

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 36/0174/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Umwelt		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	26.04.2017
		Verfasser:	Pütz, Horst
<b>Ratsantrag Aachener Appell zur Luftreinhaltung vom 12. Dezember 2016 - Ergebnisse des Expertenhearings im Bürgerforum am 09. Mai 2017 - Resolution des Städtetages NRW vom 25. April 2017</b>			
<b>Beratungsfolge:</b>		<b>TOP: 6</b>	
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>	
06.07.2017	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme	
11.07.2017	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Kenntnisnahme	
12.07.2017	Rat der Stadt Aachen	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.  
Er empfiehlt dem Rat der Stadt Aachen, die Verwaltung zu beauftragen, die Resolution des Städtetages NRW bei der Fortschreibung des Aachener Luftreinhalteplans zu berücksichtigen.

Der Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.  
Er empfiehlt dem Rat der Stadt Aachen, die Verwaltung zu beauftragen, die Resolution des Städtetages NRW bei der Fortschreibung des Aachener Luftreinhalteplans zu berücksichtigen.

Der Rat der Stadt Aachen beauftragt die Verwaltung, die Resolution des Städtetages NRW bei der Fortschreibung des Aachener Luftreinhalteplans zu berücksichtigen.

Der Ratsantrag/Tagesordnungsantrag der GRÜNEN Fraktion vom 12.12.2016 gilt damit als behandelt.

## **Erläuterungen:**

### **Ratsantrag „Aachener Appell zur Luftreinhaltung“**

**Ergebnisse des Expertenhearings im Bürgerforum am 09. Mai 2017**

**Resolution des Städtetages NRW vom 25. April 2017**

## **1. Einleitung / Hintergrund / Chronologie**

Seit In-Kraft-Treten des Luftreinhalteplans (LRP) in 2009 konnte die Feinstaubbelastung (PM<sub>10</sub>) in Aachen deutlich gesenkt werden. Der maßgebende Jahresmittelwert (40 µg/m<sup>3</sup>) und die zulässige Zahl an Überschreitungstagen (Kurzzeitbelastung, max. 35 Tage im Jahr mit Tagesmittelwert > 50 µg/m<sup>3</sup>) können mittlerweile sicher eingehalten werden. Beim Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) hat die Belastung seit 2009 im Jahresmittel an den LANUV-Messstationen im Schnitt um 5-7 µg/m<sup>3</sup> abgenommen. Gleichwohl stagniert der Wert seit 2013 auf dem Niveau um 50 µg/m<sup>3</sup> (Station Wilhelmstr.). An einzelnen Verkehrs-Hot-Spots (Adalbertsteinweg, Jülicher Straße, Peterstraße etc.) zeigen städt. Ergänzungsmessungen sogar noch höhere NO<sub>2</sub>-Belastungen.

Hohe Belastungen beim verkehrsinduzierten Luftschadstoff NO<sub>2</sub> sind ein Problem mit dem bundesweit zahlreiche Großstädte und in NRW nahezu die Hälfte der mit LANUV-Messstellen ausgerüsteten Städte zu kämpfen haben. Vor dem Hintergrund weiter zunehmender Individualverkehre und angesichts der Diesellabgasproblematik (das teilweise Abweichen von Herstellerangaben und Realwerten bei den Diesel-PKW-Emissionen) zeigt sich, dass die kommunalen Handlungsspielräume allmählich erschöpft sind.

In Anbetracht dieser Sachlage hatte die GRÜNEN-Fraktion mit Tagesordnungsantrag vom 12. Dez. 2016 vorgeschlagen, im Rat der Stadt einen „Aachener Appell zur Luftreinhaltung“ zu verabschieden und dazu ein entsprechendes Positionspapier entworfen (*siehe auch Anlage 1*). In der Ratssitzung am 25. Jan. 2017 wurde beschlossen, das Thema zunächst im Bürgerforum zu behandeln und im Rahmen des Projektes „emissionsfreie Mobilität“ weiter zu bearbeiten (*siehe auch Anlage 2*). Am 14. März 2017 wurde das Fraktionspapier im Bürgerforum vorgestellt und durch eine Präsentation der Umweltverwaltung mit Erläuterungen zur momentanen Luftbelastungssituation in Aachen ergänzt (*siehe auch Anlage 3*). Nach intensiver Diskussion im Bürgerforum wurde das Positionspapier zur Beratung an den Mobilitätsausschuss sowie an den Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz zu verwiesen (*siehe auch Anlage 4*). Ergänzend dazu fand in der Sitzung des Bürgerforums am 09. Mai 2017 ein Expertenhearing zum Thema statt (*siehe Anlage 5*). Eingeladen waren Fachleute verschiedener Institutionen, um eine möglichst große Bandbreite an Standpunkten zu präsentieren. Die geplante Teilnahme von Bezirksregierung, LANUV, Städtetag konnte nicht erfolgen.

Parallel zu diesem Prozess erfolgte vor dem Hintergrund der DUH-Klagen gegen kommunale Luftreinhaltepläne in ganz Deutschland, der damit einhergehenden Gerichtsurteile und der zunehmenden Erkenntnis zum Ausmaß der Diesellabgasproblematik in Fachkreisen, aber auch in der Öffentlichkeit, eine intensive Auseinandersetzung mit dem Thema Luftreinhaltung. Auch der Städtetag

Nordrhein-Westfalen hatte sich dem Thema angenommen und Ende April 2017 ein 10-Punkte-Programm zur Fortschreibung der Luftreinhaltung in NRW verfasst.

## **2. Aachener Appell zur Luftreinhaltung, Positionspapier der GRÜNEN-Fraktion**

Mit dem „Aachener Appell zur Luftreinhaltung“ will die GRÜNEN-Fraktion einen deutschlandweiten Impuls aussenden und deutlich machen, dass die Kommunen intensive Unterstützung von Bund und Ländern benötigen, um in Sachen nachhaltige Luftreinhaltung und Ausbau von Elektromobilität ernsthafte Fortschritte erzielen zu können. Der Appell, der von möglichst vielen Städten in ähnlicher Form verabschiedet und getragen werden sollte, richtet sich an die Bundesregierung und fordert diese auf, die Städte durch verbesserte Rahmenbedingungen in ihren Aktivitäten für eine stadtkonforme, umweltgerechte Mobilität und einen nachhaltigen Gesundheitsschutz durch Verbesserung der Luftqualität zu unterstützen. Maßnahmen, die den ÖPNV attraktiver machen in Kombination mit CarSharing und Fahrradverleihsystemen sowie der Ausbau der Elektromobilität (auch im ÖPNV) sollten vom Bund finanziell stärker gefördert werden. Für den Bereich der Elektromobilität verweist der Appell auf Beispiele aus Frankreich (Kombination von Kauf- und Abwrackprämie) und Norwegen (Verzicht auf Mehrwertsteuer). Deutschland müsse eine führende Rolle beim Ausbau der Elektromobilität einnehmen. Als dritte Forderung sollten verursachergerechte Sanktionen verhängt werden. Die Nichteinhaltung der Schadstoffgrenzwerte im Realbetrieb sei nicht hinnehmbar; die Automobilhersteller müssten stärker in die Verantwortung genommen werden.

## **3. Ergebnisse des Expertenhearings im Bürgerforum Aachen**

In der Mai-Sitzung des Bürgerforums (Expertenhearing) wurden das Thema Luftreinhaltung intensiv diskutiert und unterschiedliche Ansichten/Standpunkte ausgetauscht. Zu den Ergebnissen im Einzelnen wird auf die Niederschrift zur Sitzung vom 09.05.2017 verwiesen.

## **4. Die Resolution des Städtetages NRW (10-Punkte-Programm)**

Nach dem Urteil des Verwaltungsgerichts (VG) Düsseldorf vom 13.09.2016 zur DUH-Klage gegen den Düsseldorfer Luftreinhalteplan befasste sich auch der Städtetag NRW intensiver mit der Thematik. Mit dem VG-Urteil wurde die Landeshauptstadt aufgefordert, ihren Luftreinhalteplan aus 2013 so fortzuschreiben, dass der Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) von 40 µg/m<sup>3</sup> schnellstmöglich eingehalten werde, wobei alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen und auch Dieselfahrverbote zu prüfen und in Erwägung zu ziehen seien. Mit Blick auf die Fahrverbote ist das Düsseldorfer Urteil auch für andere Kommunen in NRW von grundsätzlicher Bedeutung. Die Handlungsansätze zur Verbesserung der Luftqualität sind nach Auffassung des Städtetags auf kommunaler Ebene für eine zeitnahe Einhaltung der EU-Grenzwerte quasi erschöpft. Die Fortschreibung der Luftreinhaltepläne mit geeigneten Maßnahmen werde zunehmend schwerer. Die Ausgestaltung von Fahrverboten bedürfe einer landesweit einheitlichen Regelung.

