

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0906/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 12.03.2018 Verfasser: Dez. III / FB 61/300									
Sicherstellung der zukünftigen Mobilität, Antrag der Piratenfraktion im Rat der Stadt Aachen vom 01.08.2017										
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="181 667 376 696">Datum</th> <th data-bbox="376 667 954 696">Gremium</th> <th data-bbox="954 667 1390 696">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="181 696 376 725">03.05.2018</td> <td data-bbox="376 696 954 725">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="954 696 1390 725">Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="181 725 376 754">08.05.2018</td> <td data-bbox="376 725 954 754">Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz</td> <td data-bbox="954 725 1390 754">Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	03.05.2018	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme	08.05.2018	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
03.05.2018	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme								
08.05.2018	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Kenntnisnahme								

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

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

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

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 / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	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 / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Erläuterungen:

Zum Thema „Sicherstellung der zukünftigen Mobilität“ beantragt die Piratenfraktion im Rat der Stadt Aachen die Verwaltung in Anbetracht zu erwartender Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuge in der Aachener Innenstadt mit der Erarbeitung eines Konzeptes zu beauftragen.

Das Konzept soll sich auf mögliche Fahrverbote für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor für einen Zeitraum nach 2025 beziehen, Planungssicherheit für die Aachener Bürger bieten und attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr anbieten. Konkret benannt sind Radvorrangrouten, bessere und breitere Radwege durch Reduktion des straßengebundenen Parkraums, ein P+R-Konzept für Berufspendler und eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes. Hierfür sollen ausreichend Finanz- und Personalkapazitäten zur Verfügung gestellt werden.

Begründet wird dies mit den zu erwartenden Fahrverboten infolge der anstehenden Rechtsprechung, der übergeordneten Bedeutung des Gesundheitsschutzes und der daraus resultierenden Notwendigkeit eines frühzeitigen und vorausschauenden Handelns. Die Piraten leiten daraus ab, dass frühzeitig ein konkretes Datum für ein Fahrverbot zu kommunizieren sei, um genügend Zeit für die Anpassung an die geänderten Rahmenbedingungen zu bieten.

Aktueller Sachstand

Der Luftreinhalteplan, in dem sich die notwendigen Fahrverbote wiederfinden müssen, befindet sich aktuell in der 2. Fortschreibung durch die Bezirksregierung (geplant in 2018).

Zum Thema Fahrverbote liegt zwischenzeitlich das Urteil des BVerwG Leipzig vor. Dieses hatte am 27. Februar 2018 die Sprungrevisionen der Länder Nordrhein-Westfalen (BVerwG 7 C 26.16) und Baden-Württemberg (BVerwG 7 C 30.17) gegen erstinstanzliche Gerichtsentscheidungen der Verwaltungsgerichte Düsseldorf und Stuttgart zur Fortschreibung der Luftreinhaltepläne Düsseldorf und Stuttgart überwiegend zurückgewiesen. Allerdings sind bei der Prüfung von Verkehrsverboten für Diesel-Kraftfahrzeuge gerichtliche Maßgaben insbesondere zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit zu beachten.

Das Verwaltungsgericht Düsseldorf verpflichtete das Land Nordrhein-Westfalen auf Klage der Deutschen Umwelthilfe, den Luftreinhalteplan für Düsseldorf so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Jahr gemittelten Grenzwertes für Stickstoffdioxid (NO₂) in Höhe von 40 µg/m³ im Stadtgebiet Düsseldorf enthält. Der Beklagte sei verpflichtet, im Wege einer Änderung des Luftreinhalteplans weitere Maßnahmen zur Beschränkung der Emissionen von Dieselfahrzeugen zu prüfen. Beschränkte Fahrverbote für bestimmte Dieselfahrzeuge seien rechtlich und tatsächlich nicht ausgeschlossen. (...)

