

Vorlage	
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur	Vorlage-Nr: FB 61/0556/WP18
Beteiligte Dienststelle/n: FB 60 - Vertrags-, Vergabe- und Fördermittelmanagement	Status: öffentlich
FB 30 - Fachbereich Recht und Versicherung	Datum: 14.11.2022
	Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Tagesordnungsantrag der CDU-Fraktion im Rat der Stadt Aachen "Förderprogramm #AachenMooVe!: Verlust von Fördermitteln und daraus resultierende Konsequenzen"	
Ziele:	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
23.11.2022	Hauptausschuss
	Zuständigkeit
	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Hauptausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Sibylle Keupen

Oberbürgermeisterin

Erläuterungen:

Die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Aachen hat zur Sitzung des Hauptausschusses am 23.11.2022 beantragt, den Tagesordnungspunkt „#AachenMoove!: Verlust von Fördermitteln und daraus resultierende Konsequenzen“ zu behandeln und einen umfangreichen Fragenkatalog formuliert. Die einzelnen Fragen werden nachfolgend beantwortet:

1. Welche Projekte mit welchen Summen sind im Rahmen des EFRE-Projektauftrags "Kommunaler Klimaschutz NRW" für das Förderprojekt #Aachen-MooVe! angemeldet worden, wie ist der Status dieser Projekte und welche Fördermittel werden bei welchem Projekt verfallen?

Die Stadt Aachen hat mit der Umsetzungsstrategie #AachenMooVe! - **Modellstadt ohne Emissionen im Verkehr** im Sommer 2019 eine Förderempfehlung des Gutachtergremiums für den EFRE-Projektauftrag "Kommunaler Klimaschutz NRW" im Sonderförderbereich "Emissionsfreie Innenstadt" erhalten.

Die Bezirksregierung Köln fördert in diesem Zusammenhang insgesamt 11 Projekte. Neben der Stadt Aachen (5 Anträge) beteiligen sich private Unternehmen sowie die Städte Stolberg und Würselen mit eigenen (insgesamt 6) Anträgen als Kooperationspartner an der Umsetzung der Gesamtstrategie.

Die Gesamtstrategie des Förderprojekts #AachenMooVe! besteht innerhalb Aachens aus 5 Teilprojekten bzw. Arbeitspaketen (AP), die sich wie folgt aufteilen:

- #AachenMooVe1 – Ausbau Fuß- und Radwegenetz
- #AachenMooVe2 – Mobilitätsstationen
- #AachenMooVe3 – Mobilitätsmanagement
- #AachenMooVe4 – Emissionsfreie City Logistik
- #AachenMooVe5 – Alternativ betriebene Fahrzeuge beim Aachener Stadtbetrieb und Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Elektromobilität

Die Arbeitspakete sind in zahlreiche Teilpakete und Maßnahmen unterteilt, die in der folgenden Tabelle zusammenfassend dargestellt sind.

Arbeitspaket	Zuwendungsfähige Ausgaben gesamt	Zuwendungsfähige Ausgaben ohne Personal und Gemeinkosten	Fördersumme ohne Personal und Gemeinkosten (80%)	Vrstl. Anteil der abgerufenen Mittel bis Projektende	Abruf Förderung (< 30% = rot) (< 70% = gelb)	Nicht abgerufene Fördermittel
AP 1 – Rad und Fußwege (12 Teilpakete)	7.909.611 €	6.645.607 €	5.316.486 €	26%	●	ca. 3,9 Mio. €
AP 2 – Mobilstationen (6 Teilpakete)	1.061.010 €	817.371 €	653.897 €	91%	●	ca. 58.000 €
AP 3 – Mobilitätsmanagement (8 Teilpakete)	3.292.949 €	2.556.341 €	2.045.073 €	43%	●	ca. 1,2 Mio. €
AP 4 – City Logistik (4 Teilpakete)	421.139 €	177.500 €	142.000 €	19%	●	ca. 115.000 €
AP 5 – Alt. Antriebe und E-Mobilität (3 Teilpakete)	2.431.029 €	2.190.537 €	1.752.429 €	100%	●	-

Tabelle 1: Teilanträge #AachenMooVe!

Wesentlich für die Bearbeitung der Arbeitspakete war und ist die Bereitstellung geeigneter Personalressourcen, deren Einrichtung und Besetzung ebenfalls Gegenstand des Förderprojekts #AachenMooVe! waren. In der nachstehenden Tabelle ist die Wirksamkeit der geförderten Personalressourcen dargestellt.

