

Liebe Aachenerinnen und Aachener,
liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

seit ungefähr drei Jahren verrete ich Sie und die Interessen des Wahlbezirks „Monheimsallee“ nun im Rat der Stadt Aachen.

Daher eingangs nochmals ein paar Infos über mich: Ich bin 33 Jahre alt, verheiratet, habe einen Sohn und arbeite als Diplom-Mathematiker am Werkzeugmaschinenlabor der RWTH.

Mir ist es besonders wichtig, dass Sie meine politische Arbeit verfolgen und bewerten können. Dazu gehört für mich - neben Pressearbeit, Infoständen und einer eigenen Homepage - vor allem die persönliche Präsenz im Viertel.

Sie halten gerade den dritten jährlichen „Bilanzbrief“ in Ihren Händen, mit dem ich Sie auch dieses Jahr wieder informieren möchte, Ihnen meine politische Arbeit schildern und die Aufwandsentschädigung offen lege, die ich als Ratsmitglied erhalte. Darüber hinaus habe ich diese Briefe in den vergangenen Jahren stets genutzt, um Ihnen meine Motivation für die politische Arbeit, meine inhaltlichen Überzeugungen oder Details zu meiner Person darzulegen.

Am Rande einer politischen Diskussionsveranstaltung wurde ich im vergangenen Jahr gefragt, wie ich denn nach Aachen gekommen sei. Diese Frage ist berechtigt, denn geboren wurde ich am 8.6.1979 in Düren, wo ich auch meine Kindheit und Jugend verbrachte. Erst im Anschluss an mein französisch-bilinguales Abitur zog es mich 1998 zum Mathematik-Studium natürlich an die nahegelegene Hochschule mit gutem Ruf, die RWTH Aachen.

Es dauerte nicht lange, bis unsere schöne Kaiserstadt ganz zu meinem Lebensmittelpunkt wurde: Viele neue Freundschaften, mein Engagement in der Kommunalpolitik aber vor allem die interessante, weltoffene Ausstrahlung unserer Stadt gaben schließlich den Ausschlag für meinen Umzug in meine neue Heimat. Glücklicherweise ergab sich für mich nach dem Studium die Möglichkeit auch beruflich in Aachen Fuß zu fassen, so dass meine Frau und ich schnell entschieden, in Aachen zu bleiben und eine Familie zu gründen.

Weitere Informationen über mich und meine politische Arbeit finden Sie auf meiner Homepage. Für Fragen und Anregungen bin ich jederzeit dankbar. Schicken Sie mir eine E-Mail, einen Brief oder rufen Sie mich einfach an!

Herzliche Grüße,



Anschrift

Michael Servos
Franzstr. 77
52064 Aachen

Telefon:

0 177 - 21 70 139

Stand

01.10.2012

Homepage

www.michaelservos.de

E-Mail

info@michaelservos.de

"Ja, wir können unser
Aachen gemeinsam
sozial und gerecht
gestalten!"



Bilanzbrief 2011/2012

Der vorliegende zweite Bilanzbrief ist die Fortsetzung des Rechenschaftsberichts über meine Arbeit im Rat der Stadt Aachen. Er beschreibt eine eingeschränkte Auswahl meiner Aktivitäten und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Meine übrigen Bilanzbriefe sowie weitere Berichte und Informationen finden sie unter www.michaelservos.de. Dort versuche ich meine Aktivitäten möglichst umfassend und transparent darzustellen, lege meinen politischen Terminkalender offen und berichte rechtzeitig vor wichtigen Entscheidungen darüber, wie ich abstimmen werde.

Einflussmöglichkeiten und Arbeitsschwerpunkte

Ich bin Mitglied der beiden gestaltenden Ausschüsse „Planung“ und „Mobilität“ und befasse mich dort vor allen Dingen mit dem Themenfeld der Stadtplanung. Als mobilitätspolitischer Sprecher der SPD-Ratsfraktion leite ich zudem die Sitzungen des Facharbeitskreises „Mobilität“ meiner Fraktion/Partei, in dem die verkehrspolitischen Leitlinien für die Kommunalpolitik der SPD-Fraktion beraten und beschlossen werden. Als Mitglied der Gremien des AVV (Aachener Verkehrsverbunds), des NVR (Nahverkehr Rheinland GmbH) und der APAG (Aachener Parkhaus GmbH) kann ich die Verkehrspolitik in der Stadt Aachen auf verschiedenen Wegen mit beeinflussen. Die Kommunikation mit den von den Entscheidungen dieser Gremien betroffenen Menschen ist mir sehr wichtig. Ich kann nicht mit allen Betroffenen den Kontakt suchen, aber ich versuche auf verschiedenen Kommunikationswegen möglichst vielen Menschen die Möglichkeit zu geben, sich rechtzeitig an der Debatte zu beteiligen und mir ihre Ideen und Bedenken zu erläutern. Hierzu bieten sich neben meiner Homepage, Twitter und Facebook auch Infostände und Hausbesuche an. Ich hoffe, dass Sie spätestens diesen Brief zum Anlass nehmen, mir Ihre Wünsche mitzuteilen und mich als Ihren Ansprechpartner und „Lobbyisten“ in der Kommunalpolitik zu betrachten.

Neben der Wahlbezirksarbeit, die jede Ratsfrau und jeder Ratsherr leistet, habe ich mich in meinem zweiten Jahr im Stadtrat insbesondere auf die Mobilitätspolitik sowie das Themenfeld „Demokratie, Beteiligung und die Nutzung moderner Medien“ konzentriert. Gerade das viel zitierte Beispiel „Stuttgart 21“ zeigt, dass dieses Themenfeld in der Politik immer noch zu wenig Beachtung findet. Da ich mich darüber hinaus auch beruflich mit Softwareentwicklung und „Open Source“-Produkten beschäftige, bin seit Anfang 2012 Mitglied im Aufsichtsrat der regio iT gesellschaft für informationstechnologie mbh Aachen und arbeite im AK Netzpolitik der Aachener SPD mit.

Aktivitäten im vergangenen Jahr

Vorab möchte ich mich für die vielen positiven Reaktionen auf meinen letzten Bilanzbrief bedanken! Per E-Mail, Telefon und Brief haben sich die unterschiedlichsten Menschen bei mir gemeldet. Dabei gab es viele verschiedene konkrete Anfragen und Vorschläge. Ich habe alle diese Anregungen beantwortet bzw. zur Bearbeitung an die Stadtverwaltung weitergeleitet. Leider war nicht jeder Verbesserungsvorschlag leicht umzusetzen, aber zumindest konnte stets eine Kompromisslösung erreicht werden.

Mobilitätspolitik

Campusbahn

Im vergangenen Jahr hat mich die Diskussion um die Wiedereinführung einer Stadtbahn in Aachen stark beschäftigt. Ich war schon 2010 Mitglied der „Lenkungsgruppe Campus Anbindung“ der Stadt Aachen. Hier wurde intensiv beraten, wie wir den neuen RWTH Campus Melaten verkehrlich an die Innenstadt

anbinden können. In der aufwändigen Studie eines Ingenieurbüros wurden damals verschiedene Varianten (Konventionelle Busse, Seilbahn, Hochbahn, Straßenbahn) verglichen und das Gremium sprach sich schließlich für ein System aus, das sich in die ganze Stadt fortsetzen lässt. Auch ich war nicht bereit, der TH ein exklusives Transportsystem aus dem städtischen Haushalt zu finanzieren, während andere Verbindungen wie z.B. die Strecke Adalbertsteinweg/Trierer Straße an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Der Schritt zur Einführung einer größer angelegten Stadtbahn liegt dann sehr nah: Die Fahrgastzahlen der ASEAG steigen seit Jahren und selbst nach den konservativsten Rechnungen werden wir in wenigen Jahren den Transportbedarf auf einzelnen Achsen nicht mehr mit Bussen bedienen können. Kurzfristig handelt es sich nur um die Verbindung nach Brand aber auch andere Relationen sind davon betroffen. Die neue Stadtbahn soll dann auch zunächst das Aachener Klinikum, den Bushof und den Ortskern Brand miteinander verbinden, da hier der konventionelle Busverkehr zu kollabieren droht:

Die Stadt Aachen wird in den kommenden Jahren etwa 2 Millionen Euro in den ÖPNV investieren müssen, wenn wir die steigenden Fahrgastzahlen zwischen Campus und Brand mit einem Bussystem auffangen möchten. Die zusätzlichen Busse müssen dann jedoch auf dem Adalbersteinweg zwischen den Haltestellen und auf der Fahrbahn warten, da bereits heute das logistische Maximum erreicht ist. Diese Herausforderung lässt sich mit einer Straßenbahn bewältigen.

Doch eine solche Bahn hat auch Nachteile: Die Bauzeit, der Platzbedarf und insbesondere die Kosten sind nicht zu unterschätzen. Bei einem Gesamtvolumen von ca. 260 Millionen Euro hat die Stadt mit einer jährlichen Belastung von 4-6 Millionen Euro (ca. 0,8% des städtischen Haushalts) zu rechnen. Darin sind ausnahmslos alle Kosten (Zins, Tilgung, Unterhalt, Betriebskosten etc.) eingerechnet.

Ich stehe der Stadtbahn offen gegenüber und aus mobilitätspolitischer Sicht brauchen wir in Aachen endlich wieder ein modernes Massentransitmittel, aber ich bin noch nicht soweit, dass ich am Jahresende meine Hand für oder gegen die Bahn heben kann. Hierzu fehlen noch zu viele Daten und belastbare Fakten. Im Mobilitätsausschuss habe ich folglich zunächst nur zugestimmt, dass die Stadt eine Gesellschaft zur Vorbereitung des Bahnbaus gründet und einen Förderantrag bei Land und Bund einreicht. Derzeit warten wir auf den Förderbescheid, der etwas über 160 Millionen Euro umfassen sollte. Darüber hinaus fehlen genaue Betrachtungen der Leistungsfähigkeit des verbleibenden Straßenraums und genaue Kosten.

Wir stehen also mitten in der Diskussion und die vielen Argumente für und gegen die Bahn wollen ergebnisoffen abgewogen, die vielen Fragen beantwortet werden: Wie gehen wir mit den Kapazitätsgrenzen des Bussystems um? Was kostet es uns in 15-20 Jahren, wenn wir die Bahn heute nicht bauen? Wie schaffen wir es sonst, die Kapazität des ÖPNV bedarfsgerecht zu erhöhen? Wie schaffen wir es sonst, unsere Betriebskosten wenigstens mittelfristig vom Ölpreis (Peak Oil) abzukoppeln? Mein Ziel und das Ziel meiner Partei ist es, möglichst früh im Prozess all diese offenen Aspekte aufzugreifen und vor der Entscheidung zu klären. Nur so können wir im Herbst eine fundierte Entscheidung treffen und alle Menschen mitnehmen. Zu diesem Zweck hat die SPD Aachen einen öffentlichen „Campusbahnbeirat“ gegründet. Hier möchten wir alle Daten und Fakten, die uns vorliegen öffentlich diskutieren und kritische Fragen erarbeiten. Im Juli tagte der Beirat unter meiner Leitung zum fünften Mal. Insgesamt waren 27 Personen anwesend und berieten über den aktuellen Planungsstand, die Chancen und die Risiken des Projekts. Besonders spannend war dabei, dass mit Herrn Dipl.-Ing. MBA Herbert J. Joka und weiteren Unterstützern der Initiative „Campusbahn – Größenwahn“, Vertretern des VCD Aachen, der Stadtverwaltung und der ASEAG ein offener Austausch von Argumenten in kleinerer, öffentlicher Runde stattgefunden hat.

Die zahlreichen anwesenden Bürgerinnen und Bürger konnten sich ein Bild vom aktuellen Diskussionsstand machen und den SPD-Vertretern im Mobilitätsausschuss zu klärende Fragen mit auf den Weg geben.

Mir wurde besonders deutlich, dass die meisten sachlichen Fragen der Kritiker entweder zu klären sind oder einfach der Informationsfluss noch nicht optimal funktioniert. Es bleiben aber dennoch zwei politisch zu entscheidende bzw. persönlich zu bewertende Aspekte offen, wenn die Sachfragen beantwortet sind:

1. Glaube ich die Zahlen, die mir von der Verwaltung genannt werden?
2. Will ich das erforderliche Geld investieren oder lieber nicht?

Zum ersten Punkt kann ich nur sagen, dass ich als Ratsherr keine andere Möglichkeit habe, als diesen Zahlen zu glauben oder auf eigene Kosten ein Gegengutachten zu beauftragen. In den vergangenen Jahren sind die allermeisten städtischen Bauvorhaben in ihrem Kostenrahmen geblieben, die Fahrgastzahlen haben sich gemäß den Prognosen entwickelt und auch die Verkehrsströme sind eingetroffen wie vom Modell vorausbestimmt. Da ich eine Datenbasis brauche, um mich zwischen dem Bussystem und der Bahn zu entscheiden, nehme ich diejenige Basis, die die letzten zehn Jahre über korrekt war.

Der zweite Punkt ist eine politische Frage, die bisher noch niemand für sich beantworten kann. Im Augenblick fehlen an vielen Stellen noch die erforderlichen Entscheidungsgrundlagen, so dass ich persönlich nicht verstehen kann, wie man schon heute bedingungslos für oder gegen die Stadtbahn sprechen kann. Ich selber bin der Überzeugung, dass wir am Ende aus Kostengründen nicht ohne die Bahn auskommen werden und denke, dass die Investition Aachen insgesamt gut tun wird, aber ich werde mich erst endgültig entscheiden können, wenn die bestmögliche Datenbasis als Entscheidungsgrundlage vorhanden ist.

