

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 36/0105/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Umwelt		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	28.04.2016
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Verfasser:	FB 36/40
Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsbericht zur Umsetzung Zwischenbericht aufgrund des Tagesordnungsantrags vom 06.04.2016 der Fraktion GRÜNE			
Beratungsfolge:			TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz	
19.05.2016	MA	Kenntnisnahme	

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird in den Juni-Sitzungen des Ausschusses für Umwelt und Klima sowie des Mobilitätsausschusses einen umfassenden Sachstandsbericht zum Maßnahmenkatalog des Aachener Luftreinhalteplans vorlegen.

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	<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 / - Verslechterun g	<i>0</i>		<i>0</i>			
	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 bereits dargelegt.

Die erforderlichen Finanzmittel sind - soweit nicht bereits erfolgt - durch die jeweiligen Fachbereiche zu ermitteln und in die kommenden Haushalts- bzw. Finanzplanungen einzustellen. Im Rahmen der Haushaltsanmeldungen für 2015 und 2016 ist dies für die im Zeitraum anstehenden Projekte bereits erfolgt.

Erläuterungen:

1. Einleitung

Die erste Fortschreibung des Luftreinhalteplan Aachen (kurz: LRP) aus dem Jahre 2009 erfolgte im Jahr 2015. Der neue LRP 2015 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 aktuellen Auswertungen der Immissionsmessungen 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, aber kontinuierlich gesunken. Trotz Schwankungen oder Stagnation in einzelnen Jahren ist insgesamt ein erkennbarer positiver Trend zu verzeichnen.

2.1 FEINSTAUB (PM₁₀)

Die mittlere Feinstaubbelastung (PM₁₀) an den Messstationen Wilhelmstraße und Burtscheid ist in der Summe kontinuierlich gesunken und bewegt sich mittlerweile im „grünen“ Bereich. Für Burtscheid wurde mit 15 µg/m³ ein neuer Tiefststand der Jahresmittelbelastung im regionalen 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 an Überschreitungstagen 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 ist laut Auskunft des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW belegt, dass die in 2013 aufgetretene hohe Zahl an Überschreitungstagen an der Wilhelmstraße zweifelsfrei auf eine benachbarte Großbaustelle zurückzuführen waren und mehr als 35 Überschreitungstage zukünftig nur noch unter Ausnahmebedingungen (meteorologische Besonderheiten, Großbaustellen im Umfeld der Messstationen o.ä.) auftreten dürften.

Aufgrund der für 2015 ermittelten Feinstaubbelastungen dürften mehr als 35 Überschreitungstage zukünftig nur noch unter Ausnahmebedingungen (meteorologische Besonderheiten, Großbaustellen im Umfeld der Messstationen o.ä.) auftreten

Tabelle PM₁₀:

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

Jahr	Aachen-Wilhelmstraße (Verkehrsstation)		Aachen-Burtscheid (reg. 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. An der Wilhelmstraße lag der Wert in 2015 wie auch in 2013 und in 2014 bei 50 µg/m³ im Jahresmittel. Zwar ist die NO₂-Belastung hier seit 2009 mit Inkrafttreten des 1. LRP um 6 µg/m³ zurückgegangen; die Stagnation der letzten 3 Jahre erklärt sich jedoch nicht. Die Verwaltung kann derzeit nicht ausschließen, dass auch die zwischen 2013 und Oktober 2015 blockierte Umfahrt der Kirche St. Adalbert hierauf einen gewissen Einfluss hatte. Dagegen sank am Adalbertsteinweg der Jahresmittelwert im Vergleich zum Vorjahr um 3 µg/m³ auf jetzt 45

$\mu\text{g}/\text{m}^3$. Damit sind die NO_2 Belastungen seit 2009 hier um ca. $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gesunken.

Weiterhin erfreulich ist, dass an der Messstation Burtscheid nicht nur für Feinstaub sondern auch für NO_2 ein neuer Tiefststand ermittelt wurde.

