel des Projekts ist es, kleinere Bahnhöfe sowie deren »Slow-Speed-Verbindungen« aufzuwerten.</p> <p>Gefördert werden Maßnahmen, die zeigen, wie eine Stärkung des regionalen Bahnverkehrs – unter Berücksichtigung sozialer, ökologischer und ökonomischer Aspekte – zu einer nachhaltigen Raumentwicklung beitragen kann. Zu diesem Zweck sind u. a. im Aachener Stadtgebiet die Haltepunkte Eilendorf, Aachen-West und der geplante Haltepunkt Richterich sowie weitere Haltepunkte in der Parkstad Limburg für die Studie ausgewählt worden.</p> <p>Im Rahmen des Projekts wird angestrebt, das vorhandene Fahrgastpotenzial im Umfeld kleinerer Bahnhöfe besser auszuschöpfen sowie die bestehenden Bahnverbindungen besser zu vermarkten. Durch die Einbeziehung von Bürgerinitiativen und die Umsetzung gezielter Marketingmaßnahmen soll die Nachfrage gesteigert werden und somit der sozioökonomische Wert dieser öffentlichen Orte erhöht werden.</p>	
Zielgruppe	Einwohner des Stadtteil Richterichs und der jeweiligen o.g. Bahnhofsumfelder
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Modal-Split Verlagerung zugunsten des ÖPNV • Stärkung des innerstädtischen SPNV • Reduktion von Schadstoffemissionen durch Reduzierung der MIV-Wege 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Einsteigerzahlen in Richterich und den o.g. Bahnhaltepunkten 	

Investitionskosten (einmalige Kosten)	Grobe Schätzung: Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar Soll getragen werden von: Planungen durch das Projekt „Citizens' Rail“, Umsetzung durch ÖPNVG NRW
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
Personalaufwand	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
(Mögliche) Förderung	Vorbereitende Planungen durch EU im Rahmen des Projekts „Citizens' Rail“, Einrichtung des Haltepunktes nach ÖPNVG NRW geförderte Maßnahme
Stand der Umsetzung	Machbarkeitsstudie der einzelnen Varianten und grobe Kostenschätzung durchgeführt

Anlagen/Links	http://www.citizensrail.org/de/aachen
---------------	---

⁴⁷ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Handlungsfeld	MOBILITÄT Bus & Bahn	Maßnahmen Nr.	MB8
		Maßnahmen Nr. alt 48	NEUE MASSNAHME
Kurztitel	Grenzen abbauen in der Euregio Maas-Rhein		
verantwortlich	AVV (Frau Krücken)		
Mitwirkende	AVV, Verkehrsunternehmen im AVV, Kommunen und Gebietskörperschaften in der EMR		
Geplante Umsetzung	fortlaufend		

Projektbeschreibung	
<p>Auf Grund der Grenzsituation (Belgien, Niederlande) im stark verflochtenen euregionalen Kooperationsraum besteht im Aachener ÖSPV ein Ineinandergreifen der angebotenen Verkehrsleistungen. Über nationale Grenzen hinweg wird mit einem gemischten Fuhrpark ein bedeutendes Grenzpendler- und Besucherverkehrsaufkommen abgewickelt.</p> <p>Seit 2003 ist beim AVV eine euregionale Koordinierungsstelle für die grenzenlose Mobilität in der Euregio Maas-Rhein eingerichtet. Sie wird durch die Europäische Union und das Land Nordrhein-Westfalen gefördert und erzielt im Wesentlichen den Abbau von Grenzhindernissen und das Zusammenwachsen der Region (Tarif, Vertrieb, Service).</p> <p>Die Zusammenarbeit zum Ausbau der SPNV-Infrastruktur, zur Intensivierung der grenzüberschreitenden Kommunikationsarbeit, zur Abstimmung der Fahrplankonzepte und im Bereich des Ticketings soll die ÖPNV-Nutzung innerhalb der EMR attraktiver machen.</p>	
Zielgruppe	Personen im Grenzverkehr zwischen AVV und VRS
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Modal Split Verlagerungen zugunsten des ÖPNV 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Modal-Split im ÖPNV für grenzüberschreitende Wege 	

Investitionskosten (einmalige Kosten)	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
Betriebskosten (lfd. Kosten)	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
Personalaufwand	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
(Mögliche) Förderung	-

Stand der Umsetzung	fortlaufend
---------------------	-------------

Anlagen/Links	http://avv.de/de/suche?keywords=euregionale+koordinierungsstelle
---------------	---

⁴⁸ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Handlungsfeld	MOBILITÄT Bus & Bahn	Maßnahmen Nr.	MB9
		Maßnahmen Nr. alt 49	NEUE MASSNAHME
Kurztitel	Tarifkooperation AVV / VRS		
verantwortlich	AVV (Frau Krücken)		
Mitwirkende	Stadt Aachen, Verkehrsmanagement (FB 61/30), VRS, Verkehrsunternehmen im AVV		
Geplante Umsetzung	Tarif ab 01.01.2015 gültig		

Projektbeschreibung	
<p>Zum Jahresbeginn soll es durchgängige Tarife für Fahrten mit Bus und Bahn (im Nahverkehr) zwischen dem AVV und dem VRS geben. Die Basis dafür bildet der VRS-Tarif, der die bisher bestehenden Preisstufen 1 – 5 um die Stufen 6 und 7 erweitert und somit den weiteren Distanzen für Fahrten in das / aus dem AVV-Verbundgebiet gerecht wird.</p> <p>Der Kunde profitiert durch übersichtlichere Tarife und durch erweiterte Vertriebsmöglichkeiten. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Bereich zwischen VRS und AVV wird attraktiver, insbesondere neue Kunden sollen für die Nutzung von Bussen und Bahnen gewonnen werden.</p> <p>Um den Mobilitätsbedürfnissen aller Kundengruppen gerecht zu werden, sind unterschiedliche Tarifprodukte verfügbar. Neben dem klassischen Sortiment für Abokunden und Gelegenheitsfahrer stehen Angebote für besondere Personengruppen wie Berufspendler, Schüler und aktive Senioren zur Verfügung.</p>	
Zielgruppe	Personen im Grenzverkehr zwischen AVV und VRS
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Neukunden im ÖPNV gewinnen • Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch Tarifvereinfachung 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Nutzungsintensität (Stückzahl/Umsatz) der Tarifprodukte im Rahmen der Tarifkooperation AVV/VRS • Modal-Split Verlagerung 	

Investitionskosten (einmalige Kosten)	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
Personalaufwand	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
(Mögliche) Förderung	-

Stand der Umsetzung	Vorbehaltlich der Zustimmung der Gremien erfolgt Einführung zum 1.1.2015
---------------------	--

Anlagen/Links	-
---------------	---

⁴⁹ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Handlungsfeld	MOBILITÄT Bus & Bahn	Maßnahmen Nr.	MB10
		Maßnahmen Nr. alt 50	NEUE MASSNAHME
Kurztitel	Förderung umweltfreundlicher Fahrzeuge		
verantwortlich	AVV (Frau Krücken)		
Mitwirkende	Zweckverband AVV, Land NRW, Verkehrsunternehmen im AVV		
Geplante Umsetzung	fortlaufend		

Projektbeschreibung	
<p>Der Zweckverband Aachener Verkehrsverbund (ZV AVV) erhält für seine Verbandsmitglieder, der Stadt und StädteRegion Aachen sowie den Kreisen Düren und Heinsberg, vom Land NRW auf Basis des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) Zuwendungen. Die Mittel werden zur Verbesserung der ÖPNV-Qualität eingesetzt, insbesondere für die Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen, die im Linienverkehr einzusetzen sind. Mit dem begonnenen Förderjahr 2014 hat der AVV die Fördervoraussetzungen für ÖSPV-Fahrzeuge in Hinsicht auf die Umweltverträglichkeit weiter angehoben. So muss die Abgasnorm EEV (Enhanced Environment friendly Vehicles) bzw. EURO VI ab dem Förderjahr 2014 inkl. einer deutlichen Reduzierung der Anzahl der Kleinstpartikel erfüllt sein. Ebenso ist ein Außenfahrgeräusch von maximal 80 dB(A), bei Schaltgetriebe von maximal 83 dB(A), nach DIN ISO 362 und DIN ISO 5130 (z.B. durch Motorraumkapselung) vorgeschrieben.</p> <p>In Aachen verkehren Fahrzeuge der AVV-Partnerunternehmen ASEAG und RVE sowie der belgischen TEC und der niederländischen Veolia Verkehr. Deren im Stadtgebiet eingesetzten eigenen Fahrzeuge haben zu nahezu 100% eine grüne Plakette. Der Anteil der in der Regel von Auftragsunternehmen eingesetzten Fahrzeuge ohne grüne Plakette konnte in den letzten Jahren bereits deutlich eingeschränkt werden. Der AVV unterstützt alle Bemühungen, diesen Anteil weiterhin zu reduzieren.</p> <p>Die Voraussetzungen zum Erhalt der grünen Plakette sind für nahezu jeden dieselmotriebene Bus prinzipiell durch eine Nachrüstung mit Rußpartikelfiltern erfüllbar. Die wirtschaftliche Integrität erfordert dabei, dass nachträgliche investive Maßnahmen über eine Verlängerung der Gesamteinsatzdauer der betreffenden Fahrzeuge ausgeglichen werden können. Der AVV ist grundsätzlich der Auffassung, dass im Bereich des Fuhrparks Investitionen in neuere Fahrzeugtechnik die umweltkonformere wie auch die finanzeffektivere Alternative des Einsatzes von Finanzmitteln darstellen.</p>	
Zielgruppe	Verkehrsunternehmen
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Schadstoffemissionen verringern und Luftqualität erhöhen 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Fortlaufend als Beitrag zur Verbesserung der Messwerte 	

Investitionskosten (einmalige Kosten)	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
Betriebskosten (lfd. Kosten)	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
Personalaufwand	Keine Angaben / derzeit nicht genau absehbar
(Mögliche) Förderung	-

Stand der Umsetzung	fortlaufend
---------------------	-------------

Anlagen/Links	-
---------------	---

⁵⁰ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

5.3.6 Optimierung PKW-Verkehr (MP)

Luftreinhalteplan Aachen 2015, Maßnahmenblatt, Stand: 02.12.2014

Stadt Aachen, FB 36/40, FB 61/30

Handlungsfeld	MOBILITÄT Optimierung PKW-Verkehr	Maßnahmen Nr.	MP 1
		Maßnahmen Nr. alt 51	NEUE MASSNAHME
Kurztitel	Mobilitätsmaßnahmen in Kurgebieten		
verantwortlich	Stadt Aachen, Fachbereich Umwelt (FB 36/40, Herr Meiners) und Verkehrsmanagement (FB 61/30, Herr Müller)		
Mitwirkende	Keine		
Geplante Umsetzung	2016-2018		

Projektbeschreibung	
<p>Gemäß Kurortegesetz gelten in den beiden Aachener Kurgebieten Burtscheid und Monheimsallee erhöhte Anforderungen an die Luftqualität. Im Rahmen von Luftqualitätsmessungen in 2011 (Stickstoffdioxid und Feinstaub) wurden kritische bzw. erhöhte Werte für den Referenzstandort Monheimsallee ermittelt. Die Stadt beabsichtigt daher, eine Reihe von Maßnahmen zur Senkung der Schadstoffbelastung auf der Monheimsallee einzuleiten bzw. zu prüfen. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass die Monheimsallee als Teil des Alleenrings eine Haupterschließungs- und Verteilungsfunktion für die Innenstadt wahrnimmt und auch zukünftig wahrnehmen muß; insoweit sind nur behutsame Eingriffe bzw. Veränderungen in der Verkehrsstruktur möglich bzw. vertretbar.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Busverkehrs auf der Monheimsallee im Rahmen des Busnetzkonzept 2015+ (Busnetzkonzept ist politisch beschlossen) • Prüfung, ob durch geänderte Lichtsignalsteuerung, Verkehrsführung und / oder Beschilderung auf der Ludwigsallee (aus Richtung Ponttor) der Linksabbiegeverkehr in Richtung Krefelder Str. erhöht und dadurch die Monheimsallee verkehrlich entlastet werden kann • Prüfung, ob und in welchem Umfang eine geänderte Verkehrsführung auf der Rochusstr. zur Verflüssigung des Verkehrs auf der Monheimsallee beitragen kann 	
Zielgruppe	Anwohner des Kurgebiets Monheimsallee
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Durch die geplanten Maßnahmen lassen sich für die Monheimsallee geringe Schadstoffminderungen erzielen 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung von Verkehrszählungen (vorher, nachher) 	

Investitionskosten (einmalige Kosten)	Zahlen liegen der Stadt hierzu noch nicht vor; keine Angaben / derzeit nicht abschätzbar
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	Keine
Personalaufwand	Noch nicht ermittelt
(Mögliche) Förderung	Wird noch geprüft

Stand der Umsetzung	Noch nicht begonnen
---------------------	---------------------

Anlagen / Links	Keine
-----------------	-------

⁵¹ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Handlungsfeld	MOBILITÄT Optimierung Pkw-Verkehr	Maßnahmen Nr.	MP2
		Maßnahmen Nr. alt 52	NEUE MASSNAHME teilweise Übernahme des Vorschlags der Umweltverbände
Kurztitel	Minimierung der Parksuchverkehre		
verantwortlich	Stadt Aachen, Verkehrsmanagement (FB 61/30, Herr Müller)		
Mitwirkende	APAG, Parkhausbetreiber, Einzelhandel, Kommunalpolitik, weitere Dienststellen der Stadt		
Geplante Umsetzung	Start sofort		

Projektbeschreibung	
<p>Der Parksuchverkehr trägt wesentlich zu den verkehrsbedingten Emissionen bei. Durch eine direktere Führung zu freien Kapazitäten können Wartezeiten im Straßenraum und Umwegfahrten vermieden werden. Dazu müssen allerdings die Kenntnis um freie Parkkapazitäten erweitert und dynamisch gestaltet sowie die Nutzung der größeren Kapazitäten (insbesondere für Besucherverkehre) attraktiviert werden. Weiterhin gilt es, das noch bestehenden Kostengefälle zwischen öffentlichem Parkraum und Parkhäusern abzubauen um einerseits Anreize zum direkten Ansteuern freier Parkhauskapazitäten und zur verstärkten Nutzung der öffentlichen Stellplätze für Kurzzeitparker zu schaffen. Verschiedene Einzelmaßnahmen sind dazu anzustreben, wie</p> <ol style="list-style-type: none"> die Modernisierung des Parkleitsystems (PLS) zu den Parkhäusern die Bereitstellung entsprechender Informationen für mobile Endgeräte die Modernisierung einzelner Parkhäuser die Harmonisierung der Parkgebühren (Straßenraum/Parkhaus) 	
Zielgruppe	Kfz-Fahrer
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> Reduktion der MIV-Fahrleistung Reduktion von Schadstoff- und Lärmbelastung 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> keine aussagekräftigen Messgrößen ersichtlich, die vom (personellen/finanziellen) Aufwand her vertretbar wären allenfalls grobe Abschätzungen möglich ggf. Auswertung der Informationen aus den Parkscheinautomaten 	

Für Parkleitsystem (PLS):

Investitionskosten (einmalige Kosten)	Grobe Schätzung: für Erneuerung des PLS ca. 400.000 € Soll getragen werden von: Stadt
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	Grobe Schätzung: Reduktion der bisherigen Kosten Soll getragen werden von: Stadt
Personalaufwand	k.A. / derzeit nicht bekannt
(Mögliche) Förderung	Land NRW

Stand der Umsetzung	Auftrag ist vergeben, Arbeiten befinden sich in der Ausführung
---------------------	--

Anlagen / Links	Keine
-----------------	-------

Harmonisierung der Parkgebühren:

Investitionskosten (einmalige Kosten)	Grobe Schätzung: k.A. / derzeit nicht bekannt Soll getragen werden von: Parkhausbetreibern, Stadt Aachen
--	---

