


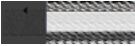











Mobilität

Klimaschutz, kurzfristig

1. Wie wollen Sie die Kapazitäten des ÖPNV während der nächsten Wahlperiode entwickeln?








		Entwicklung in %	Erläuterung
	CDU	bedarfs-gerecht	Beim ÖPNV kommt es nicht alleine auf die Kapazität an. Sie ist einer von vielen Faktoren, um mehr Menschen zu einem Umstieg vom Auto hin zu Bus und Bahn zu bewegen. Wichtig ist, dass das ÖPNV-Angebot zu den Bedürfnissen der Menschen in und um Aachen passt. Uns ist es deshalb besonders wichtig, mit den Menschen ins Gespräch zu kommen und unseren ÖPNV gemeinsam mit und für seine Nutzer weiter zu entwickeln. Dadurch sollte der Modal Split für den ÖPNV von 14 % auf 17 % steigen können.
	SPD	+ 40 %	Die Fahrkilometer sollen im ca. 40% steigen. Dabei sind folgende Maßnahmen angestrebt: <ol style="list-style-type: none"> 1. Starke Achsen 2. grüne Welle auf eigener Fahrspur in Mittellage 3. zweispurig oder Einspurig mit Zweirichtungsverkehr im Busbetrieb 4. eigene Spur vor Kreuzungen mit Lichtsignalbeeinflussung 5. Bau der Regiotram und Ausbau zur Stadtbahn bis Brand und zum UKA 6. Ergänzung von Direktverbindungen 7. Ausbau des movA Ansatzes zur Multimodalität 8. Aufbau von ca. 40 Mobilitätshubs 9. Einführung von Netlinern als on-demand-system 10. Finanzierung durch obligatorisches Jobticket für alle gem. ÖPNV-Zukunftskommission 11. Kosten bei ca. 45 Mio. Euro p.a.
	Grüne	+ 30 %	Die Steigerungen im ÖPNV sind mit massiven Kosten verbunden. Um dies finanzieren zu können, fordern wir Klimaschutzmittel vom Bund und vom Land NRW. Insgesamt ist die Steigerung des ÖPNV- Anteil im Modalsplit eine Aufgabe die über mehrer Ratsperioden verfolgt werden muss. Wir arbeiten darüber hinaus an Solidarmodellen wie Bürger*innentickets oder einer Ausweitung der Jobtickets.
	Linke	+ 100 %	Um die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen, müssen neben günstigeren Preisen auch die Kapazitäten erhöht werden. Insbesondere in den Zeiten des Berufsverkehrs.
	FDP	+ 50 %	Wir schließen uns dem Konzept der ASEAG der „starken Achsen“ an: In Aachen sollen „Ringverbindungen“ dafür sorgen, dass nicht alle Fahrgäste über die Stadtmitte fahren müssen, um dann umzusteigen und wieder raus aus der Stadt in einen anderen Stadtteil zu fahren. Wir schließen uns der Idee der Städteregion an, eine von fossilen Brennstoffen unabhängige „Regiobahn“ von Baesweiler über Alsdorf, Würselen, Merzbrück nach AC Zentrum zu bauen.
	Piraten	+ 100 %	Unser Ziel ist es Verkehr in Aachen grundsätzlich als ÖPNV zu denken, der durch Rad- und Fußverkehr ergänzt wird und nur noch in einzelfällen als MIV. Dabei ist unser Ziel eine möglichst schnelle Wende hin zu mehr ÖPNV. Die Kapazität in den nächsten Jahren zu verdoppeln ist dabei sicher notwendig, um die Mobilität der Aachener*innen sicherzustellen. Wenn uns eine Wende zum ÖPNV gelingt, werden 100 % Mehrleistung aber langfristig nicht reichen.
	UWG	+ 50 %	Langfristig weitere Erhöhung, innerhalb der Legislaturperiode 50 %. Zusätzlich langfristige Projekte, z. B. Seilbahn, Stadtbahn, Ausbau Park & Ride