Vor diesem Hintergrund hatte der Städtetag im April 2017 mit Unterstützung einer Reihe betroffener Kommunen in NRW ein 10-Punkte-Programm als Resolutionspapier an die Landesregierung NRW verfasst (*siehe auch Anlage 7*). Gefordert wird eine landeseinheitliche Vorgehensweise mit ähnlichen, abgestimmten Maßnahmen, da sämtliche Ballungsräume von hohen NO<sub>2</sub>-Belastungen betroffen sind. Bei der Identifizierung und Planung der Maßnahmen sollte das LANUV die Kommunen stärker unterstützen. Als gesamtgesellschaftliche Aufgabe werde für die Luftreinhalteplanung eine breite Akteursbeteiligung gefordert. Soweit relevant sollten auch Autobahnen, Schiffsverkehr und Diesellokomotiven einbezogen werden. Zur Umsetzung der Fahrverbote seien die erforderlichen Rechtsgrundlagen zu schaffen (Änderung der Kennzeichnungsverordnung, einheitliche Ausnahmeregelungen). Die Automobilindustrie müsse aufgefordert werden, das tatsächliche Emissionsverhalten ihrer Fahrzeuge klarzulegen. Technische Maßnahmen (Filternachrüstung, alternative Antriebsarten) sollten durch Förderanreize von Bund und Land forciert werden. Die steuerlichen Rahmenbedingungen müssten geändert (umweltgerechte Kraftstoffbesteuerung, ausschließliche Privilegierung verbrauchs- und abgasarmer Dienstwagen etc.) und damit einhergehende Einsparungen / Mehreinnahmen zur Förderung von Radverkehr und ÖPNV eingesetzt werden. Nicht zuletzt sollte das Land NRW alle Möglichkeiten ausschöpfen, um seiner Vorbildfunktion stärker nachzukommen.

Das Positionspapier des Städtetages NRW wird voraussichtlich am 21. Juni 2017 im Vorstand des Städtetages behandelt und danach offiziell auf den Weg gebracht.

## **5. Vergleich / Gegenüberstellung der Positionspapiere**

Die Resolution des Städtetages orientiert sich an inhaltlichen Schwerpunkten der Luftreinhalteplanung in NRW und versucht die unterschiedlichen Problem- und Interessenslagen verschiedener Städte in allgemeingültige Forderungen an den Bund und insbesondere das Land NRW zu bündeln. Der Aachener Appell der GRÜNEN-Fraktion legt Schwerpunkte auf den Ausbau der Elektromobilität sowie Sanktionen gegen die Automobilindustrie. Beiden Positionspapieren immanent ist die Feststellung, dass der kommunale Handlungsspielraum begrenzt ist und nur mit intensiver Unterstützung von Bund und Ländern – sei es durch finanzielle Beiträge oder durch Schaffung der notwendigen Rechtsgrundlagen und Rahmenbedingungen – eine nachhaltige Luftreinhalteplanung und der Gesundheitsschutz der Bürgerschaft gewährleistet werden kann.

Die Stadt Aachen (namentlich der Personal- und Umweltdezernent Dr. Kremer sowie Vertreter des Fachbereichs Umwelt) hatte auf Einladung des Städtetags NRW und des Regionalverbands Ruhr (RVR) an einer Tagung in Essen teilgenommen, in der über dringend notwendige Anpassungen in der Luftreinhalteplanung auf Landes- und Bundesebene diskutiert wurde. In diesem Rahmen wurde auch das Positionspapier des Städtetages NRW auf den Weg gebracht und im Nachgang zur Tagung inhaltlich genauer ausgearbeitet. Aachen hat an dem 10-Punkte-Programm maßgeblich mitgewirkt und einige wichtige Erkenntnisse und Standpunkte einbringen können. Wesentliche Inhalte des

Positionspapiers der GRÜNEN-Fraktion finden sich in dem 10-Punkte-Programm des Städtetages wieder.

## **6. Aktivitäten der Stadt Aachen im Rahmen des Projektes „emissionsfreie Mobilität“**

Zu Beginn des Jahres 2017 wurde mit Unterstützung des Umweltministeriums NRW bei der Stadt Aachen eine neue Referentenstelle beim Oberbürgermeister eingerichtet. Der Referent, Axel Costard, übernimmt die Koordination des Projektes „Aachen – Modellstadt für emissionsfreie Mobilität“. Dahinter verbirgt sich die Bündelung und Forcierung verschiedener, zum großen Teil bereits laufender oder initiiertes Mobilitätsmaßnahmen unter anderem zum Ausbau der Elektromobilität.

Das Thema Elektromobilität wird in Aachen schon seit einigen Jahren durch die Hochschulen (insbes. RWTH), deren An-Institute und Spin-Off-Unternehmen, durch die STAWAG und auch durch die Stadtverwaltung kontinuierlich vorangetrieben. Aachen hat sich auf dem Gebiet der Elektromobilität in Forschung, Produktion und Anwendung bereits einen Namen gemacht. 2009 wurde Aachen mit dem Forschungsprojekt „E-Aix“ Teil der „Modellregion Elektromobilität Rhein-Ruhr“. 2011 gründete die Stadt eine eigene „Task Force Elektromobilität“ und verabschiedete das „Strategiepapier Elektromobilität für die Region Aachen“. Im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) wurde die Fachkommission Elektromobilität gegründet. Nach der „Vision Mobilität 2050“ des VEP für den Bereich Elektromobilität soll Aachen in 2050 *„ein europäisches Kompetenzzentrum für Elektromobilität sein. Die Verkehrsmittel in Aachen sollen vollständig ohne fossile Kraftstoffe auskommen. Die benötigte Energie wird klimaneutral hergestellt - soweit möglich in der Region Aachen selber.“* Die insbes. aus der RWTH heraus initiierten Projekte wie die Entwicklung und Produktion des StreetScooters mit späterem Verkauf der Serienherstellung an DHL, die Entwicklung des e.GO (besonders günstiges Elektrofahrzeug) und des e.GO Movers, eines autonom fahrenden Kleinbusses, der Aufbau eines Pedelec-Verleihsystems durch das Spin-Off „Velocity“ u.v.m. haben Aachens Aktivitäten in diesem Bereich über die Grenzen hinaus bekannt gemacht. Auch die STAWAG unterstützt das Thema Elektromobilität äußerst engagiert mit einem frühen und kontinuierlichen Ausbau der Lade-Infrastruktur sowie zahlreichen Förderprogrammen.

Diese breitgefächerten Aktivitäten und die Vielzahl der Akteure sollen durch die neue Koordinationsstelle noch stärker vernetzt, Schwerpunkte - besondere auf kommunaler Ebene - herausgearbeitet und Maßnahmen schneller umgesetzt werden. In diesem Sinne spiegelt sich das Projekt „emissionsfreie Mobilität“ auch im Aachener Appell wider.

Anfang Mai 2017 wurde durch die politischen Gremien befürwortet, dass die Stadt Aachen sich mit verschiedenen Partnern am Projektaufruf „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ beteiligt. Ziel dieses Förderaufrufs ist es, kommunale Investitionsmaßnahmen für Klimaschutz und Klimawandelanpassung zu unterstützen. Dafür stehen insgesamt 60 Mio. Euro EFRE-Mittel und 40 Mio. Euro Landesmittel über drei Jahre zur Verfügung. Der Projektaufruf ist in die Förderbereiche „Emissionsfreie Innenstadt“ und einen „Allgemeinen Förderbereich“ gegliedert.

Im Förderbereich „Emissionsfreie Innenstadt“ bringen sich verschiedene Fachbereiche der Stadt Aachen mit einzelnen, teils ineinandergreifenden Projekten ein: das städt. Verkehrsmanagement, die Bauverwaltung mit dem Projektbereich CIVITAS & Elektromobilität, der Fachbereich Umwelt, die Stabstelle Klimaschutz und der Koordinator für emissionsfreie Mobilität. Über die nachfolgenden sechs Arbeitspakete (AP) sollen verschiedene Maßnahmen zur Förderung angemeldet werden:

*AP1: Elektrifizierung/Optimierung des ÖV*

- u.a. durch Anschaffung von Elektrobussen incl. Aufbau der erforderlicher Ladeinfrastruktur bei der ASEAG, Einsatz von Elektrofahrzeugen im Taxenverkehr etc.