⁵² hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

ANLAGE 1

BR Köln - Luftreinhalteplan Aachen 1. Fortschreibung 2015 – Stand 08.2015

Betriebskosten (Ifd. Kosten)	Keine Änderung, höhere Gebühreneinnahmen
Personalaufwand	k.A. / derzeit nicht bekannt
(Mögliche) Förderung	Keine

Stand der Umsetzung	Noch nicht begonnen
---------------------	---------------------

Anlagen / Links	Keine
-----------------	-------

Für Modernisierung Parkhäuser und ICT (Intelligent Communication Technology)

Investitionskosten (einmalige Kosten)	Grobe Schätzung: ca. 100.000 € (Anpassung Parkscheinautomaten - PSA) Soll getragen werden von: Stadt Weitere Kosten für Infrastrukturmaßnahmen Parkhäuser durch Parkhausbetreiber
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	k.A. / derzeit nicht bekannt
Personalaufwand	k.A. / derzeit nicht bekannt
(Mögliche) Förderung	k.A. / derzeit nicht bekannt

Stand der Umsetzung	Noch nicht begonnen
---------------------	---------------------

Anlagen / Links	Keine
-----------------	-------

5.3.7 Sonstige Maßnahmen

Luftreinhalteplan Aachen 2015, Maßnahmenblatt, Stand: 29.09.2014

Stadt Aachen, FB 36/40, FB 36/20

Handlungsfeld	SONSTIGES	Maßnahmen Nr.	S 1
		Maßnahmen Nr. alt 53	NEUE MASSNAHME
Kurztitel	Mehr Grün (Bäume) in der Stadt		
verantwortlich	Stad Aachen, Fachbereich Umwelt (FB 36/40, Herr Meiners & FB 36/20, Frau Roß-Kark)		
Mitwirkende	Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen (FB 61), Aachener Stadtbetrieb (E 18)		
Geplante Umsetzung	2014 bis 2030, schwerpunktmäßig für Luftreinhalteplan in 2015 bis 2019		

Projektbeschreibung	
<p>Die Freiraum- und Grünraumsituation im Siedlungsbereich ist einer der wesentlichen Gunstfaktoren für niedrige Umwelt- und Schadstoffbelastungen. Für Aachen gilt dies insbesondere in den klimasensiblen Bachtälern und dem Aachener Talkessel. Dies belegen auch die aktuellen Ergebnisse des Klimafolgenanpassungskonzeptes für den Aachener Talkessel (Büro BKR Aachen, RWTH Aachen). Hier werden Siedlungsbereiche in der Stadt definiert, in denen besondere Anstrengungen zur Verbesserung und zum Schutz der lufthygienischen und klimatischen Situation durch Förderung von „mehr Grün in der Stadt“ notwendig sind. Über die laufende Neuaufstellung des FNP werden entsprechende Siedlungsbereiche räumlich abgegrenzt und fachliche Anforderungen festgeschrieben.</p> <p>Zur Steigerung der Lebensqualität ihrer Bewohner strebt die Stadt Aachen insoweit eine weitere Verbesserung der Grünausstattung an. Konkrete Maßnahmen sind verankert</p> <ol style="list-style-type: none"> über die räumliche Darstellung im neuen FNP, im aktuellen Innenstadtkonzept 2022 sowie im Masterplan Aachen 2030.. <p>Der Masterplan sieht die Pflanzung von insgesamt 10.000 Bäumen im Stadtgebiet bis zum Jahr 2030 vor. In der Kernstadt sind Baumpflanzungen aufgrund ihrer Wirkung für Stadtklima und Lufthygiene wichtig, gleichzeitig aber besonders schwierig und kostenintensiv (neue Baumfelder im Straßenraum, Versorgungsleitungen, großkronige Bäume etc.)</p> <p>Im aktuell in der Aufstellung befindlichen Innenstadtkonzept sind unter dem Stichwort „weitere Wohnumfeldverbesserungen mit Beitrag zum Klimaschutz“ Begrünnungsmaßnahmen schwerpunktmäßig in lufthygienisch- und klimasensiblen Bereichen vorgesehen (Straßenzüge, Plätze, Innenblöcke etc. mit defizitärer Grünausstattung). Derartige Projekte sind zu 80% zuschussfähig aus Städtebaufördermitteln und sollen nach erfolgtem politischem Beschluss bis zum Jahr 2022 sukzessiv umgesetzt werden.</p> <p>Bzgl. der konkreten Einzelmaßnahmen, deren Umsetzung und Fördermöglichkeiten wird auf die detaillierten Informationen im Innenstadtkonzept und im Masterplan verwiesen.</p> <p>Darüber hinaus wird die Verwaltung die Aufstellung einer „Grünsatzung“ für Aachen als Rechtsinstrument zur Umsetzung von Grünmaßnahmen im Siedlungsbereich prüfen und der Politik eine entsprechende Entscheidungsgrundlage vorlegen.</p>	
Zielgruppe	Die Aachener Bürgerschaft; insbesondere Bewohner der Innenstadt
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der (bio-) klimatischen Situation in der Stadt Aachen • Erhöhung von Feinstaub-Filterfunktion und Sauerstoffproduktion des Stadtgrüns • Minderung der Immissionsbelastung (abhängig von der Örtlichkeit etwa 1 -10 % der Feinstaubbelastung) • 	

⁵³ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

ANLAGE 1

BR Köln - Luftreinhalteplan Aachen 1. Fortschreibung 2015 – Stand 08.2015

Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
Neueste Studien belegen die allgemeine positive bioklimatische und lufthygienische Wirkung von Stadtbäumen und verbesserter Grünausstattung im dicht besiedelten Innenstadtbereich	
Investitionskosten (einmalige Kosten)	Grobe Schätzung: Umsetzung Masterplan: k.A. möglich Innenstadtkonzept: ca. 750.000 € insgesamt bis zum Jahr 2022 für Begrünungsmaßnahmen / Baumpflanzungen (der städt. Eigenanteil beträgt 20 % = 150.000 € - siehe Förderung) Soll getragen werden von: Stadt
Betriebskosten (lfd. Kosten)	Grobe Schätzung: 38 Euro / Jahr zur Pflege jedes neu gepflanzten Baumes Soll getragen werden von: Stadt (Aachener Stadtbetrieb)
Personalaufwand	Fachbereich Umwelt: für Planung und Realisierung Aachener Stadtbetrieb: dauerhafte Pflege des neu angelegten Grüns
(Mögliche) Förderung	Innenstadtkonzept: Städtebauförderung i.H.v. 80 % wird mit der einzelnen Maßnahmen beantragt
Stand der Umsetzung	In Vorbereitung; Umsetzung konkreter Einzelmaßnahmen ab 2015/2016 geplant (Förderung läuft erst ab 2016ff)
Anlagen / Links	Infos zum Masterplan: www.aachen.de/aachen2030 Infos zum Innenstadtkonzept 2022: www.aachen.de/DE/stadt_buerger/planen_bauen/stadtentwicklung/innenstadt/innenstadt_konzept_2022

Handlungsfeld	SONSTIGES	Maßnahmen Nr.	S2
		Maßnahmen Nr. alt 54	NEUE MASSNAHME
Kurztitel	Einsatz emissionsarmer Baumaschinen bei städtischen Vorhaben (incl. städt. Tochterunternehmen)		
verantwortlich	Stadt Aachen, Bauverwaltung (B 03, Herr Marbaise), Aachener Stadtbetrieb (E 18, Frau Weiß); STAWAG; gewoge		
Mitwirkende	Stadt Aachen sämtliche Ämter/Eigenbetriebe mit Bauvergaben; STAWAG; gewoge		
Geplante Umsetzung	ab 2015 bzw. 2018		
Projektbeschreibung			
<p>Im Rahmen einer Umfrage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) in 2012, wurde die Empfehlung ausgesprochen, emissionsmindernde Vorkehrungen beim Einsatz von Baumaschinen zu treffen (Filtersysteme, Emissionsstandards bei Vergaben). Als Baumaschinen wird die Gruppe mobiler und nicht mobiler Geräte bezeichnet, die im Bereich von Baustellen eingesetzt werden (z.B. Bagger, Raupen, Stromgeneratoren etc.). Die Empfehlung der DUH wurde in erster Linie zum Schutz der unmittelbar betroffenen Baustellenarbeiter vor gesundheitlichen Schädigungen durch Dieselruß und Feinstaub getroffen. Gleichzeitig wurden aber auch - zumindest lokale - Wirkeffekte einer solchen Maßnahme nachgewiesen, durch die die lufthygienische Hintergrundbelastung verringert werden kann. Baumaschinen können in Großstädten zu mehr als einem Viertel der verkehrsbedingten Rußemissionen beitragen. Insoweit fordern das Umweltministerium NRW und die Bezirksregierung Köln mittlerweile den Einsatz emissionsarmer Baumaschinen vor allem in Städten mit Luftreinhalteplan.</p> <p>Die Stadt Aachen hat sich bereits seit Empfehlung der DUH mit dem Thema befasst und beabsichtigt entsprechende Maßnahmen umzusetzen. Bei der Stadt werden Baustellenmaßnahmen insbesondere vom Aachener Stadtbetrieb (Eigenbetrieb) sowie den Tochtergesellschaften Stadtwerke Aachen AG (STAWAG) und Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft AG (gewoge) vergeben. Diese Bereiche sollen daher besonders in das Projekt eingebunden werden.</p> <p>Vor diesem Hintergrund werden auch in Aachen in den nächsten Jahren verstärkt Baumaschinen, Baufahrzeuge und sonstige mobile Maschinen (z.B. Rasenaufsmäher mit Verbrennungsmotor) mit verbesserter Abgastechnik zum Einsatz kommen. Im Rahmen öffentlicher Ausschreibungen und Aufträge wird für diese Gerätschaften die Einhaltung bestimmter Emissionsstandards vorgeschrieben. Dies dient der Verminderung der Feinstaub- und Stickstoffoxid-Emissionen. Zudem wird sich der Einsatz neuer Baumaschinen und -fahrzeuge auch lärmtechnisch positiv auswirken. Hinzu kommt ein positiver Effekt für den unmittelbaren Gesundheitsschutz der Bauarbeiter sowie der Wohnbevölkerung vor Ort.</p> <p>Um den Einsatz emissionsarmer Baumaschinen bei städt. Bauvorhaben zu gewährleisten, ist eine Veränderung der Vergaberichtlinien bzw. der Leistungsbeschreibungen notwendig. Nach Auskunft der Zentralen Vergabestelle der städtischen Bauverwaltung (B 03) ist die Forderung von Umweltaspekten vergaberechtlich grundsätzlich zulässig. Aktuell ist noch zu prüfen, ob diese Vorgaben im praktischen Ablauf auch umsetzbar sind. Dazu sind weitere Abstimmungen mit dem Aachener Stadtbetrieb (E 18), STAWAG und gewoge erforderlich. Alle drei Bereiche haben sich grundsätzlich positiv zu dieser Maßnahme geäußert.</p> <p>Für Baumaschinen, Baufahrzeuge und mobile Maschinen sollen bei Bauvorhaben der Stadt und der städt. Tochterunternehmen im Rahmen einer freiwilligen Vereinbarung künftig die nachfolgenden Standards eingehalten werden, die sich im Kern an gleichgerichteten Vorgaben in Berlin (seit 2013) und Bremen (seit 2014) orientieren:</p> <p>Die nachfolgenden Vorgaben gelten mindestens für städt. Projekte / Bauvorhaben innerhalb des als Umweltzone ausgewiesenen Bereichs der Stadt Aachen; eine Ausdehnung auf das gesamte Stadtgebiet wird angestrebt. Die Vorgaben gelten für Baumaschinen mit einer Leistung von 37 KW und mehr:</p>			

⁵⁴ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

<p>Stufe 1: ab 01. Juli 2016:</p> <ul style="list-style-type: none"> • EURO-Klasse III plus Partikelfilter (bei fehlender Nachrüstbarkeit von EURO III - Baumaschinen/Baufahrzeugen, mobile Maschinen sind 6-monatige Ausnahmegenehmigungen zulässig) • TIER-Stufe III B (für Neufahrzeuge gültig seit 2012) <p>2. Stufe ab 01. Juli 2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> • EURO-Klasse IV • TIER-Stufe IV (für Neufahrzeuge gültig seit 2013) <p>Die Bau-Innung Aachen (Industrie & Handwerk) als Vertretung der unmittelbar betroffenen Unternehmen / Betriebe der lokalen Baubranche wurde über die geplante Maßnahme S2 informiert. Weitere Abstimmungsgespräche mit den zuständigen Partnern sind erforderlich und können sich ggf. noch auf die Vorhaben auswirken.</p>	
Zielgruppe	Baufirmen, Auftragnehmer aus dem Garten- und Landschaftsbau
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<p>Durch die Umsetzung der angepassten Vergaberichtlinien bei der Stadt sowie den Tochtergesellschaften STAWAG und gewoge werden wichtige Voraussetzungen geschaffen, um die Feinstaub- und Stickstoffoxid-Emissionen im Stadtgebiet zu senken. Erwartete Entlastungseffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der maschinenbedingten Abgasemissionen von Baufahrzeugen, Baumaschinen und mobile Maschinen • Verbesserung des Gesundheitsschutzes für Bauarbeiter und Bürgerinnen / Bürger 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
Ggf. durch Kontrolle der Einhaltung der Vorgaben (stichprobenartige Baustellenkontrollen)	
Investitionskosten (einmalige Kosten)	Grobe Schätzung: keine genauen Angaben möglich; ggf. für Nachrüstung/Austausch von Gerätschaften Soll getragen werden von: Baufirmen/ Auftragnehmer – ggf. Weiterleitung der Kosten an Auftraggeber über Preis
Betriebskosten (Ifd. Kosten)	Keine Veränderung
Personalaufwand	für stichprobenartige Baustellenkontrollen
(Mögliche) Förderung	Keine
Stand der Umsetzung	In Vorbereitung
Anlagen / Links	Keine

Handlungsfeld	SONSTIGES Presseinformation	Maßnahmen Nr.	S 3
		Maßnahmen Nr. alt 55	NEUE MASSNAHME
Kurztitel	Sensibilisierung der Bürgerschaft per Pressemeldung bei Wetterlagen mit sehr hohen Feinstaubbelastungen		
verantwortlich	Fachbereich Umwelt (FB 36/40, Herr Peschel)		
Mitwirkende	Stadt Aachen, Presseamt (FB 13), LANUV NRW		
Geplante Umsetzung	ab 2015		

Projektbeschreibung	
<p>Der Fachbereich Umwelt wird mit Inkrafttreten der 1.Fortschreibung zum Luftreinhalteplan Aachen bei prognostiziertem Auftreten hoher Feinstaubbelastungen während austauscharmer Wetterlagen (sog. Inversionswetterlagen) gezielte Bürgerinformationen herausgeben. Bei Inversionswetter - hier vornehmlich in den Wintermonaten von Oktober bis April - ist das Bildungspotential überregional hoher Feinstaubbelastungen besonders groß. Auf Basis von Daten- und Informationen des LANUV NRW zur aktuellen Luftschadstoffbelastung (http://www.lanuv.nrw.de/luft/ausbreitung/prognrw.htm) wird die Stadt daher gezielte Pressemitteilungen herausgeben, in denen die Bürgerschaft schon 1 – 3 Tage vor Eintreten der Inversionswetterlage gebeten wird, durch individuell angepasstes Verhalten zur Verbesserung der Luftqualität beizutragen. Dies kann z.B. durch direktes Ansteuern von P&R Parkplätzen von Innenstadtbesuchern, den Verzicht auf Einsatz emissionsstarker Kaminöfen (Holzverbrennung), eine verstärkte Nutzung von Bus & Bahn, die Nutzung des Fahrrades oder Bewältigung kurzer Wege zu Fuß erreicht werden. Grundlage für die Aachener Bürgerinformation bildet die Standard-Pressemitteilung des LANUV NRW (siehe Anlage).</p>	
Zielgruppe	vornehmlich die Aachener Bürgerschaft, aber auch Kfz- Pendler
Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	
<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Luftschadstoffbelastung durch geringeren Kfz-Individualverkehr • Verringerung der Feinstaubbelastung durch Nutzungsverzicht von Kaminöfen 	
Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	
<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der Feinstaub-Überschreitungstage im Städtevergleich 	