Vor diesem Hintergrund ist es um so wichtiger, den Prozess durch eine kontinuierliche Bürgerbefragung und -beteiligung (u.a. in unserem Beirat) zu begleiten, damit wir möglichst viele Risiken schon im Vorfeld erkennen und vor einer Entscheidung durch den Stadtrat bewerten können. 500.000 Augen sehen eben mehr als 150.

Es würde den Rahmen dieses Briefes sprengen, wenn ich alle inhaltlichen Argumente für oder gegen die Stadtbahn hier wiederholen würde, aber ich verweise Sie gerne auf meine Homepage (www.michaelservos.de), wo ich den Sachstand möglichst aktuell und transparent darstelle. Darüber hinaus lade ich Sie zum SPD-Campusbahnbeirat ein, dessen Sitzungstermin Sie der Lokalpresse entnehmen können. Dennoch möchte ich drei Schwerpunkte beschreiben, die ich für meine Partei als Ratsantrag in die Debatte eingebracht habe:

Offenlage der Entscheidungsgrundlagen

Die Beteiligungsverfahren sind durch eine Offenlage sämtlicher Berechnungen sowie der zugrundeliegenden Datenbasis zu unterstützen. Es muss deutlich werden, warum welche Prognosen und Annahmen getroffen wurden und wie sie zu bewerten sind. Die Einführung einer Stadt-/Straßenbahn kann dabei nur erfolgreich sein, wenn schon bei der Planung absolute Transparenz herrscht und alle Einwohnerinnen und Einwohner unserer Stadt beteiligt statt nur informiert werden. Hierzu ist es unbedingt erforderlich, die gesamte Datenbasis offenzulegen und eine faire Vergleichsrechnung zu einer Fortschreibung des massiv teurer werdenden Busverkehrs aufzustellen.

Verlängerung der Trasse bis Vaals

Es soll geprüft werden, wie sich eine Verlängerung der ersten Achse im ersten Bauabschnitt bis nach Vaals (Grenze und/oder Ortsmitte) auf die Förderung auswirkt und welche Möglichkeiten es gibt, diese Erweiterung durch zusätzliche

Mitteleinwerbung (EU, NL, Provinz Limburg, etc.) bereits frühzeitig zu etablieren. Hierbei soll auch geprüft werden, wie sich eine Förderung dieses Abschnitts als eigenes Infrastrukturprojekt darstellen lässt. Es erscheint dringend erforderlich, die Streckenführung über die Anbindung des Klinikums hinaus zu verlängern. Nur mit einer unmittelbaren Anbindung des Vaalser Grenzbereichs an das Netz der Stadt-/Straßenbahn kann eine zufriedenstellende dauerhafte Anbindung der Kullener, Steppenberger und Vaalserquartierer Bevölkerung an den ÖPNV sichergestellt werden. Die Verknüpfung mit der Grenzsituation macht auch eine europäische Dimension des neuen Verkehrsmittels deutlich und erlaubt eine Entwicklung des Grenzbereichs in absehbarer Zukunft. Zudem wird mit dieser Anbindung an eine alte Tradition angeknüpft. Insbesondere die älteren Öcher werden sich noch mit Wehmut an die im Grenzbereich endende „Tram“ erinnern und eine Wiederbelebung dieser Tradition begrüßen. Ebenso haben unsere niederländischen Nachbarn die Möglichkeit, die Stadt-/Straßenbahn mit zu nutzen. Die Gemeinde Vaals hat sich diesbezüglich bereits einstimmig positioniert und wird die Verwaltung bei der entsprechenden Erarbeitung eines Finanzierungskonzepts sicher gerne unterstützen.

Bombardier einbeziehen

Es soll geprüft werden, wie sich eine Kooperation mit der Aachener Firma Bombardier zur Bereitstellung des Depots umsetzen lässt. Hierbei sind unterschiedliche Finanzierungsmodelle für die Trasse vom Bushof bis zum Firmengelände an der Jülicher Str. zu untersuchen (z.B. Aufnahme in GVFG-Förderung inkl. zusätzlicher Haltepunkte auf der Strecke, Co-Finanzierung durch Bombardier). Seit 1838 werden am traditionsreichen Standort an der Jülicher Straße Schienenfahrzeuge produziert. Die im Laufe von Jahren und Jahrzehnten aufgebaute Fachkompetenz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Aachener TALENT-Schmiede soll auch der Stadt-/Straßenbahn zu Gute kommen. Der aktuelle Schwerpunkt der Arbeiten im Aachener Werk liegt auf der Endmontage und der Prüfung von Schienenfahrzeugen, also nicht weit entfernt von den Aufgaben, die im Depot der Stadt-/Straßenbahn anfallen werden. Darüber hinaus liegt der Standort direkt an der ohnehin geplanten Schienenverbindung des zweiten Bauabschnitts zwischen dem Bushof und dem Stadtteil Haaren, so dass keine zusätzlichen Gleisanlagen errichtet werden müssten. Im Gegenteil: Durch die enge Kooperation mit einem Aachener Werk, lassen sich bei der Einrichtung des benötigten Depots sowie dem Erwerb der Fahrzeuge aller Voraussicht nach große Synergie-Effekte erzielen. Für den Aachener Norden wäre die folgende Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze von besonderer Bedeutung und würde die Anstrengungen der Arbeit im Programm „Aachen Nord“ hervorragend unterstützen.

Ich tendiere derzeit zu einer Unterstützung der Bahn, aber die Debatte tritt erst Ende diesen Jahres in ihre „heiße Phase“. Ich würde mich auch persönlich freuen, wenn Sie sich einbringen und mich im Abwägungsprozess um die „richtige“ Entscheidung unterstützen.

Parken

Als zweites Schwerpunktthema hat sich im vergangenen Jahr das Bewohnerparken herausgestellt. In „meinem“ Wahlkreis wurde die Parkzone „T“ (Robensstraße, Passstraße) eingerichtet und nicht nur in diesem Zusammenhang gab es zahlreiche Eingaben, die eine Veränderung der Bewohnerparkregeln forderten. Die Anliegen sind meiner Ansicht nach sehr häufig berechtigt und widersprechen nicht den Zielen, die mit der Einführung des Bewohnerparkens zugunsten der Anwohnerinnen und Anwohner verfolgt werden. Aus diesem Grund habe ich bei der Stadt Aachen beantragt, ein differenziertes Modell für das Bewohnerparken in Aachen zu

entwickeln, das den unterschiedlichen Bedürfnissen der betroffenen Stadtviertel besser gerecht wird, als die bisherigen Regelungen.

Spätestens mit der Einführung der Bewohnerparkzone OST2 wurde deutlich, dass sich das gute Bewohnerparkmodell des Bereichs innerhalb des Allenrings nicht mit den aktuell vorgenommenen minimalen Modifizierungen auf den Rest unserer Stadt übertragen lässt. So haben z.B. die vielen kleinen Handwerksbetriebe keinen Zugang zum Jobticket, so dass ein Umstieg auf den ÖPNV für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wesentlich erschwert wird. Gerade diese Durchmischung von kleinen Unternehmen und Wohnbebauung rund um den Blücherplatz wurde jedoch im Programm "Soziale Stadt Aachen Nord" als eine besondere Stärke des Viertels beschrieben. Auch im Frankenberger Viertel wurde die jetzige Form des Bewohnerparkens hitzig diskutiert und im Rahmen einer Postkartenbefragung mehrheitlich abgelehnt, so dass eine Veränderung des Modells angebracht erscheint.

Den berechtigten Anliegen der unterschiedlichen Interessensgruppen und der deutlich von der Innenstadt abweichenden Problemlage soll differenzierter begegnet werden. Hier sind unter anderem eine stärkere Anpassung der Bedienzeiten (z.B. 17:00-9:00 Uhr), die Ausgabe von Besucherausweisen oder die Vergabe einer kleinen Anzahl von zeitlich begrenzten Parkberechtigungen an Unternehmen zu prüfen.

Darüber hinaus gab es eine Idee zur Verhinderung von „Grenzkonflikten“ an den Rändern der Bewohnerparkzonen: Derzeit führt die willkürliche Aufteilung der Aachener Innenstadt zu Situationen, in denen Anwohner nicht auf der gegenüberliegenden Straßenseite parken können, da dort eine andere Parkzone beginnt. Aufgrund der fehlenden technischen Voraussetzungen, mussten diese äußerst unangenehmen Nebeneffekte des im Grundsatz begrüßenswerten Bewohnerparkens akzeptiert werden. Durch die Ausstattung der städtischen Ordnungskräfte ist es mittlerweile jedoch mit geringem Aufwand möglich, die bisher zonenbezogene Bewohnerparkberechtigung stattdessen der individuellen Meldeadresse des Fahrzeugnutzers anzupassen. So könnte jedem einzelnen Bewohnerparkausweis bzw. dem Kennzeichen des PKW gegen Vorlage einer Meldebescheinigung o.ä. ein noch festzulegender Bewohnerparkumkreis individuell zugewiesen werden. Um den Kontrollaufwand zu minimieren, ließe sich eine Anwendung für die städtischen iPhones entwickeln, welche die Ausweise Kamera und z.B. QR-Code basiert sowie automatisiert auswertet.

Eventuell lässt sich sogar ein vollständiger Verzicht auf Bewohnerparkausweise umsetzen, indem das System Kennzeichen basiert arbeitet. Dies könnte zu Einsparungen sowie zu Vereinfachungen im Prüfablauf führen. In Kombination mit dem GPS-Ortungssystem der Geräte, ist eine Kontrolle leicht möglich. Es bleibt dennoch zu prüfen, ob die vorgeschlagene Systemänderung die erwartete Erhöhung der Kontrollfrequenz wirklich ermöglicht.

Bei der Ausstellung der Bewohnerparkausweise bzw. der Anmeldung des PKW ist es weiterhin leicht möglich, dem Antragsteller eine individuelle Übersicht über den für ihn freigegebenen Parkbereich zur Verfügung zu stellen. Vor einer etwaigen Einführung eines solchen Systems sind unbedingt die datenschutzrechtlichen Rahmenbedingungen insbesondere in Hinblick auf die Persönlichkeitsrechte der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Ordnungsamts zu prüfen.

Schließlich und endlich gab es häufiger Beschwerden über die Kosten, die mit der Beantragung eines Bewohnerparkausweises verbunden sind. Hierzu muss man wissen, dass vor allen Dingen die mit Hologrammen versehenen, fälschungssicheren Blankoausweise die Gebühren ansteigen lassen. Hierzu habe ich ebenfalls einen Antrag eingereicht, der bereits von der Verwaltung übernommen wurde: Die regio iT gesellschaft für informationstechnologie mbh hat in Zusammenarbeit mit der Stadt

Düren einen Online-Dienst entwickelt, der es ermöglicht, Bewohnerparkausweise online zu beantragen und selber auszudrucken. Diese Ausweise sind durch redundante Sicherheitsmerkmale ausreichend fälschungshemmend ausgelegt und können durch das städtische Ordnungsamt sowohl visuell als auch durch die Verwendung von iPhones leicht kontrolliert werden.

Das in Düren eingeführte Verfahren des Ausdrucks am heimischen Schreibtisch ist geeignet, die Gebühren für die Bürgerinnen und Bürger zu reduzieren und den Bürgerservice zu entlasten. Die SPD-Fraktion im Rat der Stadt hat die Verwaltung folglich aufgefordert, das erprobte Verfahren in Kooperation mit der regio iT auch für Aachen zu nutzen und die Gebühren entsprechend zu senken.

Rund um das Bewohnerparken gab es jedoch nicht nur zahlreiche Eingaben bezüglich der technischen Ausgestaltung sondern auch das Verfahren der Einführung einer Bewohnerparkzone wurde als bürgerfern und undemokratisch kritisiert. Insbesondere aus der Bewohnerparkzone Nizzaallee und dem Frankenberger Viertel kamen massive Beschwerden über das aktuelle Verfahren und das Gefühl, dass man als Betroffener bei der Einrichtung einer Bewohnerparkzone vollständig übergangen werde. Gemeinsam mit dem stellvertretenden Bezirksbürgermeister Aachen-Mitte, Heiner März, habe ich nach intensiven Gesprächen eine Veränderung des Verfahrens vorgeschlagen. Bei der Einrichtung von Bewohnerparkzonen soll eine neue, bürgerfreundlichere Vorgehensweise festgelegt werden, die in sechs Schritten erfolgt und die Bedürfnisse der Betroffenen Anwohner besser aufnimmt:

1. Ermittlung der Fakten der einzurichtenden Bewohnerparkzone durch ein externes Ingenieurbüro.
2. Entwicklung eines Konzeptvorschlags für die einzurichtende Bewohnerparkzone
3. Vorstellung und Beratung dieses vorläufigen Konzepts in einer Bürgeranhörung. Insbesondere:
 - a. Klärung des grundlegenden Bedarfs mit den Bewohnerinnen und Bewohnern
 - b. Beratung der konkreten Ausgestaltung (z.B. möglicher Zuschnitt der Zone, Parkplatzverteilung etc.)
 - c. Diskussion der konkreten Ausgestaltung der Bewirtschaftungsmodalitäten
4. Erst nach dieser Bürgeranhörung ist die Planung für den einzurichtenden Bewohnerparkbereich zu erstellen und zur Beratung der Bezirksvertretung und dem Mobilitätsausschuss vorzulegen.
5. Vor der endgültigen Entscheidung der neuen Bewohnerparkzonen ist dieser Plan wie bisher in einer Bürgerinformation den betroffenen Bewohnerinnen und Bewohnern vorzustellen.
6. Mögliche Anregungen der betroffenen Bewohnerinnen und Bewohnern und die daraus resultierenden Veränderung der Planung wird den zuständigen Gremien vorgestellt. Schließlich wird dem Rat empfohlen, diesen neuen Bewohnerparkbereich einzurichten.

