

## **Protokollauszug** **Sitzung des Umweltausschusses vom 18.10.2005**

---

**Zu Ö 8      Umsetzung der europäischen Luftqualitätsrichtlinien in NRW hier: Zweiter Sachstandsbericht zur Immissionssituation und zur vorbereitenden Luftreinhalteplanung in Aachen geändert beschlossen  
FB 36/0050/WP15**

Zur Vorlage fragt Herr Alt-Küpers nach, warum nur wenige ASEAG-Busse mit Russpartikelfiltern aus- bzw. umgerüstet worden seien. Speziell möchte er wissen, ob es für die älteren bereits angeschafften Busse noch keine Technik zur Umrüstung gebe. Zu den Ausführungen zum Fuhrpark der STAWAG bemerkt er, dass eine Umrüstung der Transportfahrzeuge dort aus finanzieller Sicht sicherlich einfacher sei als dies bei der Stadt Aachen der Fall sei. Aber wenn er die Ausführungen in der Vorlage richtig lese, stelle er fest, dass bei der Stadt bislang so gut wie gar kein Erfolg habe erzielt werden können und Umrüstungen nur in wenigen Fällen hätten umgesetzt werden können. Auch könne er nicht nachvollziehen, wieso bei Neuanschaffungen nur ein geringer Spielraum bestehe und es schwierig sei Umrüstsysteme zu erhalten. Er gehe davon aus, dass man bei Neuanschaffungen diese direkt mit dem neuesten Stand der Technik ausrüsten könne.

Auch Herr Blum stimmt diesen Ausführungen von Herr Alt-Küpers zu und geht davon aus, dass bei Neuanschaffungen die Fahrzeuge direkt auf dem neuesten Stand der Technik sein können. Etwas anderes sei für ihn unverständlich. Bei Privaten verlange man grundsätzlich, dass die Fahrzeuge dem aktuellen Stand der Technik entsprechen sollen, ansonsten drohe man sogar mit einem Fahrverbot bei zu alten und abgasträchtigen Pkw's. Mit diesem Wissen stelle sich für ihn ein gewisser Widerspruch zu den Inhalten der Vorlage. Außerdem müsse man berücksichtigen, dass die wesentliche Belastung von Lkw's, Transportern und Bussen ausgehe und weniger von den Pkw's. Sein Anliegen sei es daher, zu dem Thema mehr Resonanz zu sehen.

Herr Formen fragt nach, ob drastische Forderungen für Hauptverkehrsstraßen künftig angedacht bzw. nötig seien und Herr Mayers fragt hinsichtlich der Umrüstung der ASEAG-Busse nach, warum diese erst seit einem Jahr vorgenommen worden sei und nicht bereits früher.

Herr Müggenborg fragt noch nach, ob nicht über die Verflüssigung des Verkehrs als Lösung des Problems nachgedacht worden sei. Eine solche Lösung koste nicht viel und sei einfacher umzusetzen. Diesbezüglich führt Herr Alt-Küpers aus, dass bereits vor Jahren die Diskussion um die "Grüne Welle" in Aachen geführt worden sei. Bis heute könne er nicht nachvollziehen, warum an Straßenkreuzungen, wo

kein Querverkehr sei, nachts Ampelschaltungen rot ausweisen würden, obwohl kein Verkehr zu sehen sei. Gerade nachts sei ja auch die Unfallgefahr geringer und er habe für eine solche Ampelschaltung kein Verständnis.

Zu den Nachfragen und zur Diskussion erläutert Herr Meiners, dass die ASEAG bereits seit 2001 versucht habe ihre Fahrzeuge umzurüsten. Gerade die ASEAG habe als eine der ersten versucht, die Linienbusse mit Partikelfiltern umzurüsten. Dabei habe man aber große Probleme mit den alten Partikelfiltersystemen gehabt. Da sie noch nicht ausgereift waren, mussten sie wieder außer Betrieb genommen werden. Diese Probleme bestünden heute jedoch nicht mehr, weil man funktionsfähigere Systeme zur Umrüstung bekommen habe.

Zu dem Vergleich der STAWAG mit den städtischen Fahrzeugen erläutert Herr Meiners, dass man auch berücksichtigen solle, dass nachrüstbare Teile für Kleinbusse kostenmäßig nur ein Bruchteil im Vergleich zu den nachrüstbaren Teilen für einen Linienbus ausmachen würden. Daher sei es auch aus finanzieller Sicht für die Stadt natürlich schwieriger und aufwendiger, eine Umrüstung zu erreichen. Hinsichtlich der Gründe für die nur geringen Ergebnisse bei der Umrüstung des städtischen Fuhrparks weist Herr Meiners darauf hin, dass oftmals auch wirtschaftliche Aspekte, einsatzrelevante Gründe ( geringe Laufleistung, Einzelfahrzeug sowie fehlende Verfügbarkeit geeigneter Systeme ) gegen den verstärkten Einsatz von Filtern bei der Stadt Aachen gesprochen hätten. Natürlich werde die Stadt Aachen ihren Fuhrpark sukzessive weiter umrüsten und es sei ebenfalls selbstverständlich, dass bei Neuanschaffungen die Fahrzeuge auf dem neuesten Stand der Technik angeschafft würden.