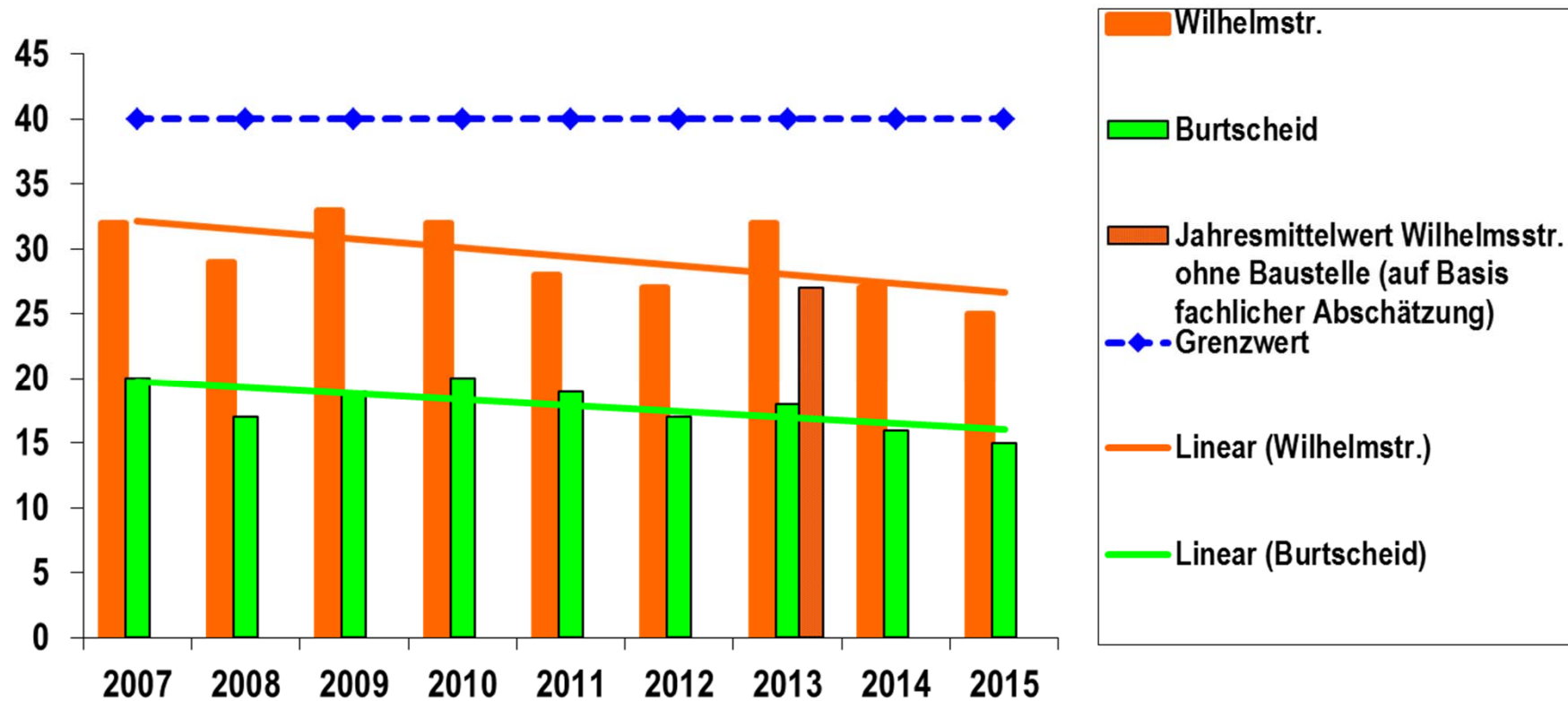
Investitionskosten (einmalige Kosten)	Keine
Betriebskosten (lfd. Kosten)	Keine
Personalaufwand (Mögliche) Förderung	Presseamt und Fachbereich Umwelt (derzeit nicht genau abschätzbar; eher gering)
	Keine

Stand der Umsetzung	In Vorbereitung
---------------------	-----------------

Anlagen / Links	Standard-Pressemitteilung des LANUV-NRW (Grundlage für Presseinfo der Stadt; geringfügige Anpassung an städt. Belange werden noch mit Presseamt abgestimmt)
-----------------	---

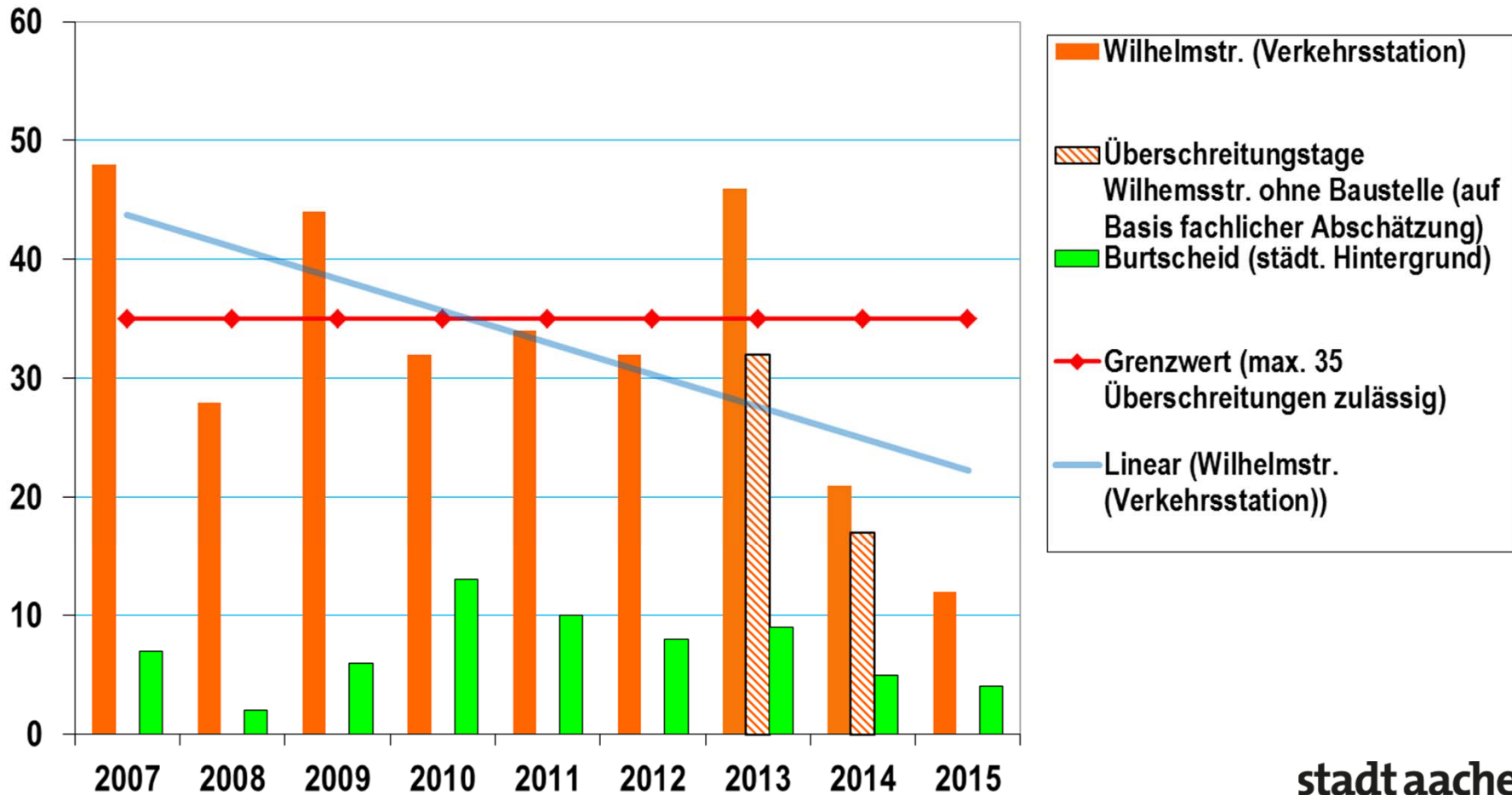
⁵⁵ hier sind alte Maßnahmen Nr. aus dem Luftreinhalteplan 2009 aufgeführt, die Basis für die Fortführung oder Entwicklung der neuen Maßnahme sind und/oder auch nur teilweise inhaltliche Verknüpfungspunkte zur neuen Maßnahme haben.

Feinstaub (PM10) – der Jahresmittelwert gemittelte Belastung in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pro Jahr



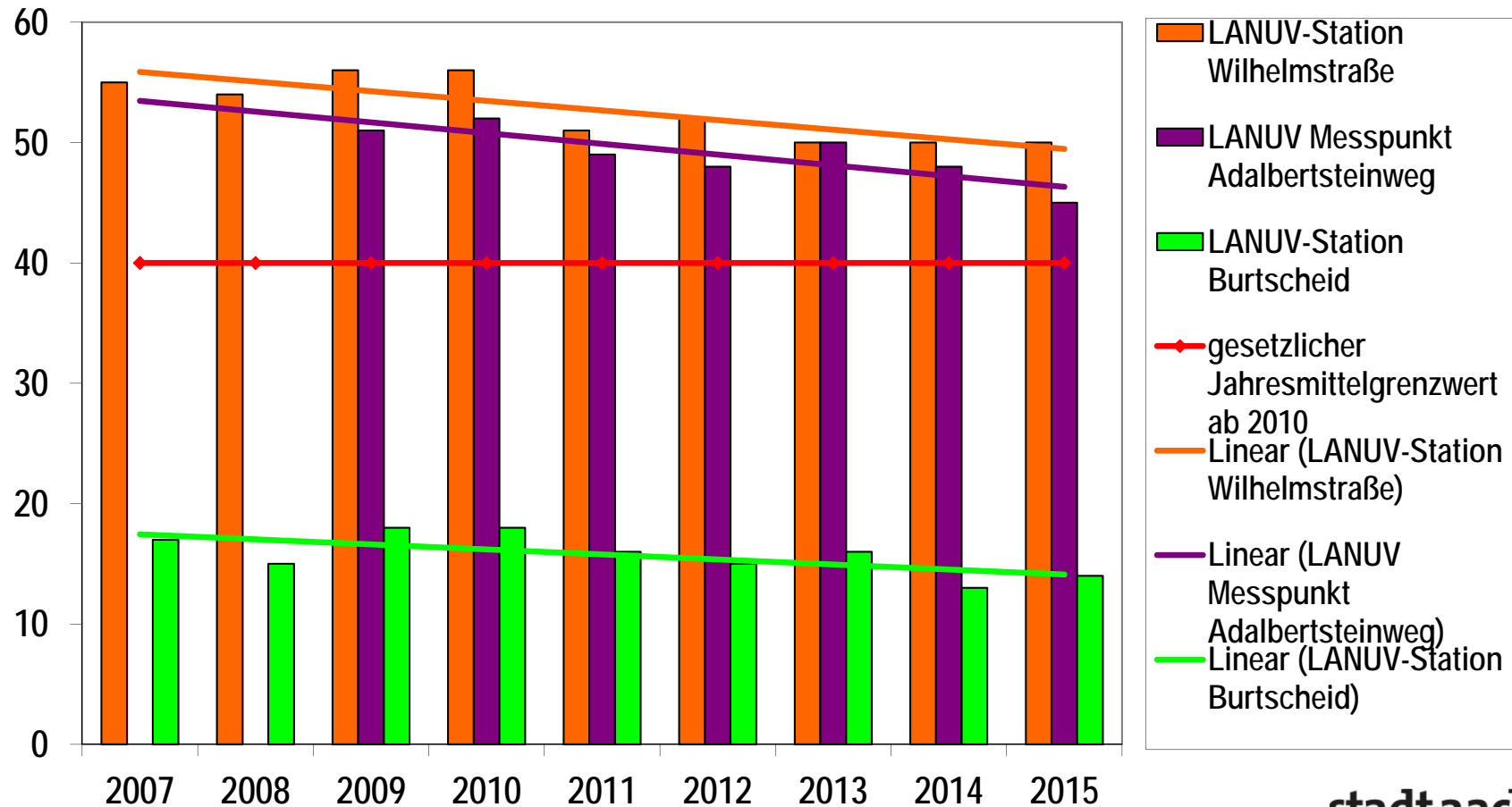
Feinstaub (PM10) - Die Kurzzeitbelastung

Überschreitungstage pro Jahr



Stickstoffdioxid (NO₂) – der Jahresmittelwert

gemittelte Belastung in µg/m³ pro Jahr



Nr.	Massnahme - Kurzbeschreibung	Sachstand			Koordination / zentraler Handlungsträger		im städt. Haushalt veranschlagt: Zeitraum Gesamtbetrag	veranschlagt bei PSP-Element Bemerkungen / Erläuterungen zur Finanzierung
		Maßnahme begonnen / in Umsetzung / umgesetzt	in Vorbereitung	noch nicht begonnen	Stadt	Dritte		
MÜ 1	Übernahme der Luftreinhalteplan-Maßnahmen in den Verkehrsentwicklungsplan (VEP)				FB 61/30			wird in Kosten für lfd. VEP-Prozess integriert; derzeit kein besonderer Mittelbedarf ersichtlich
MÜ 2	Beteiligung der Stadt Aachen an der regionalen Verkehrsentwicklung				FB 61/30	Städte-Region Aachen		derzeit kein besonderer Mittelbedarf ersichtlich
MÜ 3	Verbesserung der städtebaulichen Bedingungen für umweltfreundliche Verkehrsmittel innerhalb des Alleenrings im Innenstadtkonzept	teilweise	teilweise		FB 61/30			Mittelbedarf für die Verbesserung der verkehrlichen Situation im Sinne des LRP wird bei der Veranschlagung der jeweiligen Einzelprojekte des Innenstadtkonzeptes berücksichtigt
MÜ 4	Vorhaltung von Umwelt-Trassen (Rad, ÖPNV) einschließlich Brücke Campus West bei Campuserwicklung	teilweise	teilweise		FB 61/30		a) 2016 - 2019 1.762.400 € investiv b) 2016 - 2019 90.000 € konsumtiv c) 2016 - 2019 6.175.000 € investiv	Beteiligung der Stadt an Infrastrukturmaßnahmen Campus West, die bislang noch nicht konkretisiert sind: a) PSP 5-120102-800-01700-300-1 "Campus West, Infrastruktur" b) PSP 4-120102-805-3 "Campus West, Infrastruktur" Fußgängerbrücke Bahnhof West c) PSP 5-120102-900-06800-600-1
MM 1	Einführung von Parkraumbewirtschaftung, Job-Ticket / Firmen-Ticket oder luftreinhaltungsorientierten, Mobilitätskonzepten bei Landesbehörden wie Justizzentrum, Finanzzentrum, Bezirksregierung etc.					BezReg / MKULNV / Land		Projekt ist über Landesbehörden / Land zu finanzieren Gespräche mit FH laufen, Umsetzung und Finanzierung schwierig fehlende Bereitschaft bei Landesbehörden
MM 2	Mobilitätskonzept für die Katholische Hochschule (KatHo Aachen)				FB 61/30 FB 36	KathHO		Projekt wird über andere Handlungsträger finanziert bedarfswise Initialförderung / Unterstützung aus Investorengeldern für Luftreinhaltung (Aquis Plaza, OBI)
MM 3	Mobilitätskonzepte für Aachener Unternehmen					IHK		Projekt wird über andere Handlungsträger finanziert bedarfswise Initialförderung / Beteiligung aus Investorengeldern für Luftreinhaltung (Aquis Plaza, OBI)
MM 4	Umsteigerkampagne „Aachen clever mobil“				FB 61/30		nach Bedarf (konsumtiv)	Mittel für Öffentlichkeitsarbeit / Kampagnenwerbung "clever mobil" anteilig im PSP 4-120201-905-5 "Verkehrsentwicklungsplanung - CIVITAS" enthalten (Ansatz 2017 - 2019 je 80.000 €/a für sämtliche VEP-CIVITAS Maßnahmen)
MM 5	Attraktivierung Pendlerportal				FB 61/30	VRR	2016 - 2019 je 2.900 € konsumtiv	PSP 4-120201-913-5 "Wartung, Fortschreibung Mitpendeln" In 2015 und 2016 standen durch finanzielle Unterstützung versch. Partner insgesamt 10.000 € zur Verfügung, um die individuellen Nutzungsmöglichkeiten des landesweiten Portals bei Stadt und Partnern zu verbessern.
MM 6	Pilotprojekt „Einführung Multimodales Jobticket“ (eMoVe)				FB 61/30	AVV		Konzeptansatz wurde vom AVV entwickelt; hat sich als nicht praktikabel erweisen
MF 1	Elektromobile Leitflotte bei der STAWAG					STAWAG		Projekt wird über andere Handlungsträger finanziert
MF 2	Mobilitätsoptimierung Stadtverwaltung Aachen (ecolibro)				B 03 FB 61/30		2016 ca. 15.000 € konsumtiv (ca. 66% Förderung)	PSP 4-100201-904-9 "Projekt Flottenmanagement" (Jan - Dez) 2016 neu eingerichtet; Ermächtigungsübertragung aus dem Vorjahr Förderung aus eMoVe (Jan-Jun) = 10.000 € Projekt sollte sich durch Einsparungen bei Km-Geld-Erstattungen refinanzieren bzw. dauerhaft selber tragen