Der Antrag verändert das Verfahren und gestaltet es deutlich kooperativer als dies bisher der Fall war. Der Schritt von einer reinen Information der Menschen hin zu einer frühzeitigen, dialogischen Beteiligung muss auch im kleinen vollzogen werden. Nur auf diese Weise kann man dem Bedürfnis nach Teilhabe nachkommen. Die betroffenen Bewohner erhalten so die Möglichkeit, frühzeitig bei der Gestaltung, insbesondere des Bewirtschaftungssystems, ihres Bewohnerparkbereiches mitzuwirken und nicht, wie bisher, lediglich ihre Meinung zu einer de facto nahezu festgelegten Regelung kundzutun.

Das Parken insgesamt wird in der Aachener Innenstadt zunehmend zu einem Problem. Immer mehr Fahrzeuge konkurrieren um immer weniger Parkplätze. Ein Grund liegt in der sogenannten Stellplatzsatzung. Hier wird festgelegt, wieviele Parkplätze ein Bauherr nachweisen muss, wenn er ein Gebäude baut oder umnutzt und wieviel Geld er pro nicht gebautem Parkplatz als Ablöse zu zahlen hat. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass die Anwendung der Stellplatzsatzung immer wieder zu unbefriedigenden Ergebnissen führt.

Insbesondere im Bereich der Nutzungsänderung eines Objekts, die mit einer Erhöhung der hierzu benötigten Stellplatzanzahl verbunden ist, sind die in der gültigen Satzung festgelegten Sätze so gering, dass kein Anreiz besteht, eigene Stellplätze zur Entlastung des öffentlichen Raums zu schaffen.

In Zusammenarbeit mit meinem Ratskollegen Norbert Plum habe ich die Verwaltung in einem Antrag gebeten, eine Abänderung der Stellplatzsatzung auszuarbeiten, welche die bestehenden Unstimmigkeiten aufhebt und in Zukunft sicherstellt, dass bei Neubauten und Umnutzungen ausreichend neue Parkplätze entstehen.

Baustellen

Das Baustellenmanagement der Stadt Aachen ist bedenklich, immer wieder gibt es berechtigten Anlass für die Annahme, dass Baustelleinrichtung und Baustellenablauf in Aachen verbesserungswürdig sein könnten. Schon im November 2010 hatte ich gemeinsam mit meiner Fraktion auf die Problematik aufmerksam gemacht und Lösungen vorgeschlagen. Im November 2011 habe ich die Verwaltung per Ratsantrag beauftragt, zu prüfen, ob das städtische Baustellenmanagement durch den Einsatz moderner Software verbessert werden kann. Ich bin mir sicher, dass eine optimierte, computergestützte Koordination und Veröffentlichungen der geplanten Schritte im Internet eine Verbesserung der Situation herbei führen könnten. Gerade im Bereich des Baustellenmanagements gibt es eine Vielzahl von Software, die die Abläufe der Akteure, auch Dritter, koordinieren hilft und so zusätzliche Straßenaufrisse vermeiden hilft.

Zu meinem Erschrecken berichtete die Verwaltung, dass die technischen Voraussetzungen für ein Makromanagement der Baustellen fehlen. Es gib keine zentrale Stelle, in der alle Baustellen gesammelt erfasst und miteinander koordiniert werden. Eine zentrale Datenbank existiert nicht. Von einer Feinplanung möchte ich da gar nicht erst sprechen. Durch ein derzeit laufendes Pilotprojekt werde jedoch dankenswerterweise Abhilfe geschaffen, so dass mein Antrag zunächst verschoben wurde, bis hieraus erste Ergebnisse vorliegen.

Im Oktober vergangenen Jahres wurde darüber hinaus wiederholt über schlecht abgesichert Baustellen an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet berichtet. Dies deckt sich mit eigenen Beobachtungen sowie Beschwerden aus der Bevölkerung. Von diesen schlecht gesicherten Baustellen gehen Gefahren für Fußgänger und Radfahrer, insbesondere aber für mobilitätseingeschränkte Menschen aus. Auch wenn die Stadtverwaltung zu Recht auf die Verantwortlichkeit der ausführenden Baufirmen verweist, so steht die Stadt Aachen gegenüber ihren Bürgerinnen und Bürgern dennoch in der Pflicht, durch regelmäßige Kontrollen Schädigungen von Gesundheit und Sachen sowie große Schwierigkeiten bei der Beweislage zu verhindern.

Da z.B. der ruhende Verkehr im Stadtgebiet großflächig durch Kräfte des Ordnungsamtes überwacht wird, habe ich für meine Fraktion beantragt zu prüfen, inwieweit diese mit unterstützenden Aufgaben bei der Überwachung der ordnungsmäßigen Sicherung der Baustellen beauftragt werden können. Auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die nächtliche Rundgänge durchführen könnten eingebunden werden, um die Beleuchtung der Baustellen zu prüfen. Durch eine entsprechende Dokumentation per Fotoaufnahmen könnte die weitergehende Bearbeitung dann durch die eigentlich zuständigen städtischen

Mitarbeiter erfolgen.

Auf diese Weise wäre eine größere Arbeitseffizienz im Interesse und zum Schutz der Bürger gegeben.

Leider scheiterte auch dieser Vorschlag an einer fehlenden zentralen Erfassung der Baustellen in der Stadt. Hier wird noch sehr viel zu tun sein, wie sich auch an den Beispielen „Lütticher Straße“ und „Von-Coels-Straße“ in diesem Sommer zeigte. Auch hier gab es keine geeignete Koordination. In einem Tagesordnungsantrag habe ich die Verwaltung zur Stellungnahme aufgefordert: Wie stellen sich die beiden konkreten Vorgänge aus Sicht von Stadtverwaltung und Stadtbetrieb dar? Was ist die Ursache für die Verwirrungen? Welche Lösungen wurden im Einzelfall gefunden? Welche Maßnahmen werden getroffen, um ähnliche Vorfälle zukünftig zu verhindern?

Ich bin gespannt, wie sich die Debatte weiterentwickelt und ob sich aus den vielen Pannen der vergangenen Jahre ein konstruktives Ergebnis generieren lässt.

Fahrrad

Es steht außer Frage, dass Aachen keine fahrradfreundliche Stadt ist. Das liegt jedoch glücklicherweise nicht an der Politik oder der Verwaltung sondern an der Topographie. Dennoch können wir auch politisch noch einige Verbesserungen anstreben.

In meiner Arbeit im Mobilitätsausschuss versuche ich die Verkehrsteilnehmer grundsätzlich gleichberechtigt zu sehen und es ist leider immer noch nicht so, dass Radfahrer eine gleichberechtigte Rolle im Straßenverkehr eingeräumt würde. Die horrenden Kosten für den PKW- und LKW-Verkehr werden mitnichten von den damit verbundenen Steuereinnahmen gedeckt und gerade in Aachen sind wir durch die akute Bedrohung einer Umweltzone in Verbindung mit unserer Grenzlage auf alternative Verkehrsmittel stärker angewiesen als andere Städte. Wenn wir also von einer Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer sprechen, müssen wir den Radverkehr stärker fördern, als wir es bisher tun. Erste gute Schritte, wie z.B. die Markierung von Radschutzstreifen auf dem Alleenring, sind in die Wege geleitet worden aber es fehlen an vielen Stellen stärkere Signale.

Ein Beispiel ist die „dezentrale Aufstellung abschließbarer Fahrrad- und Pedelecboxen“:

In einigen Teilen Aachens besteht aufgrund der baulichen Struktur der Wohnhäuser ein Hemmnis zur Nutzung des Fahrrads bzw. Pedelecs. Das Fehlen geeigneter, sicherer Abstellmöglichkeiten für das Zweirad, die ohne den Weg durch schmale Treppenhäuser erreichbar sind, führt dazu, dass ungerne Geld in das Umwelt schonende und gesunde Fortbewegungsmittel investiert wird. Gleichzeitig profitiert die Stadt Aachen von jedem Menschen, der sich entscheidet, mehr Wege mit dem Fahrrad oder dem Pedelec zurückzulegen durch einen reduzierten Flächenverbrauch und eine höhere Luftqualität.

Vor diesem Hintergrund habe ich die Stadtverwaltung in einem Antrag aufgefordert, zu prüfen, in welchen Stadtvierteln besonders schwierige Abstellsituationen herrschen und für diese Bereiche die Aufstellung von (gebührenpflichtigen) Fahrrad/Pedelec-Boxen vorzubereiten. Der Vorschlag traf im Moibilitätsausschuss auf breite Zustimmung und wir können damit rechnen, dass in Aachen bald das erste vollautomatische „Fahrradparkhaus“ eröffnet wird.

Schon im Dezember vergangenen Jahres gab es in Aachen eine Diskussion um Schnellradwege, wie sie derzeit auf Landesebene wiederholt wird. Ich habe einen Antrag vorbereitet, der wortgleich in Stadtrat und Städteregionstag eingereicht wurde und zum Ziel hatte, beide Verwaltungen mit der Einrichtung eines städteregionalen Schnellradwegenetzes zu beauftragen. Alle Einwohnerinnen und Einwohner von Stadt und Städteregion Aachen profitieren von jedem Menschen, der sich entscheidet, mehr Wege mit dem Fahrrad oder dem Pedelec

zurückzulegen. Durch einen reduzierten Flächenverbrauch und eine höhere Luftqualität, durch die Reduktion von Folgekosten im Gesundheitswesen und sinkende Unterhaltskosten für Straßen und Plätze zahlt sich eine Investition in den Ausbau des städteregionalen Radwegenetzes mittelbar mehrfach wieder aus. Wie der VCD Aachen bereits vor geraumer Zeit angeregt hat, schlagen wir die Einrichtung eines Schnellradwegenetzes in der Städteregion Aachen vor. Solche Schnellradwege haben in Anlehnung an bereits verwirklichte Projekte z.B. in den Niederlanden und in Dänemark folgende Merkmale:

- weitgehend autofreie Verbindung,
- weitgehende Bevorrechtigung der Route an allen querenden Straßen,
- Querung von Hauptverkehrsstraßen weitgehend kreuzungsfrei (Brücke, Tunnel),
- kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen,
- Breite ab 3,50 m mit Mittelmarkierung,
- Beleuchtung,
- Trennung vom Fußgängerverkehr.

Das Ziel sollte dabei eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit mit dem Fahrrad sein, so dass der Radverkehr auch bei Entfernungen zwischen 5 und 10 km erheblich gesteigert werden kann und die Straßen entlastet werden.

Erste mögliche Verbindungen wären die Strecken Herzogenrath – Kohlscheid – Richterich – Aachen-Campus – Aachen-Zentrum und Würselen – Haaren – Aachen-Zentrum. Da sowohl Stadt wie auch Städteregion gleichsam von einer Umsetzung profitieren würden, fordern wir die Verwaltungen auf, gemeinsam an Planung, Finanzierung und Baumaßnahmen zu arbeiten und eine abgestimmte Vorlage in den betreffenden Ausschüssen einzubringen.

Obschon die beiden Verwaltungen nicht auf jeder Ebene uneingeschränkt vertrauensvoll miteinander zusammenarbeiten, wurde eine gemeinsame Vorlage erstellt und diese in beiden Gremien beschlossen. Lange vor der Landesdebatte wurde in Aachen die Entwicklung eines Schnellradwegesystems vorbereitet.

Studentischer ÖPNV

Im Februar diesen Jahres nahm ich als Podiumsgast an einer Diskussionsveranstaltung zum studentischen ÖPNV an der RWTH Aachen teil. Im Rahmen der Debatte wurde deutlich, dass die Studierenden eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots – auch unter der Bedingung eines steigenden Preises – wünschen. Um diese Bedürfnisse besser nachvollziehen zu können, kam aus den Reihen der Teilnehmer die Frage auf, ob sich die SPD-Ratsfraktion nicht für eine Ausweitung der trilateralen Studie von Stadt, AVV und AStA zum Semesterticket zu einer repräsentativen Studie zu den Ansprüchen der Studierenden einsetzen könne. Hierzu habe ich schließlich in Kooperation mit der Juso Hochschulgruppe die Verwaltung in einem Antrag beauftragt. Ziel der Studie solle sein, ein repräsentatives Meinungsbild über die Bedürfnisse der Studierenden im ÖPNV festzuhalten, auf dessen Grundlage die konkreten nachgewiesenen Wünsche der Studierenden bei zukünftigen Tarifanpassungen, Fahrplanänderungen sowie Semesterticketverhandlungen berücksichtigt werden.