Tabelle NO_2 :

Entwicklung der NO_2 -Jahresmittelwerte an den Messstationen Wilhelmstraße, Adalbertsteinweg und Burtscheid

Jahr	AC-Wilhelmstraße (Verkehrsstation)	AC-Adalbertsteinweg (Verkehrsstation)	AC-Burtscheid (reg. 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 NO_2 -Entwicklung ist in **Anlage 4** beigefügt)

2.3 FAZIT /BEWERTUNG:

Zusammenfassend ergeben sich drei wesentliche Erkenntnisse

1. Die Entwicklung der Feinstaubbelastung darf als günstig bezeichnet werden; wichtige Maßnahmen des LRP zeigen hier ihren Erfolg. Aachen hat heute kein akutes Feinstaubproblem mehr. Der Anspruch auch in Zukunft ganz im Sinne der Gesundheitsprävention weitere Verbesserungen bei der Feinstaubbelastung zu erzielen und auch in meteorologisch ungünstigen Jahren die Überschreitungstage möglichst niedrig zu halten, bleibt davon unberührt und ist nach wie vor Ziel der Stadt.
2. Die NO_2 -Belastung an den „Hot-Spots“ des Verkehrs ist trotz allgemein sinkender Trends mit Werten um die $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nach wie vor deutlich zu hoch und erfordert die Fortsetzung einer stringenten und ambitionierten Luftreinhaltepolitik. Über die in den nächsten Jahren von moderner Fahrzeugtechnik zu erwartenden Impulse hinaus sollten weitere Maßnahmen angestrebt werden, um den Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in den kommenden 5 Jahren einzuhalten.
3. Die Hintergrundbelastung für NO_2 und PM_{10} entwickelt sich weiterhin positiv; davon profitieren die Bürgerinnen und Bürger im gesamten Stadtgebiet.

3. Zwischenbericht zum Umsetzungsstand

3.1 UWZ / BUSFLOTTOPTIMIERUNG (MF4)

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

Hier zusammenfassende Infos und grobe Zahlen zum Umsetzungsstand:

- ca. 500 Schilder, ca. 150 Standorten im Stadtgebiet (Stadt Aachen und StrassenNRW)
- Kosten der Beschilderung (ohne Personalaufwand/Orga) knapp 53.000 €, davon entfallen ca. 38.000 € auf die Stadt
- Einführung und Umsetzung der Umweltzone vom städtischen Presseamt stetig begleitet
- Straßenverkehrsbehörde der Stadt hat bis dato ca. 450 Ausnahmegenehmigungen erteilt
- Überwachung nach Karneval, Anfang Februar 2016 durch das städt. Ordnungsamt Aachen im Rahmen der üblichen Verkehrsüberwachung aufgenommen
- bisher ca. 7.700 Verfahren eingeleitet; meist Formalverstöße

Details sind dem in **Anlage 5** beigefügten Zwischenbericht über den Umsetzungsstand des LRP zum 31.03.2016 für die Bezirksregierung Köln (Bearbeitungsstand 24.03.2016) zu entnehmen.

Gemäß **Maßnahme MF4 - Innovationsstrategie ASEAG-Busflotte (und Subunternehmen)** - soll in den nächsten 3 Jahren die Busflotte zügig modernisiert werden. Details zur ASEAG-Flotte sind dem als **Anlage 5** beigefügten Zwischenbericht über den Umsetzungsstand des LRP zum 31.03.2016 für die Bezirksregierung Köln (Bearbeitungsstand 24.03.2016) zu entnehmen.

Mittelfristig ist beabsichtigt, den ÖPNV in Aachen auf elektrische Antriebe umzustellen. Ziel ist, die Schadstoff- und Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren sowie den Lärmpegel in der Stadt zu senken. Auf Basis einer Machbarkeitsstudie und Ergebnissen von Testfahrten unter realen Betriebsbedingungen ist geplant, bis Ende 2018 insgesamt 15 Batteriegelenkbusse einschließlich der notwendigen Infrastruktur anzuschaffen und einzusetzen. Für die Kosten wurden Zuschüsse (80%) aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz beantragt. Die erforderlichen Finanzmittel für den Eigenanteil wurden in die aktuelle Haushaltsplanung eingestellt. 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“.

Nach Informationen der ASEAG wurden bei den Subunternehmen in 2015 und auch bereits 2016 eine große Anzahl an Fahrzeugen neu angeschafft oder mit einem Partikelfilter nachgerüstet. Auch hier werden zum 01.01.2018 nur noch Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 „grün“ die Aachener Umweltzone befahren. Das ursprünglich geplante Förderprogramm zur Filternachrüstung bei Subunternehmen ist mit Einführung der Umweltzone, den aktuellen Beschaffungs-Aktivitäten der Subs und auch nach Gesprächen mit ASEAG in dieser Form nicht mehr erforderlich, da die Subunternehmen durch Einführung der Umweltzone ohnehin handeln

müssen. Aufgrund neuer Förderkulissen im Bereich Klimaschutz und Radverkehr sollen diese Gelder (80.000 € aus zweckgebundenen Einnahmen Dritter für Maßnahmen des Luftreinhalteplans) umgeschichtet werden.

