



| c/o: ADFC Aachen | Postfach 100 132 | 52001 Aachen

Bezirksregierung Köln  
z. H. Herr Oppermann  
Zeughausstraße 2 - 10  
50667 Köln

**Aachen**  
**Welthaus**  
An der Schanz 1  
52064 Aachen

Tel. 0241 / 889 14 63  
Fax 0241 / 951 91 01  
info@adfc-ac.de  
adfc-ac.de

**Spendenkonto**  
Sparkasse Aachen  
IBAN: DE56 3905 0000 0000 4294 80  
BIC: AACSD33

**Datum**  
**29.11.2018**

## **Stellungnahme der Verkehrs- und Umweltverbände zum Entwurf der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Aachen**

### **Schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte für die Luftqualität weiterhin nicht zu erwarten**

Die Bezirksregierung Köln ist zusammen mit der Stadt Aachen auf Grundlage des Urteils des Verwaltungsgerichts Aachen vom 8. Juni 2018 (6 K 2211/15) dazu verpflichtet worden, alle Maßnahmen, welche zu einer schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung im Jahr 2019 führen, in den neuen Luftreinhalteplan aufzunehmen.

*„Der Beklagte wird verurteilt, den Luftreinhalteplan für Aachen so fortzuschreiben, dass dieser unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zur Zulässigkeit und Verhältnismäßigkeit von Verkehrsverboten zum 1. Januar 2019 die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr ermittelten Grenzwerts für NO<sub>2</sub> in Höhe von 40 µg/m<sup>3</sup> im Stadtgebiet Aachen enthält (Seite 2, VG Aachen).“*

Dies wurde zuvor auch im Urteil des 7. Senats beim Bundesverwaltungsgericht vom 27. Februar 2018 (BVerwG 7 C 26.16) deutlich:

*„Werden lediglich Maßnahmen festgelegt, aufgrund derer die Grenzwerte für NO<sub>2</sub> erst zwischen den Jahren 2020 und 2024 oder später eingehalten werden, ohne geeignete Maßnahmen vorzusehen, die eine frühere Einhaltung der Grenzwerte herbeiführen, ist die Luftreinhalteplanung unzureichend (Seite 13, Grund 32, BVerwG).“*

Bei der nun anstehenden Änderung des Luftreinhalteplans für die Stadt Aachen ist demnach: *„...vor allem ein Verkehrsverbot für Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren [zu] prüfen und, wenn keine anderen Maßnahmen gleich geeignet zur schnellstmöglichen Einhaltung des Grenzwerts sind, [ist] in den Luftreinhalteplan [dies] als umzusetzende Maßnahme aufzunehmen (Seite 23, 1. Abschnitt, VG Aachen).“*

Von daher ist es umso unverständlicher, dass in den Entwurf zur zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Aachen Fahrverbote für Dieselfahrzeuge nicht aufgenommen wurden. Diese wurden im Luftreinhalteplan zwar in den unterschiedlichsten Varianten geprüft, aber trotz einer deutlich früheren Einhaltung der Grenzwerte bereits im Jahr 2019 im Stadtgebiet nicht als vorzugswürdige Variante weiter verfolgt (s. Seite 64, Tab. 13, Entwurf LRP 2019).

Von daher ist das **Maßnahmenpaket im Entwurf des LRP 2019** allein schon aus diesem Grund **klar rechtswidrig**, weil eine schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte im Jahr 2019 nicht gegeben ist.

Weitere Mängel des Entwurfs zur zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Aachen werden im Weiteren erläutert.

### 1. Betrachtung nicht aller Überschreitungsstellen im Stadtgebiet

Im vorherigen LRP wurden insgesamt 9 Straßenabschnitte (s. Seite 54, Tab. 3.3/1, LRP 2015) mit teilweise erheblichen Überschreitungen des Grenzwertes benannt, wie z. B. der Boxgraben oder die Theaterstraße mit bis zu  $47 \mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$ , welche im aktuellen Entwurf des LRP 2019 nicht mehr betrachtet werden. Es ist demnach unklar, ob das vorgeschlagene Maßnahmenpaket hier ebenfalls seine Wirkung erzielt, da insbesondere am Boxgraben der Anteil an Bussen an der Abgasbelastung sehr gering ist und die Grenzwertüberschreitung primär durch PKW entsteht.