*AP2: Stärkung Fuß- und Radverkehr*

- z.B. durch Aufbau eines Rad-Vorrang-Routen-Netzes (Stadtbezirk Brand), Schaffung von Radschnellwegen, Verbesserung von Fußwegeverbindungen im Innenstadtbereich, Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Hauptverkehrsstraßennetz, Schaffung gesicherter Abstellmöglichkeiten in zentralen Bereichen u.v.m.

*AP3 Mobilitätsmanagementmaßnahmen*

- durch Einrichtung von Elektromobilitätsstationen für Mitarbeitermobilität, diverse Aktionskampagnen zum Thema emissionsfreien Mobilität u.a.

*AP4 emissionsfreie Logistiksysteme*

- durch Schaffung von Infrastruktur für den Umstieg auf elektromobile Lieferung auf den letzten Metern im Innenstadtbereich, Einsatz handgeführter, elektrisch betriebener Geräte bei der Grünpflege etc.

*AP5 Stärkung des Stadtverträglichen Autoverkehrs*

- durch Ausbau von Elektroflotte und Ladestruktur beim CarSharing-Anbieter Cambio, Kennzeichnung und Beschilderung von Ladepunkten im öffentlichen Raum usw.

*AP6 Kommunikation, Partizipation, Vernetzung*

- als übergreifendes Arbeitspaket, werden hier begleitend Strukturen für eine optimierte Umsetzung untersucht

*AP7 Ausbau der Fernwärme*

- Substitution vorhandener Heizkesselanlagen durch Auskopplung und Nutzung von Abwärme im Großkraftwerk Weisweiler. Dies führt zu einem erheblichen Rückgang der Emissionsbelastung aus der Wärmeversorgung in der Aachener Innenstadt. Der Eingriff in die Straßenoberfläche würde eine Neuaufteilung der Straße nach heutigen Ansprüchen ermöglichen, zum Beispiel Fahrrad-Schutzstreifen.

Ergänzend wird auf die Ausführungen des OBM-Referenten, Axel Costard, verwiesen, der in der Sitzung zum Sachstand des Projekts „Emissionsfreie Mobilität“ mündlich berichten wird.

## **7. Fazit / Weitere Vorgehensweise**

Mit Blick auf den angestrebten „Aachener Appell zur Luftreinhaltung“ muss festgestellt werden, dass sich die Sachlage und Öffentliche Diskussion zum Thema Luftreinhaltung im vergangenen halben Jahr so rasant entwickelt hat, dass der Appell in seiner ursprünglichen Funktion als Impulsgeber für andere Kommunen zeitlich überholt erscheint. Das Positionspapier des Städtetages NRW, als

Sprachrohr der Kommunen, deckt wesentliche Inhalte dieser Initiative mit ab. Die Inhalte des Positionspapiers des Städtetages sollen bei der Fortschreibung des Aachener Luftreinhalteplans berücksichtigt werden.

**Anlage:**

Anlage 1: Ratsantrag der Grünen Fraktion vom 12. Dezember 2016 mit Positionspapier als „Aachener Appell zur Luftreinhaltung“

Anlage 2: Beschluss im Rat der Stadt Aachen am 25.01.2017

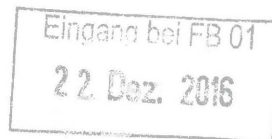
Anlage 3: Präsentation der Verwaltung im Bürgerforum am 14.03.2017

Anlage 4: Beschluss im Bürgerforum am 14.03.2017

Anlage 5: Vorlage für das Expertenhearing im Bürgerforum am 09.05.2017

Anlage 6: Resolution des Deutschen Städtetages vom 25.04.2017 zur „Fortschreibung der Luftreinhalteplanung in Nordrhein-Westfalen“ (10-Punkte-Programm)

Oberbürgermeister  
Marcel Philipp  
Rathaus  
52058 Aachen



12. Dezember 2016

## Antrag zur Tagesordnung für die Ratssitzung am 25.01.2017

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die GRÜNE Fraktion beantragt, folgenden Punkt auf die Tagesordnung der oben genannten Sitzung zu nehmen:

### „Aachener Appell zur Luftreinhaltung“

Unter diesem Tagesordnungspunkt möchte unsere Fraktion den vorliegenden „Aachener Appell zur Luftreinhaltung“ im Rat diskutieren und beschließen.

Zum Hintergrund des Appells: Ohne entschiedene, zeitnahe Maßnahmen, die die Kommunen in ihrem Bemühen um die Reinhaltung der Luft nachhaltig unterstützen, wird die Einhaltung der in der europäischen Luftqualitätsrichtlinie vorgegebenen Immissionswerte nicht möglich sein.

Wir möchten mit diesem Appell einen deutschlandweiten Impuls aussenden in der Hoffnung, dass sich möglichst viele Kommunen, Städte und Landkreise dem Appell anschließen. Wir wollen deutlich machen, dass mehr Unterstützung von Seiten des Bundes notwendig ist, um echte Fortschritte in Sachen Luftreinhaltung und Weiterentwicklung von Elektromobilität zu erzielen.

Die GRÜNE Fraktion wird zu diesem Tagesordnungspunkt den nachstehenden Appell einbringen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, reading "Ulla Griepentrog".

Ulla Griepentrog  
Fraktionsvorsitzende

Verwaltungsgebäude Katschhof  
Johannes-Paul-II-Str. 1  
D-52062 Aachen

GRÜNE: Raum 104  
Tel.: 0241 432-7217  
Fax: 0241 432-7213



12. Dezember 2016

## **Aachener Appell zur Luftreinhaltung**

### **Elektromobilität stärker fördern – Öffentlichen Verkehr ausbauen**

Der Rat der Stadt Aachen wendet sich mit dem dringenden Appell an die Bundesregierung,

- die Städte durch verbesserte Rahmenbedingungen stärker zu unterstützen, hohe Umweltstandards, eine stadtkonforme Mobilität und den Gesundheitsschutz der Bevölkerung nachhaltig sicherzustellen,
- den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und der Elektromobilität deutlich stärker zu fördern
- und die Emittenten von Luftschadstoffen, die die jeweils vorgegebenen Grenzwerte deutlich übersteigen, mit erheblichen Sanktionen zu belegen.

Ohne entschiedene, zeitnahe Maßnahmen, die die Kommunen in ihrem Bemühen um die Reinhaltung der Luft nachhaltig unterstützen, wird die Einhaltung der in der europäischen Luftqualitätsrichtlinie vorgegebenen Immissionswerte nicht möglich sein. Am Ende werden Fahrverbote das letzte Mittel sein. Denn der Öffentliche Verkehr ist längst an seinen Kapazitätsgrenzen angekommen und wird die zusätzlichen Fahrgastzahlen nicht aufnehmen können. Alleine können die kommunalen Haushalte den notwendigen Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs nicht schultern. Und auch dem im Realbetrieb zu hohen Schadstoffausstoß modernster Dieselfahrzeuge stehen die Kommunen vollkommen machtlos gegenüber.

Bundesweit werden die Immissionswerte der europäischen Luftqualitätsrichtlinie in vielen Städten und Regionen mit insgesamt ca. 35 Millionen Einwohnern Jahr für Jahr überschritten. Allein in Nordrhein-Westfalen lag die Luftbelastung im Jahr 2015 an 44 % der Messstellen über den Grenzwerten. Seit Jahren sind insbesondere bei der Stickstoffdioxidbelastung der Luft nur noch geringfügige Rückgänge feststellbar. Vor allem in den Ballungsräumen ist Stickstoffdioxid als kritischer, gesundheitsgefährdender Luftschadstoff zu bewerten.

#### **Kommunen ergreifen wirksame Strategien zur Luftreinhaltung.**

Die Kommunen haben vielerorts engagierte Maßnahmen im Rahmen von Luftreinhalteplänen ergriffen mit dem Ziel, das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung nachhaltig zu verändern. Zu solchen Maßnahmen zählen vor allem der Bau von Premiumwegen für Fußgänger, der Ausbau von Radverkehrsanlagen, der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs, der Umstieg auf Elektromobilität beim Busverkehr und in den städtischen Fuhrparks, die Unterstützung von Carsharing-Konzepten und der Aufbau eines schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements mit attraktiven Jobticketangeboten.

**Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs ist dringend erforderlich.**

Vor allem dem Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs kommt in diesem Zusammenhang eine zentrale Bedeutung zu. Um mit attraktiven Angeboten Anreize für den Umstieg auf Bus und Bahn schaffen zu können, brauchen Kommunen und Länder eine stärkere finanzielle Unterstützung durch die Bundesregierung. Überfüllte Busse, wenig Komfort und relativ hohe Fahrpreise sind im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Betriebe vielerorts Realität. Attraktive Verbindungen, kurze Reisezeiten und gute Kombinationsmöglichkeiten mit Carsharing-Angeboten und Fahrradverleihsystemen kosten in der Umsetzung Geld, das der Öffentliche Verkehr auf der anderen Seite nicht verdient. Die öffentliche Förderung des ÖPNV ist in den letzten Jahren immer weiter zurückgefahren worden. Steigende Fahrgastzahlen bei niedrigeren Zuschüssen ist eine Gleichung, die im Öffentlichen Verkehr nicht aufgeht.

**Nicht-Einhaltung von Schadstoffgrenzwerten im Realbetrieb ist nicht hinnehmbar.**

Mit der Einführung von Umweltzonen wurden viele Fahrzeuge, vor allem aber auch Busse und LKW, mit Partikelminderungssystemen nachgerüstet. Diese Nachrüstung hat zwar dazu beigetragen, die Feinstaubbelastung zu reduzieren, den Stickstoffdioxidausstoß der Fahrzeuge hat die Nachrüstung jedoch teilweise deutlich erhöht. Zudem werden die kommunalen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität ad absurdum geführt, wenn Hersteller Abschaltvorrichtungen für den Realbetrieb von Fahrzeugen einbauen und damit verantwortlich dafür sind, dass modernste Fahrzeuge ein Vielfaches der zulässigen Schadstoffgrenzwerte emittieren.

**Deutschland muss endlich eine führende Rolle beim Ausbau der Elektromobilität einnehmen.**

Auch wenn durch eine verbesserte Fahrzeugtechnik und die tatsächliche Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte eine Verbesserung der Luftqualität tatsächlich erreicht werden kann, wird dies ein eher langwieriger Prozess sein. Ohne lenkende Maßnahmen wird der turnusmäßige Austausch von Fahrzeugen erst in vielen Jahren zum Erfolg führen. Die Kommunen sind auf der anderen Seite verpflichtet, weitere Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung zu vermeiden und die Einhaltung der EU-Luftqualitätsrichtlinie zuverlässig zu gewährleisten. Deshalb muss neben den kommunalen Maßnahmen zur Luftreinhaltung auch der Ausbau der Elektromobilität zeitnah und massiv gefördert werden. Die bisher beschlossenen Kaufprämien reichen bei weitem nicht aus. Auch die Kombination einer höheren Kaufprämie mit einer Abwrackprämie für alte Dieselfahrzeuge nach französischem Vorbild oder der zusätzliche Verzicht auf die Mehrwertsteuer beim Kauf eines Elektrofahrzeuges – wie in Norwegen über Jahre praktiziert – wäre geeignet, den Markt für Elektrofahrzeuge anzukurbeln. In dem skandinavischen Land kostet heute ein E-Auto bereits deutlich weniger als das gleiche Fahrzeug mit Verbrennungsmotor.

Mit dem Erneuerbare Energien-Gesetz und der gezielten Förderung von Sonne und Windenergie hat Deutschland schon einmal bewiesen, dass eine vorübergehende staatliche Förderung einer neuen Technologie zum Durchbruch verhelfen kann. Im Sinne der Luftreinhaltung muss dieser richtige Ansatz durch eine effektive Förderung der Elektromobilität fortgeschrieben werden.

## Anlage 2 zur Vorlage FB36/0174/WP17

## Auszug - Aachener Appell zur Luftreinhaltung hier: Tagesordnungsantrag der GRÜNE-Fraktion vom 12.12.2016

<b>Sitzung:</b>	öffentliche/nichtöffentliche Sitzung des Rates der Stadt Aachen		
<b>TOP:</b>	Ö 13		Wortprotokoll
<b>Gremium:</b>	Rat der Stadt Aachen	<b>Beschlussart:</b> geändert beschlossen	Beschluss
<b>Datum:</b>	Mi, 25.01.2017	<b>Status:</b> öffentlich/nichtöffentlich	Abstimmungsergebnis
<b>Zeit:</b>	17:00 - 20:16	<b>Anlass:</b> Öffentliche/Nichtöffentliche Sitzung	
<b>Raum:</b>	Sitzungssaal des Rates		
<b>Ort:</b>	Rathaus		
<b>Vorlage:</b>	FB 01/0231/WP17 Aachener Appell zur Luftreinhaltung hier: Tagesordnungsantrag der GRÜNE-Fraktion vom 12.12.2016		
<b>Status:</b>	öffentlich	<b>Vorlage-Art:</b> Entscheidungsvorlage	
<b>Federführend:</b>	Fachbereich Verwaltungsleitung		

Ratsherr Neumann, Fraktion Die Grünen, sieht die derzeitigen Maßnahmen im Bereich der Luftreinhaltung als nicht ausreichend wirkungsvoll an. Vor dem Hintergrund der Klage durch die Deutsche Umwelthilfe seien Fahrverbote absehbar, was nach Meinung der Fraktion Die Grünen nicht zu akzeptieren sei. Deshalb habe man den vorliegenden Appell formuliert, der hoffentlich breite Zustimmung finde. Zum ersten fordere man hierin die Bundesregierung auf, im öffentlichen Personennahverkehr deutlich mehr Fördermittel fließen zu lassen, denn der ÖPNV sei nicht leistungsstark genug, um den Bedarfen gerecht zu werden. Zum zweiten bestehe auch im Bereich der Schadstoffgrenzwerte weiterer Handlungsbedarf. Zwar werde derzeit, beruhend auf dem Schadstoffskandal, Druck auf die Fahrzeughersteller ausgeübt, aber auch dieser sei bei weitem nicht ausreichend. Hier sei innerhalb kürzester Zeit für die Einhaltung der Grenzwerte zu sorgen.

Der dritte Punkt, in dem Aachen aber bereits gut aufgestellt sei, sei der Bereich Elektromobilität. Auch hier wünsche man einen deutlich stärkeren Ausbau der öffentlichen Infrastruktur sowie eine ernsthafte Förderung für PKWs. Hier nähmen leider andere Staaten die Vorreiterposition ein.

Man hoffe auf eine breite Zustimmung für den Antrag, um hierdurch ein Signal über alle Kommunen hinweg zu setzen und den Druck auf die Bundesregierung in diesem Bereich zu erhöhen sowie darauf, dass der Oberbürgermeister die Thematik auch dem Städtetag zur Diskussion antragen werde.

Ratsfrau Lürken, CDU-Fraktion, sieht keine Einwände gegen die Unterstützung dieses Apells, beschäftige sich dieser doch mit einem Thema, das jeden angehe. Allerdings sei es allein mit einem Appell nicht getan. Ein solcher verschaffe, ähnlich wie bei einer Resolution, lediglich ein ruhiges Gewissen. Entscheidender sei doch, zu agieren. Ein geeigneter Raum zu entsprechenden Diskussionen könne das Bürgerforum sein. Aus diesem Grunde habe die CDU-Fraktion den folgenden Beschlussvorschlag entwickelt, in dem es darum gehe, mit den Fachleuten vor Ort nach Möglichkeiten zu suchen und Ideen zu entwickeln. Dieser laute: „Der Rat der Stadt Aachen beauftragt die Verwaltung, den Tagesordnungspunkt Luftreinhaltung auf die Tagesordnung einer der nächsten Sitzungen des Bürgerforums zu nehmen und in Absprache mit dem Fachbereich Umwelt geeignete Experten einzuladen. Die Bearbeitung soll im Rahmen des Projekts Emissionsfreie Mobilität erfolgen.“

Ratsherr Neumann, Fraktion Die Grünen, begrüßt die vertiefte Behandlung im Bürgerforum. Der vorgetragene Beschlussvorschlag widerspreche jedoch in keiner Weise der Bitte an den Oberbürgermeister, den Druck auf Bundesebene zu erhöhen.

Der Oberbürgermeister betont, dass die Thematik oft im Städtetag eine Rolle spiele und die Stadt Aachen hier eine Vorreiterposition einnehme, weil sie sich nicht nur auf die Benennung von Themen beschränke, sondern auch mit konkreten Vorschlägen aufwarten könne.