		Entwicklung in %	Erläuterung
	ödp	+ 100 % 	<p>Der konsequente Ausbau des ÖPNV ist eine entscheidende Voraussetzung für eine weitestgehend individualverkehrsfreie Innenstadt.</p> <p>Anbindungen und Taktungen müssen dabei intelligent gesteuert werden. Hierbei sind die jeweils neuesten Instrumente und Erkenntnisse (Stichworte: KI, Digitalisierung, Automatisierung, 4.0) zu erproben und umzusetzen. Erprobungen in der EUREGIO sollten über INTERREG-Mittel und sonstige EU-Mittel zum Zwecke der Ko-Finanzierung initiiert werden.</p> <p>Aber auch beim Thema „Verkehrswende“ gilt für die ÖDP der Grundsatz der Suffizienz („Verkehrsvermeidung ist die beste Verkehrspolitik“).</p> <p>---</p> <p><i>ungekürzter Originalauszug aus dem Kommunalwahl-Kurzprogramm der ÖDP:</i></p> <p>Verkehr und Mobilitätswende</p> <p>Die ÖDP will Mobilität gesund, sozialverträglich und ökologisch mit allen Bürgern unter Einbeziehung ihrer Bedürfnisse neu denken und gestalten.</p> <p>Wir setzen uns deshalb ein</p> <ul style="list-style-type: none"> - für ein 365 Euro ÖPNV – Jahresticket an jeden Bürger der Städteregion bzw. für ein 1.000 Euro ÖPNV – Jahresticket in ganz NRW - für P&R-Parkhäuser am Rand der Stadt mit einer Schnellbuslinie in die Innenstadt - für den kontinuierlichen Ausbau des Streckennetzes der Euregiobahn mit Anschlüssen in die Eifel und nach Ostbelgien und Südlimburg - für die Reduzierung der Parkplätze am Straßenrand durch konzentriertes Parken in bewachten Parkhäusern und Tiefgaragen - für eine SUV-freie Innenstadt - für die konsequente Umsetzung des Radentscheides in Aachen - für den Ausbau der Behindertenparkplätze in zentraler Lage. Diese müssen auch für Menschen und deren Begleitpersonen nutzbar sein, die durch Krankheit anderweitig oder temporär in ihrer Bewegungsfähigkeit so eingeschränkt sind, dass lange Wege für sie unzumutbar sind - für neue Direktverbindungen mit der Bahn, zum Beispiel nach Amsterdam, Rotterdam und Ostende - für den Einsatz von Autoreisezügen ab Aachen
	Volt	+ 50 % 	<p>Neben einer Erhöhung der Kapazitäten muss es vor allem zu einem reibungsloseren Ablauf besonders des nicht-schienegebundenen ÖPNVs kommen.</p> <p>Dazu MUSS ein neues Verkehrskonzept besonders für die Innenstadt erarbeitet werden, sodass durch separate Busschnellspuren die Zuverlässigkeit und damit Attraktivität des ÖPNVs maßgeblich gesteigert wird. Nur wenn es annehmbare Alternativen gibt, werden die Menschen auch auf ihr Auto verzichten.</p>