### 2. Unerklärbar hohe Reduktionsraten

In den letzten Jahren sind die Minderungen beim Jahresgrenzwert für  $\text{NO}_2$  relativ unstetig verlaufen und waren in absoluten Zahlen verhältnismäßig gering (s. Seite 14, Tab. 1 LRP 2019). Es ist völlig unverständlich, warum nun bei der Trendprognose mit bestehender grüner Umweltzone und ohne weitere städtische Maßnahmen (s. Seite 37, Tab. 10 LRP 2019) nur auf Basis der allgemeinen Flottenerneuerung innerhalb von wenigen Jahren die  $\text{NO}_2$ -Werte um bis zu  $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$  an einzelnen Straßenabschnitten sinken sollen (Reduktionsrate Peterstraße von 28%!). Dies ist insbesondere dann nicht plausibel, wenn die Verkehrsleistung im Stadtgebiet um 3,4 % bis zum Jahr 2020 zunehmen soll (s. Seite 34, Tab. 9, LRP 2019) und aktuelle Messwerte der Stadt Aachen aus dem Jahr 2018 noch höhere Werte als in der vorgenannten Tabelle ausweisen.

Es hat sich bei verschiedenen Untersuchungen bestätigt, dass die von der Automobilindustrie durchgeführten Softwareupdates nicht die gewünschte Wirkung entfalten <sup>[i]</sup> und zusätzlich die Flottenerneuerung im Bundesdurchschnitt sich immer mehr verlangsamt <sup>[ii]</sup>. Selbst neue EURO 6 Fahrzeuge mit der Unternorm a bis c stoßen deutlich mehr  $\text{NO}_2$  aus als gesetzlich zulässig. Wenn auf dieser sehr optimistischen und teilweise realitätsfernen Basis alle weiteren Prognosen für das Maßnahmenpaket durchgeführt werden, ist es nicht verwunderlich, dass eine Einhaltung des  $\text{NO}_2$ -Grenzwertes im Laufe des Jahres 2020 ohne Dieselfahrverbote prognostiziert wird. Dies wird aber unter den heutigen Rahmenbedingungen, wie z. B. ohne Hardwarerüchstrung definitiv nicht eintreten.

### 3. Zielrichtung der Schlüsselmaßnahmen (key measure)

In den meisten Straßen im Stadtgebiet ist der PKW- und LKW-Verkehr der Hauptverursacher der hohen  $\text{NO}_2$ -Belastung (s. Seite 32, Abb. 6, LRP 2019). Die Schlüssel-

maßnahmen sind erstaunlicherweise nicht an den Hauptverursacher adressiert, sondern setzen fast nur beim Busverkehr an. Aus Sicht der Verbände hätte man unbedingt ein umfassendes Konzept zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Stadtgebiet in den LRP aufnehmen müssen. Ein solches Konzept mit Schleifenerschließung innerhalb des Alleenringes, welches auch schnell umzusetzen wäre, hat z. B. der ADFC im März 2017 der Öffentlichkeit <sup>[iii]</sup> und am 09.05.2017 der Politik im Bürgerforum <sup>[iv]</sup> vorgestellt. Aufgrund der großen Zustimmung von der Politik sollte das Konzept anschließend im zuständigen Mobilitätsausschuss behandelt werden, was bis heute leider nicht passiert ist.

Besonders bei der Verlagerung von Verkehr vom MIV auf die Träger der nachhaltigen Mobilität zeigt sich das Scheitern des „Aachener Weges“, welches ein zentrales Element aus den bisherigen Luftreinhalteplänen war. Selbst über einen Zeitraum von fast zehn Jahren seit dem Vorliegen des ersten LRP nimmt der MIV weiter zu und die Kfz-Zulassungszahlen im Stadtgebiet steigen ungebremst. Eine attraktive Alternative zum eigenen PKW fehlt immer noch in der Stadt.

#### 4. Bewertung KM1: Nachrüstung der ASEAG-Busflotte mit SCRT-Filter

Die Maßnahme ist absolut begrüßenswert, kommt leider aber ein paar Jahre zu spät. Die Verbände haben dies schon im Jahr 2015 gefordert <sup>[v]</sup>. Leider wurde der Vorschlag nicht ernst genommen und man wollte lieber das Geld in 14 Elektrobusse investieren, von denen bis jetzt nur ein einziger in Aachen fährt. Nun soll die Umrüstung bis zum Ende des 1. Quartals 2019 erfolgen <sup>[vi]</sup>. Abgesehen davon, dass durch die viel zu lange Verzögerung der Nachrüstung inzwischen deutlich höhere Preise für die SCRT-Filter zu zahlen sind, muss bezweifelt werden, dass der neue Zeitplan eingehalten werden kann.