Arbeitspaket	Stellen gemäß Antrag	Personenmonate (PM) gesamt und je Stelle gem. Antrag	Personalquote (< 30% = rot) (< 70% = gelb)	Ausgeschöpfte Personenmonate (Dauer Anstellung/Teilzeit), % der gesamten Personenmonate
AP 1 – Rad und Fußwege	3,5 Stellen L2 2,5 Stellen L3	252 PM 42 je Stelle	●	183 (73%)
AP 2 – Mobilstationen	1,0 Stellen L2	39 PM	●	21 (54%)
AP 3 – Mobilitätsmanagement	2,0 Stellen L2 1,0 Stellen L3 0,5 Stellen (14 Mon.)	124 PM	●	93 (75%)
AP 4 – City Logistik	1,0 Stellen L2	36 PM	●	23 (64%)
AP 5 – Alt. Antriebe und E-Mobilität	1,0 Stellen L2	39 PM	●	19 (50%)
gesamt #AachenMooVe!	12,5 Stellen	490 PM	●	339 (69%)

Tabelle 2: Personalressourcen #AachenMooVe!

Die Förderung resultiert aus dem Wettbewerb „Kommunaler Klimaschutz NRW“, an dem sich die Stadt Aachen als eine von 5 Modellkommunen in NRW erfolgreich für die Förderung beworben hat. Die Finanzierung erfolgt im Rahmen des EU-EFRE. Die Laufzeiten sind auf den jeweils gültigen EFRE-Rahmen beschränkt (hier: 2014-2020). Die Bewilligung der Maßnahmen datieren vom ...

- 19.06.2019 (#AachenMooVe! 1 und 5)
- 04.09.2019 (#AachenMooVe! 4)
- 16.09.2019 (#AachenMooVe! 2 und 3).

Der ursprüngliche Durchführungszeitraum war bis zum 30.06.2022 (#AachenMooVe! 1 und 5) bzw. bis zum 30.09.2022 (#AachenMooVe! 2 bis 4) vorgesehen. Eine Verlängerung des Durchführungszeitraums bis zum 31.12.2022 wurde für die Projekte AachenMooVe! 1 bis 3 beantragt und im August 2022 bewilligt.

Eine Vorstellung der Inhalte des Förderprojekts #AachenMooVe! 1 bis #AachenMooVe! 5 erfolgte im Mobilitätsausschuss am 27.05.2020 (Vorlage Nr.: FB 61/1440/WP17).

Unterschiedliche nicht-vorhersehbare Herausforderungen haben die Bearbeitung des Projektes begleitet. Dabei sind insbesondere die Corona-Pandemie als auch die Hochwasserkatastrophe zu nennen. Aber auch geänderte Rahmenbedingungen etwa bei Umweltaspekten, mangelnde Umsetzungskapazitäten (insb. Fachkräftemangel, anhaltende gravierende Probleme beim verwendeten Straßen-CAD-Programm) oder länger dauernde Entscheidungsprozesse haben den Projektlauf beeinflusst. Die Fachverwaltung hat sich daher mehrfach bei der Bezirksregierung in Köln um eine Verlängerung der Projektlaufzeit bemüht. Unabhängig davon wird versucht, so viele Maßnahmen wie möglich im Projekt umzusetzen. Letztlich konnte eine Verlängerung für die Teilprojekte 1 bis 3 um je 3 bis 6 Monate erwirkt werden.

Im Folgenden wird der Umsetzungsstand auf Maßnahmenebene im Einzelnen beschrieben:

#AachenMooVe! 1 – Ausbau Fuß- und Radwegenetz

Ausbau Rad-Vorrang-Netz (AP 1.1)

Der Umbau des Templergrabens zwischen Schinkelstraße und Königstraße wurde aufgrund der Baustellensituationen und geänderten Verkehrsführungen im Umfeld zurückgestellt.

Bei der Rad-Vorrang-Route Brand können die Planungen zum Teil nicht im Förderzeitraum umgesetzt werden. Dazu zählen die Lintertstraße und Rombachstraße. Ursächlich sind u.a. langwierigere Beratungen und geänderte Beschlussfassungen, insgesamt wurde mehr Planer*innenkapazität gebunden als ursprünglich eingeplant.

Die Rad-Vorrang-Route Vaals (Innenstadt bis Alleenring) kann aufgrund der Baustellensituation und daraus resultierender geänderter Verkehrsführungen im Umfeld nicht im Projektzeitraum umgebaut werden. Die Planung wurde erarbeitet und wird in Kürze in die politische Diskussion eingebracht.