Um diesen Anspruch gerecht zu werden, ist es notwendig, eine umfassende Studie durchzuführen, die diese Aspekte abfragt und auswertet. Eine solche repräsentative Studie ist auch im Interesse der Stadt Aachen, um eine zielgerichtete Subventionierung und Förderung des ÖPNV im Kern der Stadt zu gewährleisten und ihrem Status als Hochschulstandort und studierendenfreundliche Stadt gerecht zu werden.

Der Mobilitätsausschuss hat schließlich Sitzung dem Antrag der SPD Fraktion zugestimmt. Untersucht werden sollen unter anderem die Wohn- und Studienorte der Studierenden, die Nutzung des ÖPNV durch Studierende zu den Stoßzeiten, den Grad der Linienauslastung, das Maß der Nutzung des Semestertickets, die Häufigkeit

der Nutzung anderer Verkehrsmittel, die Nachfrage hinsichtlich anderer Angebote wie Fahrradmitnahme, Personenmitnahme, Nachtbusse sowie funktionierende Anknüpfungen zwischen Bus und Bahn.

Unterstützung von Wheelmap.org

Auf Anregung eines mobilitätseingeschränkten Menschen bin ich im Oktober letzten Jahres auf das Portal "Wheelmap.org" aufmerksam geworden. Seit dem vergangenen Jahr betreibt der gemeinnützige und mehrfach mit Preisen ausgezeichnete Verein "Sozialhelden e.V." das Internetportal und stellt dort kostenfrei Bewertungen der Zugänglichkeit von Geschäften, Restaurants und öffentlichen Gebäuden aus der Perspektive mobilitätseingeschränkter Menschen zur Verfügung. Es existiert darüber hinaus eine kostenfreie App, welche die mobile Nutzung der Karten und das Einstellen von Daten ermöglicht.

Die Stadt Aachen verfügt über eine große Datenbasis diesbezüglich, die sie im Rahmen der Erarbeitung des "Stadtplans für Menschen mit Behinderungen" erhoben hat. Hierzu habe ich eine Ratsanfrage gestellt, in der Hoffnung, dass unsere Stadtverwaltung sie zum Anlass nimmt, die Daten zu Verfügung zu stellen und in der Tat war dieses Anliegen erfolgreich. Die Stadtverwaltung hat Kontakt mit dem Verein aufgenommen und wird das Portal entsprechend unterstützen.

ICE-Halt für Aachen sichern

Das Thema "ICE-Halt in Aachen" beschäftigt nicht nur mich und meine Partei schon seit Jahren. Angefangen mit einer Resolution im Stadtrat bis hin zu konkreten Umgestaltungsplänen und der Aufnahme des Projekts in entsprechende Förderprogramme reichen die Aktivitäten.

Durch Pressemeldungen wurde im Mai diesen Jahres deutlich, dass nicht die Deutsche Bahn und der ICE der erste Partner ist, auf den man zugehen sollte, um die erforderliche Schnellzugverbindung für Aachen zu sichern sondern Eurostar. Der Zugbetreiber will in Kürze die Verbindung "London – Aachen – Köln – Frankfurt am Main" in sein Programm aufnehmen. Eurostar-Chef Nicolas Petrovic teilte diese Entscheidung Presseberichten zufolge am 14.5.2012 der "Financial Times" mit. Da das Unternehmen die erforderlichen Züge bereits ab 2014 zur Verfügung hat, sind alsbald als möglich verbindliche Vereinbarungen zum Ausbau des Aachener Hauptbahnhofs (z.B. Sicherheitsschleusen) sowie zur Sicherung des Schnellzugehalts für Aachen zu treffen.

Auf meinen Antrag hin wurden diese Entwicklungen im Mobilitätsausschuss beraten. Leider hatte die Verwaltung trotz der umfangreichen Presseberichterstattung zu diesem Zeitpunkt noch keine Gelegenheit, direkt in Kontakt mit Eurostar zu treten, um das Unternehmen dazu zu bewegen, einen Schnellzughalt in Aachen einzurichten, falls die Streckenverbindung London, Brüssel, Aachen, Köln, Frankfurt installiert werden soll. Dies wurde jedoch auf Beschluss des Ausschusses hin angestoßen, so dass Ende des Jahres mit weiteren Entwicklungen zu rechnen ist. Für Aachen ist die Schnellzuganbindung von immens großer Bedeutung und als Mobilitätspolitiker werde ich das Thema auch im kommenden Jahr weiter verfolgen. Im gleichen Kontext wurde die Verlagerung des Stromwechsellpunkts zwischen dem belgischen und deutschen Oberleitungsnetz aus dem Aachener Hauptbahnhof hinaus in Richtung Belgien diskutiert. Es steht zu befürchten, dass durch die seitens der Deutschen Bahn angestrebte Stromnetzveränderung auf der Strecke zwischen Aachen Hauptbahnhof und der belgischen Grenze in Zukunft keine belgischen ICs mehr den Aachener Bahnhof anfahren können. Auch hier müssen die Kommunalpolitik, die Stadtverwaltung aber auch die Aachener Bundestagsabgeordneten eine Veränderung in der Politik der DB Netz herbeiführen, wenn wir weiterhin eine gute Schienenanbindung an unsere europäischen Nachbarn sichern möchten.

Park and Ride

Neben meinen politischen Anträgen habe ich an vielen Themen mitgearbeitet, die seitens der Verwaltung oder der Ratsmehrheit angestoßen wurden. Ein Beispiel ist das für Aachen und insbesondere unser Viertel so wichtige Thema Park and Ride (P&R). Krefelder Straße, Monheimsallee und Peterstraße sind verkehrlich an vielen Tagen zu stark belastet. Es ist wichtig, dass wir möglichst viele Menschen dazu bewegen, ihr Auto schon am Stadtrand abzustellen und die letzten Meter mit dem Bus oder der Bahn zurückzulegen. Zu diesem Zweck wurde ein Gutachten erstellt, in welchem der Nutzen eines P&R-Konzepts für Aachen untersucht und die erforderlichen Rahmenbedingungen beschrieben wurden. Das Ergebnis war eindeutig: Es ist sinnvoll und lohnt sich. Im Gutachten werden mehrere P&R-Plätze vorgeschlagen und (unter astronomischen Kosten) zur Herrichtung empfohlen. Die erste Verwaltungsvorlage zum Thema wurde dann berechtigterweise auf Druck der Ratsmehrheit zurückgezogen und zur Überarbeitung in die Verwaltung gegeben. Im überarbeiteten Konzept wurde dann vorgeschlagen, für 38.500 Euro vier Parkplätze inklusive Werbemaßnahmen, Beleuchtung und Ticketautomaten herzurichten. Aus meiner Sicht ein perfektes Einstiegskonzept in ein entlastendes P&R-System. Der Ratsmehrheit ging auch dieser Vorschlag noch zu weit. Zunächst solle untersucht werden, welcher der vier Parkplätze der effizienteste ist, damit man für etwa 10.000 Euro testen kann, ob P&R überhaupt angenommen wird. Diese Frage scheint mir eindeutig: Wenn man nur einen einzelnen Parkplatz aufwertet, kann man weder sinnvoll werben noch ein geeignetes Kombiticket anbieten und macht damit das hervorragende Konzept zunichte. Für uns im Wahlkreis „Monheimsallee“ ist diese Beerdigung dritter Klasse, diese abgespeckte Variante des Park-and-Ride-Konzepts nicht zielführend. Es werden große Synergieeffekte ungenutzt liegen gelassen und nur genau so viel Aufwand getrieben, um nach einem eventuellen Scheitern des Vorhabens seine Hände in Unschuld waschen zu können. Die Aachener Innenstadt wird dennoch nicht entlastet.

Demokratie, Transparenz, Beteiligung und die Nutzung moderner Medien

Als Kommunalpolitiker bin ich darauf angewiesen, dass Sie mir regelmäßig Rückmeldungen zu meiner politischen Arbeit geben. Am Anfang meiner Arbeit im Aachener Stadtrat war mir das Themenfeld „Bürgerbeteiligung“ zwar schon wichtig und die Möglichkeit sich niederschwellig einzubringen ein relevantes Ziel meines Engagements, die besondere praktische Bedeutung zur Verbesserung meiner Entscheidungen ist mir jedoch erst im Laufe der vergangenen Jahre bewusst geworden.

Vor diesem Hintergrund habe ich mich intensiv in den Beratungen zur Digitalisierung der Ratsarbeit und der Ausweitung der Beteiligung am Haushalt engagiert.

Beteiligung im allgemeinen und am Haushalt im konkreten

Vorab möchte ich sagen, dass wir in Aachen im Rahmen der „konventionellen“ Bürgerbeteiligung schon sehr weit gekommen sind: Es gibt ein Ratsinformationssystem, in dem man sich zumindest theoretisch über alle relevanten politischen Vorgänge informieren kann, es gibt 75 Ratsleute, an die man sich wenden kann, wenn man konkrete Fragen hat und es gibt ein Bürgerforum, das sich auf einen individuellen Antrag hin mit jeder Idee und jeder Sorge der Menschen befasst. Auch die nicht-öffentlichen Tagesordnungen sind in der Regel kurz und mir ist erst ein Tagesordnungspunkt aufgefallen, der vielleicht von öffentlichem Interesse gewesen wäre.

Aber: Grundsätzlich wird in der Politik eben doch viel im direkten Gespräch zwischen den Ratsleuten oder in interfraktionellen Runden geklärt. In vielen Fällen ist dies auch nicht anderweitig und gleichzeitig effizient machbar. Wie sollte z.B. eine Bürgerbeteiligung zur Kriterienbildung für die Prioritätenliste der Straßenbeleuchtung aussehen? Solche Dinge werden wohl ohne die nötige technische Unterstützung

nicht anders, als in interfraktionellen Runden umsetzbar sein und diese technische Unterstützung ist derzeit nicht mehrheitsfähig.

Dennoch erfüllen die bestehenden, konventionellen Beteiligungsformen schon jetzt nicht (mehr?) den Bedarf der Bürgerinnen und Bürger an Information und Mitbestimmung und müssen um zusätzliche Kanäle ergänzt werden. Aus diesem Grund hatte ich bereits im Jahr 2010 einen interfraktionellen Antrag zum Runden Tisch "Neue" Medien initiiert. Dieser wurde im November 2011 nach einigen Vorberatungen endlich beraten und ein interfraktionelles Gremium eingerichtet, dass die Nutzung „neuer“ Medien in der Stadtverwaltung diskutieren soll. Natürlich lässt sich Politikverdrossenheit so nicht über Nacht aus der Welt schaffen. Meiner Ansicht nach begründet sie sich insbesondere darin, dass die sozialen Bindungen in unserer Gesellschaft nicht mehr so eng sind wie früher. Die Kommunalpolitik wird nicht mehr als "der Schlosser Schmitz von der Jülicher Straße" wahrgenommen, "der doch auch immer beim Kegeln dabei ist". Vielmehr sind "die Politiker alle korrupt und fahren mit teuren Dienstwagen in Urlaub". Man kennt sich eben nicht mehr persönlich und man vertraut sich nicht mehr so blind wie noch früher. Dadurch erfährt man von (teilweise wichtigen) Projekten zumeist erst, wenn es zu spät ist. Wer schaut schon in seiner Freizeit auf gut Glück mal ins Ratsinfosystem, weil ja eventuell in zwei Jahren irgendwo eine Straße umgebaut wird? Also, was kann man dagegen tun? Zum einen ist es die politische Transparenz und das Bewusstsein der Ratsleute dafür. Wir brauchen ein umfangreiches Open-Data-Konzept und ein Bewusstsein bei den Ratsleuten, dass sie den Menschen in Aachen Rechenschaft schuldig sind.

Zum Thema Open-Data und Transparenz habe ich für meine Fraktion bereits mehrere Anträge erarbeitet, die tiefere Einblicke in das politische Tagesgeschäft ermöglichen sollen. Leider sind diese Initiativen an den politischen Mehrheiten gescheitert, aber mir ist das Thema weiterhin wichtig und ich arbeite daran. Unter anderem im Rahmen der Beteiligung am Haushalt.

Die Beteiligung am Haushalt 2012 ist abgeschlossen. Bis einschließlich zum 11.12.2011 konnten die Aachenerinnen und Aachener sich an der Beratung zum Haushaltsentwurf 2012 beteiligen. Sie haben es intensiv getan: 167 eigene Vorschläge gingen ein und wurden bewertet. Die 50 Besten werden nun von der Verwaltung bewertet und in die politische Beratung eingebracht.

Ich habe mich im vergangenen Jahr intensiv bei der Entwicklung des Beteiligungskonzepts eingebracht und sehe leider an dieser Stelle keinen Erfolg auf ganzer Linie. Zwar kann man erstmals von einer echten Beteiligung, einer Diskussion und kreativen Ergebnissen sprechen, aber es gab doch an allen Ecken und Enden teils massive Schwächen:

- Es gab keine Beteiligung der Politik
Ein echter Dialog fand nicht statt. Relevante Lobbygruppen beschränkten sich auf die Stellungnahme per Zeitungsartikel oder versuchten die Befragung zu umgehen und direkt Einfluss auf die Ratsleute zu nehmen. Selbst die Ratsleute von Piratenpartei und der Linken nahmen nicht an den Diskussionen teil oder ergänzten relevante fehlende Informationen sondern kritisierten das Verfahren lieber per Pressemitteilung. Wer Bürger beteiligen möchte, muss sich eben auch die Zeit nehmen, mit ihnen zu kommunizieren und das gilt für alle Parteien.
- Es fehlte an Informationen
Es dauerte viel zu lange, bis seitens der Verwaltung angeforderte Informationen nachgeliefert wurden. Dies führte in einzelnen Themenbereichen zu teils oberflächlichen, teils hilflosen Diskussionen. Es ist nicht als "Beteiligung" zu verstehen, wenn man Bürgerinnen und Bürger in ein Forum sperrt und sie miteinander und ohne fachlichen Input über hochkomplizierte Themen diskutieren lässt. Hier müssen wir unbedingt im

nächsten Durchlauf nacharbeiten. Es muss flexibel, zeitnah und proaktiv auf die Diskussionsstränge eingegangen werden.