Abschließend lässt er über den Antrag der CDU-Fraktion als den weitergehenden abstimmen.

**Beschluss:**

**Anlage 2 zur Vorlage FB36/0174/WP17**

Der Rat der Stadt Aachen beauftragt einstimmig die Verwaltung, den Tagesordnungspunkt „Luftreinhaltung“ auf die Tagesordnung einer der nächsten Sitzungen des Bürgerforums zu nehmen und in Absprache mit dem Fachbereich Umwelt geeignete Experten einzuladen. Die Bearbeitung soll im Rahmen des Projekts „Emissionsfreie Mobilität“ erfolgen


---

**ALLRIS Dokumente**

**Dieses Dokument wurde von einem anderen Benutzer gerade erstellt und noch nicht auf dem Server gespeichert.**

**Anlagen:**

Nr. Name

 1 BV\_CDU\_TOP 13 (1160 KB)

Aachener Appell zum Thema  
Luftreinhaltung

Ratsantrag der Fraktion die Grünen

Vortrag der Verwaltung im Bürger-  
forum, 14. März 2017

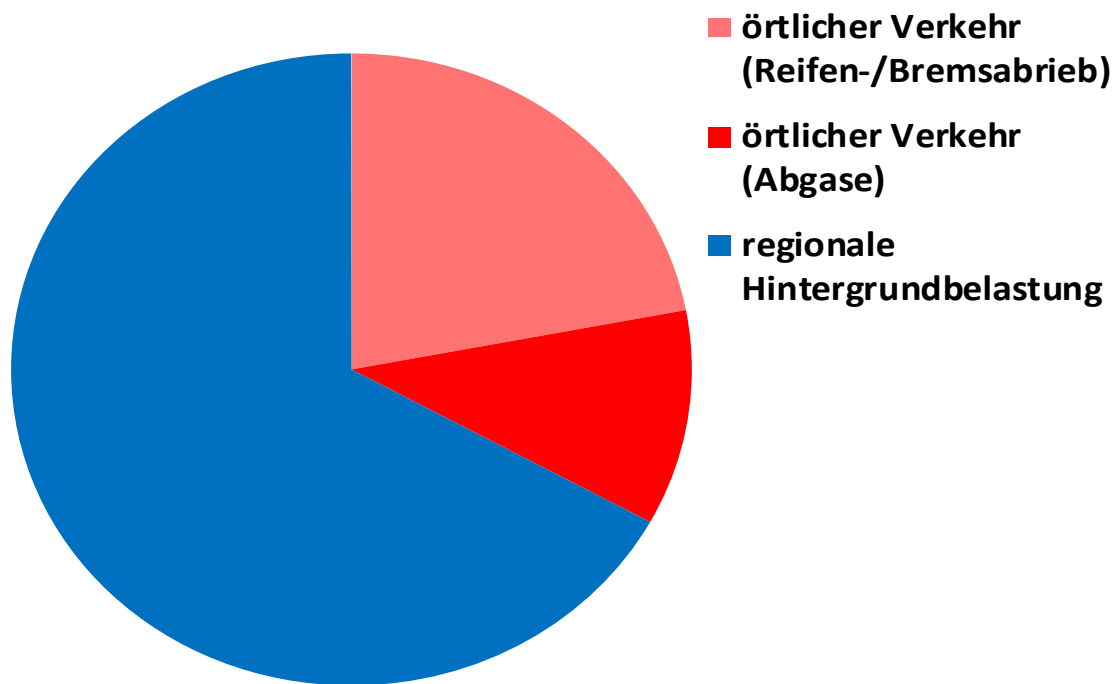


1. Entwicklung der Luftqualität in Aachen
2. Ursachenanalyse
3. Schlussfolgerungen aus Sicht der Stadt
4. Der Ratsantrag: Aachener Appell