Hinsichtlich des Luftreinhalteplans Stuttgart hat das Verwaltungsgericht in tatsächlicher Hinsicht festgestellt, dass lediglich ein Verkehrsverbot für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren unterhalb der Schadstoffklasse Euro 6 sowie für alle Kraftfahrzeuge mit Ottomotoren unterhalb der Schadstoffklasse Euro 3 in der Umweltzone Stuttgart eine geeignete Luftreinhaltemaßnahme darstellt.

Bei Erlass dieser Maßnahme wird jedoch - wie bei allen in einen Luftreinhalteplan aufgenommenen Maßnahmen - sicherzustellen sein, dass der auch im Unionsrecht verankerte Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt. Insoweit ist hinsichtlich der Umweltzone Stuttgart eine

phasenweise Einführung von Verkehrsverboten, die in einer ersten Stufe nur ältere Fahrzeuge (etwa bis zur Abgasnorm Euro 4) betrifft, zu prüfen. Zur Herstellung der Verhältnismäßigkeit dürfen Euro-5-Fahrzeuge jedenfalls nicht vor dem 1. September 2019 (mithin also vier Jahre nach Einführung der Abgasnorm Euro 6) mit Verkehrsverboten belegt werden. Darüber hinaus bedarf es hinreichender Ausnahmen, z.B. für Handwerker oder bestimmte Anwohnergruppen.

Hinsichtlich des Luftreinhalteplans Düsseldorf hat das Verwaltungsgericht festgestellt, dass Maßnahmen zur Begrenzung der von Dieselfahrzeugen ausgehenden Emissionen nicht ernsthaft in den Blick genommen worden sind. Dies wird der Beklagte nachzuholen haben. Ergibt sich bei der Prüfung, dass sich Verkehrsverbote für Diesel-Kraftfahrzeuge als die einzig geeigneten Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung überschrittener NO₂-Grenzwerte darstellen, sind diese - unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit - in Betracht zu ziehen.

Die StVO ermöglicht die Beschilderung sowohl zonaler als auch streckenbezogener Verkehrsverbote für Diesel-Kraftfahrzeuge. Der Vollzug solcher Verbote ist zwar gegenüber einer „Plakettenregelung“ deutlich erschwert. Dies führt allerdings nicht zur Rechtswidrigkeit der Regelung.“ (aus: Pressemitteilung Nr.9/2018 des Bundesverwaltungsgerichts)

Danach sind Fahrverbote grundsätzlich möglich, dies jedoch nur unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit. Für Aachen, das ebenfalls durch die deutsche Umwelthilfe beklagt ist, wird die Fortsetzung des Klageverfahrens vor dem Verwaltungsgericht für Juni erwartet.

Die Verwaltung ist optimistisch, dass bei konsequenter Umsetzung der geplanten kommunalen Maßnahmen und gleichzeitiger Hardware-Nachrüstung von Dieseln (durch die Automobilindustrie) verbunden mit einer nachhaltigen Mobilitätspolitik des Bundes und des Landes ein Fahrverbot für die Stadt vermieden werden kann.

Zu den Maßnahmen, die in verschiedenen Förderprogrammen angemeldet werden, gehören unter anderem die Elektrifizierung von Bussen, die Erprobung von autonom fahrenden Bussen in der Praxis, die Umrüstung von Diesel-Bussen mit SCRT-Filtern sowie ein umfangreiches Umsteigerprogramm für Betriebe, um gezielt Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte auf den Umweltverbund zu verlagern, auch mithilfe moderner, digitaler Werkzeuge. Aber auch die Elektrifizierung von Fahrzeugflotten – unter anderem KEP-Dienste und Taxen – ist der Stadt ein wichtiges Anliegen. Eine Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr soll durch die Beantragung weiterer Radvorrangrouten, Lückenschließungen im Radwegenetz, Radabstellanlagen und Mobilitätsstationen erreicht werden.