- Die technische und moderative Umsetzung war sehr schlecht
Die technische Umsetzung war in weiten Strecken indiskutabel. Ich will hier nicht auf Details eingehen (das habe ich im "Lob & Kritik"-Unterforum getan) aber z.B. die absolut kontraintuitive Steuerung der Schieberegler, die unübersichtliche Menüführung oder das Fehlen einer Möglichkeit Themen oder Diskussionsstränge zu abonnieren sind für einen solchen Prozess immens kritisch.
Darüber hinaus gab es anscheinend einen sehr passiven Moderationskodex, der es verhinderte, dass Themen gebündelt und Vorschläge sinnvoll zusammengefasst werden können. Auch dies muss beim nächsten Mal besser werden, damit die Beteiligung nicht in der Diskussionsstruktur untergeht.
- Es fehlte ein flankierendes Offline-Verfahren zur Diskussion
Dieser Punkt sollte klar sein und lässt sich wohl nur mit viel zusätzlichen Finanzmitteln beheben. Ob dies erforderlich ist, weiß ich nicht – in jedem Fall brauchen wir einen Beirat bzw. eine Wahrnehmung der Aufgaben durch das Bürgerforum.

Als Fazit kann man wohl feststellen: Das Konzept war eigentlich gut, die Umsetzung mangelhaft.

Beteiligung ist dabei kein Selbstzweck sondern erfüllt wichtige Aufgaben. Sie eröffnet den Menschen unserer Stadt die Möglichkeit, ihre Vorschläge und Argumente einzubringen und verbessert die Informationsgrundlage für Politik und Verwaltung. Eine gut funktionierende Beteiligung zeichnet sich dadurch aus, dass am Ende eine Win-win-win-Situation entsteht: Politik, Verwaltung und Bürger sollen voneinander profitieren, so dass am Ende bessere Entscheidungen für unsere Stadt stehen. Vor dem Hintergrund der schlechten Beteiligung am Haushalt habe ich für meine Fraktion einen Antrag gestellt, der einen „Beteiligungsbeirat“ fordert. Ziel des Antrags war zunächst, die Beteiligung am Haushalt zu verbessern und tatsächlich nutzbar zu machen. Nach intensiven Diskussionen mit den Experten der anderen Fraktionen, habe ich schließlich den folgenden Vorschlag vorbereitet, der vom Stadtrat am 21.3. beschlossen wurde:

Das Bürgerforum des Stadtrates wird die Verbesserung aller Beteiligungsmöglichkeiten für Aachener Bürgerinnen und Bürger in Zukunft intensiv begleitet. Zu diesem Zweck wird derzeit im Rahmen eines regelmäßig wiederkehrenden Tagesordnungspunktes über die Ziele und Mittel oder auch über mögliche Bürgerbeteiligungsverfahren öffentlich beraten werden. Dabei sollen gemeinsam mit der Aachener Bürgerschaft bereits durchgeführte Projekte bewertet, neue Konzepte erarbeitet und gemeinsame Zielsetzungen und Erwartungen entwickelt werden. Dieser Vorschlag hat bereits zu einigen guten Diskussionsrunden geführt und erste konkrete Ziele der Beteiligung festgeschrieben. So hielt im Juni ein engagierter Bürger einen tollen Vortrag zur Sicht eines politisch interessierten, aber unerfahrenen Bürgers auf die Vorgänge in der Kommunalpolitik. Die anschließende spannende Diskussion brandete zwischen der Revision aktueller konkreter Beteiligungskonflikte, der Beschreibung der unterschiedlichen Sichtweisen und der Beschreibung von Lösungsansätzen hin und her.

Am Ende hat das Bürgerforum schließlich beschlossen, zunächst einen Überblick über alle Beteiligungs- und Informationsinstrumente der erstellen zu lassen und dann in einem weiteren Schritt das Themenfeld Transparenz zu bearbeiten.

Ich habe eine durchwachsene Einschätzung der Ergebnisse: Sicherlich ist ein Prozess eingeleitet worden, der langfristig zum Erfolg führen kann, aber mir persönlich ist der Schritt nicht weitreichend genug. Wir müssen in Aachen schneller zu einer intensiveren Beteiligung und mehr Transparenz kommen.

Als erster Schritt müssen die Informationen, die man für eine nachhaltige Beteiligung

benötigt niederschwellig öffentlich gemacht werden. Das existierende Ratsinformationssystem enthält zwar viele Daten, aber es ist für einen unerfahrenen Menschen fast unmöglich, sich bis zu den erforderlichen Details durchzuarbeiten. Hier muss Abhilfe geschaffen werden. Im Februar 2011 habe ich einen Antrag zur Offenlage aller städtischen Daten nach dem „Open Data“-Prinzip eingebracht. Leider ist dieser Antrag bisher nicht beraten worden.

Im Rahmen der konkreten Beteiligung am Haushalt ist dieses Problem sogar noch gravierender: Jedes Jahr diskutieren die Parteien im Rat der Stadt Aachen den Haushalt für das nächste Jahr. Diese Debatte stellt den Höhepunkt der politischen Auseinandersetzung dar, eine Art „kommunale Generaldebatte“, die in der Öffentlichkeit nicht so wahrgenommen wird, wie sie es verdient hätte. Aber warum ist das nicht der Fall? Aus meiner Perspektive liegt es vor allem daran, dass man ohne lange Vorbereitungszeit nicht nachvollziehen kann, worum es geht. Die Umstellung des städtischen Haushalts auf das Neue Kommunale Finanzmanagement (NKF) hat jedoch dazu geführt, dass für viele Menschen die Nachvollziehbarkeit des Haushalts abgenommen hat. Die Ziele, die mit der Einführung von NKF verbunden sind, sind zwar durchaus begrüßenswert, die negativen Seiteneffekte müssen jedoch möglichst zeitnah kompensiert werden. Für Menschen, die sich nur selten oder themenbezogen mit der Kommunalpolitik befassen, ist es derzeit fast unmöglich, sich in akzeptabler Zeit auf einen aktuellen Sachstand bezüglich der Haushaltssituation zu bringen. Der Haushalt selbst reicht dabei üblicherweise nicht aus, da zu wenige Informationen darin enthalten sind. Als weitere

Hilfsmittel stehen dabei das Ratsinformationssystem, die Homepage der Stadt Aachen oder der Anruf bei der Fachabteilung zur Verfügung. Alle drei Wege setzen jedoch bereits ein solides Grundwissen voraus, um nicht an der ersten Hürde zu scheitern.

Doch die entscheidende Frage: "Wofür gibt die Stadt im Detail eigentlich wieviel Geld aus?" kann von der Mehrzahl der Einwohnerinnen und Einwohner unserer Stadt nicht beantwortet werden und im Zweifelsfall wüssten die Menschen vermutlich auch nicht wie man an diese Informationen kommen könnte. Eine E-Mail an die Stadtverwaltung schicken? Den Oberbürgermeister anrufen? Zwar findet sich die Antwort theoretisch im Haushalt, den die Kämmerei veröffentlicht - doch wer hat schon Zeit, Fachwissen geschweige denn Motivation, sich durch ein hunderte Seiten langes Fachdokument zu kämpfen, um die Antwort auf eine einfache Frage zu den städtischen Ausgaben zu finden?

Genau diesem Informationsdefizit kann man durch die Freigabe der Haushaltsdaten entgegenwirken. Plattformen wie z. B. OffenerHaushalt.de können diese Daten dann nutzen um die Daten leicht nachvollziehbar aufzubereiten. So können die Haushaltsinformationen ausgewertet, visualisiert und ins Verhältnis zu anderen Daten gesetzt werden.

Konkrete Offenlagen

Mit grundsätzlichen Debatten, der Einrichtung von Beiräten oder der Einrichtung von IT-Schnittstellen ist es nicht getan. Auch in konkreten Fragen müssen Informationen rechtzeitig bereitgestellt werden und der Einarbeitungsaufwand für interessierte Menschen reduziert werden. Natürlich gibt es eine Holschuld bei allen Beteiligten, niemand erwartet, dass er angerufen wird, falls eine für ihn oder sie relevante politische Entscheidung ansteht. Aber das heißt nicht, dass man wichtige Informationen in einem Anhang des Ratsinformationssystems verstecken sollte. Im vergangenen Jahr habe ich bei einigen konkreten Themen versucht, diese Darstellung zu verbessern. Hier die zwei wichtigsten:

Nachverfolgbarkeit von Ratsanträgen

Sowohl für Ratsanträge und -anfragen als auch für Bürgeranträge fehlt derzeit ein transparentes, öffentlich zugängliches System, das es ermöglicht, sich einen Überblick über den Bearbeitungsstand zu verschaffen. Sowohl Bürgerinnen und Bürger als auch die Fraktionen des Rats werden auf diese Weise gezwungen, Anträge dezentral zu sammeln und eigene Mechanismen zur Überprüfung des Bearbeitungsstands zu entwickeln.

Mithilfe des Vorhandenen Ratsinformationssystem wäre es ein Leichtes, Ratsanträge ab ihrer Freigabe durch den Oberbürgermeister zentral zu erfassen und transparent zu machen, wie der aktuelle Bearbeitungsstand ist.

Darüber hinaus würde auf diese Weise vermieden, dass einzelne Anträge versehentlich oder aufgrund unklarer Zuständigkeiten über einen längeren Zeitraum unbearbeitet bleiben.

Mein Antrag wurde leider bisher noch nicht politisch beraten, aber der Oberbürgermeister hat ihn bereits öffentlich unterstützt und eine zeitnahe Einrichtung angekündigt.

Entscheidungsgrundlage für Planungsbeschlüsse

Im letzten und vorletzten Jahr wurde intensiv über die Umgestaltung des Templergrabens diskutiert. Sieht man einmal von der Diskussion um die Bäume selbst ab, so lässt sich aus dieser Debatte (wie auch um die Freitreppe am Rathaus) etwas Wichtiges lernen: Die Information der Bürgerinnen und Bürger sowie mancher Politikerinnen und Politiker über Bauvorhaben in der Stadt funktioniert nicht wie gewünscht.

Aus den Plänen, die 2009 beschlossen wurden war nicht offen zu erkennen, wie mit den bestehenden Bäumen umgegangen werden soll. Dennoch wurde das Konzept damals einstimmig beschlossen. Zugegeben, die Diskussion drehte sich insbesondere um den Shared Space und weniger um den Baumbestand, aber selbst wenn man sich detaillierter damit auseinandersetzen wollte, gab es keinen Plan, der genau bezeichnet hätte, welcher Baum erhalten bleiben soll und welcher zur Umsetzung des Konzepts gefällt werden muss. Um solche Vorgänge in Zukunft für alle Beteiligten transparenter zu gestalten, habe ich die Verwaltung in einem Antrag aufgefordert, ein geeignetes Verfahren zu entwickeln, welches bei zukünftigen Planungen einen besseren Vergleich zwischen dem Ist- und dem Planungsvorschlag ermöglicht. Insbesondere sollen dabei Wegebeziehungen, Grünanlagen sowie Grundfläche und Höhe der Baukörper gegenübergestellt werden.

Ziel dieses Antrags ist es, die in verschiedenen Planungen der vergangenen Jahre aufgetretenen Schwierigkeiten in Zukunft zu vermeiden. Insbesondere beim Umbau des Templergrabens wurde zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern aber auch einzelnen, am Verfahren direkt beteiligten Ratsleuten erst bei der Fassung des Baubeschlusses klar, welche Auswirkungen die Umsetzung des Plans im Detail hat. So war im 2009 beschlossenen Konzept nur knapp von "einigen Eingriffen in den Baumbestand" die Rede, dass diese Eingriffe die Fällung von 33 Bäumen nach sich ziehen würde, war zwar theoretisch erkennbar, blieb in den Beratungen jedoch unklar. Erschwerend kam in der damaligen Debatte hinzu, dass sich die Diskussionen um das neue, begrüßenswerte Konzept des Shared Space drehten und dabei andere Aspekte in den Hintergrund gedrängt wurden.

Damit solche unglücklichen Diskussionsverläufe zukünftig verhindert werden können, soll bei der Erstellung solcher Planungen die Ist-Situation deutlicher präsentiert und in einer Gegenüberstellung dargestellt werden.

Diese Gegenüberstellung kann für die interessierten Bürgerinnen und Bürger als einfaches Instrument zur transparenten Präsentation des aktuellen Planungsstands dienen und vereinfacht somit die Informationsgewinnung sowie die Beteiligung an der Diskussion zum Vorhaben.

Auch diesbezüglich habe ich bisher viel positives Feedback aus der Verwaltung erhalten. Ich gehe davon aus, dass es bald eine Vorlage zu meinem Antrag geben wird.