2. Setzen Sie in der nächsten Wahlperiode Fahrverbote für PKW und Lieferverkehr innerhalb des Alleenrings um?

		PKW	Lieferverkehr	Erläuterung
	CDU	Nein <input type="radio"/>	Nein <input type="radio"/>	Fahrverbote wären allenfalls als äußerstes Mittel, unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit zur Gewährleistung der Luftreinheit zulässig. Heute müssen Verkehrsträger wie Fußgänger, Fahrräder und der ÖPNV genauso viel Beachtung finden wie der Kraftfahrzeugverkehr. Unsere Innenstadt muss weiterhin erreichbar bleiben.
	SPD	Nein <input type="radio"/>	Nein <input type="radio"/>	Stattdessen soll der Bereich innerhalb des Grabenrings weitestgehend Anliegern vorbehalten bleiben. Parkhäuser sind ausgenommen.
	Grüne	Nein <input type="radio"/>	zeitweise	Die Innenstadt muss weiterhin für die Anwohnenden und mobilitätseingeschränkte Personen mit dem PKW erreichbar bleiben. Wir brauchen aber eine starke Reduktion der Nutzung. Durchgangsverkehre müssen verhindert werden und die Parkkapazitäten am Straßenrand reduziert werden. Niemand wird mehr, einfach so in die Innenstadt fahren und dort parken. Dafür werden wir die Rahmenbedingungen schaffen. Lieferverkehr: Bereits jetzt haben wir in den Fußgängerzonen ausgewiesene Lieferzeiten. Diese wollen wir beibehalten. Ein völliger Ausschluss des Lieferverkehrs ist allerdings völlig illusorisch, da weiterhin Waren bewegt werden müssen. Wir werden für intelligente Bündelung von Lieferverkehren mit emissionsfreien Fahrzeugen sorgen. Dafür werden wir Microhubs in den Quartieren errichten, von denen aus die Verteilung
	Linke	zeitweise	zeitweise	Selbstverständlich kann dies nur eine fixierende Maßnahme zum angemessenen Ausbau des ÖPNV und einer Straßenplanung sein, die zum Umstieg auf das Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel einlädt. Wichtiger sind Konzepte, die Lieferungen so bündeln, dass nicht mehr jedes Geschäft von einem eigenen LKW beliefert werden muss, z.B. durch den Einsatz von Fahrradkurieren (deren Arbeitsbedingungen und Bezahlung allerdings dringend tariflich geregelt werden müssen!).
	FDP	Nein <input type="radio"/>	Nein <input type="radio"/>	Sowohl Berufstätigen, als auch Kunden/Patienten als auch Touristen muss es möglich sein in die Innenstadt zu gelangen. Da es in den Außenbereichen z.Zt. keine Parkhäuser gibt und auch keine in Planung sind, kann dieses Ziel nicht erreicht werden. Geschäfte und Firmen müssen beliefert werden können. Allerdings muss der Lieferservice stark eingeschränkt werden. Es muss ein wirksames Konzept entwickelt werden mit dem die Innenstadt mit nur einem Lieferservice erreicht werden kann und das zu einem Kunden nicht gleichzeitig mehrere Lieferservices unterwegs sind.
	Piraten	Ja <input type="radio"/>	Ja <input type="radio"/>	Grundsätzlich sind Fahrverbote ein wirksames Mittel, um Verkehr zu steuern, allerdings auch ein harter Eingriff. Deswegen werden wir uns dieses Mittel für besonders stadunverträgliche Fahrzeuge vorbehalten insbesondere alte oder schwere Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Wir fordern einen Zeitpunkt zu beschließen, ab dem Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor nur noch mit einer Ausnahmegenehmigung in die Innenstadt fahren dürfen. Wir werden weder die Versorgung noch die Erreichbarkeit der Innenstadt verbieten, aber deren Auswirkungen auf ein verträgliches Maß reduzieren, wenn das durch Anreize nicht alleine funktioniert zur Not auch mit Verboten. Auch der Lieferverkehr muss in Zukunft klimaneutral stattfinden. Wie beim PKW ist es unsere Ansicht, dass es ein wichtiges Zeichen für Unternehmen wie Privatleute ist, wenn ein Zeitpunkt beschlossen ist, ab dem Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor in der Innenstadt im allgemeinen verboten sind.
	UWG	Ja <input type="radio"/>	Ja <input type="radio"/>	z. B. Einrichtung von Spielstraßen zur Senkung der Schadstoffbelastung in der Luft; Lieferverkehr bis Logistikzentrum (z. B. Jahrhunderthalle Jülicher Straße) und Elektrolieferung in die Innenstadt