# Feinstaub (PM 10)

# Anteile des Verkehrs an der Luftschadstoffbelastung

## Anteil Feinstaub Wilhelmstr.

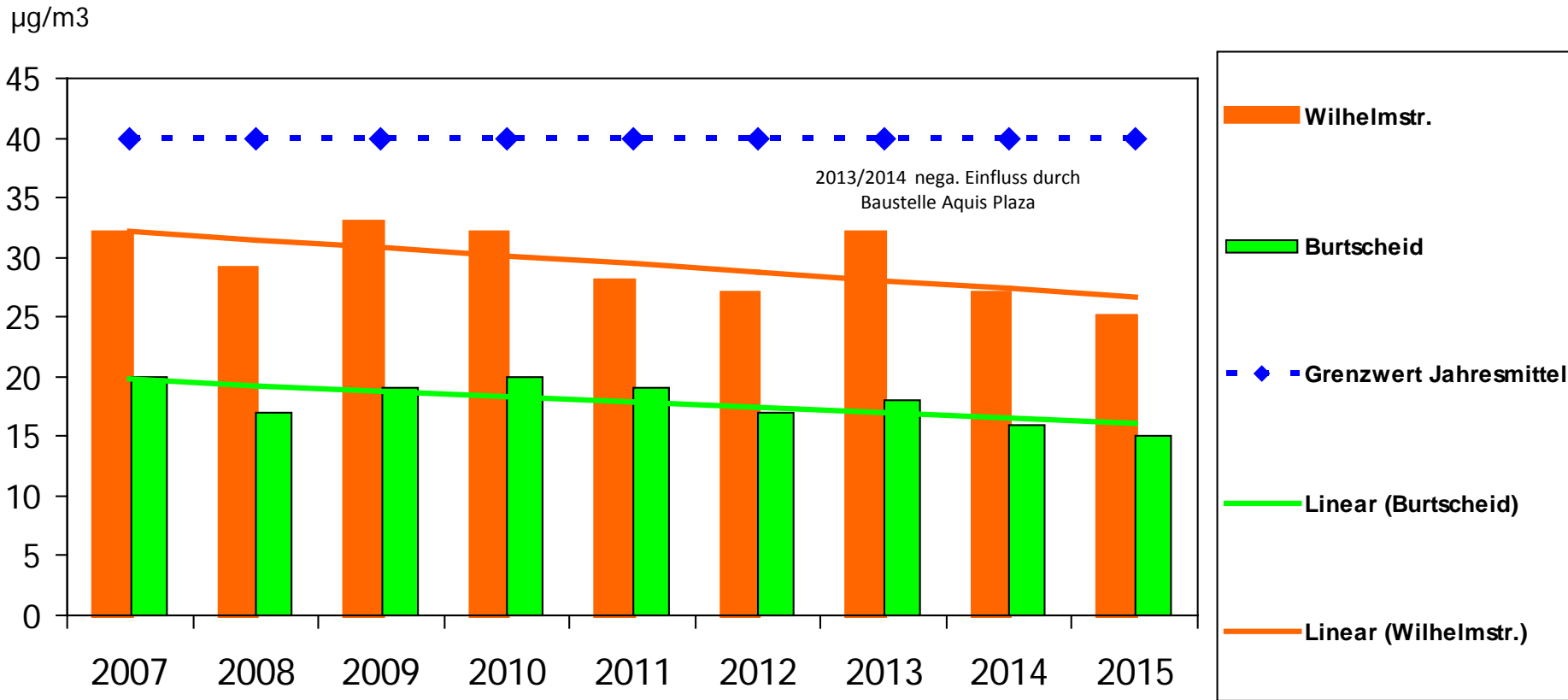


**Der Verkehr verursacht nur 1/3 der Feinstaubbelastungen.**



# Feinstaub (PM10) – Jahresmittelwert

## LANUV Messstationen

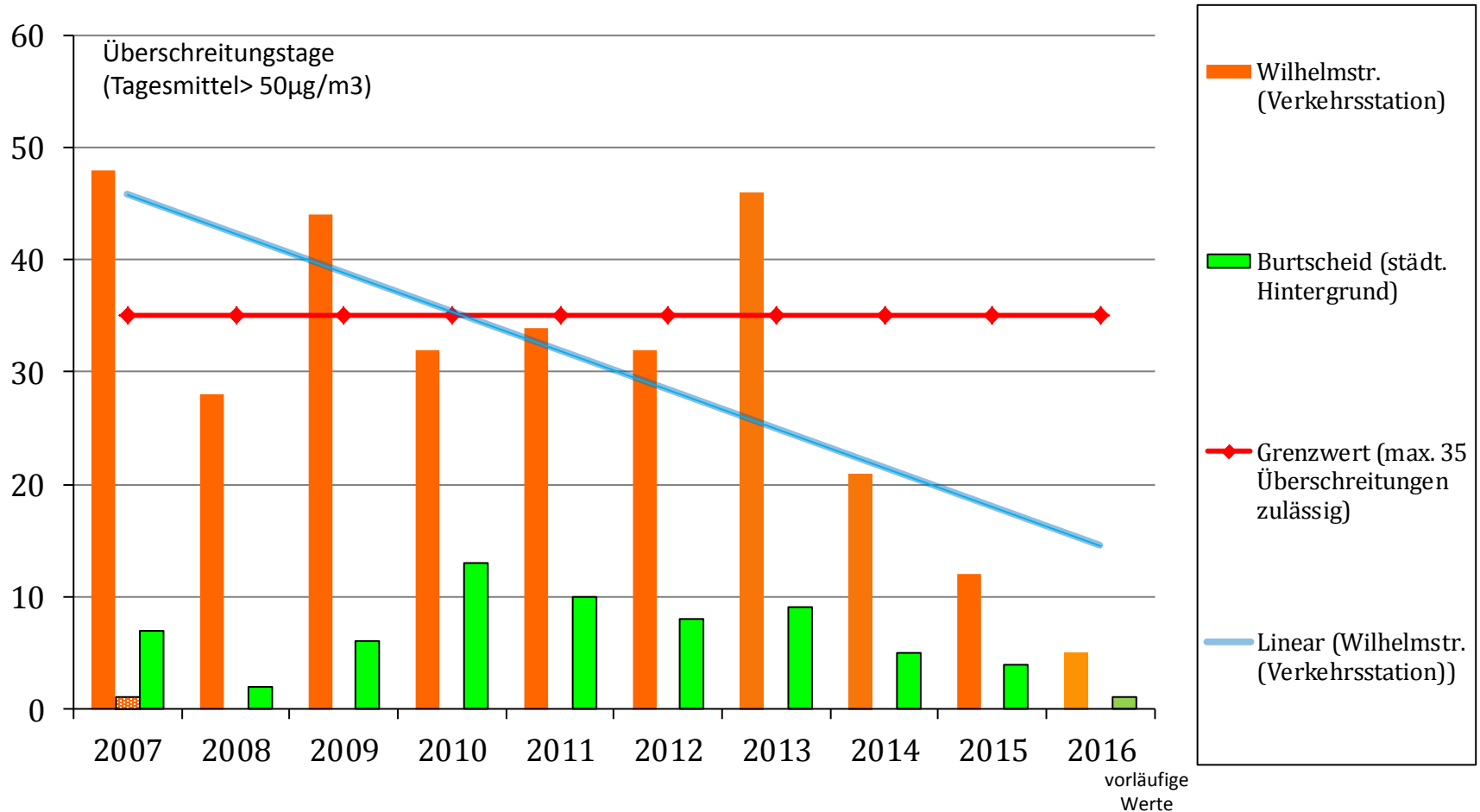


**Fazit: Der EU-Jahresmittelwert wird in Zukunft sicher eingehalten.**



# Feinstaub (PM10) – Kurzzeitbelastung / Tagesmittelwerte

## LANUV Messstationen



**Fazit: Der Grenzwert für Kurzzeitbelastung wird (quasi) sicher eingehalten!**

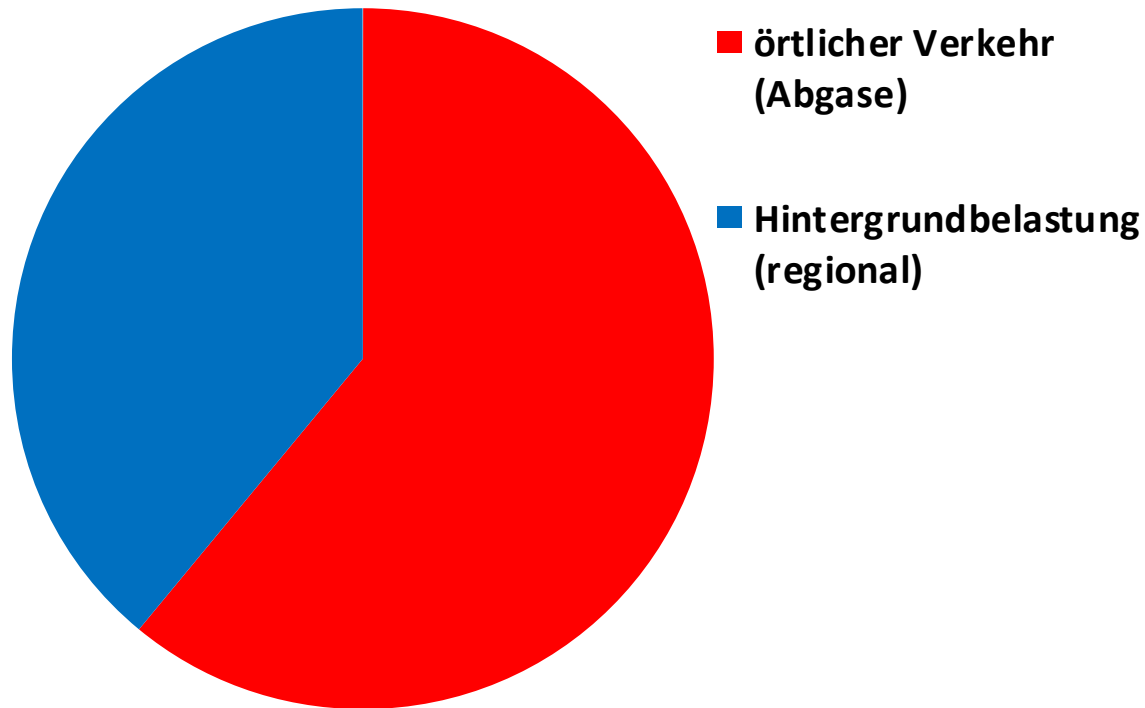
# Zusammenfassung Feinstaub (PM10)

1. Aachen hat die Weichen bei Feinstaubminderung richtig gestellt.
2. Der Trend im Bereich Feinstaub ist kontinuierlich rückläufig.
3. Grenzwertüberschreitungen sind zukünftig nicht zu befürchten.
4. Die verkehrlichen Minderungspotentiale sind weitgehend ausgeschöpft.

# Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)

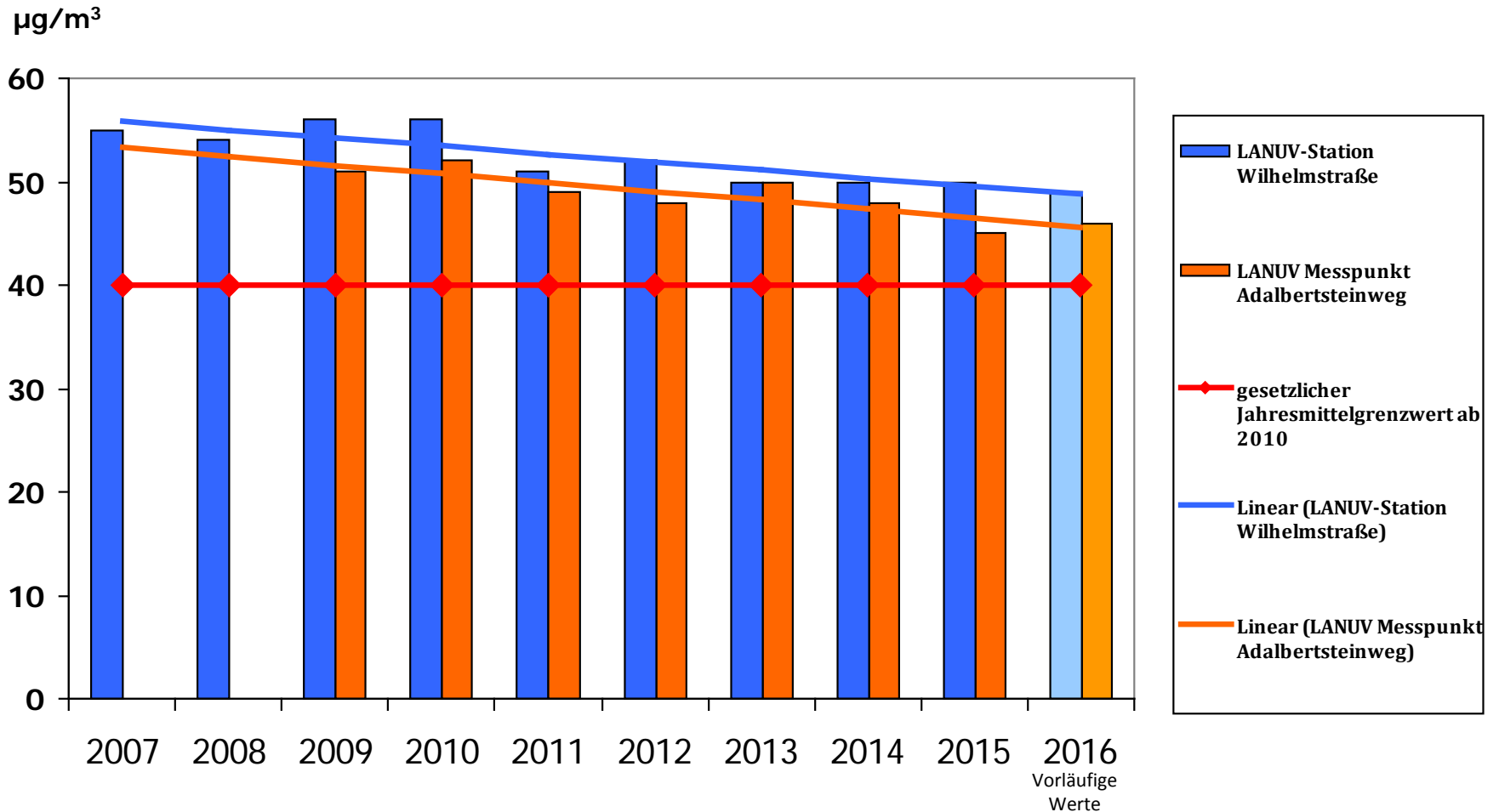
# Anteile des Verkehrs an der Luftschadstoffbelastung