Verbesserung der Radverkehrssicherheit im Hauptverkehrsstraßen-Netz (AP 1.2)

Die Umgestaltung des Abschnitts Krefelder Straße bis Sandkaulstraße in eine ERA-konforme Radverkehrsführung beinhaltet die Planung des Knotens Bastei im neuen Radentscheid-Design und die Verbesserung der Radverkehrssicherheit entlang der Krefelder Straße. Aufgrund einer Regionetz-Maßnahme kann die Planung zur Krefelder Straße nur in einer Richtung umgesetzt werden.

Die Ausbau-Planung zum Knoten Bastei hat sich durch stark ausgelastete Kapazitäten sowohl bei der Fachverwaltung als auch bei dem extern beauftragten Planungsbüro verzögert.

Die Umgestaltung der Hohenstaufenallee wurde durch Anpassung im Kontext des Radentscheid (breitere Radverkehrsanlagen, andre Fahrbahnaufteilung) anders beschlossen als im Förderprogramm beantragt. Die Kosten und der bauliche Aufwand für diese Maßnahme haben sich deutlich erhöht. Eine Umsetzung im Projekt war auch aufgrund kollidierender Maßnahmen der Regionetz nicht machbar.

Während der Projektlaufzeit wurden über das Projekt AachenMooVe! verschiedene Maßnahmen des Aktionsplans Verkehrssicherheit und der schulischen Mobilitätsausbildung gefördert.

Ausbau der regionalen Radverkehrsverbindungen (AP 1.3)

Der Ausbau der Radwegeverbindung Aachen-Stolberg scheiterte an einer Ablehnung durch den Naturschutzbeirat der Städteregion. Stolberg konnte nur ein Teilstück des ursprünglich geplanten Radweges auf ihrem Stadtgebiet umsetzen und hat eine Alternativführung über die Sebastianusstraße in Richtung Aachen geplant. Der auf Aachener Stadtgebiet geplante Radweg entlang des Waldsaums entfällt damit, eine Anbindung von der Sebastianusstraße ist künftig über den Wirtschaftsweg Sebastianusweg/Schiltsgasse an die Vennbahntrasse möglich. Fördermittel werden hierfür nicht benötigt.

Die Verbreiterung des Vennbahnwegs zählt zu den Teilprojekten mit dem größten beantragten Fördervolumen. Für die Vennbahnverbreiterung waren insgesamt 2,3 Mio. € Gesamtkosten beantragt worden, von denen nun nur ca. 550 T€ abgerufen werden können. Einerseits weil die Prüfung der Umweltbelange sehr viel aufwendiger war als zum Zeitpunkt des Projektantrags antizipiert, andererseits weil durch die Beteiligungen des Naturschutzbeirates Zeitverluste hingenommen werden mussten. Im Jahr 2020 konnte ein Abschnitt von 360m im Bereich des Tuchmacherviertels verbreitert werden. Der Abschnitt Philipsstraße bis Außenring wird auf einer Länge von 430 m aktuell verbreitert.

Verbesserung der Fußwegeverbindungen von der Innenstadt ins Aachener Stadtgrün (AP 1.4)

Die Fußwegverbindung Stadtpark-Lousberg wurde geplant und durch vorbereitende Prüfungen (Bohrungen, Umsetzbarkeit der Bäume) begleitet. Die Maßnahmendurchführung wurde aus Kapazitätsgründen (Personal) zurückgestellt.

Die Fußverbindung Premiumfußweg Lothringerstraße und Stadtteilplatz hat in verschiedenen Planungsstufen mehr Zeit beansprucht als ursprünglich eingeplant. Nach umfassenden politischen Beratungen zur Vorplanung in 2019/20 waren in der Ausführungsplanung aufwändige Detailplanungen notwendig, die in der Vorplanung nicht absehbar waren (z.B. Wurzellage von unter Baumschutz stehenden Bäumen, Abstimmungen mit der Regionetz, etc).

Marketingkampagne und Dialog (AP 1.5)

Die Marketingkampagne Fahrrad in Aachen wurde wie geplant fortgeführt und ausgeweitet.

Evaluation (AP 1.6)

Die beantragten 10 Dauerzählstellen wurden beschafft und an projektrelevanten Erhebungsstellen installiert (Templergraben, Altstraße, Schopenhauer Straße, Rombachstraße (2x), Weststraße, Lochnerstraße, Sandkaulstraße, Hohenstaufenallee (2x)). Die Messwerte sind auf dem Mobilitätsdashboard der Stadt (www.verkehr.aachen.de) einsehbar.