Nr.	Massnahme - Kurzbeschreibung	Sachstand			Koordination / zentraler Handlungsträger		im städt. Haushalt veranschlagt: Zeitraum Gesamtbetrag	veranschlagt bei PSP-Element Bemerkungen / Erläuterungen zur Finanzierung
		Maßnahme begonnen / in Umsetzung / umgesetzt	in Vorbereitung	noch nicht begonnen	Stadt	Dritte		
MF 3	Optimierung städtischer Fuhrpark (Fahrzeugtechnik)				E 18 FB 36		2016 - 2019 nach Bedarf (investiv)	in versch. Produkten der FB & Wirtschaftspläne E 18 + E 26
MF 4	Innovationsstrategie ASEAG-Busflotte (und Subunternehmen)				FB 61/30 FB 36	ASEAG	2016 - 2018 7.537.500 € investiv (80 % Förderung) 837.500 konsumtiv	PSP 5-012001-900-00600-050-5 "Anschaffung Elektrobuse ASEAG" und PSP 4-012001-908-6 "Sonderumlage E-Busse ASEAG" 6,7 Mio. Förderung aus Kommunalinvestitionsförderungs-gesetz; Eigenanteil tragen Stadt und ASEAG jeweils zur Hälfte im Übrigen Finanzierung über Wirtschaftsplan der ASEAG für Neubeschaffungen im regelmäßigen Turnus
MR 1	Unterstützung des Fahrradverleihsystems veloCITY				FB 61/30	velocity		Gründungszuschuss der Stadt i.H.v. 305.000 € in 2014 gezahlt; die Förderung weiterer Stationen i.R.d. Bundeswettbewerbs "Klimaschutz im Radverkehr" ist Teil des Wettbewerbsvorschlags "Rad-Vorrang-Route Aachen 1"; 70 % Förderung; 30 % durch Velocity; Betrag noch offen Im Übrigen Finanzierung über Projektträger velocity
MR 2	Erhalt / Neubau Radstation HBF				FB 36 FB 61/30			Verhandlungen im Zusammenhang mit Blue Gate laufen
MR 3	Ausbau Radwegenetz <i>siehe Unterpunkte:</i>	HINWEIS: Neben dem Ausbau der Radinfrastruktur trägt auch deren kontinuierliche Qualitätssicherung durch angemessene Unterhaltungszyklen zur Förderung des Radverkehrs und damit zur (schnelleren) Erreichung der Luftreinhalteziele bei. Bei der Unterhaltung des Radwegenetzes besteht seit Jahren eine finanzielle Unterdeckung.						
	Maßnahmenplan Radverkehr				FB 61/30		2016 - 2019 rd. 1.855.000 € investiv (ca. 70 % Förderung)	PSP 5-120102-800-00300-300-1 "Radverkehrsanlagen" 2016-2019: rd. 1.855.000 € incl. Ermächtigungsübertragung von 2015 nach 2016 i.H.v.654.983,83 € 4-120102-802-9, 2016-2019: 120.000 € incl. 12.500 € überplanmäßige Mittelbereitstellung in 2016
	Radschnellwege				FB 61/30		a) 2016 508.800 € investiv (70% Förderung) für 2017 weitere 201.600 € angemeldet b) 2016 17.700 € konsumtiv für 2017 weitere 8.400 € angemeldet	a) PSP 5-120102-900-06100-300-1 "Radweg Aachen - Jülich" b) PSP 4-120102-948-9 "Radweg Aachen - Jülich" Hinweis: weitere Radschnellwege AC-Heerlen & AC-Maastricht geplant aber noch nicht veranschlagt
	Rad-Vorrang-Routen				FB 61/30		für 2017 angemeldet: a) 2017 - 2018 932.000 € investiv (70% Förderung) b) 2017 - 2018 420.000 € konsumtiv	a) PSP 5-120102-900-08100-300-1 "Rad-Vorrang-Route Aachen 1" b) PSP 4-120102-969-8 "Rad-Vorrang-Route Aachen 1" Förderskizze zum Wettbewerb "Klimaschutz im Radverkehr" eingereicht: versch. Bausteine u.a. Rad-Vorrang-Netz, Fahrradparkhaus Innenstadt, Pedelec-Verleihstationen velocity, Dauermessstellen radverkehr etc. - siehe auch Vorlage für MoA am 23.06.16; Förderantrag soll im Herbst 2016 konkretisiert werden. Maßnahme auf § 14-Liste; Planungskosten i.H.v. 93.200 € berücksichtigt

Nr.	Massnahme - Kurzbeschreibung	Sachstand			Koordination / zentraler Handlungsträger		im städt. Haushalt veranschlagt: Zeitraum Gesamtbetrag	veranschlagt bei PSP-Element Bemerkungen / Erläuterungen zur Finanzierung
		Maßnahme begonnen / in Umsetzung / umgesetzt	in Vorbereitung	noch nicht begonnen	Stadt	Dritte		
	Radbeschilderung				FB 61/30		2016 rd. 70.000 € investiv 2017 64.300 € investiv (ca. 40% Förderung)	PSP 5-120102-900-02500-300-1 "Radroutenwegweisung" Hinweis: Mittel wurden nachträglich von FB 61 angemeldet; Anmeldung z.Z. noch in Bearbeitung bei Kämmerei
MR 4	Stellplatzkonzept Radverkehr (Fahrradparken) siehe Unterpunkte							
	Fahrradbügel im öff. Straßenraum				FB 61/30		2016 - 2019 je 15.000 €	PSP 5-120102-800-00700-300-1 "Fahrradabstellanlagen - J -, Festwert" Darüber hinaus werden bei Straßen-Neubau-Maßnahmen und Herstellung von Baumbeeten Fahrradbügel errichtet; die Mittel sind in der jeweiligen Maßnahme veranschlagt. Weiterhin werden bei zahlreichen Projekten Fahrradbügel über die Investoren finanziert (z.B. Aquis Plaza, RWTH etc.)
	Fahrradboxen an Bahnhöfen				FB 61/30		2016 20.000 € investiv (80% Förderung)	PSP 5-120102-900-02600-300-1 "Fahrradboxen an Haltepunkten - J - " ab 2017 keine weiteren Mittel mehr eingeplant
	Stellplatzsatzung				FB 61/30			derzeit kein besonderer Mittelbedarf ersichtlich
	überdachte Radabstellanlagen an Schulen				FB 61/30 FB 36		2016 - 2019 je 40.000 € investiv	Bereitstellung beim jeweiligen PSP des FB 45; Deckung je zur Hälfte aus Investorengeldern für Luftreinhaltung (Aquis Plaza, OBI) und PSP 5-140101-800-00300-900-1 - J - "investive Maßnahmen im Bereich Klima und Immissionsschutz"
	Überwachte Fahrradplätze in APAG Parkhäusern				FB 61/30 FB 36			Pilotvorhaben in 2015 entwickelt und aufgrund hoher Kosten verworfen; alternativ wird zentrales Fahrradparkhauses in der Innenstadt i.R.d. Förderantrags "Rad-Vorrang-Route Aachen 1" geprüft (Mittelbedarf abhängig von Variante) --> siehe MR 3
MR 5	Mit dem Fahrrad zum Einkaufen					EHDV		Projekt wird über andere Handlungsträger finanziert bedarfsweise Initialförderung / Unterstützung aus Investorengeldern für Luftreinhaltung (Aquis Plaza, OBI)
MB 1	Umsetzung Busnetzkonzept 2015+ siehe Unterpunkte							
	diverse Einzelmaßnahmen						a) 2016 150.000 € investiv (90 % Förderung) b) 2016 30.000 € konsumtiv	a) PSP 5-120102-800-02000-300-1 "Maßnahmen Busnetz 2015+" b) PSP 4-120102-809-7 "Maßnahmen Busnetz 2015+" 2014 - 2015 bereits rd. 210.000 € aus) und rd. 9.000 € aus b) gezahlt für UKA ÖPNV-Anbindung und Kaiserplatz
	Mobilitätsstationen				FB 61/30			Mittelbedarf noch unklar; Pilotstation am Westbahnhof noch in der Erprobungsphase; erst danach weitere finanzielle Aussagen möglich
	Bustrasse Kaiserplatz				FB 61/30		2015 - 2017 960.000 € investiv	5-120102-000-07000-300-1 "Willy-Brandt-Platz Bustrasse" Projekt wird vorauss. bereits in 2016 abgeschlossen

Nr.	Massnahme - Kurzbeschreibung	Sachstand			Koordination / zentraler Handlungsträger		im städt. Haushalt veranschlagt: Zeitraum Gesamtbetrag	veranschlagt bei PSP-Element Bemerkungen / Erläuterungen zur Finanzierung
		Maßnahme begonnen / in Umsetzung / umgesetzt	in Vorbereitung	noch nicht begonnen	Stadt	Dritte		
	Südausgang Hbf.				FB 61/30		2016 - 2019 4.374.000 € investiv (80 % Förderung)	PSP 5-120102-900-06300-300-1 "ICE-Bahnhof, südlicher Eingang" Projektbeginn u.a. abhängig von Öffnung Bunker Kasinostr.
	Umgestaltung / Achsenkreuz Bushof				FB 61/30		2016 250.000 € konsumtiv	PSP 4-090101-047-5 Wettbewerb Bushof soll im Herbst 2016 starten
	Umgestaltung Adalbertsteinweg, Busspur in Mittellage stadtauswärts				FB 61/30			noch keine Mittel eingeplant
MB 2	Konzept „Mobilitätsverbund Aachen“					AVV	2016 20.000 € konsumtiv	anteilig im PSP 4-120201-905-5 "Verkehrsentwicklungsplanung - CIVITAS" enthalten (Ansatz 2017 - 2019 je 80.000 €/a für sämtliche VEP-CIVITAS Maßnahmen); Integration von Parkinformationen und Baustellen über CIVITAS DYN@MO gefördert Im Übrigen über andere Handlungsträger finanziert
MB 3	Optimierung Kommunikation / Information im Bereich ÖPNV					AVV		Projekt wird über andere Handlungsträger finanziert
MB 4	Umsteigergewinnung an der neuen Direktverbindung Heinsberg – Aachen					AVV		Projekt wird über andere Handlungsträger finanziert
MB 5	Ausbau Euregiobahn					AVV	Haltepunkt Richterich 2015 - 2019 950.000 € investiv (ca. 80 % Förderung)	Projekt zum Großteil über andere Handlungsträger finanziert Teilprojekte über städt. Haushalt veranschlagt: z.B. PSP 5-120102-900-07100-900-1 „Citizens Rail Projekt Haltepunkt Richterich“
MB 6	Attraktivitätssteigerung für die Bahnhofshaltepunkte Eilendorf und AC-West				FB 61/30		Haltepunkt Eilendorf 2015 - 2018 4.100.000 € investiv (ca. 80 % Förderung)	Projekt zum Großteil über andere Handlungsträger finanziert Teilprojekte über städt. Haushalt veranschlagt: z.B. PSP 5-120102-900-06500-300-1 „Citizens Rail Projekt Haltepunkt Eilendorf“
MB 7	Citizens Rail					AVV		Bahnhofshaltepunkte Richterich & Eilendorf siehe MB 5 & MB 6 Öffentlichkeitsarbeit und strategische Maßnahmen werden über andere Handlungsträger finanziert
MB 8	Grenzen abbauen in der Euregio Maas-Rhein					AVV		Projekt wird über andere Handlungsträger finanziert
MB 9	Tarifkooperation AVV / VRS					AVV		Projekt wird über andere Handlungsträger finanziert
MB 10	Förderung umweltfreundlicher Fahrzeuge					AVV		Projekt wird über andere Handlungsträger finanziert
MP 1	Mobilitätsmaßnahmen in den Kurgeländen (gemäß Anforderungen der Bezirksregierung)				FB 36			noch keine Mittel eingeplant
MP 2	Minimierung der Parksuchverkehre <i>siehe Unterpunkte</i>							
	Modernisierung Parkleitsystem incl. Bereitstellung von Infos für mobile Endgeräte				FB 61/30			Parkleitsystem wurde in den vergangenen Jahren für rd. 390.000 € modernisiert (PSP 5-120202-908-00700-400-1 und PSP 5-120202-908-00800-400-1); Projekt in 2015 abgeschlossen
	Modernisierung einzelner Parkhäuser				FB 61/30	Parkhausbetreiber		Projekt wird daher über andere Handlungsträger finanziert
	Harmonisierung Parkgebühren Straßenraum/Parkhaus				FB 61/30	Parkhausbetreiber		Vorschlag der Verwaltung im Febr. 2016 in den Mobilitätsausschuss eingebracht; Beratung wurde vertagt; Projekt kann Einnahmen generieren

Nr.	Massnahme - Kurzbeschreibung	Sachstand			Koordination / zentraler Handlungsträger		im städt. Haushalt veranschlagt: Zeitraum Gesamtbetrag	veranschlagt bei PSP-Element Bemerkungen / Erläuterungen zur Finanzierung
		Maßnahme begonnen / in Umsetzung / umgesetzt	in Vorbereitung	noch nicht begonnen	Stadt	Dritte		
S 1	Mehr Grün (Bäume) in der Stadt				FB 36		2016 - 2019 127.200 € investiv weitere Mittel nach Bedarf und Einnahmesituation Baumschutzsatzung	PSP 5-130101-900-00900-300-1 "Baumpflanzungen im Stadtgebiet" bedarfswise ergänzende Mittel aus Ausgleichszahlungen nach Baumschutzsatzung
S 2	Einsatz emissionsarmer Baumaschinen bei städt. Vorhaben (incl. Vorhaben städtischer Tochterunternehmen)				FB 36			derzeit kein besonderer Mittelbedarf ersichtlich Ergänzung der Allg. Vertragsbedingungen der Stadt läuft; Einbindung der Tochtergesellschaften in Vorbereitung
S 3	P&R-Kampagne für Tage mit hoher Luftverschmutzung				FB 36 FB 13			derzeit kein besonderer Mittelbedarf ersichtlich (im Rahmen der üblichen Pressearbeit/Pressemeldungen)
ohne Nr.	Umweltzone				FB 61/400 FB 36			Kosten für Beschilderung von Straßen in städt. Zuständigkeit (ohne Personalaufwand) ca. 38.000 € - Mittel wurden in 2015 bereitgestellt derzeit kein weiterer Mittelbedarf ersichtlich Mehreinnahmen durch unerwartet hohe Anzahl an Verstößen/Ordnungswidrigkeiten
ohne Nr.	Busflottenoptimierung; siehe auch MF 4				FB 36	ASEAG	2016 - 2018 7.537.500 € investiv (80 % Förderung) 837.500 konsumtiv	PSP 5-012001-900-00600-050-5 "Anschaffung Elektrobusse ASEAG" und PSP 4-012001-908-6 "Sonderumlage E-Busse ASEAG" 6,7 Mio. Förderung aus Kommunalinvestitionsförderungs-gesetz; Eigenanteil tragen Stadt und ASEAG jeweils zur Hälfte im Übrigen Finanzierung über Wirtschaftsplan der ASEAG für Neubeschaffungen im regelmäßigen Turnus
ohne Nr.	Elektromobilität				B 03 FB 36 FB 61/30		2015 und 2016 je 6000 €	Kostenbeteiligung an "Aachen goes electro" in PSP 4-120201-905-5 "Verkehrsentwicklungsplanung - CIVITAS" enthalten (Ansatz 2017 - 2019 je 80.000 €/a für sämtliche VEP-CIVITAS Maßnahmen); Koordiniierungsstelle für Elektromobilität erforderlich, um effizient zu handeln (Kosten für Personalressourcen)

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015

Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln

Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Der Maßnahmenkatalog des ersten Aachener Luftreinhalte- und Aktionsplans aus 2009 ist nicht abschließend. Er wurde und wird seit seinem In-Kraft-Treten am 01.01.2009 fortlaufend aktualisiert, ergänzt und fortgeschrieben. Dadurch haben sich bei den Sachstandsberichten einige Nummerierungen gegenüber der Druckversion des Luftreinhalteplans (kurz: LRP) 2009 geändert.