		PKW	Liefer- verkehr	Erläuterung
	ödp	zeit- weise	zeit- weise	<p>Diese Frage kann nicht einfach mit „ja“, „nein oder „zeitweise“ beantwortet werden, deshalb ein JA in der Tendenz, aber:</p> <p>Es konkurrieren hier mehrere berechnete Anliegen miteinander:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anwohner müssen das Recht auf einen Abstellplatz eines (!) PKWs pro Haushalt haben. 2. Behinderte, in ihrer Mobilität stark eingeschränkte Menschen und ihre Begleitperson müssen die Gelegenheit haben, mit einem PKW in das Stadtzentrum und wieder hinaus zu gelangen und im Stadtzentrum zu parken. 3. Der Radentscheid ist umgehend umzusetzen und die erforderlichen Vorkehrungen hierfür sind sofort zu realisieren. 4. Bis auf den notwendigen Lieferverkehr sind Kleinlaster und SUV aus dem Innenstadtbereich zu verbannen. Dies dient insbesondere der Realisierung von verkehrsgerechten und durchgängigen Rad- und Fußwegen, da die jeweiligen Straßenbreiten nicht verändert werden können und der Radentscheid und weitere noch zu beschließende Maßnahmen zu Förderung des nicht motorisierten Verkehrs ansonsten Makulatur bleiben. 5. Parkzonen in den äußeren Randgebieten, die Möglichkeiten von diversen Sharing-Angeboten, elektro-, wasserstoff- und solarbetriebene und zugleich komfortable und flexible, nicht schienengebundene Bürgerbahnen (analog derer in Freizeitparks - in einigen Städten auch jetzt schon im Einsatz) sind umgehend zu planen und umzusetzen. 6. Der Erhalt und die Stärkung von Kultur, Einzelhandel und einer lebendigen Aachener City ist bei allen verkehrsberuhigten Maßnahmen im erforderlichen Maße mit zu berücksichtigen. <p>Lieferverkehr:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Im notwendigen Umfang muss dem Lieferverkehr als wichtigem Bestandteil zum Erhalt der Gewerke und Dienstleistungen in der Innenstadt an Werktagen die Möglichkeit erhalten bleiben, zum Zwecke ihrer Aufgabenerfüllung ein- und auszuspähen. 2. Für Schwerlastverkehr ist ein generelles Fahrverbot innerhalb des Alleinrings auszusprechen.
Volt	Volt	Ja 	zeit- weise	<p>Durch ein neues Mobilitätskonzept innerhalb (und inklusive) des Alleinringes soll der Fokus auf einem effizienten ÖPNV und durchgängig ausgebautem Fahrradwegenetz liegen. Dabei kann man sich bspw. am Beispiel von Gent orientieren, das diesen Schritt bereits erfolgreich umgesetzt hat. Die innerstädtischen Geschäfte haben darunter nicht gelitten, im Gegenteil, die Stadt ist belebt und floriert. Dieses Mobilitätskonzept muss fertig und akzeptiert sein, bevor eine Reduzierung des PKW-Verkehrs schrittweise verzahnt mit der Umsetzung des Mobilitätskonzepts erfolgt.</p> <p>Lieferverkehr:</p> <p>Die Anlieferung zu ansässigen Geschäften und Lokalen sollte weiterhin möglich sein. Durch angepasste Zeiten kann zu einer reduzierten Störung der Passanten beigetragen werden.</p>



Klimaschutz, kurzfristig










3. Werden Sie sich für die Einführung von mehr Schnellbusverbindungen oder Bahnverbindungen für das Aachener Umland (z. B. Eifel, Jülich) einsetzen?

	CDU	Ja <input checked="" type="radio"/>	Aachen und seine Region gehören zusammen. Dementsprechend ist auch unser gemeinsamer ÖPNV fortlaufend anzupassen. Neben einer kontinuierlichen Verbesserung des Busangebots bietet die Idee der RegioTram eine große Chance für unsere Stadt und die Region.
	SPD	Ja <input checked="" type="radio"/>	Solange die Regiotram nicht etabliert ist, sind Busse der optimale Ansatz. Dies ist für das oben beschriebene Modell zum obligatorischen Jobticket eine Grundvoraussetzung.
	Grüne	Ja <input checked="" type="radio"/>	Die Verkehrswende wird nur gelingen, wenn wir die Städteregion und das Dreiländereck mit einbeziehen. Schnellbusse, RegioTram, der Ausbau der EuregioBahn und anderer Bahnverbindungen sind dabei entscheidend, denn Zeitvorteile ziehen die Menschen von selbst in den ÖPNV.
	Linke	Ja <input checked="" type="radio"/>	Damit Pendler*innen das Auto stehen lassen, benötigt Aachen neben dem Ausbau der Jobtickets auch ein attraktives ÖPNV-Angebot.
	FDP	Ja <input checked="" type="radio"/>	Wie oben schon erwähnt, teilen wir die Ideen der Städteregion Aachen und unterstützen die Regiotram.
	Piraten	Ja <input checked="" type="radio"/>	Wir benötigen für die von uns geforderte Wende zum ÖPNV eine gute Anbindung an das Umland. Dabei ist die Bevorrechtigung des ÖPNV gerade durch eigene Trassen wichtiger als die Frage welches Fahrzeug für die einzelnen Verbindungen das optimale ist. Wir setzen für eine schnelle Verbesserung zunächst auf Busse, sind aber mittelfristig nicht auf ein System festgelegt.
	UWG	Ja <input checked="" type="radio"/>	Bus und Bahn, Radschnellwege
	ödp	Ja <input checked="" type="radio"/>	Die nachhaltige Planung, Umsetzung und der Ausbau insbesondere von Regionalbahnen und E- oder wasserstoffbetriebenen Bussen in der ganzen Euregio, ist voranzutreiben (bevorzugt ebenfalls wieder durch Kombination mit EU-Fördergeldern). Die nachhaltige Stärkung gilt auch den Ausbau von Zug- und E-Busverbindungen aus und in die Eifel, die als Einpendler- und Naherholungsgebiet immer wichtiger und attraktiver für die Stadt Aachen wird. Die Anbindungen müssen flexibler und intelligenter gestaltet werden (siehe Frage 1).
	Volt	Ja <input checked="" type="radio"/>	Ja, denn allein von und nach Jülich pendeln 2.700 Leute großteils mit dem Auto, die umliegenden Gemeinden nicht inbegriffen. Der ÖPNV ist aktuell zu langsam und unkomfortabel, um eine wirkliche Alternative zum privaten Fahrzeug zu bieten. Dass muss sich ändern. Dazu sollte auch eine direktere Wiederanbindung von z.B. Jülich an den Schienenverkehr in Betracht gezogen werden. Diese neuen Verbindungen z.B. von Aachen via Jülich nach Düsseldorf, würde Aachen mit den umliegenden Metropolen verbinden und die Attraktivität der Stadt und des ÖPNVs steigern.