Der aktuelle Bestand und die derzeit geplante bzw. mögliche Entwicklung der Fuhrparke von ASEAG und Subunternehmen können den in **Anlage 6** und **Anlage 7** beigefügten Grafiken entnommen werden.

3.2 RESTLICHER MASSNAHMENKATALOG

Mit zahlreichen Projekten und Maßnahmen des Luftreinhalteplans wurde bereits begonnen bzw. entsprechende Aktivitäten eingeleitet. Aufgrund der Vielzahl an Arbeiten im Zusammenhang mit der zeitgerechten Umsetzung der Umweltzone und der Beschleunigung der Busflottenoptimierung konnte die Verwaltung aber noch nicht in allen Bereichen umfassend aktiv werden.

In der Juni-Sitzung des Ausschusses soll ausführlicher zu jeder einzelnen Maßnahme des Katalogs berichtet bzw. eine erweiterte Vorlage erstellt werden. Soweit Rückfragen zu einzelnen Maßnahmen bestehen, kann dazu aber bereits in der Mai-Sitzung mündlich berichtet 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: Zwischenbericht über den Umsetzungsstand des LRP zum 31.03.2016 für die Bezirksregierung Köln (Bearbeitungsstand 24.03.2016)
- Anlage 6: Grafiken Busflottenentwicklung ASEAG, Stand 21.03.2016
- Anlage 7: Grafiken Busflottenentwicklung Subunternehmen, Stand 20.03.2016

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 Kurgebieten (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	Maßnahmen Nr.	MÜ1
	Übergeordnete planerische Ansätze	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 h/Mon
(Mögliche) Förderung	Keine
	bei Einrichtung: 20 h im Betrieb: -

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. Die Stadt Aachen setzt sich bei Gesprächen mit den o.a. Akteuren für eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für einen emissionsarmen Stadtverkehr ein. Die Stadt Aachen wirkt darauf hin, gemeinsam mit der StädteRegion Aachen und weiteren interessierten Gebietskörperschaften dauerhaft eine gemeinsame Mobilitätsstudie durchzuführen. 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	Die Maßnahme „regionale Verkehrsentwicklungsplanung“ im Rahmen des EU Vorhabens CIVITAS DYN@MO befindet sich in der Bearbeitung und läuft bis Nov. 2016. 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.
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 Campusentwicklung		
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 luftreinhalteorientierten 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		
<u>Projektbeschreibung</u>			
<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 (Ifd. Kosten)	Elektrokraftfahrzeuge verfügen über geringere Betriebskosten als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor
Personalaufwand	Kein bes. Aufwand; im Rahmen des Ifd. 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.

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. mit 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.

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.

3. ANREIZPROGRAMM FÜR SUBUNTERNEHMEN

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.

Zielgruppe	ASEAG; sekundär: private Busdienstleister (Subunternehmen)
------------	--

Erwartete Umwelt- und Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Emissionswerte des ÖPNV (hier: Bus) im Innenstadtbereich von Aachen • Imagegewinn des Verkehrsunternehmens
---------------------------------------	---

Die Effekte der Maßnahme können wie folgt nachgewiesen werden:	<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)	Grobe Schätzung: 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 zu 2. (zusätzliches Beschaffungsprogramm ASEAG): zusätzlicher Aufwand von durchschnittlich 230.000 € pro Neufahrzeug (Mittelwert aus Nettokosten für Solo- und Gelenkbus) 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
Betriebskosten (lfd. Kosten)	zu 1. und 3. keine Angaben zu lfd. Betriebskosten bei ASEAG und Subunternehmen 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
Personalaufwand	Keine Angaben
(Mögliche) Förderung	zum Teil durch die bestehende Fahrzeugförderung NRW weitere Fördermöglichkeiten (z.B. über smart cities, MHAL-Förderprojekt duurzame, crowd-funding, Beiträge Dritter, Parkraumbewirtschaftung etc.) werden geprüft Förderprogramm der Stadt für Subs aus zweckgebundenen Mitteln zum LRP

Stand der Umsetzung	jährlich durch Neuanschaffung von Fahrzeugen
---------------------	--

Anlagen / Links	Busbestand ASEAG Euro5/EEV und Euro 6 (2008-2018), Stand 08/2014 Grafik: Mehrbelastungen bei ASEAG für zusätzliches Beschaffungsprogramm
-----------------	---

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.