Wir gehen im Übrigen davon aus, dass die für den Teillastbetrieb von SCRT-Anlagen im städtischen Busverkehr unbedingt vorzusehende Nachheizung der Abgase („aktives Thermo-Management“) auch für die Nachrüstung der ASEAG-Flotte vorgesehen ist. Sollte dies bisher nicht der Fall sein, so fordern wir diese Maßnahme hiermit unbedingt ein.

#### 5. Bewertung KM2: Anpassung Parkgebühren

Seit dem Jahr 2008 sind die Parkgebühren in Aachen nicht mehr an die allgemeine Preisentwicklung angepasst worden. Die nun von der Politik beschlossene Erhöhung der Parkgebühren <sup>[vii]</sup> zur Vermeidung von Parkplatzsuchverkehr unterschreitet deutlich die Forderungen der Verwaltung für ein ausreichendes Lenkungspotential mit einer maximalen Minderungswirkung bei den Luftschadstoffen. Die geplanten Parkgebühren liegen nur sehr gering über den Tarifen in den Parkhäusern und immer noch unter den Gebühren in Nachbarstädten wie Maastricht oder Bonn.

Parkgebühren in der Stadt Aachen	Ist-Zustand 2018 im Parkhaus	Planung 2019 Zone 1 am Straßenrand	Verwaltungsvorschlag Zone 1 am Straßenrand
bis 30 Minuten	1,00 €	1,20 €	2,00 €
bis 60 Minuten	2,00 €	2,40 €	4,00€

In diesem Zusammenhang ist es umso erstaunlicher, dass wie in jedem Jahr auch dieses Jahr wieder die Ticketpreise für den öffentlichen Nahverkehr in Aachen erhöht

werden <sup>[viii]</sup>. Das Einzelticket in der Preisstufe 1 soll dann 2,80 € kosten. Wie will man so Gelegenheitsnutzer des ÖPNV zum Umstieg vom PKW auf den Bus animieren, wenn das Parken immer noch günstiger ist? Bemerkenswerterweise werden in der Stadt Düren, welche vergleichbare Probleme bei der Luftreinhaltung hat, die Ticketpreise für einen Einzelfahrschein um 27 % gesenkt und nicht wie in Aachen um 3,7 % erhöht.

## 6. Bewertung KM3: Abgasstandard Busflotte ASEAG und Subunternehmen

Gemäß der Schlüsselmaßnahme soll der komplette Busverkehr innerhalb der grünen Umweltzone ab dem 31.12.2020 vollständig mit Fahrzeugen der Abgasnorm EURO 6, mit nachgerüsteten Bussen mit SCRT-Filter oder mittels Elektrobussen erfolgen. Dies ist deutlich zu spät, da die Grenzwerte im Jahr 2019 eingehalten werden müssen. Weiterhin ist es unerklärlich, warum die Regelung nur innerhalb der Umweltzone gelten soll, da einige bekannte Überschreitungsstellen außerhalb der Umweltzone liegen, wie z. B. Alt-Haarener-Straße oder Von-Coels-Straße. Seit mehr als 10 Jahren sind die Probleme mit dem Diesel-Busverkehr im Stadtgebiet bekannt und man lässt sich immer noch Zeit <sup>[ix]</sup>.

## 7. Vertrauen in die Umsetzung der Maßnahmen

In der Vergangenheit sind von der Stadt Aachen zahlreiche vielversprechende Projekte und Ideen entwickelt worden, wie die nachhaltige Mobilität mit ÖPNV, Fahrrad oder zu Fuß im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr gestärkt werden kann.

Leider hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass es bei einer Vielzahl der Maßnahmen – auch bei den politisch beschlossenen und in den Luftreinhalteplan 2009 bzw. 2015 aufgenommenen – nicht zur Umsetzung kam. Derzeit fehlt das Vertrauen, dass die nun vorgeschlagenen Maßnahmen auch tatsächlich mit der erforderlichen Intensität umgesetzt werden. Weiterhin ist derzeit nicht erkennbar wie die bis jetzt nicht umgesetzten Maßnahmen um- oder fortgesetzt bzw. beschleunigt werden sollen (s. Seite 3 LRP 2019). Die Verbände haben im Frühjahr vor der Gerichtsentscheidung die Öffentlichkeit über die mangelhafte Umsetzung der Maßnahmen <sup>[x]</sup> informiert, trotzdem hat sich daran bis heute leider nichts geändert.