#AachenMooVe!2 – Mobilstationen

Das Arbeitspaket besteht aus 5 städtischen Teilpaketen, wobei im Wesentlichen die Teilpakete **Mobilitätsprojekte an Schulen** (AP 2.3) und **Fahrradabstellanlagen und Leihlastenräder** (AP 2.4) bis zum Projektende umgesetzt werden. Dabei handelt es sich um die kostenmäßig umfangreichsten Maßnahmen in diesem Arbeitspaket. Für die Maßnahme **Beschilderung Mobilstationen im NRW-Design** (AP 2.2) wird geprüft, ob diese in die laufende Förderung des NVR mit Umsetzung in 2023 einbezogen werden kann. Das kleinere Teilpaket AP 2.5 **Mitfahrbänke** wurde zugunsten anderer Maßnahmen zurückgestellt, mögliche Standorte wurden allerdings identifiziert. Das **Modellprojekt Burggrafenstraße** (AP 2.6) wurde nicht weitergeführt. Im Projektverlauf hat sich eine andere Projektorganisation ergeben, die eine eigenständige modellhafte Umsetzung zum Ziel hat. Es entstehen hieraus keine Kosten für die Stadt Aachen.

#AachenMooVe! 3 – Mobilitätsmanagement

Das **Mobilitätsmanagement bei der Stadtverwaltung Aachen und der Städteregion** wurde zielorientiert vorangetrieben. Eine Mobilitätsanalyse mit Potenzialermittlung ist erfolgt und Aufschließungsmaßnahmen (Fertigstellung Umkleiden Pilotstandort Mozartstraße, Mobilitätstestwochen) fanden statt.

Über das Programmbüro Aachen Clever Mobil wurde in enger Kooperation mit der IHK Aachen ein umfangreiches **Mobilitätsmanagement-Angebot für Betriebe** in Aachen ermöglicht. 17 Betriebe nehmen derzeit am Mobilitätsmanagementprogramm teil, haben bereits eine Mobilitätsanalyse durchgeführt, sich klimarelevante Mobilitätsziele gesetzt oder an Mobilitätstestwochen teilgenommen. Die Nachfrage durch weitere Betriebe in Aachen und der Städteregion wächst stetig. Insgesamt nehmen mehr als 25.000 Mitarbeitende an den Maßnahmen teil. Obwohl die avisierte Anzahl teilnehmender Unternehmen (35) nicht erreicht wurde, überschreitet die Anzahl der teilnehmenden Erwerbstätigen bei Weitem die erwartbare Prognose. Als Aufschließungsmaßnahmen wurden umfangreiche Mobilitätstestangebote an die Unternehmen bereitgestellt und Kampagnenmedien für die Ansprache der Mitarbeitenden produziert. Neue digitale Formate zur Information und zum Austausch wurden etabliert (Themenmeetings, Webseminare) und 2 Jahreskonferenzen für Geschäftsführende der teilnehmenden Unternehmen durchgeführt. Verschiedene teilnehmende Unternehmen hatten. Für den städtischen Haushalt entstehen dadurch keine zusätzlichen Belastungen.

Für Bürger*innen wurde im Rahmen des Projektes viermal die Europäische Mobilitätswoche organisiert und gestaltet, im Jahr 2021 die europäische Mobilitätskonferenz CIVITAS-Forum erstmalig in Deutschland ausgerichtet. Im Juni 2022 wurde die Belohnungsapp aachen.move für nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Aachener Bürger*innen eingeführt. Eine Teilkampagne für emissionsfreie Mobilität wurde mit Blick auf die im IKSK definierte Gesamtkampagne zur Mobilitätswende zurückgestellt.

#AachenMooVe!4 – Emissionsfreie City Logistik

Wesentlicher finanzieller Schwerpunkt des Arbeitspakets ist die Einrichtung von acht geplanten Mikrodepots. Diese Maßnahme macht über 60% der nicht-personalbezogenen Kosten in diesem Teilprojekt aus. Am Standort Parkhaus Adalbertstraße konnte in Zusammenarbeit mit einem KEP-

Dienstleister ein erfolgreiches Mikrodepot umgesetzt werden. Andere Mikrodepots konnten zum einen wegen mangelnder Flächen, zum anderen aufgrund der Entscheidungen der am Projekt teilnehmenden weiteren KEP-Dienstleister nicht realisiert werden.

Der Austausch und Dialog mit den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern sowie zahlreichen weiteren Stakeholder*innen aus Handel, Gewerbe, Logistikbranche und Initiativen konnte über verschiedene Formate (Runder Tisch City Logistik, Projektgruppen Lieferrundfahrten und Laden bzw. Einzelhandel und City Logistik, Dialogforum Emissionsfreie City Logistik, Austausch mit Niederlanden zu Nullemissionszonen) erfolgreich etabliert werden. Es werden kontinuierlich neue Möglichkeiten und Projektideen formuliert, geprüft und im Erfolgsfall auch umgesetzt. Durch die Arbeit konnte auch die Vernetzung zu einem anderen städtischen Förderprojekt (ALigN) hergestellt und die Elektrifizierung des Fahrzeugparks der Logistiker vorangetrieben werden.