Luftreinhalteplan 2015, Maßnahmenblatt, Stand: 25.09.2014

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

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% 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.staedtereion-aachen.de/wps/portal/internet/home/service/aemter/a61!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MS_SzPy8xBz9CP0os_qADxNHQ09_A0sLYzdHA08LC7cA70BTIzMfl_1wkA6cKkwMTCDyBjiAo4F-cEqqfR-

	<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>

	<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.

	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	
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.	
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.

Luftreinhalteplan Aachen 2015, Maßnahmenblatt, Stand: 11.11.2014

AVV & Stadt Aachen, FB 36/40

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 Dieselmotoren 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 Multimodalität – 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.

Luftreinhalteplan Aachen 2015, Maßnahmenblatt, Stand: 01.10.2014

AVV & Stadt Aachen, FB 36/40

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.

Luftreinhalteplan Aachen 2015, Maßnahmenblatt, Stand: 01.10.2014

AVV & Stadt Aachen, FB 36/40

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.

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.

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
---------------------	-----------------

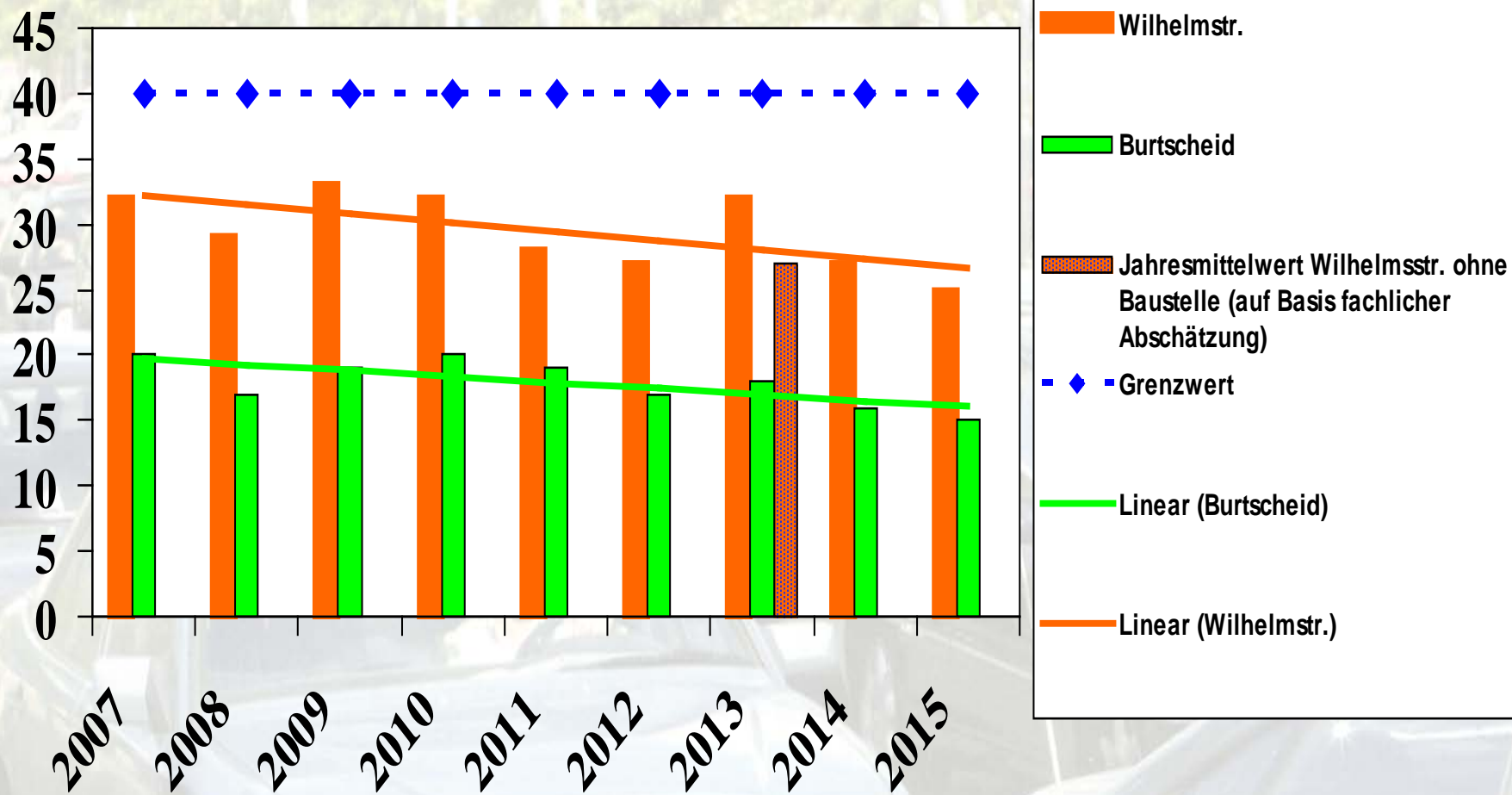
Anlagen / Links	Standard-Pressemitteilung des LANUV-NRW (Grundlage für Presseinfo der Stadt; geringfügige Anpassung an städt. Belange werden noch mit Presseamt abgestimmt)
-----------------	---

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.