Im Rahmen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans in 2015 (kurz: LRP 2015) kann festgehalten werden, dass verschiedene Maßnahmen des LRP 2009 mittlerweile erfolgreich abgeschlossen wurden und Wirkung entfaltet haben. Eine Vielzahl von Maßnahmen konnten darüber hinaus als Daueraufgabe bei der Stadt oder den jeweils zuständigen Handlungsträgern etabliert werden; diese Projekte werden kontinuierlich fortgeführt. Einige Maßnahmen wurden inhaltlich überarbeitet, ergänzt mit neuen Schwerpunkten / Zielsetzungen versehen und in eine neue Maßnahmenstruktur überführt. Einige wenige Aufgaben haben sich als ungeeignet oder nicht realisierbar erwiesen und wurden daher gestrichen bzw. zurückgestellt.

Die neue Maßnahmenstruktur wurde für den aktuellen Sachstandsbericht (siehe unten) übernommen.

Wir danken den zahlreichen Handlungsträgern und Kooperationspartnern des Luftreinhalteplans Aachen für die Unterstützung bei der Umsetzung der Luftreinhalteziele; ebenso für die Unterstützung und Mitwirkung bei der Erstellung des Sachstandsberichts!

Hinweis: Die Stadt Aachen bittet, neben dieser stark gekürzten, stichwortartigen Auflistung evtl. vorhandene ausführlichere Sachstandsberichte mit detaillierteren Informationen zum Umsetzungsstand zu beachten. Diese können eingesehen werden unter www.aachen.de

LINK: http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/umwelt/luft-stadtklima/luftreinhalteplan_umweltzone/index.html

Weitere Informationen zu verschiedenen Mobilitätsmaßnahmen incl. Elektromobilität findet man auch unter: www.aachen.de/clevermobil und www.emobil-aachen.de

Ergänzende Informationen, Links und Hinweise zur Projekten externer Partner finden Sie bei den einzelnen Maßnahmen oder auf der jeweiligen homepage.

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln

Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
----------	----------------------------	-------------------------	-----------------

UMWELTZONE – UWZ

Die Umweltzone wurde fristgerecht zum 01. Februar 2016 bei der Stadt Aachen eingeführt.

Von diesem Tag an dürfen nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette oder Ausnahmegenehmigung in der Umweltzone fahren.

Die Grenze der Umweltzone orientiert sich weitgehend am Aachener Außenring und erfasst alle Straßen innerhalb des definierten Gebietes. Die 510 Schilder zur Kennzeichnung der Umweltzone an den 166 Standorten im Stadtgebiet konnten mit Unterstützung des Aachener Stadtbetriebes und der beauftragten Unternehmen kurzfristig beschafft und im Januar 2016 sukzessive aufgebaut werden. Die Kosten der Beschilderung (ohne Personalaufwand) belaufen sich auf knapp 53.000 €. In den vorgenannten Zahlen sind auch die vom Landesbetrieb Straßenbau (StrassenNRW) betreuten Straßenbereiche enthalten. Um Kosten zu sparen und Synergieeffekte zu nutzen, wurden die beiden Beschilderungsaufträge zusammengefasst und durch den Aachener Stadtbetrieb koordiniert. Die genauen Anteile stellen sich wie folgt dar: Stadt Aachen = 123 Standorte und 366 Schilder (knapp 38.000 €); StrassenNRW = 43 Standorte und 143 Schilder (knapp 15.000 €).

Schon im Vorfeld der Einführung hat das städtische Presseamt wiederholt Informationen zur Umweltzone herausgegeben und auf der Homepage der Stadt Aachen eingestellt. Die entsprechende Internetseite wird kontinuierlich aktualisiert. Sie enthält alle wichtigen Hinweise zum Thema. Wegen der Grenzlage (Dreiländereck Belgien-Niederlande-Deutschland) stehen zentrale Informationen auch in Niederländisch Französisch und Englisch zur Verfügung. Detaillierte Infos findet man unter www.aachen.de/umweltzone.

Im Januar 2016 wurde mehrfach gezielt über die Umweltzonenregelung, Ausgabestellen für die grüne Plakette und evtl. Ausnahmegenehmigungen durch das Presseamt und die lokalen Medien berichtet. Es fanden Pressegespräche mit Medienvertretern aus den Niederlanden und Belgien statt. In einer einwöchigen Plakataktion wurde an 17 großen Werbeanlagen (Megalights) im Stadtgebiet auf den Start der Umweltzone und das Internet als Informationsquelle hingewiesen. Darüber hinaus fanden Plakataktionen in den Aachener Parkhäusern statt. Info-Postkarten wurden an publikumsstarken Orten ausgelegt.

Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Aachen hat bisher (**Stand 15.07.2016**) insgesamt 527 Ausnahmegenehmigungen erteilt.

Diese gliedern sich folgendermaßen auf:

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
----------	----------------------------	-------------------------	-----------------

- o 104 ansässige Gewerbe (gültig bis 30.04.2016, teils verlängert)
- o 205 Bewohner (teils gültig bis 30.04.2016, teils verlängert)
- o 84 Busse verschiedener Busbetreiber (gültig für 1 Jahr)
- o 83 Gewerbetreibende (davon 1 aus den Niederlanden) (gültig für 1 Jahr)
- o 25 Privatpersonen (davon 6 aus Belgien) (gültig für 1 Jahr)
- o 26 Wohnmobile (unbefristet)

Nach kurzer Karenzzeit wurden nach den Karnevalstagen Anfang Februar 2016 die Kontrollen durch das Ordnungsamt der Stadt Aachen aufgenommen. Evtl. Verstöße gegen die Umweltzonenregelung werden im Rahmen der üblichen Verkehrsüberwachung vom Ordnungsamt aufgenommen und verfolgt. In den ersten 6 Wochen wurden bereits 6.200 Verfahren eingeleitet; deutlich mehr, als ursprünglich erwartet. Darunter auch eine Vielzahl von Meldungen durch die örtliche Polizei, die bei ihren Verkehrskontrollen die Umweltplakette ebenfalls mit überprüft. Bis **Ende Mai 2016** sind bereits rd. 20.000 Verfahren zu verzeichnen. In den meisten Fällen (80-90%) handelt es sich um sog. Formal-Verstöße, d.h. die Fahrzeuge sind nicht oder mit unleserlicher Plakette ausgerüstet, erfüllen aber grundsätzlich die Anforderungen, eine grüne Plakette zu erhalten. Ob im Übrigen evtl. ein Anspruch auf eine Ausnahmegenehmigung vorliegt, kann vor Ort nicht geprüft werden. Formal-Verstöße werden i.d.R. mit einem Verwarnungsgeld von 35 € belegt. In welchem Umfang bußgeldrelevante Verstöße gegen die Umweltzone vorliegen kann noch nicht ermittelt werden, da die Verfahren noch laufen.

BUSFLOTTEOPTIMIERUNG – siehe auch MF 4

Zum **01.01.2016** umfasste die Flotte der ASEAG 217 Busse, davon 43 Fahrzeuge, der Schadstoffklasse Euro3 ohne Partikelfilter. Anfang 2016 wurden davon 4 Fahrzeuge außer Dienst gestellt; für die anderen 39 Busse hat die ASEAG Ausnahmegenehmigungen beantragt und erhalten, um die Fahrzeuge im Spitzenverkehr für die Schülerbeförderung (morgens & mittags), bei Großveranstaltungen und als Reservefahrzeuge (Betriebsreserve) einzusetzen.

Zum Jahreswechsel 2015/2016 wurden 14 Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro6 geliefert: 5 Fahrzeuge von VDL (Standardlinienbusse) und 9 Gelenkbusse von EVO-Bus. Die neuen Fahrzeuge sind inzwischen alle in Betrieb gegangen. Mit der weiteren Auslieferung von

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
----------	----------------------------	-------------------------	-----------------

Euro6 Bussen (vorauss. Ende 2016) wird sich der Bestand an Euro3 Fahrzeuge weiter reduzieren. Nach aktueller Auskunft der ASEAG (**Stand 06.06.2016**) sind noch 20 Standard-Gelenkbusse und 10 Standard-Niederflurbusse, also insgesamt 30 Busse der Schadstoffgruppe 3 „gelb“ im Einsatz. Alle Fahrzeuge haben eine Ausnahmegenehmigung. Zum Stand **01.06.2016** setzt sich der Fuhrpark der ASEAG wie folgt zusammen:

- 30 Busse Euro 3, ohne Partikelfilter („gelb“) mit Ausnahmegenehmigung = ca. 13,8 %
- 51 Busse Euro 3, mit Partikelfilter ("grün") = 23,5 %
- 107 Busse Euro 5 = 49,3 %
- 28 Busse Euro 6 = 12,9 %
- 1 Elektrobus = 0,5 %

Die Stadt Aachen beabsichtigt, den ÖPNV mittelfristig von konventionellen Dieselantrieben auf elektrische Antriebe umzustellen. Ziel ist, die Schadstoff- und Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren sowie den Lärmpegel in der Stadt zu senken. Das städtische Verkehrsmanagement hat dazu eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse im Herbst 2015 vorlagen. Die ASEAG hat in der Vergangenheit Batteriebusse von mehreren Herstellern, unter anderem im realen Linienbetrieb, getestet. Die Ergebnisse dieser Tests unter realen Betriebsbedingungen zeigen, dass die möglichen Reichweiten im Linienbetrieb höher sind, als die bewusst konservativ gewählten Ansätze in der Machbarkeitsstudie. Aufbauend auf den Testergebnissen und den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie sollen in einem ersten Schritt die Buslinien 33 und 73 auf Batteriegelenkbusse umgestellt werden. Es ist geplant, hierfür bis Ende 2018 bis zu 15 Batteriegelenkbusse anzuschaffen und einzusetzen. Aufgrund der zu erwartenden langen Lieferfristen wurden die Ausschreibungen für die Batteriebusse Anfang 2016 durch die ASEAG veröffentlicht. Es wird kalkuliert, dass bei einer Ausschreibung von fünf Fahrzeugen in 2016 mit der Option auf weitere 10 Fahrzeuge in den beiden Folgejahren, mit Mehrkosten von aufgerundet 8,4 Mio. € (genau: 8.375.000 €) für alle 15 Batteriegelenkbusse einschließlich der notwendigen Infrastruktur gerechnet werden muss. Die Kosten sollen mit 80 % aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz bezuschusst werden. Dies entspricht einer Fördersumme von 6,7 Mio. €. Der Eigenanteil in Höhe von 20% ist von Stadt Aachen und ASEAG je zur Hälfte zu finanzieren. Aufgrund der wirtschaftlichen Lage der ASEAG erhöht der Eigenanteil der ASEAG in Höhe von 837.500 € den Verlust der ASEAG und damit die notwendige Verlustübernahme seitens der Stadt Aachen. Die erforderlichen

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
----------	----------------------------	-------------------------	-----------------

Finanzmittel wurden in die aktuelle Haushaltsplanung eingestellt, so dass die Maßnahme abgesichert ist. Daneben beabsichtigt die ASEAG weitere 14 Euro6-Dieselfahrzeuge im laufenden Jahr und in 2017 nochmals 9 Euro6-Diesel-Busse anzuschaffen. Ende 2017 entspricht damit der gesamte Fuhrpark der ASEAG mindestens der Schadstoffgruppe 4 „grün“.

Hinweis: Diese Beschaffungsstrategie entspricht zwar nicht mehr im Wortlaut den 2015 im LRP festgeschriebenen Absichten – nämlich in den Jahren 2015 bis 2017 pro Jahr 20 Euro6-Busse neu zu beschaffen – sie ist aber für die Entwicklung der Luftqualität deutlich vorteilhafter zu bewerten! Durch den Austausch der geplanten Neuanschaffung von sechs Euro6-Fahrzeugen gegen fünf Elektrobusse wird die Schadstoffbelastung weiter gesenkt und ein Beitrag zur Markteinführung der Elektromobilität geleistet.

Nach Informationen der ASEAG wurden in 2015 und 2016 bei den Subunternehmen 19 Euro6-Fahrzeuge neu angeschafft (ca. 15% der Gesamtflotte der Auftragsunternehmer). Knapp 40 Busse wurden von Euro3 ohne Partikelfilter (also Schadstoffgruppe 3 „gelb“) mit Partikelfilter auf Schadstoffgruppe 4 „grün“ nachgerüstet (ca. 30% der Gesamtflotte der Auftragsunternehmer). Damit hat sich die Busflotte der Auftragsunternehmer in nur 2 Jahren deutlich verbessert. Auch hier werden zum 01.01.2018 nur noch Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 „grün“ die Aachener Umweltzone befahren.

ELEKTROMOBILITÄT

Elektromobilität wird in Aachen als übergreifendes Thema in die strategische Planung (LRP, VEP) eingeschlossen. Als Modellregion für Elektromobilität (seit 2009 mit dem Projekt „E-Aix“) steht in Aachen ein umfassendes Spektrum nachhaltiger und umweltbewusster Fortbewegung im Blickpunkt.

Bis zum Jahr 2050 sollen konventionelle Antriebsarten im Stadtverkehr vollständig durch umweltfreundliche Fortbewegungsmittel ersetzt werden. Dieses Ziel wurde im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung, angelehnt an Europäische Ziele, in der „Vision Mobilität 2050“ formuliert und im Mobilitätsausschuss einstimmig beschlossen. Elektromobilität ist eines der zentralen Querschnittsthemen im VEP Aachen und zieht sich über alle Verkehrsmittel. In der quartalsweise tagenden „Fachkommission Elektromobilität“ (ca. 70 Mitglieder) findet ein fachlicher Austausch kommunaler Akteure statt (Stadtverwaltung, Politik und Aachener Institutionen), in der Empfehlungen für die für Lenkungsgruppe und Mobilitätsausschuss erarbeitet werden.