Mögliche neue Projektansätze oder Kooperationen, die sich aus dem Austausch mit den City Logistik Akteuren ergeben, werden zur Einordnung und Beschlussfassung in die politische Diskussion eingebracht.

#AachenMooVe! 5 – Alternative Antriebe und Elektromobilität

Es wurden zwei wasserstoffbetriebene Abfallsammelfahrzeuge und eine elektrische Kehrmaschine beschafft und im Juli 2021 in Betrieb genommen. Bis zum Ende der Projektlaufzeit wurden darüber hinaus 8 E-Parkplätze vollflächig markiert, um das Falschparken zu reduzieren. Weitere Elektro-Ladepunkte werden im Projekt ALigN finanziert.

2. Welche Auswirkungen ergeben sich für den städtischen Haushalt aus dem Umsetzungsstand und dem Wegfall der Fördermittel?

Ein Mittelabruf erfolgt nur für durchgeführte Maßnahmen und nicht vorab. Die jeweils eingeplanten Ansätze für den städtischen Eigenanteil i.H. von 20% der ursprünglichen Kostenansätze stehen – sofern die Maßnahme nicht schon durchgeführt ist – im Haushalt zur Verfügung, eine Mittelübertragung für die betroffenen Maßnahmen wird beantragt.

Finanzielle Auswirkungen von Maßnahmen, die erst in 2023 oder später umgesetzt werden können, werden in den jeweiligen politischen Vorlagen eindeutig dargestellt. Wenn keine Fördermittel zur Verfügung stehen wird dies formuliert. Alternative Möglichkeiten der Förderung werden geprüft und sofern vorhanden auch benannt.

Für das Jahr 2023 ergeben sich zunächst Verpflichtungen i.H.v. 5.470.300 € in Bezug auf Maßnahmen, die ursprünglich in #AachenMooVe! gefördert werden sollten und deren Umsetzung nun in 2023 eingeplant sind. Dazu zählen aktuell die folgenden Baumaßnahmen mit den Kostenberechnungen:

- Bastei (1.BA): 594.000 €
- Lintertstraße: 1.800.000 €
- Lothringerstraße und Stadtteilplatz: 2.070.300 €
- Vennbahnweg: 500.000 €
- Krefelder Straße: 120.000 €

Für die ohnehin vorgesehene Fortführung der Arbeit in den Themen "Betriebliches Mobilitätsmanagement, Kampagne Mobilitätswende, Fahrradparken und City Logistik" wurden projektunabhängig Mittel in den Haushalt eingestellt.

Für das Jahr 2024 sind derzeit folgende Baumaßnahmen vorgesehen, die ursprünglich in #AachenMooVe! gefördert werden sollten:

- Bastei (2.BA): 511.000 €
- Rombachstraße (RVR Brand): Nach aktueller Schätzung ca. 1 Mio. €, abhängig vom Planungsbeschluss
- Hohenstaufenallee: ca. 2,5 Mio. €
- Vennbahnweg: ca. 760.000 €
- Fußwegeverbindung Stadtpark-Lousberg: ca. 200.000 €

Für diese Maßnahmen sollen in 2023 Förderanträge zu einer möglichen Ko-Finanzierung dieser Maßnahmen eingereicht werden. Geeignete Fördermöglichkeiten wurden bereits und werden weiter geprüft. Für die ab 2024 vorgesehenen Maßnahmen sind im aktuellen Haushaltsplanentwurf 2023 noch keine Eigenmittel dargestellt. Mit erreichter Planungstiefe kann dies im Zuge der Aufstellung des Haushaltsplans 2024 erfolgen.

Zu den Baumaßnahmen ist zu erwähnen, dass diese im Verlauf des Planungs- und Beratungsprozesses weiterentwickelt wurden. Darüber hinaus werden die Maßnahmen u.a. aufgrund von Kostensteigerungen und detaillierterem Planungsstand teurer: Im Förderantrag wurden die Kosten für die Linterstraße (ohne den jetzt enthaltenen Dreiecksplatz) auf ca. 351.000 € geschätzt, für die Rombachstraße auf ca. 456.000 €, für die Bastei und Krefelder Straße zusammen auf ca. 778.000 €, für die Hohenstaufenallee auf ca. 200.000 € und für den Stadtteilplatz Lothringerstraße auf ca. 1,3 Mio. €.