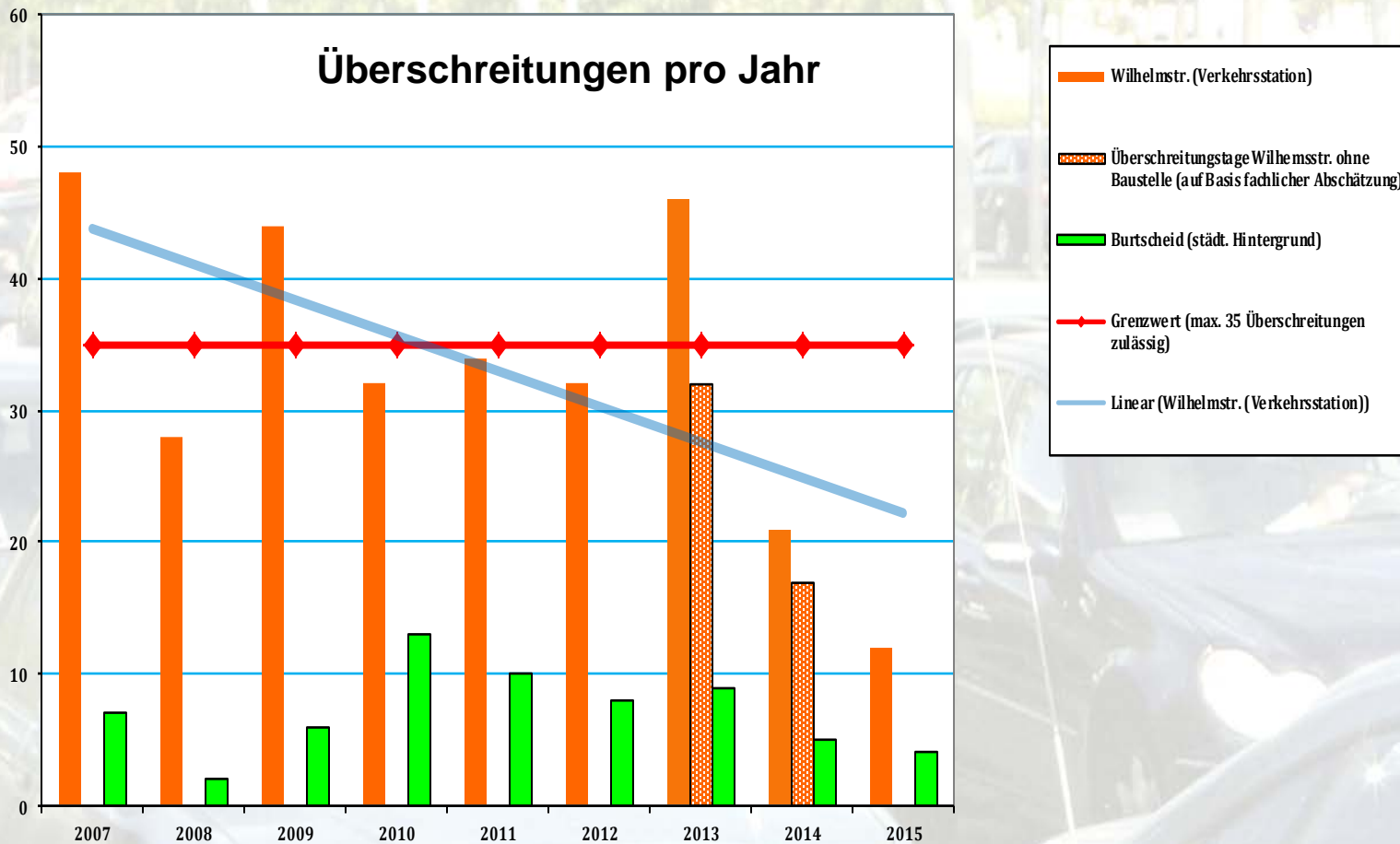


Entwicklung der Feinstaub Jahresmittelwert seit 2007

PM₁₀: µg/m³



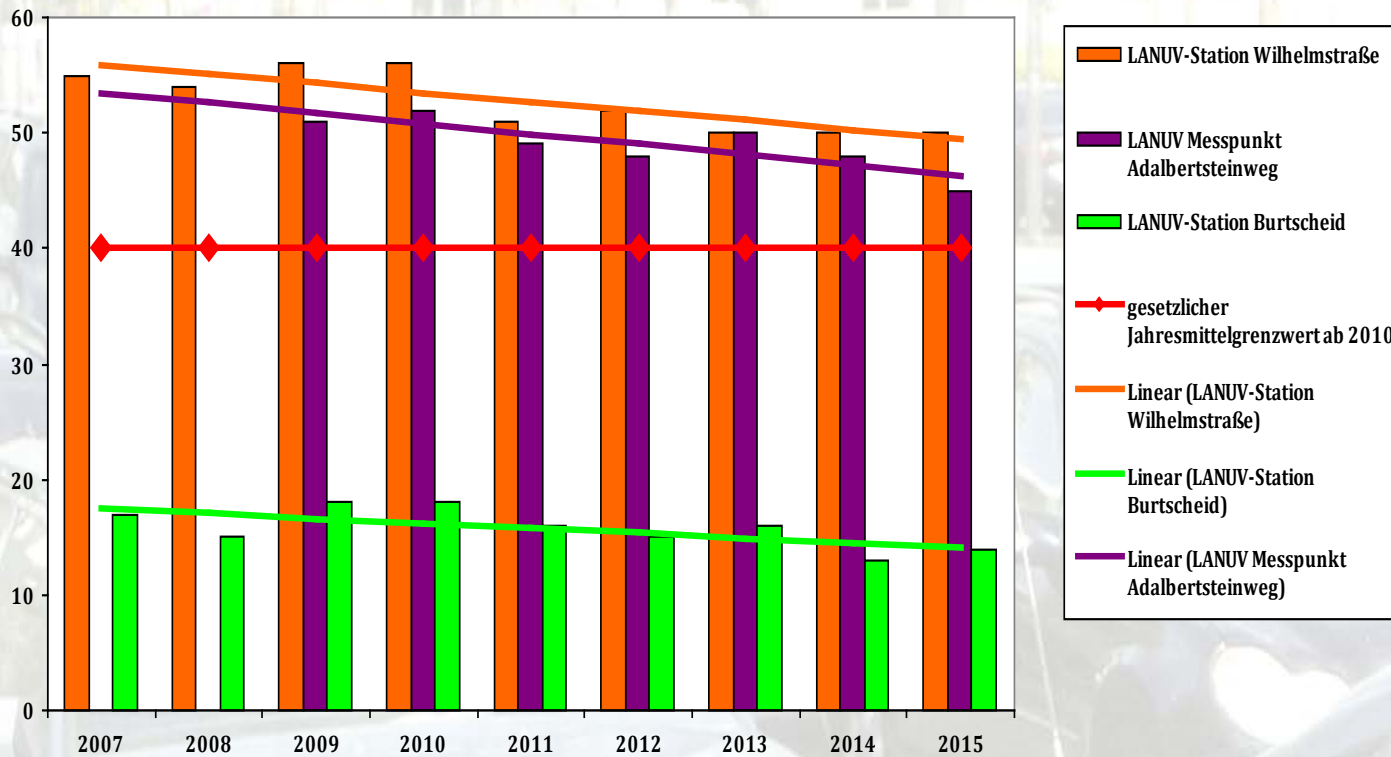
Entwicklung der Feinstaub (PM₁₀) Kurzzeitbelastung





Entwicklung der Stickstoffdioxid-Belastung (NO₂) seit 2007

NO₂: µg/m³



Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015
Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln zum 31. März 2016
- vorläufiger Zwischenbericht –
Sachstand zu den beiden neuen Maßnahmen „Umweltzone“ und „Busflottenoptimierung“
(Der Bericht zu den restlichen Maßnahmen wird nachgereicht)

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. Einzelne, sehr 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.