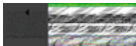











Klimaschutz, mittelfristig

4. Um wieviel Prozent sollen KFZ-Stellplätze innerhalb des Alleenrings (am Straßenrand und in Parkhäusern) während der kommenden Wahlperiode bis 2025 reduziert werden?

		Reduktion in %	Erläuterung
	CDU	5-15 %	Parkplätze in der Innenstadt sind wichtig für Anwohner, den Einzelhandel, die Gastronomie und viel andere. Wir wollen die Aufenthaltsqualität steigern. Dabei werden Parkplätze wegfallen, um beispielsweise mehr Grünflächen zu schaffen oder bessere Rad- und Fußwege anzulegen.
	SPD	5-15 %	Die Reduktion von Stellplätzen folgt aus der Umgestaltung des Straßenraums für Fußgänger und RadfahrerInnen. Wir streben die Reduktion nicht als Selbstzweck an, sondern sehen sie als logische Folge z.B. des von uns frühzeitig unterstützten Radentscheids und der Befreiung des Grabenrings von Nicht-Anliegern.
	Grüne	5-15 %	Die Kapazitäten sollen insgesamt erstmal moderat abgebaut werden. Allerdings müssen vor allem die Parkplätze am Straßenrand reduziert werden. Teile der Parkhäuser wollen wir in Quartiersgaragen umwandeln und nur noch für Anwohnende freigeben.
	Linke	> 30 %	In erster Linie müssen die KFZ-Stellplätze am Straßenrand reduziert werden, damit der öffentliche Raum für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen aber auch für mehr Innenstadtbegrünung neu aufgeteilt werden kann. Ein attraktiver Ausbau des Park&Ride-Systems sollte die Maßnahme unterstützen.
	FDP	keine Reduktion	Bis 2025 werden die oben bereits erwähnten Mobilitätskonzepte nicht realisiert sein. Dennoch müssen die Menschen aus unterschiedlichen Gründen die Innenstadt erreichen. Auch wohnen doch auch noch zahlreiche Bürger in der Innenstadt. Wenn wir nicht nach Geschäftsschluss menschenleere Innenstädte haben wollen, müssen wir den Bürgern ermöglichen ihre Fahrzeuge abzustellen. Es ist aus unserer Sicht nicht möglich den Anwohnern lange Fußwege nach „außen“ zuzumuten, damit sie zu ihrem Auto (auch Elektro) gelangen, mit welchem sie dann zur Arbeitsstätte fahren oder auch ihre Kinder zu ihren Freizeitmöglichkeiten (Sportstätten) bringen können.
	Piraten	5-15 %	In Aachen muss das Parken neu geordnet werden. Gerade Stellplätze am Straßenrand sollten wegfallen.
	UWG	5-15 %	langfristige, transparente Planung, kurzfristige, saisonale Umnutzung von Parkplätzen unter Einbindung der Anwohner
	ödp	5-15 %	siehe hierzu Antworten zu Frage 2: Zwingende Voraussetzung für eine weitere Reduzierung sind intelligente und funktionierende P&R - Systeme sowie ein flexiblerer und wesentlich besser ausgebauter sowie intelligent getakteter ÖPNV sowie sichere und durchgehende Rad- und Fußwege.
	Volt	> 30 %	Eine zu drastische Streichung der Parkplätze könnte den Unmut der Bevölkerung auf sich ziehen, da zuerst bessere Alternativen zum Erreichen der Innenstadt mit ÖPNV oder Radwegen geschaffen werden müssen. Außerdem muss den Bürgern durch stärkere Beteiligung an den Prozessen der daraus resultierende Mehrwert vermittelt werden. Parkhäuser sollten vorerst erhalten werden, da sie als Knotenpunkte des geregelten Parken genutzt werden können. Die Parkflächen an Straßen sind jedoch im Zuge der Verkehrsberuhigung und des Ausbaus von Fahrradinfrastruktur stark zu reduzieren.