3. Ob die unterjährig als Deckung für die nicht genutzten Fördermittel verwendeten Haushaltsstellen wieder in den Haushaltsentwurf 2023 aufgenommen worden sind.

Als Deckungsansätze wurden nicht verwendete Mittel aus Maßnahmen des Haushaltsjahrs 2022 herangezogen, deren Umsetzung und damit investive Mittelbindung in diesem Jahr nicht mehr ansteht. Die vorgenannten Maßnahmen werden insofern ausdrücklich nicht zurückgestellt. Die Einplanung der für deren Inangriffnahme erforderlichen Mittel für die Jahre 2023 bzw. 2024 erfolgt im Rahmen der Aufstellung des Haushalts 2023 ff.

4. Welche Konsequenzen ergeben sich aus den Verzögerungen für die Projekte in #AachenMooVe! und die weiteren Aufträge, die derzeit im Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur bearbeitet werden?

Das Projekt #AachenMooVe! hat Maßnahmen einer Förderung zugeführt, die allesamt Bestandteil des integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKSK) der Stadt Aachen sind. Eine Fortführung, Weiterentwicklung und Umsetzung der begonnenen Maßnahmen ergibt sich daraus. Unabhängig davon ist die Fortschreibung des IKSK ein aktuelles Thema. Dabei sind die in #AachenMooVe! gewonnenen Erfahrungen zu Ressourcenumfang und Zeitplanung für die weitere Betrachtung hilfreich.

5. Wie soll mit den 15 Stellen (und den in Folgejahren nachgelegten Stellen) umgegangen werden, die zur Abwicklung des Förderprojektes #AachenMooVe projektbezogen geschaffen worden sind?

Im Rahmen des Projekts #AachenMooVe! wurden insgesamt 12,5 Stellen befristet für den Zeitraum von zumeist 3 Jahren eingerichtet und konnten sukzessive besetzt werden. Unabhängig vom Projekt #AachenMooVe! wurden die im Rahmen des Projektes eingerichteten Stellen für die Maßnahmenbearbeitung des Integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) bis Ende 2025 verlängert. Die Verlängerungen wurden in den Stellenplan 2022 eingebracht und am 03.02.2022 durch den Personal- und Verwaltungsausschuss beschlossen.

6. Welche Projekte aus #AachenMooVe werden trotz Ende des Förderzeitraums und Wegfall der 80%-Förderung fortgesetzt und wann hat darüber welcher Ausschuss beschlossen?

Zu den baulichen Maßnahmen:

Im Jahr 2019 ist mit dem Grundsatzbeschluss zum Rad-Vorrang-Netz sowie dem Premiumfußwegenetz die Entscheidung gefällt worden, diese Routen und Wege für den Fuß- und Radverkehr auch umzusetzen. Dass hier Drittmittel in beträchtlicher Höhe eingeworben werden konnten, stellte eine Chance dar, die aus verschiedenen Gründen nur zum Teil genutzt werden konnte. Insofern sind die im Projekt #AachenMooVe! nun nicht mehr förderfähigen Maßnahmen, wie z.B. die Lintertstraße, die Rombachstraße, die Bastei, die Krefelder Straße, eine Radverbindung nach Stolberg und der Ausbau des Vennbahnwegs weiterhin Projekte, für die die Stadtverwaltung einen politisch gefassten Arbeitsauftrag haben und einschließlich einer geeigneten Finanzierung weitgehend zur Ausführung beschlossen worden sind.

Zu der konkreten Umsetzung der Lintertstraße wurde am 29.09.2022 ein Ausführungsbeschluss des Mobilitätsausschuss eingeholt und am 09.11.2022 ein Beschluss im Rat der Stadt Aachen eingeholt. Der Ausführungsbeschluss zur Lothringerstraße wurde am 03.11.2022 im Planungsausschuss zur Kenntnis genommen und wird am 01.12.2022 im Mobilitätsausschuss beraten. Die Bastei wird ebenfalls am 01.12.2022 im Mobilitätsausschuss beraten (Ausführungsbeschluss). Bastei und Lothringerstraße werden zusätzlich am 13.12.2022 dem Finanzausschuss und am 14.12.2022 dem Rat jeweils zur Entscheidung vorgelegt.