Zur Umsetzung dieser Maßnahmen werden Fördergelder dringend benötigt. Die Beantragung in verschiedenen Förderprogrammen des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen nimmt derzeit viele Ressourcen in Anspruch. Enge Antragsfristen, verschiedene Fördersätze und Förderbedingungen unterschiedlicher Fördergeber, die Ansprüche und Wünsche der beteiligten Partner sowie die damit zu erzielenden Wirkungen auf die Luftreinhaltung sind hierbei zu berücksichtigen. Zum jetzigen Zeitpunkt befinden sich viele Maßnahmen noch in der Ausarbeitungsphase, so dass erst zu einem späteren Zeitpunkt eine ausführliche Darstellung erfolgen kann.

Anlage/n:

Anlage 1: Antrag der Piratenfraktion im Rat der Stadt Aachen vom 01.08.2017

Piratenfraktion im Rat der Stadt Aachen

Johannes-Paul-II-Straße 1

Raum 136

52062 Aachen

Piratenfraktion, Johannes-Paul-II-Str. 1, 52062 Aachen, Deutschland

Oberbürgermeister

Marcel Philip

Rathaus

52058 Aachen



Tel.: +49 (0)241 432 7265

E-Mail: fraktion@piratenpartei-aachen.de

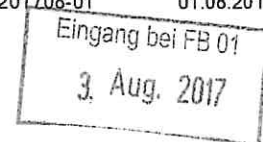
Web: www.piratenpartei-aachen.de

Nr. 288/17

Ratsantrag

Unser Zeichen: 201708-01

01.08.2017



Sicherstellung der zukünftigen Mobilität

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, der Rat der Stadt Aachen möge beschließen, die Verwaltung zu beauftragen, in anbetracht der zu erwarteten Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuge in belasteten Innenstädten ein Konzept vorzulegen, das den Aachener Bürgern Planungssicherheit beim PKW-Verkehr verschafft.

Dieses Konzept hat zu gewährleisten, dass zukünftige Fahrverbote für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die nach 2025 über Aachen verhängt werden, nur noch kleine Auswirkungen haben können und attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen.

Insbesondere sollen folgende Punkte Teil dieses Konzeptes sein:

- Die Festlegung, dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor in der Aachener Innenstadt ab 2025 nur noch in Ausnahmefällen erlaubt sind
- Die Ausarbeitung der Radvorrangrouten, um die angrenzenden Stadtteile mit und durch die Innenstadt sicher für den Radverkehr zu verbinden
- Bessere und breitere Radwege durch eine Reduktion des öffentlichen Parkraums in der Innenstadt
- Ein Park & Ride Konzept, das sich an Berufspendler richtet und geeignet ist, signifikante Teile des Berufsverkehrs aufzunehmen
- Eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots, insbesondere um das Park & Ride Konzept komfortabel zu gestalten

Außerdem wird die Verwaltung beauftragt, den erwarteten Finanz- und Personalbedarf für die Umsetzung der Maßnahmen bis 2025 frühzeitig an die zuständigen Ausschüsse mitzuteilen.

Begründung

Unser Fokus liegt darauf, dem Bürger klar einen längerfristigen Zeitpunkt zu kommunizieren, ab wann Fahrverbote zu erwarten sind und der Bürger sich daher darauf einstellen kann.

Das Urteil des Verwaltungsgerichts aus Stuttgart vom 28. Juli 2017 zum Thema

Dieselfahrverbote zeigt zwei Dinge deutlich auf:

Zum Einen ist es sehr wahrscheinlich, dass Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuge mit

Piratenfraktion im Rat der Stadt Aachen
Johannes-Paul-II-Straße 1 (Raum 136), 52062 Aachen Geschäftsführer: Ralu Ehanantharajah
Telefon: +49 (0)241 432 7265 Fax: +49 (0)241 92 78 68 72
Mail: fraktion@piratenpartei-aachen.de Web: fraktion.piratenpartei-aachen.de