Zur weiteren Vorgehensweise erklärt Herr Meiners, dass die abschließenden Messergebnisse zunächst abgewartet werden müssten. Wie in anderen Großstädten auch, erscheine ein mehrstufiges, speziell auf die Aachener Verhältnisse abgestimmtes Maßnahmenbündel notwendig, um die angestrebten bzw. von der EU vorgegebenen Immissionsbelastungen zu erzielen. Nach Vorliegen abgesicherter Ergebnisse werde das Planungsamt, Abteilung Verkehrsplanung, Vorschläge für verkehrliche Maßnahmen entwickeln. Vordergründig versuche man das Problem mittels Regelung des Verkehrsflusses zu mildern. An Straßensperrungen denke man derzeit nicht. Augenmerk werde auf die Verkehrsvermeidung gelegt oder die Reduzierung der Abgase in Form durch Umrüstung.

Herr Wiezorek führt aus, dass der Fachbereich Umwelt in den Arbeitsgruppen insbesondere auch das Thema Verkehrslenkung angesprochen habe. Auch habe man sich die Fragen gestellt, was denn passiere, wenn in 2006 so ein Sommer wie im Jahr 2003 gegeben sei. Vorrangig müsse daher ein Luftreinhalteplan mit dem Land zusammen aufgestellt werden. Wenn dieser greife und die Werte erneut überschritten würden, dann sei sicherlich ein Aktionsplan erforderlich und somit auch härtere Maßnahmen in Aachen. Solche könnten zum Beispiel sein, dass zu bestimmten Zeiten bestimmte Fahrzeuge an den zu stark belasteten Straßen nicht mehr fahren dürften. Mit der Einführung solch drastischer Maßnahmen gehe die Verwaltung aber sehr vorsichtig um, weil damit letztlich nicht die Verkehrsbelastung reduziert, sondern das Problem nur räumlich verschoben werde.

Herr Meiners führt diesbezüglich auch aus, dass neben verkehrslenkenden bzw. verkehrssteuernden Maßnahmen wie Umrüstung der Fahrzeuge, auch seitens des Landes weitere Anreize, wie beispielsweise für Mitarbeiter des öffentlichen Dienstes ein Job-Ticket angeboten werde, um den Arbeitsplatz nicht mit dem Pkw erreichen zu müssen. So könne Verkehr auch reduziert werden und dies stelle einen sehr wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung dar.

Herr Blum appelliert insbesondere die Verkehrslenkung aufzugreifen und lenkende bzw. steuernde Maßnahmen umzusetzen. Im Vergleich zu anderen Großstädten sei Aachen da doch sehr rückständig.

Herr Alt-Küpers führt zur Verkehrslenkung nochmals aus, dass natürlich ein Hauptproblem die Verkehrsstoßzeiten seien. Dies sei ja schon lange bekannt und eben auch nur schwierig zu lösen. Das müsse er durchaus eingestehen. Er fordere aber nochmals, dass eine Verkehrslenkung nachts, wo weniger Verkehr und weniger Unfallgefahr bestehe, anders angegangen werden müsse. Insgesamt erläutert er, er sehe es so, dass eine Lösung nur zielgerecht umgesetzt werden könne, wenn der Gesetzgeber stärkere Normen setzen würde. Beispielsweise müssten mehr 2-3 l – Autos gefördert und zum Standard erklärt werden. In dieser Hinsicht habe Deutschland durchaus den Anschluss verpasst und die Entwicklung nicht aufgegriffen bzw. umgesetzt.

Der Unterausschuss fasst einstimmig folgenden Beschluss.

**Beschluss:**

Der Unterausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung zum Thema Luftreinhalteplanung und der Immissionssituation für 2005 aktuell zu berichten und die Maßnahmenvorschläge weiter zu konkretisieren.

Der Unterausschuss beschließt außerdem, dass die Aus-/Umrüstung des städtischen Fuhrparks zügig umzusetzen ist. Die Ratsanträge der CDU- und FDP-Fraktion vom 06.04.2005 ( Nr. 5013 und 5515 zur Ausrüstung/Umrüstung von städtischen Kfz und Kfz der städtischen Gesellschaften mit Partikelfiltern bzw. auf Erdgas-/Hybridantrieb ) gelten hiermit als behandelt.