Abgeordnetenwatch

In Sachen Transparenz und Beteiligung habe ich auch außerhalb der Ratsarbeit unterschiedliche Projekte unterstützt oder angestoßen. Neben den vielen Telefonaten mit Aachenerinnen und Aachenern, Treffen mit Bürgerinnen und Bürgern, der Pflege meiner eigenen Homepage, Aktivitäten bei Twitter oder Facebook, habe ich im September vergangenen Jahres Kontakt zum Portal abgeordnetenwatch.de aufgenommen. Ich hatte gehört, dass der gemeinnützige Verein sein Angebot auf einzelne Kommunen ausgeweitet hatte. Ein erstes Telefonat ergab, dass durchaus eine große Bereitschaft besteht, weitere Räte und insbesondere den Aachener Stadtrat in das Portal aufzunehmen, sofern es lokale Unterstützung bei der Datenbereitstellung gibt. Nach einem kurzen Mailverkehr bezüglich des Umgangs mit den persönlichen Daten und der rechtlichen Situation, habe ich schließlich alle öffentlich verfügbaren Informationen über die Ratsleute der Stadt zusammengetragen und an den Verein weitergegeben. Nachdem die Daten bei abgeordnetenwatch.de vorlagen dauerte es dann nur noch wenige Tage, bis das Portal für Aachen freigeschaltet war. Für mich war es nur wenig Arbeit, die Informationen zu sammeln, aber für die Menschen, die Fragen an die Aachener Ratsleute haben, steht ein komfortables, leicht zugängliches Austauschportal zur Verfügung.

Arbeit im Wahlbezirk

Die Verwurzelung in „meinem“ Wahlkreis ist mir sehr wichtig. Nur wenn ich weiß, was Sie denken und was die Herausforderungen und Chancen des Wahlkreises „Monheimsallee“ insgesamt sind, kann ich unser Viertel im Stadtrat vertreten. Aus diesem Grund habe ich im letzten Jahr zahlreiche Bürgerinnen und Bürger besucht, Ortsbegehungen organisiert und Anwohnerinitiativen unterstützt. Eine kleine, repräsentative Auswahl möchte ich hier beschreiben.

Soers

Schon im Spätsommer 2011 habe ich eine Ortsbegehung der Soers unter verkehrlichen Gesichtspunkten organisiert. Zwischen 45 und 50 Anwohnerinnen und Anwohner versammelten sich am Treffpunkt, um Ihre Anliegen vorzubringen. Aus der Begehung habe ich sehr viele Ideen und Anregungen mitgenommen, die ich hier nicht alle im Detail wiedergeben kann. Vom grundlegenden Problem der zu hohen Geschwindigkeiten in der Zone 30 über Lösungsvorschläge dieses Problems, Problemen mit versperrten Sichtlinien an Straßeneinmündungen, Kreuzungen und Einfahrten, das Problem der Umfahrung der Berliner Kissen und die damit verbundene Lautstärkebelastung bis hin zum gestiegenen Parkdruck in der Soers reichten die Diskussionsbeiträge.

Mein Fazit der Begehung ist äußerst positiv: Ich freue mich, dass so viele Menschen ihre Freizeit geopfert haben, um ihr Anliegen mit mir zu diskutieren und ich freue mich, dass wir viele der aufgebrachten Vorschläge erfolgreich in die politische Diskussion einbringen konnten. Natürlich sind nicht alle diese Vorschläge umgesetzt worden, teilweise aus Kostengründen, teilweise weil der erste intuitive Ansatz einer genaueren Analyse nicht standhält. Grundsätzlich ist es jedoch in vielen Fällen gelungen, die Anliegen der Soerserinnen und Soerser in der Debatte zu platzieren und in vielen Fällen auch durchzusetzen.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die hohe Verkehrsbelastung der Soers trotz aller durchaus erfolgreichen Maßnahmen ein weiterhin bestehendes Problem ist. Dies führt sogar zu Bestrebungen, die Beruhigungsmaßnahmen rückgängig zu machen, da sie zwar Lärmbelastungen erzeugen, den Verkehr jedoch nicht ausreichend

unterbinden. Es wäre meiner Meinung nach grundfalsch, die Berliner Kissen zu entfernen. Dies würde uns, wie das Soerser Forum zu Recht festgestellt hat, weiter von einer guten Lösung für alle Menschen in der Soers wegbringen, als die Beibehaltung. Stattdessen ist eine frühere, zusätzliche Beruhigung des Verkehrs durch ein Baumtor oder ergänzende Kissen vor der Bebauungsgrenze erforderlich. Die Ergebnisse der letzten Verkehrszählung belegen dies auf anschauliche Weise. Leider hat auch die Umgestaltung der Kreuzung Soerser Weg / Eulersweg nicht den erhofften Effekt gebracht. Es geht jedoch weiter: Im Herbst diesen Jahres wird eine weitere Zählung durchgeführt und ich bin mir sicher, dass wir einen Weg finden werden, den Soerser Weg aber auch die Merowingerstraße so zu beruhigen, wie es dem Soerser Wohngebiet angemessen ist.

Aachen Olé – Soers oh jeh!

Am 1.9.2012 hat auf dem ALRV-Gelände in der Aachener Soers „der größte Party-Marathon im Drei-Länder-Eck“ stattgefunden. Schon im März waren meines Wissens nach trotz fehlender Genehmigung etwa 8000 Eintrittskarten verkauft. Ich bin der Ansicht, dass dieses Event mit den Festsetzungen im Bebauungsplan zum neuen Tivoli eigentlich nicht vereinbar ist und nur deshalb genehmigt werden konnte, weil beim Bau des Reitstadions niemand damit gerechnet hat, dass der ALRV so unsensibel mit der Vermietung seines Geländes umgeht, wie er es getan hat. Im Bebauungsplan des Tivoli sind eben solche Veranstaltungen ausgeschlossen worden um Soers und Anwohnerschaft vor den unweigerlich auftretenden Belästigungen zu schützen. Um diesen Widerspruch aufzudecken habe ich eine Ratsanfrage gestellt und intensiven Kontakt mit der Stadtverwaltung gehalten. Leider waren meine Aktivitäten nicht erfolgreich. Die Stadtverwaltung unter Oberbürgermeister Philipp hat die Veranstaltung „Aachen Olé“ genehmigt und da dies ein laufendes Geschäft der Verwaltung ist, war ich als Ratsherr weitestgehend machtlos. Ich bin kein Schlagerfan, denke jedoch trotzdem, dass Aachen durch eine solche „Sommerparty“ bereichert wird. Wenn es mir aber möglich gewesen wäre, hätte ich sie an einen anderen Ort verlegt. Wie wäre es z.B. mit dem Flughafen Merzbrück? In der Soers, am Rande des Landschaftsschutzgebiets hat eine solche Veranstaltung jedenfalls in meinen Augen nichts verloren.

Rolandviertel

Verkehrsberuhigung Rolandstraße

Aus der Presse habe ich im Juli erfahren, dass die STAWAG im August diesen Jahres in der Rolandstraße Baumaßnahmen durchgeführt hat. Ich war schockiert, dass diese nicht zum Anlass genommen wurden, meinem ersten Antrag aus dem Jahr 2010 zum Thema „Verkehrsberuhigung der Rolandstraße“ zu behandeln und habe mich an die Verwaltung gewandt. In Ihrer Antwort erklärt die Verwaltung, dass es grundsätzlich keinen Bedarf für eine Veränderung der Straßengestaltung gebe, da sich die Rolandstraße nicht als Abkürzung eigne und keine aktuellen Zahlen zu Geschwindigkeitsüberschreitungen vorlägen. Aus meiner Sicht ist diese Antwort nicht befriedigend. Nach Rücksprache mit der Verwaltung sollen in den kommenden Monaten Verkehrszählungen durchgeführt werden, die eine Bewertung auf Basis objektiver Zahlen ermöglichen. Grundsätzlich bedeutet dies aber, dass eine Umgestaltung, ob erforderlich oder nicht, in keinem Fall in Kombination mit den Arbeiten der STAWAG durchgeführt werden wird, da bis dahin die Daten noch nicht vorliegen können. In den mittlerweile zwei Jahren, die mein Antrag bereits bei der Verwaltung liegt, wäre meiner Einschätzung nach genug Zeit gewesen, eine Zählung durchzuführen und die sich ergebenden Synergien zu nutzen.

Bewohnerparken in der Rolandstraße

Aufgrund zahlreicher Anfragen, die mich per EMail und Telefon erreichten, habe ich mich darüber hinaus nochmal mit dem Thema Bewohnerparken in der Rolandstraße befasst:

Aufgrund der Kosten, die die Einführung einer Bewohnerparkzone mit sich bringt und der personellen Kapazitäten der Stadtverwaltung, kann jedes Jahr nur eine begrenzte Anzahl von Zonen eingerichtet werden. Rund um den Rolandplatz soll Bewohnerparken eingerichtet werden. Dies war ursprünglich für 2012/13 vorgesehen.

Die Schwarz-Grüne Ratsmehrheit hat jedoch im November 2011 das Frankenger Viertel zusätzlich auf die Prioritätenliste genommen und die dort einzuführenden Zonen zeitlich vorgezogen. Dies führt dazu, dass die Zone "E" (Elsa-Brändström-Straße), zu der auch der Rolandplatz gehört, frühestens erst Anfang/Mitte 2014 eingerichtet werden kann.

Darüber hinaus endet die Zone "E" in der derzeitigen Vorabplanung noch an der Margratenstraße, so dass die untere Rolandstraße nicht enthalten wäre. Nach Rücksprache mit der Stadtverwaltung, besteht an dieser Stelle aber noch Handlungsspielraum, den ich in Absprache mit einer engagierten Anwohnerinitiative ausnutzen möchte.

Mein politisches Ziel ist es, die Zone "E" in z.B. "So" (Soers) und "Ro" (Rolandstraße) aufzuteilen und beide Zonen zu vergrößern. Dabei sollte auch ein Teil der Passstraße mit in die Zone "Ro" und "So" sogar bis zur Kreuzung Merowinger Straße / Soerser Weg ausgeweitet werden, falls der Parkdruck im Viertel weiter steigt.

Erste Gespräche mit den handelnden Personen in Politik und Verwaltung lassen diese Lösung als durchaus erfolgversprechend erscheinen.

Passstraße

Beruhigung Robensstraße

Die Stadtverwaltung bereitet derzeit die Aufhebung der Einbahnstraße im oberen Teil der Robensstraße vor. Schon 2009 wurde die Parkregelung angepasst, um den Schülerinnen und Schülern der Grundschule Passstraße das Überqueren der Straße zu erleichtern.

Diese Veränderung von Schrägparken zu Fahrbahnrandparken hat dazu geführt, dass die freie Breite der Straße sich erhöht hat. Daraus leitet die Verwaltung nun ab, dass die Aufrechterhaltung der Einbahnstraße nicht mehr erforderlich ist.

Fachlich ist dieser Schluss, insbesondere weil die Robensstraße in einer "Zone 30" liegt, absolut korrekt. Allerdings finde ich das Ergebnis einer solchen Umplanung nicht sinnvoll: Um die Schulwegsicherheit zu erhöhen, wird die Anzahl der Parkplätze vor Ort reduziert, dies führt zu einer deutlichen Verbesserung der Schulwegsicherheit. Sofort im Anschluss wird diese Verbesserung teilweise wieder zurückgeholt, indem die Straße in beide Richtungen freigegeben und dadurch erneut eine unübersichtliche Situation für die Kinder entsteht.

Die Elternpflegschaft der Grundschule hat mich diesbezüglich zu einem Treffen zahlreicher engagierter Mütter und Väter eingeladen. Gemeinsam mit Hans Keller habe ich dabei die unabhängige Elterninitiative beraten und mit meinem Wissen über die politischen Abläufe unterstützt. Im Rahmen einer etwa einstündigen Ortsbegehung wurden unterschiedliche Ansätze diskutiert und Kritikpunkte herausgearbeitet:

- Die Elternhaltestelle ist in ihrer Ausgestaltung und Lage nicht geeignet, da es weder einen sicheren Schulweg gibt noch der Haltevorgang in der jetzigen Anordnung leicht durchführbar ist.
- Die Kreuzung und auch die Ampel Robensstraße – Passstraße sind für Kinder viel zu unsicher. Die Ampel ist aus der mittleren Robensstraße heraus nicht einsehbar und wird häufig bei rot überfahren. Die Querung der Robensstraße vor der Grundschule ist viel zu breit für Grundschul Kinder.

- Es hat sich ein starker Schleichverkehr durch das Viertel etabliert, da sich vor allem im Berufsverkehr Zeit sparen lässt, wenn man vom Europaplatz kommend zunächst in die Thomashofstraße und erst über die Robensstraße wieder stadteinwärts fährt.