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
----------	----------------------------	-------------------------	-----------------

Die Stadt Aachen fördert aktiv den Einsatz von Pedelecs und Elektroautos in privater und dienstlicher Nutzung, Elektro-Busse, Segways und Elektro-Rollstühle. Unterstützt wird auch der Aufbau eines neuen, umfassenden Verleihsystems von Elektrofahrrädern (velocity, - siehe MR1), das bereits den Betrieb aufgenommen hat und Ende 2016/Anfang 2017 an 20 Stationen 200 Rädern bereitstellen soll.

Auf europäischer und nationaler Ebene arbeitet die Stadt Aachen in zwei Projekten mit, die die Nutzung von Elektromobilität fördern: Seit Ende 2012 leitet Aachen das CIVITAS-Projekt „DYN@MO“. 28 Partner aus insgesamt vier europäischen Städten befördern jeweils vor Ort den Umstieg auf Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, den Einsatz intelligenter Technik zum Aufbau eines Mobilitätsverbundes und verlässlichen Informationen zu aktuellen Abfahrtszeiten sowie die Beteiligung von Bürgern und Institutionen an der Verkehrsentwicklungsplanung.

Mit dem vom Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen geleiteten Projekt eMoVe (u.a. MM 6) ist die Region Aachen erneut Teil der vom Bund geförderten Modellregion Elektromobilität Rhein-Ruhr. Die Stadt Aachen hat im Rahmen des eMoVe-Projektes unter anderem mit dem Aufbau der kommunalen Fahrzeugflotte (siehe MF 2) begonnen und führt im BMVI-geförderten Nachfolgeprojekt „Neo-E“ diesen Prozess fort: Hier werden bei Stadt und Stadtbetrieb die Beschaffung von 36 Fahrzeugen sowie 21 Ladesäulen gefördert.

Im Bereich der Elektromobilität stehen folgende prioritären Projekte im Fokus:

- Anschaffung von 15 Batteriegeleitenbussen bis 2018 (MF4)
- Hochlauf des Pedelec-Verleihsystem velocity (MR 1)
- Mobilitätsoptimierung der Stadtverwaltung Aachen (MF 2)
- Elektromobilität im Rahmen von Bauvorhaben systematisch fördern
- Strategie zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur: eine Strategiegruppe aus den relevanten Fachbereichen, STAWAG und APAG arbeitet seit Mai 2016 an einem Konzept für den koordinierten Ladeinfrastrukturausbau in Aachen.

Veranstaltungen in 2016:

Am 8./9.3.2016 hat in Aachen die BMVI Konferenz „Elektromobilität vor Ort“ stattgefunden.

Am 18.06.2016 fand erneut die jährliche Großveranstaltung „Aachen goes electro“ im Stadtzentrum statt, bei der sich auch Stadt und Stadtbetrieb mit ihren Projekten und Aktivitäten einem breiten Publikum vorgestellt haben.

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
Im Juni 2016 wurde vom FB 61 die zweite öffentliche Elektromobilitätsumfrage durchgeführt, bei der sich wieder über 700 Aachener Bürger beteiligt haben.			
BEREICH MÜ - Übergeordnete planerische Ansätze (4 Maßnahmen)			
MÜ1	Übernahme der LRP- Maßnahmen in den Verkehrsentwicklungsplan (VEP)	61/300 (Langweg)	Alle verkehrlichen Maßnahmen im LRP sind mit der Abt. 61/300 als federführende Einheit im VEP abgestimmt. Im Sommer 2015 wurde zur Mobilitätsstrategie 2030 eine Bürgerbeteiligung durchgeführt. Informationen und Videos sind unter www.aachen.de/vep einsehbar. In der Strategie werden wesentliche Projekte benannt, die ab 2017 in Handlungsprogrammen beschrieben werden.
MÜ2	Beteiligung der Stadt Aachen an der regionalen Verkehrsentwicklung	61/300 (Langweg)	2014 wurde von der StädteRegion Aachen mit allen Kommunen ein Weg für eine regionale Mobilitätsstrategie gesucht. In 2015 wurde mit der StädteRegion Aachen eine gemeinsame Beteiligung an der Studie „Mobilität in Deutschland 2016“ abgestimmt. In 2016 sind 3 weitere Workshops vorgesehen; der erste fand im Mai 2016 statt; dabei wurden regional bedeutsame Mobilitätsthemen definiert. In den weiteren Workshops soll eine gemeindeübergreifende Vorgehensweise dazu abgestimmt werden.
MÜ3	Verbesserung der städtebaulichen Bedingungen für umweltfreundliche Verkehrsmittel innerhalb des Alleenrings im Innenstadtkonzept	61/300 (Müller)	Das Innenstadtkonzept Aachen 2022 wurde am 06.11.2014 vom Planungsausschuss beschlossen und enthält zahlreiche Maßnahmen zur Anpassung und Verbesserung des innerstädtischen Verkehrsnetzes. Einige davon sind nahezu abgeschlossen (Umgestaltung Claßenstraße) oder befinden sich in der Umsetzung (Umgestaltung Suermond-Viertel - Richardstraße); andere sind in Vorbereitung (u.a. Südausgang am HBF in Richtung Burtscheid). Informationen zum Innenstadtkonzept unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/planen_bauen/stadtentwicklung/innenstadt/innenstadtkonzept_2022/index.html

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch /bis	Aktueller Stand
MÜ4	Bau / Vorhaltung von Umwelt-Trassen (Rad, ÖPNV) einschließlich Brücke Campus West bei Campuserwicklung	61/300 (Müller)	Über das Thema wurde letztmalig am 29.10.2015 im Mobilitätsausschuss beraten. Die Verwaltung arbeitet weiter intensiv an der Fortentwicklung der hier genannten Projekte; über neue Sachstände werden die politischen Gremien zeitnah informiert. http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=14083
BEREICH MM - Mobilitätsmanagement (6 Maßnahmen)			
MM1	Einführung von Parkraumbewirtschaftung, Job-Ticket/Firmen-Ticket oder luftreinhaltungsorientierten Mobilitätskonzepten bei Landesbehörden wie Justizzentrum, Finanzzentrum, Bezirksregierung etc.	61/300 (Langweg) FH AC (Hebel)	Ein Sachstandsbericht des Landes zur Umsetzung dieser Maßnahme steht noch aus. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die planaufstellende Behörde (Bezirksregierung Köln / Land NRW) mit dieser Maßnahme einen grundlegenden und zentralen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität und zum Ausbau des Umweltverbundes leisten wird. Dies wird besonders deutlich, hält man sich vor Augen, dass das Land NRW der größte Arbeitgeber in Aachen (Hochschulen, Landesbehörden, etc.) ist. Die Verwaltung begleitet den im Klimaschutzfahrplan des Landes verankerten Prozess durch eigene Gespräche und Verhandlungen mit den verschiedenen Einrichtungen. Zum aktuellen Sachstand bzgl. Jobticket FH Aachen: Im Dezember 2015 fand ein Workshop zur „Campusmobilität FH Aachen“ statt. <u>Bereits umgesetzt wurden:</u> Verbesserung Dienstreisemanagement, Erhöhung Mobilitätsangebot durch CarSharing; Errichtung neuer Fahrradbügel; Befragung zum Mobilitäts- u. Verkehrsmittelwahlverhalten (40% Beteiligungsquote); Entwurf einer Dienstvereinbarung zur Festsetzung einer Parkgebühr von 10 €/Monat; „Informationsblatt Mobilität an der FH Aachen“; Beteiligung am „Pendlerportal“; neue Mobilitätsstation (car-Sharing) am Standort FH Bayernallee seit 01.12.2015, Station wurde Anfang 2016 mit 1

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
			<p>Pedelec-Verleihstation von velocity komplettiert, 1 öffentlicher Ladeplatz für E-KfZ und 1 Car-Sharing-Elektrofahrzeug.</p> <p>Im April 2016 fanden weitere Gespräche zur Implementierung von Jobticket oder vergleichbaren Maßnahmen zur Förderung der ÖPNV-Nutzung unter Beteiligung der Bezirksregierung statt; die FH stellt auf dieser Basis aktuelle Grundlegendaten zusammen. Sobald tragfähige Finanzierungs- und Umsetzungskonzepte stehen, sollen weitere Gespräche mit allen Projektbeteiligten terminiert werden.</p> <p>Geprüft wird seitens der Stadt auch, ob, wie oder in welchem Umfang bisher kostenfreie Stellplätze an städtischen Schulen bewirtschaftet werden können. Dadurch können bes. in der Innenstadt weitere Impulse zur Verbesserung der Luftqualität geleistet werden.</p>
MM2	<p>Mobilitätskonzept für die Katholische Hochschule (KatHo Aachen)</p>	<p>KatHo (NN) 36/40 (Meiners)</p>	<p>Im Zuge von Umbaumaßnahmen an der KatHo wurden weitere Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen. Zum Thema Jobticket bzw. ÖPNV-Förderung fand eine Mitarbeiterabstimmung statt; das bestehende Angebot ist jedoch für die KatHo nicht attraktiv. Weitere Möglichkeiten zur Stärkung des Umweltverbundes werden geprüft.</p>
MM3	<p>Mobilitätskonzepte für Aachener Unternehmen</p>	<p>IHK (Haag) 61/300 (Langweg)</p>	<p>Mobil.Pro.Fit</p> <p>Das Projekt verhilft Betrieben und Einrichtungen zu einem praktikablen und zugleich hoch effizienten Mobilitätskonzept. „Mobilität der Mitarbeiter“ wird öffentlich thematisiert und die beteiligten Betriebe zu Verbesserungsmöglichkeiten für umweltfreundlicheren Verkehr beraten. Gleichzeitig kann das Unternehmen oft auch Mobilitätskosten senken. Das Bundesumweltministerium (BMU) unterstützt das Projekt, indem es die Projektbegleitung durch B.A.U.M. (Bundesdeutscher Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management e.V.) finanziert. In Aachen läuft die Maßnahme als Kooperationsprojekt von Stadt Aachen, StädteRegion, IHK und AVV.</p> <p>Im Jahr 2015 wurde eine erste Runde von Mobil.Pro.Fit. mit 8 Betrieben aus Stadt und</p>

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
			<p>StädteRegion durchgeführt; im März 2016 erhielten die Teilnehmer eine Auszeichnung für das Mobilitätskonzept.</p> <p>Am 06. Juli 2016 startete die zweite Runde mit 3 neuen Einrichtungen aus der Region, die im Rahmen des Projektes ein knappes Jahr lang auf dem Weg zum eigenen Mobilitätsmanagement begleitet werden. Den teilnehmenden Unternehmen werden zahlreiche Informationen, vier Workshops, drei individuelle Beratungstermine und eine anerkannte Zertifizierung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement geboten.</p> <p>Weitere Infos unter: http://www.mobilprofit.de/Modellregion_Aachen.html http://bit.ly/1eomijV http://www.mobilprofit.de/global/images/cms/Mobil.Pro.Fit._Abschlussbroschüre%20Aachen.pdf</p> <p>LKW Navigation</p> <p>In den nächsten Monaten soll das Eingabetool für die Verkehrsrestriktionen und LKW-Vorrangrouten programmiert werden. Parallel können alle beteiligten Kommunen - so auch die Stadt Aachen - ihre Verkehrsrestriktionen und LKW Vorrangrouten sammeln und festlegen. Sobald das Eingabetool erstellt ist, können alle Informationen übertragen werden.</p>
MM4	Umsteigerkampagne „Aachen clever mobil“	61/300 (Langweg)	<p>Im Rahmen von CIVITAS DYN@MO wurde eine Kampagne von November 2015 bis Februar 2016 im Frankenberger Viertel erprobt. Die Auswertung ist noch nicht vollständig abgeschlossen; sie soll Indizien liefern bevor über die Art der Fortführung, z.B. im Zuge der Neueinrichtung von Bewohnerparkzonen, entschieden werden kann.</p> <p>Gute Erfahrungen wurden gesammelt mit der Einladung der Bewohnerschaft eines Viertels mittels Flyern zu einem Infostand im Frankenberger Viertel auf dem Wochenmarkt, auf dem Gutscheine verteilt wurden.</p>

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
MM5	Attraktivierung Pendlerportal	61/300 (Langweg)	2015/2016 wurden mit RWTH, UKA, FH, Stadt und StädteRegion (verbesserte) mitarbeiterinterne Vermittlungsmöglichkeiten auf Basis des landesweiten Pendlerportals geschaffen. Die Nutzerzahlen sind weiterhin sehr gering. Statistiken über erfolgreich gebildete Fahrgemeinschaften sind leider nicht verfügbar.
MM6	Pilotprojekt „Einführung Multimodales Jobticket“ (eMoVe)	61/300 (Langweg)	Ein vom AVV entwickelter Konzeptansatz konnte mit keinem Betrieb erprobt werden. Für den AVV erweist es sich bis dato als nicht praktikabel, ein neues Tarifprodukt zu entwickeln, das auf Akzeptanz in den Betrieben stößt.

BEREICH MF - Fahrzeuge / Fuhrpark (4 Maßnahmen)

MF1	Elektromobile Leitflotte bei der STAWAG	STAWAG (Jung, Presse)	<p>Die STAWAG hat die meisten Elektrofahrzeuge im eigenen Fuhrpark integriert (Stand 31.05.2016: 43 E-KfZ, 5 Pedelecs, 1 E-Roller); die Ableser-Flotte, die bes. in der Kernstadt fährt, ist rein elektrisch ausgestattet.</p> <p>Die STAWAG hat in Aachen eine Ladeinfrastruktur mit über 50 öffentlichen Ladepunkten und 3 Schnell-Ladestationen aufgebaut; diese wird kontinuierlich ausgebaut. Die Ladesäulen liefern 100 % Ökostrom. Der Zugang erfolgt mit Ladekarte; er ist einfach und bedienerfreundlich. Zugang und Abrechnung sind zudem über eine Web-App möglich. Bis Ende 2016 ist der Fahrstrom für STAWAG-Kunden kostenlos. Die STAWAG ist Partner bei ladenetz.de, so dass die Kunden deutschlandweit und in den Nachbarländern Niederlande und Belgien leichten Zugriff auf viele Ladestationen haben (allein in Deutschland über 650 Stationen). STAWAG bietet auch ein Ladesäulen-Contracting für Unternehmen / Geschäftskunden an.</p> <p>Die STAWAG steht interessierten Betrieben und Privatpersonen zum Thema E-Mobilität beratend zur Seite und bietet Förderprogramme für die Anschaffung von Elektrofahr-</p>
-----	---	-----------------------	--

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
			<p>zeugen und Wandladestationen an; Ökostromkunden erhalten Sonderkonditionen. Seit 2009 wurden für 965 Ökostromkunden Förderungen bewilligt.</p> <p>Die STAWAG arbeitet intensiv mit Stadt, Hochschulen und Aachener Unternehmen zusammen und nimmt an verschiedenen Bundesforschungsprojekten teil; sie ist ebenfalls Teilnehmer und Begleiter des Projektes <i>Mobil.Pro.Fit.</i> (siehe MM 3).</p> <p><u>Lfd. (Forschungs-)Vorhaben, an denen die STAWAG beteiligt ist:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>3connect</i> → beschäftigt sich mit E-Mobilität in Flotten, Logistik, ÖPNV und Landwirtschaft. Forschungsschwerpunkte in Aachen sind: e-mobile Logistikanwendungen, lokales und zentrales Energiemanagement, Energielogistik, Vorfeldsensorik, Reservierungs- und Parkplatzmanagement. • <i>eMoVe</i> → vorhandene Mobilitätsangebote sollen zu einem e-mobilen Mobilitätsverbund zusammengeführt und E-Mobilität in kommunale Planungsprozesse integriert werden. Die STAWAG integriert bei eMoVe Ladestationen für E-Fahrzeuge in so genannte Mobilitätsstationen. Diese bündeln verschiedene Mobilitätsangebote wie den ÖPNV mit Bus und Bahn, CarSharing mit E-Autos und ein Verleihsystem für E-Fahrräder (<i>velocity</i>). • <i>CIVITAS DYN@MO</i> → Im Teilprojekt „Electro-Mobile Living“ hat die STAWAG auf einer größeren Wohnanlage eine PV-Anlage installiert und vor dem Haus eine Ladestation errichtet. Projektziel ist, ein Modell zu entwickeln, das für andere Wohnstandorte als Beispiel dienen und auf diese übertragen werden kann. <p><u>abgeschlossene Projekte:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>econnect Germany</i> → Erforschung, Entwicklung und Erprobung e-mobiler Verkehrsanwendungen und Integration der E-Mobilität in das intelligente Stromnetz der Zukunft mittels IKT