Klimaschutz, mittelfristig

5. Werden Sie innerhalb der kommenden Wahlperiode autofreie Stadtquartiere einführen (ohne Nachweis von Stellplätzen in oder vor den Gebäuden)?

	CDU	Nein 	Wir wollen, dass Menschen auch über ihre Quartiere hinaus mobil sind. Gleichzeitig ist es uns wichtig, Alternativen zum verbrennungsmotorbasierten Individualverkehr wie beispielsweise die Nutzung von Elektrofahrzeugen im Rahmen von Sharing-Konzepten attraktiver zu machen. Der Stellplatznachweis ist immer noch geboten, könnte aber durch Alternativen ersetzt werden.
	SPD	Ja 	Teile des Richtericher Dells (Klimaschutzsiedlung Richtericher Dell) sind entsprechend geplant. Das Quartier der Luisenhöfe bietet sich ebenfalls an.
	Grüne	Ja 	Wir können uns Beispielsweise vorstellen, dass Fahrradabstellplätze im Gebäude und ÖPNV-Tickets als Alternative zum Stellplatznachweis etabliert werden. Auch das Quartier Burggrafenstraße kann als Vorbild dienen. Dort wird die baurechtlich notwendige Stellplatzpflicht (bis auf wenige Stellplätze zum Ausladen von Einkäufen und für Gehbehinderte direkt am Haus) auf Parkplätze mit Mobilstation am Rande des Quartiers ausgelagert. Hier ist außer Park-Platz auch Sharing- und On-Demand-Mobilität möglich.
	Linke	Ja 	Zusammen mit attraktiven alternativen Mobilitätskonzepten (fußläufige Nahversorgung, gute ÖPNV-Anbindung, Car- und Bikesharing) bieten autofreie Stadtquartiere einen Mehrwert für die Lebensqualität der Bewohner*innen. Ein Quartier wie beispielsweise die Luisenhöfe ist bestens dazu geeignet als autofreies Quartier gedacht, geplant und gebaut zu werden.
	FDP	Ja 	Dort wo Bürgerinitiativen dies wünschen und fordern (siehe Frankenberger Viertel) soll dies möglich. Allerdings muss das dann auch mit der Verpflichtung verbunden sein, kein Auto anzuschaffen (auch hier wieder: Auch kein Elektroauto denn die brauchen auch Parkflächen).
	Piraten	Ja 	Pilotversuche sind unerlässlich, um Erfahrungen zu sammeln, wie unsere Mobilität in Zukunft gelebt wird. Allerdings ist der Verzicht auf eigene PKW eine drastische Änderung des Mobilitätsverhaltens ganzer Quartiere, die entsprechend aufwändig begleitet werden muss.
	UWG	Ja 	unter Einbindung der Einwohner, z. B. Luisenhöfe; Anpassung der Parkplatzverordnung/Bauordnung für Aachen
	ödp	Nein 	Gänzlich autofreie Stadtquartiere verstoßen - solange keine adäquaten Alternativen für bestimmte Personengruppen zur Verfügung steht - gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz, da sie nicht die berechtigten Bedürfnisse von Anwohnern, älteren, behinderten und stark mobilitätseingeschränkten Menschen berücksichtigen. Sobald dies realisiert ist, kann über gänzlich autofreie Quartiere nachgedacht werden, vorher nicht. Intelligenter als Verbote sind jedoch stetige, sukzessive Parkgebühr-Erhöhungen, die den selben Zweck erfüllen und gleichzeitig Einnahmen in die Stadtkasse spülen. Intelligente Verkehrssysteme müssen im gesamten Stadt- und Städteregionsbereich zwingend ausgebaut werden.
	Volt	Ja 	Autofreie Stadtquartiere können den Menschen als spannende Experimentierräume für eine nachhaltige Stadt dienen. Durch Transparenz und Bürgerbeteiligung sowie eine intelligente Anbindung an den ÖPNV können sie den Mehrwert einer autofreien Stadt ideal demonstrieren.