Hierzu haben wir folgenden Lösungsvorschlag entwickelt, den ich im kommenden Jahr im Rahmen der Debatte vertreten werde:

- Die Elternhaltestelle soll in die Thomashofstraße verlagert werden. Auf dem Stück zwischen Robens- und Jülicher Straße sollte sich genug Platz finden. Auf diese Weise können die Schulkinder zu Fuß zur Schule gehen, ohne dabei eine Straße queren zu müssen. Das Einparken wird einfacher, wenn man die Haltestelle in dieser breiteren Straße platziert.
- Die Einmündung der mittleren Robensstraße in die Passtraße soll umgestaltet werden. Durch eine deutliche Verengung der Einbahnstraße und einen Oberflächenwechsel im Bereich der Querungsstelle kann die Querungsbreite reduziert werden (man muss nicht mehr so weit über die Straße laufen). Es ist dabei darauf zu achten, dass nur die Seite an der Grundschule vorgezogen wird, damit das Rechtsabbiegen weiterhin möglich bleibt und gleichzeitig die Flucht der Robensstraße gebrochen wird.
- Durch diese Art der Verengung kann die direkte Durchfahrt in die untere Robensstraße in Richtung Innenstadt deutlich weniger attraktiv gestaltet werden.
- Schließlich sollte die Ampelanlage eine zusätzliche Anzeige in Richtung Robensstraße erhalten, damit das Signal nicht weiterhin von den Rechtsabbiegern übersehen wird.
- Das Linksabbiegen aus der Thomashofstraße in die Robensstraße könnte darüber hinaus unterbunden werden. Diese Maßnahme verhindert den Schleichverkehr vollständig. Dabei ist jedoch auf die Auswirkungen auf die Anwohner zu achten.

Die Elterninitiative wird auf Basis der heutigen Diskussion weitere politische Initiativen starten und ich hoffe, dass sich ihr Engagement auszahlen wird!

Begehung Ungarnstraße

In der Ungarnstraße werden derzeit zwei Mehrfamilienhäuser mit insgesamt 29 Wohneinheiten und einer Tiefgarage gebaut. Dieser im Kern begrüßenswerte Neubau an der Ungarnstraße 1 löste im Frühjahr 2012 im Viertel massive Proteste aus. Nicht das Gebäude selbst steht dabei im Fokus der Kritik sondern die Abwicklung der Bauarbeiten. Als Ratsherr habe ich Kontakt zum Investor aufgenommen und einen Ortstermin vor Ort angeregt, der sehr gut besucht wurde. Herr Menten, der Leiter des Projekts im Hause des Investors hatte dabei sowohl den Architekten, als auch den Bauleiter mitgebracht und stellte sich geduldig allen aufkommenden Fragen. Aufgrund der vielen kleinen und teilweise auch größeren Einschränkungen und Beschädigungen die durch das Vorhaben für die Anwohnerinnen und Anwohner ausgelöst wurde sowie der bisher kaum stattfindenden Kommunikation zwischen Stadt, Investor und Anwohnern, gab es zu Anfang des Termins massiven Unmut. Nachdem sich der erste Ärger dann auch schnell entladen hatte (Zitat: "Sie müssen jetzt leider mal unser Blitzableiter sein."), wurden Telefonnummern getauscht, so dass individuelle Fragen nach der Veranstaltung geklärt werden konnten. Natürlich gab es darüber hinaus einige globalere Probleme, die von den Parkgelegenheiten der anliegenden Geschäfte über die allgemeinen Parkplätze in der unteren Ungarnstraße bis zur Lagerfläche in der oberen Ungarnstraße und den Lieferverkehr reichte.

Ich denke, das wichtigste Ergebnis der Ortsbegehung war die Schaffung einer Vertrauensbasis für die restliche Bauzeit. Doch auch die Detailfragen wurden seitens

des Investors angegangen. Es dauerte zwar mehrere Wochen, aber etwas weniger als sechs Wochen nach der Besprechung waren alle umsetzbaren Anregungen der Anwohnerschaft umgesetzt.

Bis heute ist die Kommunikation zwischen der Bauleitung und der Anwohnerschaft mit einer deutlich höheren Priorität versehen, als das bisher der Fall war und die meisten Reaktionen, die bei mir eingehen bestätigen dies: Die Infoveranstaltung sei auf Wohlwollen getroffen und habe zur Verbesserung der Kommunikation sowie der Situation selbst beigetragen heißt es einvernehmlich.

Einrichtung Thomashofstraße

Im Oktober 2012 wandte sich eine Anwohnerin des ab 2005 entstandenen Neubaugebietes Gut Lehmkülchen auch im Namen ihrer Nachbarschaft an mich. Durch die neu eingerichtete Bewohnerparkzone „OST2“ rund um den Blücherplatz und die damals anstehende Einrichtung der Bewohnerparkzone „T“ in Pass- und Robensstraße wurde die Spielstraße immer stärker von Parksuchverkehr der umliegenden Unternehmen belastet.

In einem Antrag in der zuständigen Bezirksvertretung Aachen Mitte habe ich angeregt, eine Anliegerstraße auszuweisen, die Bewohnerparkzone „T“ auf „Gut Lehmkülchen“ auszuweiten und das kostenfreie Angebot von Parkplätzen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der angrenzenden städtischen Unternehmen auf deren Gelände auszuweiten. Nach einer intensiven Beratung des Themas im Mobilitätsausschuss wurde beschlossen, die Straße in die Bewohnerparkzone „T“ mit aufzunehmen. Leider ergaben sich Zeitverzögerungen durch die auch bei dieser Erweiterung einzuhaltenden Vorgaben, von der Bürgerinformation bis hin zur Ausschreibung der Automateninstallation. Die Parkzone „T“ wurde am 1.3. endgültig eingerichtet, die Erweiterung auf das „Lehmkülchen“ konnte zum 1.9.2012 starten. Dieses Datum begründet sich vor allem durch die Sommerferien: Wenn innerhalb der Ferien das Parksystem umgestellt wird, gibt es erfahrungsgemäß Konflikte mit Anwohnerinnen und Anwohnern, die durch ihren Jahresurlaub zeitlich nicht in der Lage waren, die Ausweise zu bestellen.

Innenstadt

Querung Holzgraben

Seit Ende Mai haben die Bauarbeiten an der Ursulinerstraße und am Büchel begonnen. In der Folge muss der Verkehr erneut über den Holzgraben umgeleitet werden. Die Geschäftsleute der Fußgängerzone von Holz- und Dahmengraben haben sich Mitte Juli unter anderem an mich gewandt und um Unterstützung bei der Sicherung der Querung Holzgraben gebeten. Diese Beruhigung wurde erforderlich, da sich einzelne Auto- und Motorradfahrer nicht an die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeiten halten, die in der temporären Spielstraße in Richtung Büchel gilt. Nach einigen Telefonaten mit der zuständigen Stelle der Stadtverwaltung konnte eine gute Lösung umgesetzt werden: Durch zusätzlich Blumenkübel wird das Schnellfahren unterbunden, ohne dass das Pflaster beschädigt werden muss.

Bushof – Verkauf und Umgestaltung

Die Lokalpresse berichtete im November 2011 ausführlich über den nicht-öffentlichen Teil der Ratssitzung. Gemäß dieser Berichte hat die Ratsmehrheit beschlossen, den Bushof teilweise zu verkaufen. Ich kann nicht nachvollziehen, man freiwillig Einflussmöglichkeiten aufgeben und den eigenen Gestaltungsspielraum durch die Abhängigkeit von einem privaten Investor so stark einschränken kann. Es ist aus meiner Sicht offensichtlich, dass auf diese Weise vor allen Dingen wirtschaftliche Interessen Eingang in den Bebauungsplan finden werden. Eine Beteiligung privater Investoren wäre sicher auch nach den Planungen noch möglich gewesen, so dass der Vorgang aus meiner Perspektive ein unnötiger, verfrühter und vermutlich auch falscher Schritt war.

Das Thema „Bushof“ hat mich bereits im Wahlkampf 2009 beschäftigt und wird wohl noch eine ganze Weile von großer Relevanz für „meinen“ Wahlkreis bleiben. Die Chronologie der Ereignisse ist lang:

August 2009	Die Aachener Grünen fordern eine Markthalle im Bushof
September 2009	Mein erster direkter Kontakt mit dem Thema durch ein Bürgergespräch im Wahlkampf
Oktober 2009	Aufwertung des Parkhauses unter dem Bushof
November 2009	Sanierung des Parkhauses abgeschlossen
Juni 2010	Säuberungsaktion am Bushof
Juli 2010	Verkehrliche Orientierung zur Campusbahn,
Auswirkungen auf	den Bushof wahrscheinlich
Januar 2011	Die ASEAG zieht mit dem Kundencenter aus dem Bushof aus
März 2011	Die Stadtverwaltung erklärt den Abriss des Bushofs zum städtischen Ziel, sie bestätigt den Bedarf an einem innerstädtischen Umstiegspunkt
Mai 2011	Neben dem Gesundheitsamt wird auch das Grundstück der LZB
Juni 2011	am Hauptbahnhof frei für eine Neuplanung
den	Die Ratsmehrheit fordert ein Konzept für den Bushof und
Juli 2011	Willy-Brandt-Platz
	Der Investor der „Bel Etage“ am Büchel verzichtet laut Presseberichten auf Kurzzeitparkplätze, Auswirkungen auf Verkehrsbelastung der Peterstraße
August 2011	Die SPD fordert, zunächst eine Lösung für den
Knotenpunkt zu	finden, bevor das Gebäude abgerissen wird.
September 2011	Neue Gerüchte über eine Verlagerung des Knotenpunkts „Bushof“ an den Hauptbahnhof werden öffentlich
November 2011	Ein Investor erwirbt den halben Bushof, die Stadt
verzichtet auf	zusätzlichen Einfluss bei der Gestaltung
Dezember 2011	Stadtverwaltung bestätigt die SPD-Position, dass zunächst
der	Knotenpunkt des ASEAG-Netzes diskutiert werden muss,
	bevor
	eine städtebauliche Entwicklung sinnvoll beraten werden kann.
August 2012	Der Planungsausschuss beschließt die Durchführung eines Workshops „Der Bushof und sein Umfeld“, der die Ergebnisse der verkehrlichen Entwicklung zur Grundlage haben soll

Natürlich ist das Thema auch vor 2009 schon oft diskutiert worden. So gab es schon vor geraumer Zeit den Vorschlag, über der Bushalle ein Museum einzurichten und auch der Plan, den Bushof an den Hauptbahnhof zu verlegen ist nicht neu. Mir drängt sich jedoch der Eindruck auf, dass hinter den Kulissen schon seit der Kommunalwahl heftig am Thema gearbeitet wird und auch die ein oder andere Vorentscheidung bereits gefällt wurde.

Das 2010 in Auftrag gegebene Busnetzgutachten „Aachen 2015+“ wird entscheidend dafür sein, ob der Bushof als Knotenpunkt in der City bleiben muss oder nicht und wie hoch der Platzbedarf vor Ort ist. Die ASEAG betont, dass er für

das Netz essentiell wichtig ist, so dass ich bis auf weiteres davon ausgehe, dass wir vor Ort eine Alternative finden müssen.

Ich hoffe, dass wir das Viertel rund um Bushof und St. Peter aufwerten können und gleichzeitig die Anforderungen des ÖPNV-Systems an eine zentrale Haltestelle erfüllen können.

Sonstiges

Clubvielfalt und Nachtleben

Der Rat der Stadt Mönchengladbach hat in seiner Sitzung vom 1. Juni 2011 die Sperrzeit für Schank- und Speisewirtschaften (zunächst befristet) aufgehoben. Die Erfahrungen mit der Aufhebung der Sperrzeit (in Aachen als "Putzstunde" bezeichnet) waren durchweg positiv. Seit der Aufhebung der Sperrzeit fanden unter anderem drei Spiele der Frauen-WM im Borussia-Park statt, weitere Spiele wurden im Rahmen von Public-Viewing-Veranstaltungen auf dem Kapuzinerplatz übertragen, wo auch die Fanmeile aufgebaut war. Während und nach allen Veranstaltungen wurden keine Störungen im Zusammenhang mit der Aufhebung der Sperrzeit bekannt. Die Polizei Mönchengladbach stellte fest, dass es durch die Aufhebung der Sperrzeit zu keinen negativen Veränderungen des Altstadtgeschehens gekommen ist, die gegen eine Abschaffung der Sperrzeit sprechen. Es hat auch keine Verlagerung der altstadttypischen Delikte in den Frühdienst stattgefunden. Die polizeilich gemachten Erfahrungen in der Probezeit lassen den Schluss zu, dass eine dauerhafte Aufhebung der Sperrzeit keine negativen Auswirkungen auf die derzeitige Sicherheitslage haben wird und somit unbedenklich ist.

Der Hotel- u. Gaststättenverband Mönchengladbach hat die Aufhebung der Sperrzeit ausdrücklich begrüßt. Es sind keine negativen Erfahrungen bekannt geworden. Es wurde sogar eine Entspannung in der Abfahrtlogistik erreicht, da sich das Ende des Gaststättenbesuches nicht mehr geballt auf die Zeit des Sperrzeitbeginns konzentriert. Dieses Phänomen führt derzeit auch in Teilen der Aachener Innenstadt, insbesondere rund um den Bushof, des Öfteren zu Konflikten zwischen den Besucherinnen und Besuchern unterschiedlicher Betriebe, die sich auf dem Heimweg begegnen.

Gleichzeitig sind in den vergangenen Monaten in der Stadt Aachen zahlreiche Clubs und Gastronomiebetriebe geschlossen worden. Nachdem ich unter anderem aufgrund der Clubschließungen mit verschiedenen Gastronomen gesprochen hatte, habe ich die Verwaltung im November 2011 in einem Antrag aufgefordert, eine Übertragung des sehr positiv aufgenommenen „Mönchengladbacher Modells“ auf Aachen zu prüfen, da dieses ihnen offenbar deutliche Erleichterungen bei der täglichen Arbeit ermöglichen würde. Dieser Antrag wurde im Januar 2012 im Rat diskutiert und aus einem Anschreiben der DEHOGA wurde deutlich, dass die Verwaltungsvorlage gravierende sachliche Fehler enthielt und dringend überarbeitet werden musste. Um noch offene Fragen klären zu können, wurde der TO-Punkt zur weiteren Behandlung in den Hauptausschuss verschoben. Eine Beratung hat bislang nicht stattgefunden.