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 findet man auch unter: www.aachen.de/clevermobil und www.aachen.de/vep

Informationen zu Aachener Aktivitäten im Bereich der Elektromobilität finden sich unter: www.emobil-aachen.de

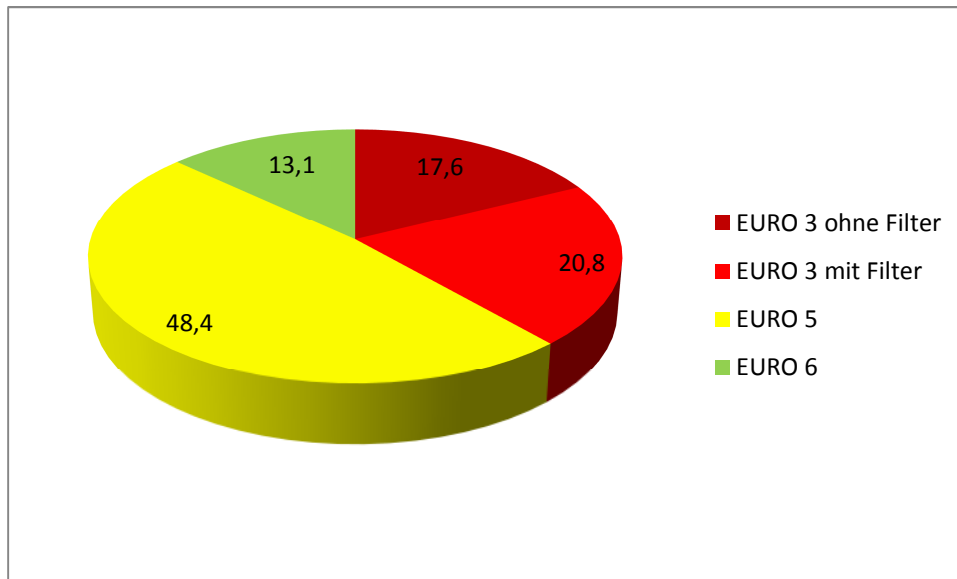
Luftreinhalteplan Aachen, 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung zum 31. März 2016			
Lfd Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch /bis	Aktueller Stand
UWZ – UMWELTZONE			
<p>Die Umweltzone wurde fristgerecht zum 01. Februar 2016 bei der Stadt Aachen eingeführt. Von diesem Tag an dürfen nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette oder Ausnahmegenehmigung in der Umweltzone fahren.</p> <p>Die Grenze der Umweltzone orientiert sich weitgehend am Aachener Außenring und erfasst alle Straßen innerhalb des definierten Gebietes. Die rund 500 Schilder zur Kennzeichnung der Umweltzone an ca. 150 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 €).</p> <p>Schon im Vorfeld der Einführung hat das städtische Presseamt immer wieder 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.</p> <p>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</p>			

Luftreinhalteplan Aachen, 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung zum 31. März 2016			
Lfd Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch /bis	Aktueller Stand
	<p>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.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Aachen hat bis dato 439 Ausnahmegenehmigungen erteilt. Diese gliedern sich folgendermaßen auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 85 ansässige Gewerbe (gültig bis 30.04.2016) ○ 169 Bewohner (gültig bis 30.04.2016) ○ 82 Busse (gültig für 1 Jahr) ○ 67 Gewerbetreibende (davon 1 aus den Niederlanden) (gültig für 1 Jahr) ○ 17 Privatpersonen (davon 6 aus Belgien) (gültig für 1 Jahr) ○ 19 Wohnmobile (unbefristet) <p>Nach kurzer Karenzzeit wurden unmittelbar 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 Wochen (Stand: 15.03.16) 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. Nach ersten Einschätzungen handelt es sich in den meisten Fällen (ca. 80-90%) 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 inhaltliche, also bußgeldrelevante Verstöße gegen die Umweltzone vorliegen kann derzeit noch nicht genau ermittelt werden, da die entsprechenden Anhörungs- und Klärungsverfahren gerade erst angelaufen sind.</p>		