## Anteil NO<sub>2</sub> Belastung Wilhelmstr.



**Der Verkehr verursacht an der Wilhelmstr. und anderen Hauptverkehrsstrassen etwa 2/3 der Stickoxidbelastungen.**

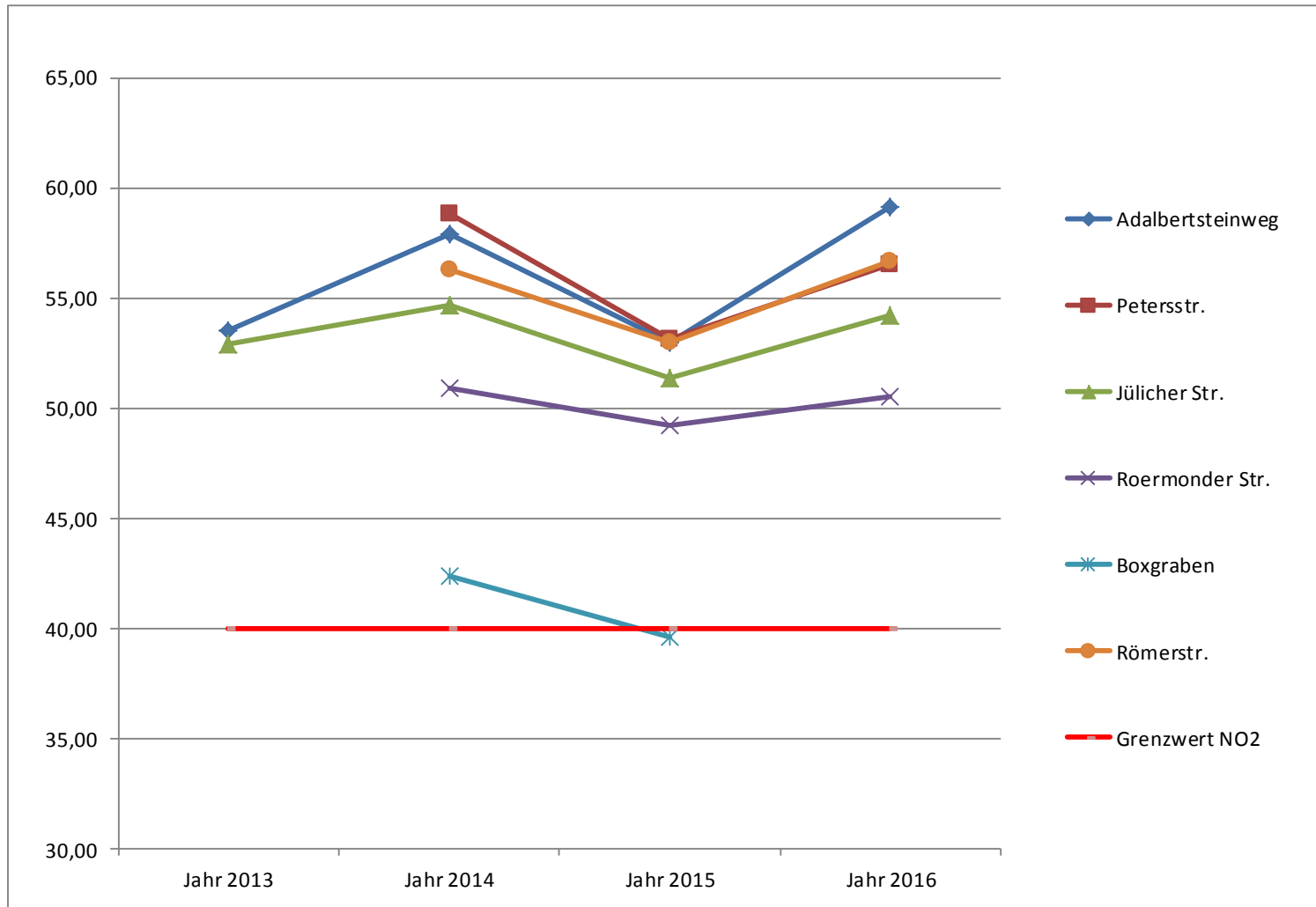
# Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)



Bei anhaltendem Trend wird der EU-Grenzwert frühestens in 2025 erreicht.



# Jahresmittelwerte ergänzender städt. NO<sub>2</sub>-Messstandorte



# Zusammenfassung Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)

- Trend bei NO<sub>2</sub> in Aachen leicht rückläufig bzw. stagnierend!
- **EU-Grenzwertüberschreitungen bis 2025 zu erwarten!**



# Ursachenanalyse

1. Aachen prosperiert, der Individualverkehr wächst.
2. Der Umweltverbund kann dem Individualverkehr trotz intensiver kommunaler Anstrengungen u.a. Luftreinhalteplan / VEP kaum Anteile „abringen“.
3. Der tatsächliche Kraftstoffverbrauch der Pkw ist nach wie vor zu hoch und weit entfernt von den EU-Zielvorgaben!
4. Das Abgasverhalten der Fahrzeuge ist höher als die Euronormen vorgeben - der Diesellabgasskandal konterkariert die kommunalen Anstrengungen und erhöht deren Handlungsdruck enorm.



## Punkt 1: Aachen prosperiert!

- steigende Einwohnerzahlen,
- wachsende Zahl angemeldeter Kraftfahrzeuge,
- mehr Arbeitsplätze in Stadt und Region,
- mehr Ein- und Auspendler,
- steigende Touristikzahlen,
- signifikante bauliche Nachverdichtung,
- schleichender Verlust an Grünflächen/Freiräumen in der Innenstadt.

... führen zu weiter steigenden Verkehrsbelastungen.

# Punkt 2: Die Bedingungen für den Umweltverbund sind nicht attraktiv genug.

## Stadt Aachen:

- Umsetzung der LRP-Maßnahmen ist zeit- und ressourcenintensiv!
- ...