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
			<ul style="list-style-type: none"> • <i>Smart Wheels</i> → Entwicklung und Erforschung von Geschäftsmodellen und konvergen- ten IKT-Diensten zur Verbreitung von E-Mobilität durch Integration in das „Inter- net der Energie“ und die Infrastrukturen von Stadtwerken • <i>E-Aix, Elektromobiles Aachen</i> → Machbarkeitsanalyse elektromobiles Oberzentrum – Nachhaltige Mobilitätskonzepte auf Basis von E-Mobilität und Infrastrukturen von Stadtwerken <p>Durch das Engagement der STAWAG, der Hochschulen und weiterer Kooperations- partner ist in Aachen ein anhaltendes Wachstum an E-Fahrzeugen zu verzeichnen; von 2013 bis 2015 stieg die Zahl um 222%. Weitere Infos unter www.stawag-emobil.de</p>
MF2	Mobilitätsoptimierung Stadtverwaltung Aachen (ecolibro)	B 03 (Larosch) 36/40 (Meiners)	Seit Februar 2016 wird ein Dienstwagenpool mit Elektro-Autos für die Stadtverwaltung in Verbindung mit cambio CarSharing am Pilotstandort „Verwaltungsgebäude Mozart- straße“ getestet (aktuell zwei Elektroautos und ein konventionelles Fahrzeug). Die E- Fahrzeuge werden mit Ökostrom der STAWAG aufgeladen. Am 7. März hat die Stadt den Zuschlag für das Förderprogramm „NeoE“ erhalten. Über dieses Projekt sollen die Mehrkosten für 36 E-Autos und 21 Ladesäulen finanziert werden. Weitere Standorte des Fahrzeugpools sollen nach einer erfolgreichen Pilotphase an der Mozartstraße künftig auch an anderen Verwaltungsstellen entstehen. Auf den Einsatz von Privatfahr- zeugen für Dienstfahrten soll dann ganz verzichtet werden. Bereits jetzt steht ein weite- res E-Car im Parkhaus Mostardstraße für die Mitarbeiterschaft am Katschhof, im Haus Löwenstein und in der Elisabethstraße bereit. Vor Einsatz von Dienstautos ist wei- terhin die Nutzung des Fahrrades bzw. des öffentlichen Nahverkehrs zu prüfen.
MF3	Optimierung städtischer Fuhrpark (Fahrzeugtechnik)	E 18 (Szymanski)	Der städtische Fuhrpark wird kontinuierlich in Richtung Wirtschaftlichkeit, Umweltver- träglichkeit und Unterstützung der Markteinführung emissionsfreier Technologien wei- terentwickelt.

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
			<p>Abhängig vom Einsatzbereich kommt insbesondere die Elektromobilität verstärkt zum Tragen. Zum 30.06.2016 weist der städtische Fuhrpark 17 Elektrofahrzeuge auf. In 2015 sollten normalerweise 7 neue, mit Verbrennungsmotor angetriebene Fahrzeuge beschafft werden. Durch Unterstützung laufender Förderprogramme wurden stattdessen Elektrofahrzeuge gekauft. Die Feuerwehr hat 2015 weitere 2 Elektro-Fahrzeuge erworben, so dass bei der Stadt (Stand: 30.06.2016) insgesamt 19 E-Autos betrieben werden.</p> <p>Der städtische Fuhrpark ist mittlerweile voll umweltzonentauglich. Eine Umrüstungspflicht für die unmittelbar dem Aachener Stadtbetrieb als Eigenbetrieb zugeordneten Fahrzeuge mit gelber Plakette gab es nicht: diese sind nach § 35 StVO per se vom UWZ-Fahrverbot befreit, da sie zur Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben wie z.B. Müllabfuhr, Straßenreinigung etc. eingesetzt werden. Auch diese Fahrzeuge sollen so schnell wie möglich modernisiert werden; dabei sind wirtschaftliche Aspekte und Bindungsfristen aufgrund von Gebührenfinanzierung sowie technische Voraussetzungen zu berücksichtigen. Unabhängig davon hat der Aachener Stadtbetrieb 8 Fahrzeuge aus diesem Pool, die überwiegend innerhalb der UWZ fahren, mit Dieselpartikelfilter nachgerüstet, um die Schadstoffbelastung weiter zu senken. Ein Fahrzeug des städt. Katasteramtes wurde ebenfalls nachgerüstet. 2 Fahrzeuge des Aachener Stadttheaters haben eine Ausnahmegenehmigung erhalten.</p>
MF4	Innovationsstrategie ASEAG-Busflotte (und Subunternehmen)	ASEAG (Paetz, Ratz)	<p>Es wird auf die o.g. Ausführungen unter Rubrik: „Busflottenoptimierung“ verwiesen. Der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen hat am 21.01.2016 entschieden, dass zusätzlich zur jährlichen Ersatzbeschaffung mit Euro6-Bussen bis zum Jahr 2018 insgesamt 15 Elektrobusse im Rahmen des Konjunkturpaketes angeschafft werden sollen. Die nicht geförderten Mehrkosten sind je zur Hälfte durch die Stadt Aachen und die ASEAG zu tragen. Daneben beabsichtigt die ASEAG in 2016 weitere 14 Euro6-</p>

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
			<p>Dieselfahrzeuge und 2017/2018 jeweils 9 Euro6-Fahrzeuge anzuschaffen. Gegenüber dem im Maßnahmenblatt MF4 mit In-Kraft-Treten des LRP geplanten Beschaffungsprogramms (20 Euro6-Busse pro Jahr) ist die jetzt politisch beschlossenen und im Haushalt verankerte Variante von Euro6- & Elektrobussen mit Blick auf die Luftqualität noch vorteilhafter, da Busse mit nahezu NULL-Emissionen (Heizung läuft noch über Dieselbetrieb) angeschafft werden!</p>
BEREICH MR - Radverkehr (5 Maßnahmen)			
MR1	Unterstützung des Fahrradverleihsystems velocity	61/300 (Langweg)	<p>Das Verkehrsmanagement der Stadt unterstützt velocity - eine ehemalige Studierendeninitiative, die 2014 eine UG gegründet hat - bei der Genehmigung von Stationen für Leih-Pedelecs und bei der Integration in einen Mobilitätsverbund. Ziel ist durch den Bau eines öffentlich zugänglichen E-Bike-Verleihsystems die Verkehrssituation in Aachen umweltfreundlicher und flexibler zu gestalten.</p> <p>velocity wurde 2014 mit Aufbau und Betrieb eines Pedelecverleihsystems von der Stadt betraut. Dafür hat die Stadt in 2014 einen Startbeitrag von 305tsd Euro bezahlt.</p> <p>Im Sommer 2015 wurde die erste Test-Verleihstation am Informatikzentrum der RWTH Aachen auf der Hörn errichtet. Nach einer internen Testphase wird seit August 2015 ein Testbetrieb im Rahmen des Projektes Mobility Broker mit dem Projektpartner ASEAG durchgeführt und das System durch einen gemeinsam festgelegten Nutzerkreis erprobt. Diese Testphase dient der Abstimmung von Hard- und Softwarekomponenten und dauert noch an. Dabei sind Mitarbeiter des Informatikzentrums eingebunden, die auch an der Entwicklung der Komponenten beteiligt sind.</p> <p>Neben der Station am Informatikzentrum wurde eine weitere Station am Westbahnhof</p>

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
			<p>errichtet. Weitere Stationen an der Forckenbeckstraße und an der Bayernallee befinden sich im Aufbau. Durch den kontinuierlichen Ausbau weiterer Stationen sollen nach Aus- kunft von velocity Ende 2016/Anfang 2017 rd. 200 Pedelecs an 20 Stationen zur Verfü- gung stehen. 6 Stationen sind bereits fertiggestellt. Da insbesondere einzelne Institute der RWTH velocity als so genannte Stationspaten unterstützen, werden eine Reihe von Stationen im Bereich der RWTH Aachen geplant.</p> <p>Im April 2016 hat sich die Stadt beim Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ (70%-Förderung) angemeldet und als einen von mehreren Bausteinen gemeinsam mit velocity eine Förderung für 12 Pedelec-Verleihstationen beantragt. Sofern die Projekt- skizze angenommen wird, kann im August 2016 der formale Projektantrag eingereicht werden. Bei zeitgerechter Förderbewilligung kann kurzfristig mit der Umsetzung begon- nen werden; eine Fertigstellung ist in diesem Fall für August 2017 geplant.</p> <p>Weitere Infos auch unter www.velocity-aachen.de</p>
MR2	Erhalt / Neubau Radstation Hbf.	36/40 (Meiners)	Die bestehende Radstation soll in den geplanten Neubaukomplex „Blue Gate“ am Hauptbahnhof integriert werden und sich flächenmäßig deutlich vergrößern; es soll eine Station mit 400 neuen Stellplätzen entstehen Die Stadt steht hierzu in Verhandlungen mit dem Investor.
MR3	Ausbau Radwegenetz	61/300 (Mans)	<p><u>1. Maßnahmenplan Radverkehr 2009: weitere Umsetzung (ab Sommer 2016):</u> Ab 2010 wurde sukzessiv mit der Umsetzung des 2009 verabschiedeten „Maßnahmen- plan Radverkehr“ begonnen. Der Plan sieht den Ausbau der Radinfrastruktur in vier Stufen vor. Zahlreiche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt; die Stufen 1 und 2 sind vollständig abgeschlossen; aus den anderen beiden Stufen konnten einzelne Bausteine umgesetzt werden.</p> <p>Die Realisierung der 3. Stufe (AC-Ost) wurde in 2015 auf politischen Beschluss zurück-</p>

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
			<p>gestellt, weil weiterer Beratungsbedarf bestand und die Radwegeplanungen in Teilbereichen mit Änderungsplanungen für die Busspuren abgestimmt werden mussten. Am 15.06.16 wird der Mobilitätsausschuss über Anpassungen zum Bau- und Ausführungsbeschluss für die Radverkehrsanlagen in AC-Ost beraten; der Start der Umsetzung ist für die 2. Hälfte 2016 geplant. Zu Stufe 4 des Maßnahmenplans Radverkehr (Einzelmaßnahmen) werden 2016 Planungen erfolgen und der Finanzierungsantrag gestellt.</p> <p>2. <u>Maßnahmenplan Radverkehr – Fortschreibung</u> Der Maßnahmenplan Radverkehr wird kontinuierlich fortgeschrieben.</p> <p>3. <u>Radschnellwege</u> <u>Bahntrassenradweg AC-Jülich (Umsetzung in 2016/2017):</u> StädteRegion und Stadt Aachen bauen eine Radroute auf einer ehemaligen Bahntrasse von Aachen nach Jülich mit finanzieller Förderung des Landes (mind. 70%). Insgesamt umfasst das Projekt vier Bauabschnitte. Die Radroute wird als hochwertige, überregionale Radverkehrsverbindung konzipiert, die ein gutes Angebot für unterschiedliche Verkehrszwecke im Alltags- und Freizeitverkehr bieten soll. Der Ausbau trägt zum Umstieg vom Auto aufs Fahrrad bei und fördert eine schadstofffreie, klimafreundliche Mobilität. Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen rd. 840tsd €. Im Mobilitätsausschuss am 10.03.2016 wurde der Planungsbeschluss für den 3. Bauabschnitt „Schwarzer Weg“ gefasst. Die Realisierung dieses Bauabschnitts soll Ende 2016 starten.</p> <u>Radschnellweg Euregio (Aachen-Herzogenrath-Heerlen)</u> Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Linienführungen und Varianten untersucht, um daraus eine Vorzugsvariante zu entwickeln. Ergebnisse der Bürgerbeteiligung aus Juni 2015 fließen in die Untersuchungen ein. Im April 2016 fand die 2. Stufe der Bürgerbeteiligung statt; hierfür wurden die besten Streckenvarianten ausgewählt und in mehreren Workshops mit den Bürgern diskutiert. Die Ergebnisse dieser

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
			<p>Bürgerbeteiligung werden im Juni in verschiedenen politischen Gremien (Stadtbezirke, Mobilitätsausschuss) beraten. Eine Potentialanalyse und Kosten-Nutzen-Untersuchung soll darüber hinaus klären, wie viele Radfahrten durch den Radschnellweg gewonnen werden können und ob der volkswirtschaftliche Nutzen größer als die Kosten ist. Auf der Grundlage dieser Untersuchungen entscheiden die politischen Gremien der StädteRegion sowie der Städte Aachen und Herzogenrath voraussichtlich im Herbst 2016, ob und mit welcher Streckenvariante die Planung für den Radschnellweg fortgesetzt werden soll. Der Prozess ist offen. Bevor weitere Verfahrensschritte angegangen werden, müssen die politischen Gremien der Projektpartner ausdrücklich zustimmen. Erst dann kann mit der Entwurfsplanung für die gewählte Vorzugsvariante begonnen werden. Weitere Infos: http://www.radschnellweg-euregio.de/</p> <p>4. <u>Rad-Vorrang-Routen-Netz</u> Beim Bundesministerium für Umwelt, Natur, Bau und Reaktorsicherheit wurde im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz im Radverkehr“ im Frühjahr 2016 von der Stadt die Förderskizze „Rad-Vorrang-Route Aachen 1“ eingereicht. Unter anderem wird darin eine attraktive Rad-Vorrang-Route von Eilendorf über das Stadtzentrum Aachen in Richtung Melaten/Klinikum skizziert. Die dafür erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen werden in der Förderskizze genauer beschrieben. Der Förderantrag soll im Herbst 2016 konkretisiert und eingereicht werden</p> <p>5. <u>Radroutenbeschilderung (2016/2017):</u> März 2016 wurde ein Änderungsantrag zu altem Finanzierungsantrag (Knotenpunktsystem) bei der Bezirksregierung eingereicht. Die Realisierung ist ab Ende 2016 geplant.</p> <p>6. <u>Dauermessstellen Radverkehr</u> Zur besseren Evaluierung der Wirkung verschiedener Radverkehrsmaßnahmen und Erfassung des Radverkehrsanteils in Aachen sollen an neuralgischen Punkten Dauer-</p>