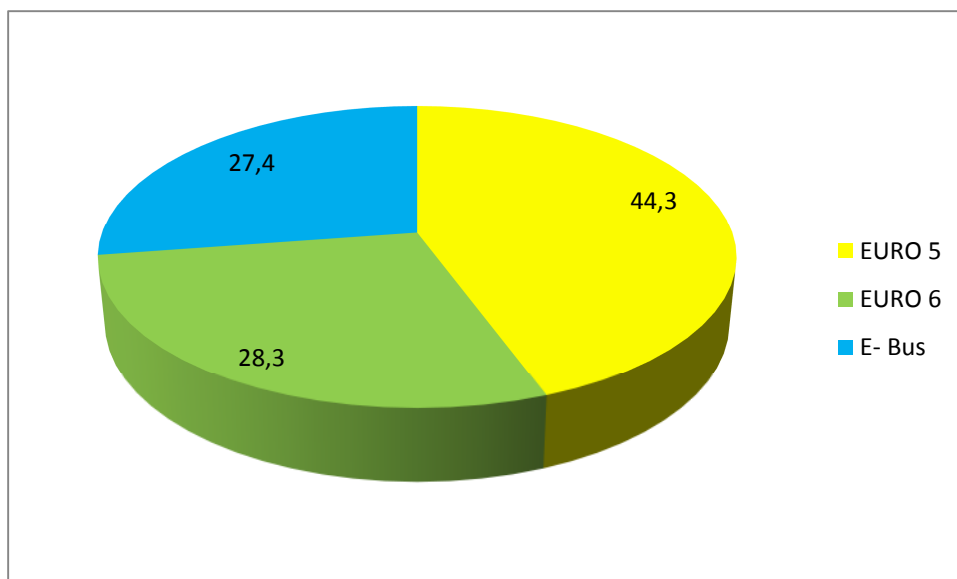
Luftreinhalteplan Aachen, 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung zum 31. März 2016			
Lfd Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch /bis	Aktueller Stand
BUSFLOTTEOPTIMIERUNG			
<p>Zum 01.01.2016 umfasste die Flotte der ASEAG 217 Busse, davon 43 Fahrzeuge, die nicht umweltzonentauglich sind (Schadstoffklasse Euro 3 ohne Partikelfilter). Anfang 2016 wurden davon 4 Fahrzeuge außer Dienst gestellt; für 39 Busse hat die ASEAG Ausnahme genehmigungen beantragt und erhalten. Diese Fahrzeuge werden im Spitzenverkehr für die Schülerbeförderung (morgens & mittags), bei Großveranstaltungen und als Reservefahrzeuge (Betriebsreserve) eingesetzt.</p> <p>Zum Jahreswechsel 2015/2016 wurden 14 Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6 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 Euro 6 Bussen (vorauss. Ende 2016) wird sich der Bestand an Euro 3 Fahrzeugen weiter reduzieren.</p> <p>Zum <u>01.01.2016</u> setzte sich der Fuhrpark der ASEAG wie folgt zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 43 Busse Euro 3, ohne Partikelfilter („gelb“) = ca. 19,8 % • 46 Busse Euro 3, mit Partikelfilter ("grün") = 21,2 % • 107 Busse Euro 5 = 49,3 % • 20 Busse Euro 6 = 9,2 % • 1 Elektrobus = 0,5 % <p>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.</p>			

Luftreinhalteplan Aachen, 1. Fortschreibung 2015; Sachstandsmeldung zum 31. März 2016			
Lfd Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch /bis	Aktueller Stand
	<p>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.</p> <p>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 sollte die Ausschreibungen für die Batteriebusse Anfang 2016 durch die ASEAG veröffentlicht werden. 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 rund 8,4 Mio. € 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 Finanzmittel wurden in die aktuelle Haushaltsplanung eingestellt, so dass die Maßnahme insoweit abgesichert ist.</p> <p>Daneben beabsichtigt die ASEAG weitere 14 Euro 6 Dieselfahrzeuge im laufenden Jahr und in 2017 nochmals 9 Euro 6 Diesel-Busse anzuschaffen. Ende 2017 entspricht damit der gesamte Fuhrpark der ASEAG mindestens der Schadstoffgruppe 4 „grün“.</p> <p>Nach Informationen der ASEAG wurden bei den Subunternehmen in 2015 und auch bereits 2016 eine große Anzahl an Fahrzeugen neu angeschafft oder mit einem Partikelfilter nachgerüstet. Auch hier werden zum 01.01.2018 nur noch Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 „grün“ die Aachener Umweltzone befahren.</p> <p>Der aktuelle Bestand und die derzeit geplante bzw. mögliche Entwicklung der Fuhrparke von ASEAG und Subunternehmen kann den beigefügten Grafiken entnommen werden.</p>		

ASEAG Busflotte – Stand 21.03.2016



ASEAG Busflotte – Stand 2021



ANLAGE 7 zur Vorlage Sachstand LRP für MoA am 19.05.2016

Voraussichtliche Fahrzeugentwicklung bei den Auftragsunternehmer 2015 bis 2020

(Stand 20.03.2016)

Annahme: 7 Neuanschaffungen Euro 6 in 2017 danach jeweils 5 Fahrzeuge Euro 6 pro Jahr

Datum	01.12.2014	12.08.2015	31.12.2015	12.06.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
Jahr	12.2014	08.2015	12.2015	06.2016	12.2016	12.2017	12.2018	12.2019	12.2020