Verbrennungsmotor verhängt werden. Wir Piraten unterstützen die Position, dass in diesem Fall "Gesundheitsschutz vor Eigentum" geboten ist. Zum Anderen ist die Vorgabe, dass die Grenzwerte "schnellstmöglich" eingehalten werden müssen, nicht wahllos dehnbar. "Schnellstmöglich" erfordert tatsächlich radikale Veränderungen und grundsätzliche Entscheidungen. Daraus folgt, dass Aachen unmittelbar von einem auferlegtem Fahrverbot für einen großen Teil der hier angemeldeten PKW bedroht ist. Wir fordern, dass man durch politisches Handeln in Aachen einem solchen Eingriff zuvorkommt und ehrlich zu den Aachener sagt, dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor in unserer Innenstadt keine Zukunft haben. Die Mobilität der Menschen sicherzustellen, die bisher mit dem PKW nach und durch Aachens Innenstadt fahren, die von möglichen Fahrverboten betroffen sind, erfordert tiefgreifende Veränderungen im Aachener Verkehr und Straßenbild. Veränderungen von dieser Größe kann man nicht mal eben als Reaktion auf ein Urteil, oder eine Anordnung der Bezirksregierung umsetzen. Das bedeutet, dass man entweder lange im voraus und mit Nachdruck an der Umsetzung dieser Maßnahmen arbeitet, oder aber große Teile der PKW-Fahrer in Aachen der Gefahr aussetzt, dass sie kurzfristig Alternativen zu ihren Fahrzeugen finden müssen und weder Radverkehrs- noch ÖPNV-Infrastruktur darauf vorbereitet sind. Deshalb ist es wichtig, dass man ein festes Datum kommuniziert, das den Leuten genügend Zeit gibt, sich selber um Alternativen zu kümmern und für die Stadt ausreicht, hier Angebote auszubauen.

Der Radverkehr kann viel dazu beitragen, dass weniger PKW durch Aachen fahren. Gerade um Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen, braucht man allerdings komfortable und sichere Radverkehrsanlagen. Das Konzept der Radvorrangrouten bietet hier eine gute Orientierung sowohl für die Verkehrsplanung, als auch für den Radverkehr. Die Reduktion des Parkraums ist zum Teil eine Notwendigkeit, um Platz zu schaffen für Radverkehrsanlagen und Fußwege. Doch die Reduktion des Parkraums ist auch ein ausgezeichnetes Mittel, um Anreize zu schaffen, in der Innenstadt ohne den PKW zu verkehren. Diese Maßnahme kann nur nach und nach erfolgen und muss immer Hand in Hand mit anderen Maßnahmen gehen, die Alternativen zum PKW aufzuwerten.

Park & Ride richtet sich bisher vornehmlich an Touristen und Besucher und einen klaren Schwerpunkt zum Weihnachtsmarkt.

Für Pendler ist dieser Ansatz bisher oft unattraktiv und auch nicht darauf ausgelegt, plötzlich große Teile des motorisierten Individualverkehrs zu ersetzen. Daher muss hier ein Angebot geschaffen werden, um gerade Menschen, die selber nicht in Aachens Innenstadt leben und nicht auf ihren PKW verzichten können, die Möglichkeit zu geben, weiterhin bequem nach Aachen zu fahren.

Für ein umfassendes Park & Ride Konzept sind mehr Fahrten der ASEAG notwendig, und außerdem ist damit zu rechnen, dass bei deutlich weniger Fahrten mit dem PKW auch die Nutzung des ÖPNV steigt.

Bis auf die Ankündigung des Datums sind alle Maßnahmen mit Kosten verbunden und erfordern gegebenenfalls sogar die Einrichtung neuer Stellen bei der Verkehrsplanung der Stadt Aachen, um diese zügig umzusetzen. Wir denken, dass gerade die Sicherstellung von Mobilität und Gesundheit in einer Stadt nicht vernachlässigt werden dürfen und erwarten, dass die Stadt durch diese Maßnahmen einen weitaus größeren Schaden abwenden kann.

Vielen Dank und mit freundlichen Grüßen



Matthias Achilles
Mobilitätspolitischer Sprecher



Udo Pütz
Fraktionsvorsitzender PIRATEN