Dies wird besonders am Haushaltsentwurf der Stadt für das Jahr 2019 sowie an den jüngst verabschiedeten Satzungen (Sondernutzungs- und Baumschutzsatzung) deutlich. Weder für die Förderung des Radverkehrs noch für "Mehr Grün [Bäume] in der Stadt" (LRP 2015, Maßnahme S 1) sind ausreichend Mittel bereitgestellt worden. Wie sollen ohne finanzielle Mittel die notwendigen Maßnahmen umgesetzt werden? Die Baumschutzsatzung bleibt deutlich hinter dem notwendigen, allgemeinen fachlichen Standard zurück, und in der neuen Sondernutzungssatzung fehlen konkrete Vorgaben, wie die Mindestbreite für Gehwege konsequent gegen sich ausbreitende Außenrestaurants geschützt werden kann.

## 8. Aktuelle Messwerte der Stadt Aachen

Die von der Stadt Aachen am 12.11.2018 vorgestellten Messwerte zur NO<sub>2</sub>-Belastung im Stadtgebiet <sup>[xi]</sup>, zeigen noch einmal deutlich, dass die Grenzwerte vor allem da überschritten werden, wo viele PKW unterwegs sind. Die Umrüstung der Busse wird an diesen Messpunkten voraussichtlich nicht viel bringen. Signifikante Verbesserungen sind nur möglich, wenn in der Stadt deutlich weniger PKW mit Die-

selmotor fahren. Die Aussage des Oberbürgermeisters Marcel Philipp, „Wir haben in Aachen keine Katastrophenluftqualität.“, geht an der Realität vorbei.

Die Messungen haben vielmehr gezeigt, dass an viel mehr Straßen deutliche Grenzwertüberschreitungen auftreten und diese an vier Straßenabschnitten sogar über 50 µg/m<sup>3</sup> Stickstoffdioxid liegen. Im Sommer 2018 sind sogar höhere Werte gemessen worden, als im LRP 2019 (s. Tab. 1, Seite 14) für das Jahr 2017 angegeben wurden:

NO <sub>2</sub> -Belastungen	Städtische Messungen Juli – Sept 2018	LRP 2019, Tab. 1 Jahresmittelwert 2017
Römerstraße 19	56,3 µg/m <sup>3</sup>	51 µg/m <sup>3</sup>
Peterstraße 72/74	52,6 µg/m <sup>3</sup>	52 µg/m <sup>3</sup>
Roermonder Straße 27	47,0 µg/m <sup>3</sup>	45 µg/m <sup>3</sup>

Die von der Stadt vorgenommene Berechnung von Durchschnittswerten über mehrere Messstationen entspricht in **keiner Weise den Vorgaben der EU-Luftqualitätsrichtlinie**, welche vielmehr vorgibt, dass an **allen Stellen**, auch an denen mit den höchsten Belastungswerten im Stadtgebiet der Grenzwert einzuhalten ist <sup>[xii]</sup> und dies bereits seit dem 1. Januar 2010.

#### Fazit:

Ohne ein flächendeckendes Dieselfahrverbot innerhalb des Aachener Talkessels, also deutlich großflächiger als die heutige Umweltzone, bzw. ohne ein Einfahrverbot für Dieselfahrzeuge ohne blaue Plakette, wird es in den nächsten Jahren keine hinreichend saubere Luft in allen Straßen im Stadtgebiet geben. Das aktuelle Urteil zum Dieselfahrverbot in der Stadt Essen verdeutlicht noch einmal, dass vor Gericht das Grundrecht auf saubere Luft höher wiegt, und hiervon weder Hauptverkehrsstraßen noch Autobahnen ausgenommen sind <sup>[xiii]</sup>.

Die Verbände erwarten daher, dass sich Lokal-, Landes- und Bundespolitik sowie die zuständigen Verwaltungen endlich an die **rechtsstaatlichen Pflichten** halten und die Anforderung aus Bundes- und Europarecht im Hinblick auf die Luftqualität durchsetzen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen

Marvin Krings (Arbeitskreis Radverkehrsplanung)  
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Aachen

i. V. Dieter Formen (Vorstand)  
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND NW e.V.), Stadtgruppe Aachen

Andreas Schulze (Ansprechpartner Mobilität)  
Greenpeace Aachen

i. A., Claus Mayr (1. Vorsitzender)  
NABU-Stadtverband Aachen e.V. (NABU Aachen)

Ulrich Bierwisch (Vorstand)  
Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Aachen – Düren e.V.