Die weiteren Maßnahmen aus #AachenMooVe! 1 werden sukzessive in die politische Beratung eingebracht, eine Terminierung ist jetzt noch nicht möglich. Eine Vorlage zum Planungsbeschluss für die Rombachstraße wird derzeit erarbeitet, gleiches gilt für den beantragten Abschnitt der Radvorrangroute nach Vaals. Für die Hohenstauferallee wurde die Ausbauplanung wegen der vorlaufenden Regionetz-Maßnahmen auf 2024 geschoben; die Umplanung des Templergrabens auf die Zeit nach Brückenerneuerung Turmstraße verschoben. Der weitere Fortgang zur Vennbahnwegverbreiterung ist von der finalen naturschutzrechtlichen Einschätzung abhängig, die Anbindung an Stolberg vom Kontext der weiteren Planungen zur L221n und die Fußwegverbindung Stadtpark-Lousberg ebenso von den Regionetzmaßnahmen im anliegenden Teil der Rolandstraße.

Für die ohnehin vorgesehene Fortführung der Arbeit in den Themen Betriebliches Mobilitätsmanagement, Kampagne Mobilitätswende, Fahrradparken und City Logistik wurden projektunabhängig Mittel in den Haushalt eingestellt. Eine politische Beratung erfolgt entweder in Fortschrittsberichten (wie jüngst zum betrieblichen Mobilitätsmanagement im Mobilitätsausschuss) oder aber in Entscheidungsvorlagen bei konkreten Projekten.

7. Welche organisatorischen Konsequenzen ergreift die Verwaltung aus dem Verlust von rund der Hälfte der Gesamtfördermittel, um derartig unnötige Belastungen für die Aachener Bürgerinnen und Bürger in Zukunft zu verhindern?

Auch wenn nicht alle Fördermittel aus dem Projektantrag #AachenMooVe! verausgabt werden konnten, wurde durch die Einwerbung der Mittel ein nennenswerter finanzieller Zuschuss generiert, der zur Erreichung der städtischen Zielsetzungen beiträgt. Die Verwaltung wird auch weiterhin nach Möglichkeiten zur Förderung von Projekten suchen, die den Zielsetzungen, wie von den politisch legitimierten Gremien beauftragt, dienen. Zahlreiche weitere Förderprojekte, die durch die Verwaltung akquiriert und durchgeführt wurden und werden, tragen aktuell dazu bei.

Unabhängig davon kann die nicht vollumfängliche Nutzung der Fördermittel, insbesondere im Baubereich nicht zufrieden stellen. Für vor allem diejenigen Förderprojekte, die mit einem konkreten zeitlichen Ende bewilligt werden, wird die Verwaltung ein geeignetes Berichtswesen veranlassen, das den zuständigen politischen Gremien jenseits der Einzelmaßnahme auch einen Gesamtüberblick ermöglicht.

8. Warum hat die Oberbürgermeisterin den Rat nicht unverzüglich über den drohenden Verlust von 5,5 Mio. Euro zu Lasten der Stadt informiert und durch ihre Untätigkeit die Rechte des Rates aus § 55 Abs. 1 GO NRW verletzt?

Drei Kommentierungen (Kleerbaum/Palmen, Rehn/Cronauge und Held/Winkel/Wansleben) sind sich zu § 55 Abs. 1 Satz 1 GO NW darüber einig, dass der/die Bürgermeister*in den Rat über "wichtige Angelegenheiten" zu unterrichten hat und dass sich die Frage, ob eine Angelegenheit "wichtig" ist nach der Größe und den Aufgaben der Gemeinde sowie dem Umfang ihrer Zuständigkeiten richtet.

Zwei dieser Kommentierungen sind der Auffassung, dass der Bürgermeister hierüber nach pflichtgemäßem Ermessen entscheide, "im Zweifel" aber eine Unterrichtung angezeigt sei. Zur Form der Unterrichtung ist gesetzlich nichts vorgeschrieben..

In den nachstehenden Projektvorlagen und Sitzungen wurden die jeweils zuständigen Ratsgremien auf die bestehenden Risiken hingewiesen. Unabhängig davon hat sich der Zeitplan in Bezug auf die Umsetzung der im Projekt #AachenMooVe! enthaltenen baulichen Maßnahmen in 2022 mehrfach geändert, so dass erst nach dem Sommer 2022 Gewissheit bestand, dass die Maßnahmen Lintertstraße, Bastei und Lothringerstraße und Stadtteilplatz nicht mehr zumindest teilweise bis Jahresende oder einer ggf. doch noch verlängerten Projektlaufzeit umgesetzt werden können.

Mit der Vorlage zum Planungsbeschluss für die Hohenstaufenallee (MoA am 01.07.2021) wurde darauf hingewiesen, dass für zwei von drei Varianten (Variante 2 und 3) nur ein Teil der Maßnahme im Förderzeitraum realisiert werden könnte, und die darüberhinausgehenden Maßnahmen dann voraussichtlich ohne Förderung finanziert werden müssten.