Kurz nach den Gesprächen mit den Gastronomen über die Öffnungszeiten erhielt ich eine EMail einer Bürgerinitiative "zum Erhalt der Clubvielfalt in Aachen". Die Aktivisten beschreiben darin eine Tendenz der verschiedenen Musikszenen „auf andere Städte und ins benachbarte Ausland auszuweichen“. Zurecht betonen Sie, dass die städtische Wirtschaftsförderung „mit neuen Kneipentrends, modernen Cafés und Programmkinos“ als einem „besonderen Akzent in (der) Stadtlandschaft Aachens“ wirbt und fordern, dass dieser Akzent bewahrt und ausgebaut werden soll. Gemeinsam mit meiner Ratskollegin Sybille Reuß haben wir mit der Initiative beraten und einen Antrag zum Erhalt der Clubvielfalt in Aachen in die politische Debatte eingebracht. Er hat zum Ziel, das Clubsterben zu beenden, indem ein Beauftragter beim städtischen Kulturbetrieb benannt wird, der die Belange der Clubs auch

gegenüber anderen Fachbereichen vertreten und die Betreiber der Clubs neutral beraten kann.

Darüber hinaus soll geprüft werden, ob in Aachen eine Art "Clubviertel" entstehen kann, das ausreichend groß ist, um lebensfähig zu sein. Natürlich wäre es uns lieber, die dezentrale Verteilung der Clubs in Aachen zu retten, aber dies scheint aufgrund der sich wandelnden Wahrnehmung der Menschen und/oder dem veränderten Verhalten der Clubbesucher im Einzelfall schwierig zu werden.

Wir dürfen nicht vergessen, dass die Vielfalt von Clubs als Lebensraum mit einem facettenreichen Nachtleben und unterschiedlichen kulturellen Angeboten verschiedener Musikrichtungen sowie Tanzveranstaltungen für jugendliche Kulturnutzer und vor allem auch für das studentische Publikum eine große Attraktivität darstellt.

Der Antrag wurde im Kulturausschuss diskutiert und auch die Stadtverwaltung sieht Handlungsbedarf für Aachen als euregionales Zentrum, wenn wir nicht Gefahr laufen wollen, dass dieses Segment der Sozio-Kultur in Aachen verloren geht und junge Menschen in andere Städte abwandern.

Landtagswahl

Die Landtagswahl im vergangenen Jahr hat einen Erdrutschsieg für Hannelore Kraft und die SPD ergeben. In Nordrhein-Westfalen wird eine stabile Rot-Grüne Mehrheit die Regierung stellen und auch in Aachen gab es eine klare Mehrheit für die SPD. Daniela Jansen und Karl Schultheis haben beide Stadt-Aachener Wahlkreise gewonnen und in Aachen hat die SPD mehr Menschen überzeugen können als bei allen anderen Wahlen in diesem Jahrtausend. 43.022 Öcher haben meiner Partei ihr Vertrauen ausgesprochen! Zum Vergleich: Bei der gewonnenen Kommunalwahl 1989, mit der Jürgen Linden zum Oberbürgermeister wurde, hatte die SPD 43.424 Stimmen.

Was mir darüber hinaus wichtig erscheint ist, dass die SPD landesweit die meisten Nicht-Wähler davon überzeugen konnte, diesmal ihre Stimme der Sozialdemokratie zu geben. 110.000 Menschen sind "zurück an die Urne" gegangen, nur den Piraten ist ein vergleichbarer Erfolg gelungen, indem sie 90.000 Stimmen aus dem Lager der Nicht-Wähler erreichen konnten. Auch in Aachen sind insgesamt mehr Menschen wählen gegangen, die Wahlbeteiligung lag dennoch bei nur 62,75%.

Für „meinen“ Wahlkreis Monheimsallee ist eine Auswertung etwas schwieriger, da er erst 2009 in seinen Grenzen verändert und stark verkleinert wurde. Als Vergleich eignet sich also über 2009 hinaus nur das prozentuale, umgerechnete Ergebnis. Nimmt man sich die Zeit für eine solche Analyse, erkennt man schnell, dass die SPD erstmals seit 1984 die Mehrheit der Wähler im Wahlkreis für sich überzeugen konnte. Natürlich liegt ein Großteil des Ergebnisses am Landestrend und der Persönlichkeit von Hannelore Kraft, aber ich habe auch das Gefühl, dass die Arbeit der SPD Aachen Nord einen kleinen Teil dazu beigetragen hat.

Karlspreis 2012

So wie schon 2010 und 2011 wurde ich auch im vergangenen Jahr wieder zur Verleihung des Karlspreises eingeladen. So wie ich in 2010 und 2011 die Einladung gerne angenommen habe, um die Menschen, die ich als Ratsherr vertrete auch beim Karlspreis zu repräsentieren, so habe ich in diesem Jahr die Einladung abgelehnt.

Ich hatte am 17.5. keinen Termin und wäre somit zeitlich ohne weiteres in der Lage gewesen, der Verleihung beizuwohnen, aber ich bin der Überzeugung, dass die Vergabe des Karlspreises an Herrn Schäuble falsch war und möchte diese Position dokumentieren.

Es ist nachvollziehbar, dass man am Ende einen Preisträger ausgesucht hat, der zumindest „verfügbar“ ist, nachdem man ja zunächst niemanden gefunden hatte.

Die Inhalte und Arbeiten, für die Wolfgang Schäuble geehrt wurde, sind meiner Wahrnehmung nach jedoch bereits durch die Ehrung Helmut Kohls „vergeben“. Darüber hinaus spricht meiner Meinung nach zu viel gegen eine Ehrung Schäubles:

- Seine Kontakte zu Waffenhändler Karlheinz Schreiber (siehe CDU-Spendenaffäre), die 100.000 Euro Spendengeld, die er von ihm angenommen hat und die bis heute verschollen sind.
- Seine von ihm mitinitiierte Unterschriftenaktion gegen die doppelte Staatsbürgerschaft
- Sein 2005 geäußerter Vorschlag, die Aussagen von gefolterten Menschen für die Arbeit der Sicherheitsbehörden zuzulassen
- Seine Position, die Bundeswehr für Einsätze im Inneren zu nutzen
- Sein Vorschlag zur Zweckentfremdung der Maut-Daten (und anderer gespeicherter Daten) zur Fahndung
- Seine Meinung, den rechtskonformen Einsatz des sogenannten Bundestrojaners zu ermöglichen und dazu die Strafprozessordnung, das BKA-Gesetz, die Polizeigesetze der Länder sowie den Artikel 13 des Grundgesetzes, der die Unverletzlichkeit der Wohnung garantiert, entsprechend zu ändern.
- Die teilweise Aufhebung des Schengenabkommens aus Sicherheitsgründen, zum Beispiel beim G8-Gipfel in Heiligendamm und zur Fußball-WM
- Seine "Schwierigkeiten damit", dass ein Terrorist den gleichen Schutz durch das Grundgesetz genießt wie jeder andere Bürger.
- Seine Haltung, Deutschland in einen Sicherheits- und Präventivstaat umbauen zu wollen, insbesondere die vorgeschlagenen Online-Durchsuchungen von privaten Computern oder die Vorratsdatenspeicherung, aber auch gesetzliche Einschränkungen der Netzneutralität und Informationsfreiheit, was ihm von der Internetgemeinde den Spitznamen "Stasi 2.0" einbrachte.

Ich habe es mir nicht leicht gemacht, da ich eine Verpflichtung darin sehe, als Ratsherr an der Verleihung des Karlspreises teilzunehmen, aber in diesem Fall sehe ich zum einen keinen großen Verdienst für Europa (der nicht bereits mit dem Karlspreis für Helmut Kohl geehrt worden wäre) und zum anderen halte ich die Haltung Herrn Schäubles zu unseren Grundrechten und dem europäischen Ideal der Freiheit für äußerst bedenklich. Er mag Dr. Kohl bei seiner Arbeit für Europa hervorragend unterstützt haben, aber vor allem stellt er regelmäßig Werte in Frage, die für mich untrennbar mit der europäischen Idee verbunden sind. Ich konnte folglich nicht guten Gewissens an der Verleihung des Karlspreises teilnehmen.

Aufwandsentschädigungen und Zeitaufwand

Dieser Rechenschaftsbericht ist ohne einen Überblick über meine Aufgaben und Funktionen, den damit verbundenen Zeitaufwand sowie meine Aufwandsentschädigungen nicht vollständig. Daher:

Ich nehme folgende Aufgaben und Funktionen wahr:

- Ratsherr der SPD Aachen für den Wahlbezirk 7 (Monheimsallee)
- Mitglied im Vorstand der SPD Fraktion im Rat der Stadt Aachen
- Mitglied im Planungsausschuß der Stadt Aachen
- Mitglied im Mobilitätsausschuß der Stadt Aachen
- Mobilitätspolitischer Sprecher der SPD Fraktion im Rat der Stadt Aachen
- Stellvertretender Vorsitzender des Mobilitätsausschusses des Aachener Stadtrats
- Mitglied in AVV Aufsichtsrat und Zweckverbandsversammlung
- Mitglied im Aufsichtsrat der APAG
- Mitglied in NVR Verbandsversammlung, Aufsichtsrat, Haupt- und Vergabeausschuß
- Mitglied in der Lenkungsgruppe des Stadteilerneuerungsprogramms Aachen Nord
- Revisor im Vorstand der SPD Aachen Nord
- Mitglied im Aufsichtsrat der regio iT gesellschaft für informationstechnologie mbh

- Mitglied im Aufsichtsrat der Campusbahn Projektentwicklungsgesellschaft mbH
- Mitglied im AK Netzpolitik der SPD Aachen

In folgenden Vereinen und Verbänden bin ich Mitglied:

- Sozialdemokratische Partei Deutschlands
- Forum DL21 der SPD
- ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
- Die Falken
- Arbeiterwohlfahrt Aachen Nord
- Eurotürk e.V.
- Dürener Unterwasserclub
- IG Aachener Portal
- D64 – Zentrum für digitalen Fortschritt e.V.
- Aachen Nord e.V.

Aus meiner Mitgliedschaft in folgenden Gremien erhalte ich pro Jahr finanzielle Entschädigungen/Vorzüge. Hiervon ist etwa die Hälfte steuerfrei:

- Aufwandsentschädigungen:
 - 12 x 425,50 € als Ratsherr der Stadt Aachen (5106,- €)
 - 4 x 100,- € aus den Gremien des AVV (400,- €)
 - 5 x 50,- € als Mitglied des APAG Aufsichtsrats (250,- €)
 - 2.900,- € als Mitglied des regioIT Aufsichtsrats
- Folgende Zusätzliche Leistungen habe ich angenommen:
 - 12 x Parken im Wert von 25,- € als Mitglied des APAG Aufsichtsrats (300,- €)
 - 2 Freikarten für den CHIO (50,- €)
 - 2 Freikarten für den CHIO inkl. Parkplatz und Essen (300,- €)

Die SPD finanziert sich neben Mitgliedsbeiträgen und Spenden auch aus Abgaben ihrer Mandatsträger. Hieraus resultieren folgende Ausgaben, die ich steuerlich absetzen kann:

- 12 x 55,- SPD Aachen Nord (660,- €)
- 12 x 25,- SPD Ratsfraktion (300,- €)
- 12 x 120,- SPD NRW und Stadt Aachen (1440,- €)

Insgesamt erhalte ich also jährlich 6906,- Euro, von denen geschätzte 1000,- Euro Steuern abgehen.

Monatlich bleiben davon also etwa 490,- € übrig. Von diesem Betrag sind dann die entstehenden Kosten für z.B. Telefon, Papier oder Benzin zu bestreiten.

Wie viel meiner Freizeit habe ich in politische Arbeit investiert? Das lässt sich nur schwer festhalten, da das Lesen von Unterlagen, die Vorbereitung von Sitzungen und die vielen Gespräche mit Bürgerinnen und Bürgern natürlich nicht protokolliert werden.

Was man jedoch erfassen kann, ist die Anzahl der Sitzungen, die ich besucht habe: Im vergangenen Jahr habe ich an insgesamt 237 Sitzungen, Besprechungen und Workshops teilgenommen. Darunter waren Ausschuss- und Ratssitzungen (Mobilität, Planung, Stadtrat, Vertretungen), Aufsichtsräte und Verbandsgremien (APAG, AVV, NVR, regioIT), interfraktionelle Koordinationsgremien (z.B. Lenkungsgruppe Stadteilerneuerung Aachen Nord, Vorbesprechungen), SPD interne Gremien (Facharbeitskreise, Ratsfraktion, Fraktionsvorstand, Ortsverein) und viele weitere Termine (Infostände, Hausbesuche, öffentliche Diskussionsforen, Veranstaltungen im Wahlbezirk usw.).

Selten dauert ein solcher Termin weniger als 2 Stunden, wobei häufig zwei an einem Abend stattfinden. Man kann also von einer reinen Sitzungszeit von mindestens 474 Stunden ausgehen. Dies ergäbe einen Stundenlohn von 12,46 Euro.