## Kopie der Stellungnahme:

Herr Laschet, Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen

Stadt Aachen, Herr Oberbürgermeister Philipp, Herr Beckers und Herr Meiners

LANUV NRW, Herr Dr. Busch und Herr Dr. Brandt

Deutsche Umwelthilfe, Frau Saar und Frau Münster

BUND-Bundesverband, Herr Hilgenberg

NABU-Bundesverband, Herr Oeliger

Medien in der Stadt Aachen

Fraktionen im Stadtrat

## Quellen:

- i Bei den Abgasmessungen der DUH, sind nach durchgeführtem Software-Update teilweise sogar Erhöhungen des Stickoxid-Ausstoßes festgestellt worden.  
[https://www.duh.de/fileadmin/user\\_upload/download/Projektinformation/Verkehr/dieselgate/EKI/2018-08-15\\_Bericht\\_Software-Updates\\_Hardware-Nachr%C3%BCstungen\\_final.pdf](https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/dieselgate/EKI/2018-08-15_Bericht_Software-Updates_Hardware-Nachr%C3%BCstungen_final.pdf)
- ii "Der Vergleich der Bestandszahlen der letzten 20 Jahre zeigt, dass das Fahrzeualter pro Dekade um etwa ein Jahr zunimmt."  
[https://www.ace.de/fileadmin/user\\_uploads/Der\\_Club/Presse-Archiv/Grafiken/ace-studie-fahrzeugbestand-altert.pdf](https://www.ace.de/fileadmin/user_uploads/Der_Club/Presse-Archiv/Grafiken/ace-studie-fahrzeugbestand-altert.pdf)
- iii <https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-aachen/aktuelles/aktuelles/article/adfc-aachen-fordert-verkehrskonzept-fuer-eine-leben.html>
- iv [https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/konzept-zur-verkehrsfuehrung-beklatschte-vorschlaege-vom-adfc\\_aid-30901675](https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/konzept-zur-verkehrsfuehrung-beklatschte-vorschlaege-vom-adfc_aid-30901675)  
<http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=16610>
- v [https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Aachen/for\\_download/LRP/17\\_PM-Klage-DUH-gegen-Aachen\\_151117.pdf](https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Aachen/for_download/LRP/17_PM-Klage-DUH-gegen-Aachen_151117.pdf)
- vi [https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/aachen-busse-der-aseag-kriegen-filter-fuer-diesel\\_aid-33730653](https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/aachen-busse-der-aseag-kriegen-filter-fuer-diesel_aid-33730653)
- vii <http://ratsinfo.aachen.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=88668>
- viii [https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/aachen-politik-beschliesst-hoehere-tarife-fuer-busfahrten\\_aid-34487613](https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/aachen-politik-beschliesst-hoehere-tarife-fuer-busfahrten_aid-34487613)
- ix [https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/user\\_upload/KV-Aachen/PM.LRP-Aachen.Teil-OEPNV-180529.pdf](https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/user_upload/KV-Aachen/PM.LRP-Aachen.Teil-OEPNV-180529.pdf)
- x Stand der Umsetzung von Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan 2015:  
Teil 1 - Förderung Radverkehr:  
[https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/user\\_upload/KV-Aachen/LRP-AC\\_Teil-1\\_Radverkehr\\_180425-1.pdf](https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/user_upload/KV-Aachen/LRP-AC_Teil-1_Radverkehr_180425-1.pdf)  
Teil 2 - Saubere Busse:  
[https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/user\\_upload/KV-Aachen/PM.LRP-Aachen.Teil-OEPNV-180529.pdf](https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/user_upload/KV-Aachen/PM.LRP-Aachen.Teil-OEPNV-180529.pdf)  
Teil 3 - Parkgebühren:  
[https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/user\\_upload/KV-Aachen/LRP-AC\\_Teil-3\\_Parkgebuehren-180605.pdf](https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/user_upload/KV-Aachen/LRP-AC_Teil-3_Parkgebuehren-180605.pdf)  
Teil 4 - Grenzwertüberschreitungen im Aachener Talkessel:  
[https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/user\\_upload/KV-Aachen/LRP-AC\\_Teil-4\\_dickeLuft-180607.pdf](https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/user_upload/KV-Aachen/LRP-AC_Teil-4_dickeLuft-180607.pdf)
- xi [https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/stadt-aachen-praesentiert-ueberraschende-messwerte-zur-luftqualitaet\\_aid-34390351](https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/stadt-aachen-praesentiert-ueberraschende-messwerte-zur-luftqualitaet_aid-34390351)
- xii <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luftmessnetz-wo-wie-wird-gemessen>
- xiii <https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/deutsche-umwelthilfe-erwirkt-erstes-autobahn-diesel-fahrverbot-auf-der-a40-im-ruhrgebiet-sowie-diese/>