Ebenso wurde in der Vorlage zur Ertüchtigung der Rombachstraße zur Radvorrangroute (MoA am 30.09.2021) darauf hingewiesen, dass eine Umsetzung im Rahmen des Förderprogramms aufgrund der zeitlichen Befristung nicht mehr möglich sei.

Mit der Vorlage zum Ausführungsbeschluss zur Lintertstraße (MoA am 29.09., Rat am 09.11.2022) wurde mitgeteilt, dass die Maßnahme Lintertstraße nicht bis zum Ende des Förderzeitraums am 31.12.2022 fertiggestellt werden kann, und dass Fördermittel, die einen Anteil von 80 % der zur Verfügung stehenden Mittel ausmachen, entfallen. Der Umbau der Lintertstraße wurde zuvor in mehreren Beratungen in der Bezirksvertretung Aachen-Mitte sowie im Mobilitätsausschuss (u.a. 21.01.2021, 03.09.2021) behandelt, in denen auf den bestehenden Zeitdruck durch die Verwaltung hingewiesen wurde.

Zur Verbreiterung des Vennbahnweges wurde ausführlich in zahlreichen Gremien (u.a. BV Aachen-Kornelimünster/Walheim, BV Aachen-Brand, BV Aachen-Eilendorf, BV Aachen-Mitte, AUK, MoA) berichtet und dargestellt, dass zahlreiche Abschnitte aufgrund der komplexen Eingriffsintensitäten in Natur und Landschaft erst nach dem Auslaufen des Projektes #Aachen-MooVe! umgesetzt werden können. Explizit wird ausgeführt, dass „die Verwaltung nach sichergestellter Finanzierung die Gremien erneut beteiligen (wird)...“

Die nicht-Weiterverfolgung des Radwegausbaus Stolberg-Eilendorf infolge des Einspruchs der Naturschutzbehörde der StädteRegion Aachen wurde in einem interfraktionellen Gespräch mit Vertreter*innen der BV Aachen-Eilendorf am 19.03.2021 erörtert, infolge dessen auf eine weitere politische Behandlung der Radwegverbindung verzichtet wurde.

Aktuell wird in der Vorlage zum Ausführungsbeschluss für die Lothringerstraße und den Stadtteilplatz (PLA am 03.11.22., B0 am 16.11.22, MoA am 01.12.22, danach FA und Rat) darauf hingewiesen, dass diese Maßnahme nicht mehr bis zum Ende der Projektlaufzeit umgesetzt werden kann und die Fördermittel verfallen. Auch wird in der Vorlage darauf hingewiesen, dass voraussichtlich Fördermittel im Gesamtprojekt #AachenMooVe! in Höhe von 5.583.000 € nicht mehr abgerufen werden, da der Projektdurchführungszeitraum zum 31.12.2022 endet.

Die vorbeschriebenen umfangreichen Beratungen und Darlegungen der Verwaltung eröffnen den Blick auf die gegebene Komplexität, die Risiken, aber auch auf die Hoffnung, bis zum Ende des Jahres noch vieles zu erreichen und noch alternative Fördermittel generieren zu können.

Die letzte Gewissheit der nicht mehr zu haltenden Fördermittel wurde unmittelbar nach Bekanntwerden mit der Vorlage Lintertstraße auch dem Rat mitgeteilt. Eine Pflichtverletzung liegt damit nicht vor. Dennoch werden aufgrund des geäußerten Informationsbedürfnisses zukünftig entsprechende Informationen deutlicher kommuniziert.

Die Verwaltung wird alles daransetzen, zumindest teilweise noch alternative Fördermittel zu generieren und durch das noch zu implementierende Berichtswesen die gebotene Transparenz herzustellen, um so nicht nur den fachlichen Ablauf, sondern auch die finanziellen Entwicklungen abzubilden.

9. Welche Konsequenzen ergreift die Oberbürgermeisterin, um den Rat zukünftig unverzüglich und umfassend gemäß ihren Verpflichtungen aus § 62 Abs. 4 GO NRW zu informieren?

Für Förderprojekte, die mit einem konkreten zeitlichen Ende bewilligt werden, wird die Verwaltung ein geeignetes Berichtswesen veranlassen, das den zuständigen politischen Gremien jenseits der Steuerung der Einzelmaßnahme auch einen Gesamtüberblick ermöglicht.

Anlage/n:

TO-Antrag der CDU-Fraktion vom 09.11.2022