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
			messstellen eingerichtet werden. Auch dies ist Bestandteil des o.g. Förderantrages „Rad-Vorrang-Route Aachen 1“.
MR4	Stellplatzkonzept Radverkehr	61/300 (Mans.) (Kirchbrücher, Nr.1) 36/40 (Meiners, Wluka, Nr. 4 und Nr. 5)	<p>1. <u>Fahrradbügel:</u> Im Jahr 2015 wurden aus dem jährlichen Ansatz von 15.000 € 70 neue Fahrradbügel für 140 Fahrräder im gesamten Stadtgebiet aufgestellt. In den Kosten sind Räum- und Absperrmaßnahmen, Schutzpoller sowie der Einbau der Bügel enthalten. Neben dem jährlichen Ansatz von 15.000 € werden regelmäßig auch zahlreiche Fahrradbügel im Rahmen von Straßenneubaumaßnahmen und bei der Anlegung neuer Baumfelder installiert; die erforderlichen Kosten werden in die jeweilige Maßnahme eingebunden. Der Bezirk Eilendorf hat 2015 ergänzend aus eigenen bezirklichen Mitteln weitere 12 Bügel setzen lassen.</p> <p>2. <u>Fahrradboxen an Haltepunkten:</u> Die Fahrradbox am Standort Bahnhof West ist noch in der Erprobungsphase. Erst nach Abschluss der Testphase, verwaltungsinterner Klärung und Beteiligung der politischen Gremien können weitere Antragstellung beim NVR erfolgen.</p> <p>3. <u>Fahrradstellplätze bei Neubaumaßnahmen (Stellplatzsatzung):</u> Die rechtlichen Voraussetzungen zur Anpassung der städt. Stellplatzsatzung (Änderung BauO NW) liegen noch nicht vor. Der Entwurf der neuen Landesbauordnung enthält die Option für Kommunen, eine Fahrradstellplatzsatzung zu erlassen. Das Gesetz befindet sich noch in der Beratung.</p> <p>4. <u>Radabstellanlagen an Schulen:</u> In den zurückliegenden Jahren wurden vereinzelt überdachte Radabstellanlagen an Schulen errichtet. Dieser Weg soll fortgesetzt werden, da das Thema Radfahren in den Schulen an Bedeutung gewonnen hat. Diverse Kooperationen zwischen Stadt und Schule über die Kampagne FahrRad in Aachen haben sich als erfolgreich erwiesen, so</p>

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
			<p>dass eine gute Basis für die Umsetzung weiterer Projekte besteht. Weitere Projekte sind in Vorbereitung. Aktuell mangelt es an (personellen) Kapazitäten für die Projektkoordination. Hier soll ggf. geprüft werden ob eine Förderung über den Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ möglich ist.</p> <p>5. <u>Bewachte Fahrradparkplätze in APAG-Parkhäusern</u> In Abstimmung mit der APAG wurden Möglichkeiten geprüft; diese haben sich als technisch nicht realisierbar oder zu kostenintensiv erwiesen. Im Zusammenhang mit der Schaffung einer neuen Rad-Vorrang-Route (siehe auch MR 3 Nr. 4) soll geprüft werden, ob an dieser neuen Radtrasse und an zentraler Stelle in der Innenstadt ein eigenes Fahrradparkhaus errichtet werden kann.</p> <p>6. <u>Fahrradabstellkonzept gewoge</u> Durch Wechsel der zuständigen Kontaktpartner konnten die Gespräche noch nicht weitergeführt werden.</p>
MR5	Mit dem Fahrrad zum Einkaufen	EHDV (NN)	Ein aktueller Sachstand des Handlungsträgers liegt derzeit nicht vor.
BEREICH MB - Bus & Bahn (10 Maßnahmen)			
MB1	Umsetzung Busnetzkonzept 2015+	61/300 (Liljegen)	<p>Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2016 – 2020 der Stadt Aachen und damit einzelne Maßnahmen aus dem Busnetzkonzept 2015+ werden sukzessive umgesetzt Viele Maßnahmen wurden bereits begonnen oder befinden sich in Vorbereitung:</p> <p><u>Maßnahmen lt Konzept für 2015 geplant:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Endausbau Haltestellen Mies-v.-d.-Rohe-Str.: auf 2017 geschoben (P-Kapazitäten) • Mobilitätsstation Melaten: Inbetriebnahme 2016

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
			<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsstation Mies-van-der-Rohe-Str.: Inbetriebnahme 2016 • Linienverlegung auf den Campus-Boulevard: seit Juni 2015 fahren die Linien 12 und 22 über den Campus-Boulevard und bedienen dort die neuen Bushaltestellen Maria-Lipp-Straße und Wilfried-König-Straße <p><u>Maßnahmen lt Konzept für 2016 geplant:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bustrasse Willy-Brandt-Platz: Inbetriebnahme Juni 2016 (Linien 4, 43, 73, 125, 173) • Bustrasse Wüllnerstraße: Planungsbeschluss in 2016 angestrebt, Bau ca. 2018 (im Rahmen des Innenstadtkonzeptes) • Haltestelle Südausgang Hbf.: Vorplanung soll in 2016 beauftragt werden. • Einrichtung weiterer Mobilitätsstationen nach dem Muster der Pilotstation am Westbahnhof (2016 noch in der Erprobungsphase); z.T. auch abhängig vom Projektfortschritt velocity <p><u>Maßnahmen lt. Konzept für 2017 geplant:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Busbeschleunigungsmaßnahmen: nach wie vor geplant • Infrastrukturmaßnahmen Achsenkreuz/erste Stufe Blondelstraße, Umgestaltung Republikplatz und Umgestaltung Adalbertsteinweg verzögern sich • Großer Fahrplanwechsel im Dezember 2017 ist geplant: Zielkonzept mit Einführung 7,5-Min-Takt auf den Hauptachsen, Schnellbus SB66 ersetzt Linien 66 und 68 sowie weitere Linienwegänderungen
MB2	Konzept „Mobilitätsverbund Aachen“	AVV (Frau Farrokhkhiavi)	Die im Rahmen des EU-Forschungsprojektes CIVITAS-DYN@MO entwickelte neue Mobilitätsplattform (inkl. Multimodaler Routenauskunft) und der mit den Projektpartnern entwickelte vereinfachte Mobilitätsverbund-Zugang zu Bus und Bahn im AVV, cambio CarSharing und velocity befinden sich im Pilotbetrieb; sie werden derzeit umfassend getestet und anschließend wissenschaftlich evaluiert.

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch /bis	Aktueller Stand
MB3	Optimierung Kommunikation / Information im Bereich ÖPNV	AVV (Frau Farrokhikhiavi) FH AC RWTH	Die multimodale Informations- und Routenauskunft (s. MB2) umfasst im ÖPNV ebenfalls Echtzeitdaten, daraus resultierende Anschlussgefährdungsmeldungen und alternative Verbindungsvorschläge auf der gleichen Route sowie Störungsmeldungen. Die Integration von Echtzeitdaten in die digitalen Auskunftsmedien des AVV wird durch sukzessive Anbindung weiterer Datenlieferanten stetig verbessert. Mittlerweile sind für die überwiegende Anzahl der Verbundpartnerunternehmen im AVV Echtzeitdaten in den Auskunfts- und Informationsmedien verfügbar. Zudem können Testnutzer mittels einer Twitter-Integration selbst Meldungen auf der Mobilitätsplattform generieren und sich so mit anderen Testnutzern austauschen.
MB4	Umsteigergewinnung an der neuen Direktverbindung Heinsberg – Aachen	AVV (von der Ruhren)	Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 sind auf der Bahnlinie RB33 (Heinsberg-Lindern-Aachen) Fahrplanverschiebungen im Minutenbereich vorgesehen. Die Verschiebungen wirken sich positiv auf die Anschlüsse mehrerer Buslinien im Kreisgebiet Heinsberg aus, für die damit eine weitergehende Optimierung der Anschlüsse in und aus Richtung Aachen eingeplant wird. Die Nutzerzahl dürfte damit weiter ansteigen.
MB5	Ausbau Euregiobahn	NVR (Warnecke)	Die euregiobahn (RB 20) verkehrt seit Dezember 2015 zwischen Aachen und Alsdorf im 30-Minuten-Takt. Zum Fahrplanwechsel im Juni 2016 wird die letzte Ausbaustufe, der Ringschluss zw. Alsdorf und Stolberg fertiggestellt und der Regelbetrieb aufgenommen. Dies ermöglicht einer Vielzahl von Pendlern der StädteRegion (insb. Alsdorf, Stolberg) ein attraktives Umsteigen auf den Umweltverbund. Zwischen Heerlen und Herzogenrath fährt bis zur Einrichtung des Maastricht-Aachen-Express ein Pendelzug. Die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken wird geprüft: u.a. die Verlängerung Stolberg-Altstadt bis Stolberg-Breinig, optional weiter bis Raeren und Eupen und die Verlängerung von Mariadorf über Siersdorf nach Baesweiler. In Merzbrück soll nach Verlegung der Landebahn des Flugplatzes und der Fertigstellung der

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch /bis	Aktueller Stand
			Elektrifizierung der Bahn (geplant für 2019) ein zusätzlicher Halt realisiert werden.
MB6	Attraktivitätssteigerung für die Bahnhaltdepunkte Eilendorf und AC-West	NVR (Warnecke)	Die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen zum Ausbau des Bahnhofs Aachen-West zu einem leistungsfähigen Verknüpfungspunkt im Gebiet des Campus der RWTH Aachen sind in den Nahverkehrsplan 2016 aufgenommen worden. Eine Verbesserung der Erschließung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)-Haltepunkts Eilendorf wurde beim NVR zur Förderung angemeldet.
MB7	Citizens Rail	NVR (Warnecke)	Der Neubau eines Haltepunkts in Aachen-Richterich ist im Nahverkehrsplan 2016 verankert. Ebenso die Wiederaufnahme des SPNV zwischen Aachen-Richterich und den Niederlanden über Kerkrade (Via Avantis). Damit sind Grundlagen für die Umsetzung geschaffen. Im Rahmen eines EU-Projekts („Citizens Rail“) wurden neue Elemente der Bürgerbeteiligung im Zuge der Planungen um die vorhandenen SPNV-Stationen Eilendorf und Aachen West sowie Richterich (in Planung) getestet. Eine Ausweitung dieser Beteiligungsmethodik auf weitere Stationen im Gebiet des NVR wird derzeit vom NVR geprüft.
MB8	Grenzen abbauen in der Euregio Maas-Rhein	NVR (Warnecke)	Im Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sind als Maßnahme für den SPNV u.a. die Reaktivierung bzw. der Neubau des Euregionetzes Aachen hinterlegt. Der AVV bietet für Fahrten in der Euregio Maas-Rhein Fahrkarten an. Die seit 2004 beim AVV angesiedelte „Euregionale Koordinierungsstelle für Bus und Bahn“ arbeitet mit den euregionalen Partnern an einer Verbesserung der grenzüberschreitenden Bus- und Bahnverkehre (SPNV) und übernimmt innerhalb der Euregio Maas-Rhein Koordinierungsfunktionen für die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger.
MB9	Tarifkooperation AVV / VRS	AVV (von der Ruhren)	Die Tarifkooperation AVV / VRS ist seit Anfang 2015 vollzogen. Aufgrund der bislang vorliegenden Daten ist noch keine umfassenden und detaillierten

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
			quantitativen Aussagen möglich, wie sich die Tarifkooperation auf die ÖPNV-Nutzung / Kundenzahl auswirkt. Der Verkauf von Tickets der Tarifkooperation AVV/VRS der neuen (d.h. im Kontext der Tarifkooperation neu eingeführten) Preisstufen 6 und 7 sowie im Bereich Jobticket (Abonnenten des AVV-Jobtickets als Anschlussticket zum VRS-Job-Ticket) entwickelt sich jedoch sehr positiv und übertrifft die erwarteten und prognostizierten Mengen.
MB10	Förderung umweltfreundlicher Fahrzeuge	AVV (von der Ruhren)	Die Intention des Zweckverband AVV, durch eine angepasste „AVV-Förderrichtlinie zur Gewährung von Fördermitteln gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW“ die Investitionen der Verkehrsunternehmen in die Neubeschaffung umweltfreundlicher Neufahrzeuge noch stärker zu fördern, besteht unverändert fort. Die entsprechende AVV-Förderrichtlinie wurde mit Wirkung ab dem Förderjahr 2015 überarbeitet. Die Förderregularien für die Neubeschaffung von Linienbussen konnten hierdurch insbesondere auch für private Auftragsunternehmen nochmals etwas attraktiver gestaltet werden. Die Anforderungen an die Umweltfreundlichkeit geförderter Fahrzeuge sind unverändert hoch (seit Förderjahr 2014: EURO VI inkl. einer deutlichen Reduzierung der Anzahl der Kleinstpartikel). Als Indiz für den Erfolg der Aktivitäten darf gelten, dass die Beschaffung umweltfreundlicher (Neu-) Fahrzeuge bei den Subunternehmern der ASEG in 2015 und 2016 eine erkennbar positive Entwicklung zeigt.
BEREICH MP - Optimierung PKW-Verkehr (2 Maßnahmen)			
MP1	Mobilitätsmaßnahmen in den Kurgeländen (gemäß	36/40 (Meiners)	Aus Kapazitätsgründen konnten auf diesem Handlungsfeld noch keine weiteren Schritte eingeleitet werden.

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
	Anforderungen der Bezirksregierung)		
MP2	Minimierung der Parksuchverkehre	61/300 (Müller)	Das Parkleitsystem wurde 2015 modernisiert. Die Modernisierung der Parkhäuser ist Aufgabe der jeweiligen Betreiber. Ein Vorschlag der Verwaltung zum Thema „Harmonisierung der Parkgebühren öffentlicher Straßenraum/Parkhaus“ wurde im Frühjahr 2016 dem Mobilitätsausschuss vorgelegt, die Beratung wurde vertagt. Erst nach Abschluss der politischen Beratungen können konkrete Schritte zur Minderung des Parksuchverkehrs eingeleitet werden.
BEREICH S - SONSTIGE MASSNAHMEN (3 Maßnahmen)			
S1	Mehr Grün (Bäume) in der Stadt	36/40 (Meiners) 36/20 u.a.	Es handelt sich um eine laufende Maßnahme. Als aktuelle (Einzel-)Projekte sind u.a. die Baumpflanzungen am Krugenofen, am Kaiserplatz sowie die Einweihung des Suermond-Parks als deutlich vergrößerte Grünanlage in der Innenstadt zu nennen.
S2	Einsatz emissionsarmer Baumaschinen bei städt. Vorhaben (incl. Vorhaben städtischer Tochterunternehmen)	36/40 (Peschel)	Zur Umsetzung der Maßnahme erfolgten bereits vor In-Kraft-Treten des LRP Abstimmungsgespräche mit den städt. Stellen, einzelnen Tochtergesellschaften und der Bauinnung. Die STAWAG hat danach über die Holding E.V.A auf eigene Veranlassung textliche Vorgaben in ihre Ausschreibungen aufgenommen, da der Abschluss neuer Rahmenverträge anstand. Diese Vorgaben finden bei der STAWAG seit ca. einem Jahr Anwendung; Hinweise auf Probleme, Beschwerden oder relevante Kostensteigerungen gibt es bis dato nicht. Der Verwaltungsvorstand hat der Umsetzung der Maßnahme durch Änderung der Allgemeinen Vertragsbedingungen der Stadt Aachen Ende Juni 2016 zugestimmt. Rechtlich abgesicherte Formulierungen werden derzeit verwaltungsintern abgestimmt. Zur Einführung möglichst einheitlicher Vertragsstandards bei Stadt

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 10.08.2016

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzu- setzen durch /bis	Aktueller Stand
			und Tochtergesellschaften sind weitere Abstimmungen mit den dortigen Beteiligten erforderlich. Laufende Rahmenverträge und Aufträge sollen von der Regelung bis zur nächsten Vertragserneuerung unberührt bleiben. Der ursprünglich geplante Einföhrungstermin 01.07.2016 wird sich voraussichtlich in den Herbst 2016 verschieben.
S3	Pressemeldungen bei Wetterlagen, die sehr hohe Feinstaubbelastung erwarten lassen.	36/40 (Peschel)	Pressemeldungen, die bei erhöhten Feinstaubbelastungen die Bevölkerung zur verstärkten Nutzung des Umweltverbundes oder das Anfahren von P&R-Plätzen motivieren sollen sind geplant (Basis: Standard-Pressemitteilung des LANUV mit angepassten Informationen für Aachen). Mit dem LANUV, das die maßgebenden Luftqualitätsmessstationen in Aachen betreibt, konnte vereinbart werden, dass die Stadt von dort aus frühzeitig und gesondert informiert wird, wenn hohe Feinstaub-Belastungen zu erwarten sind. In den vergangenen Monaten bestand keine Notwendigkeit die Bevölkerung entsprechend der Maßnahme S3 zu informieren, da keine Situationen eingetreten sind, in denen über längere Zeit sehr hohe Feinstaubbelastungen festgestellt wurden.