## Land:

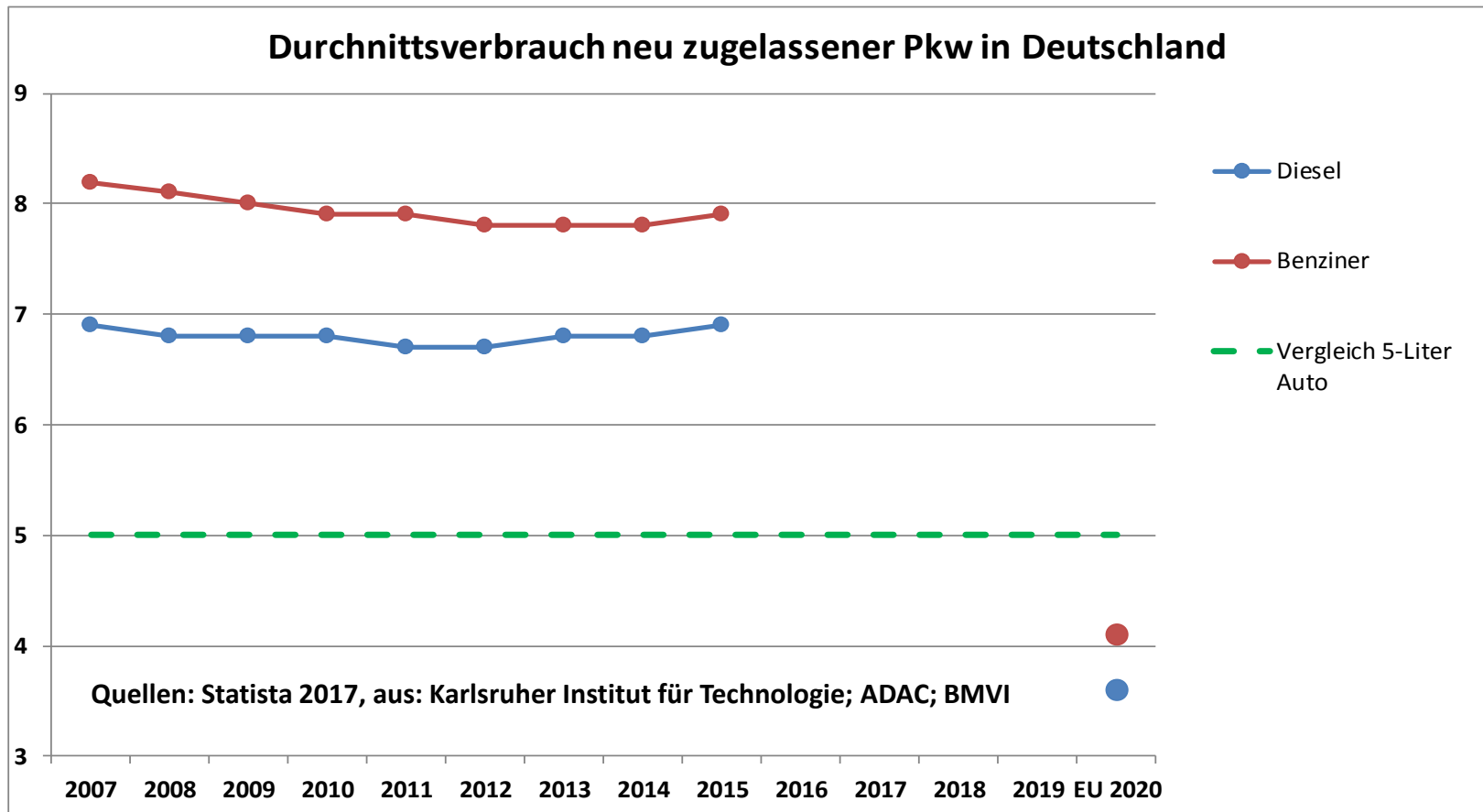
- Zurückfahren der ÖPNV-Förderung lt. ÖPNV Gesetz NRW ist kontraproduktiv!
- Vorbildfunktion der Aachener Landeseinrichtungen bis dato Fehlanzeige!
- ...

## Bund:

- niedrige Besteuerung von Dieselkraftstoff
- Festhalten an Dienstwagenprivileg
- Förderung der Elektromobilität ohne Durchschlagskraft

**Fazit: Die gewaltige Herausforderung wird durch die ungünstigen Rahmenbedingungen deutlich erschwert – in Aachen und in vielen weiteren deutschen Städten!**

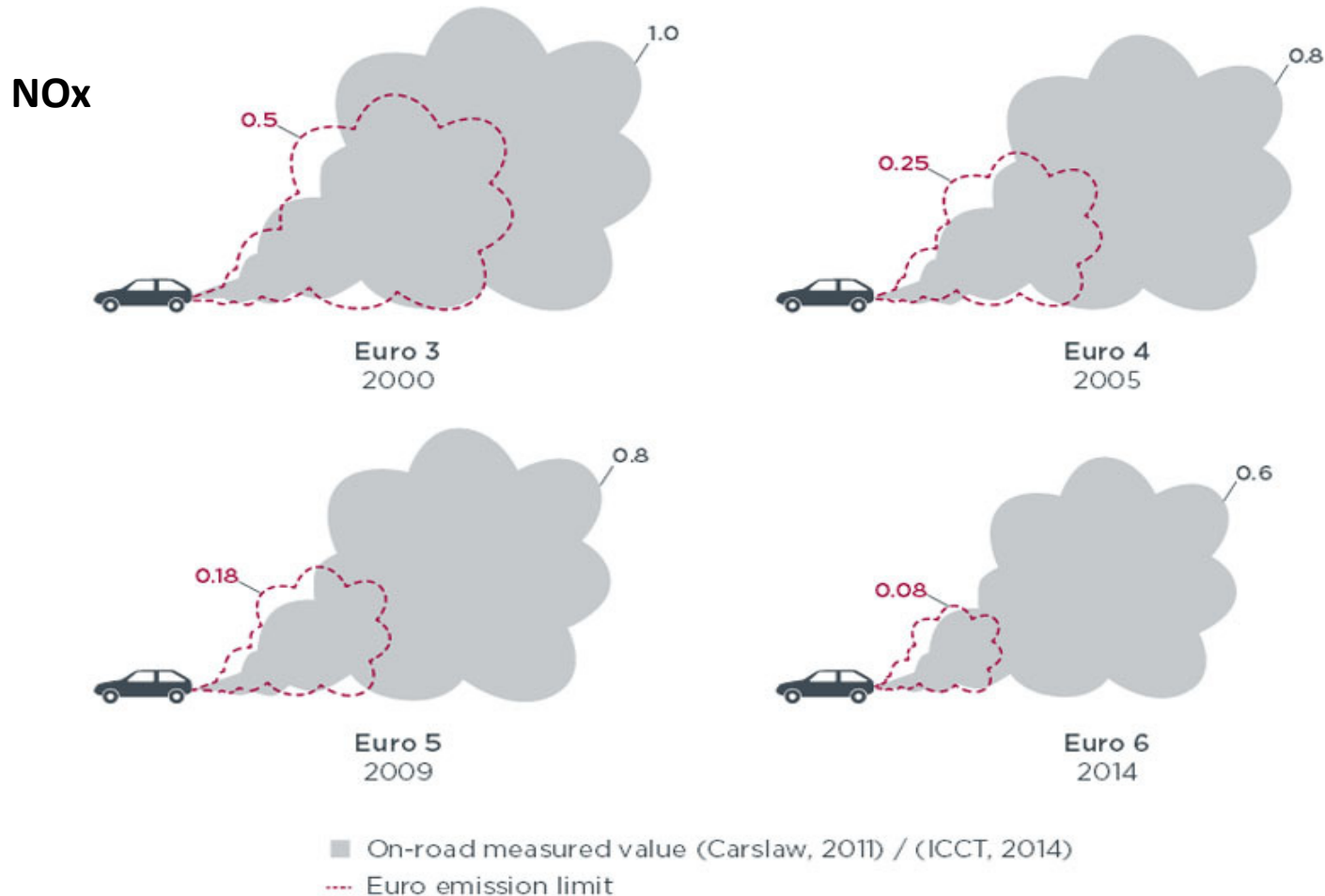
# Punkt 3: Der Kraftstoffverbrauch der PKW stagniert – das „Innovationsdefizit“ bzgl. der Senkung des Kraftstoffverbrauchs



**Zum Erreichen der EU-Anforderungen für das Jahr 2020 ist eine Halbierung der Verbräuche erforderlich! Das Ziel wird bei Trendfortschreibung sicher verfehlt!**



# Punkt 4: Der Dieseldiesskandal - nur Verlierer!



Quelle: ICCT

**Die Verlierer: der Gesundheitsschutz, die Umwelt, die kommunalen Haushalte, ... die Automobilindustrie.**



# Der Benziner : weitgehend korrekt bzgl. Stickoxiden

NOx

Nitrogen oxide (NO<sub>x</sub>) emissions (in g/km)

Gasoline

Diesel

Euro 3  
2000



Euro 3  
2000



Euro 4  
2005



Euro 4  
2005



Euro 5  
2009



Euro 5  
2009



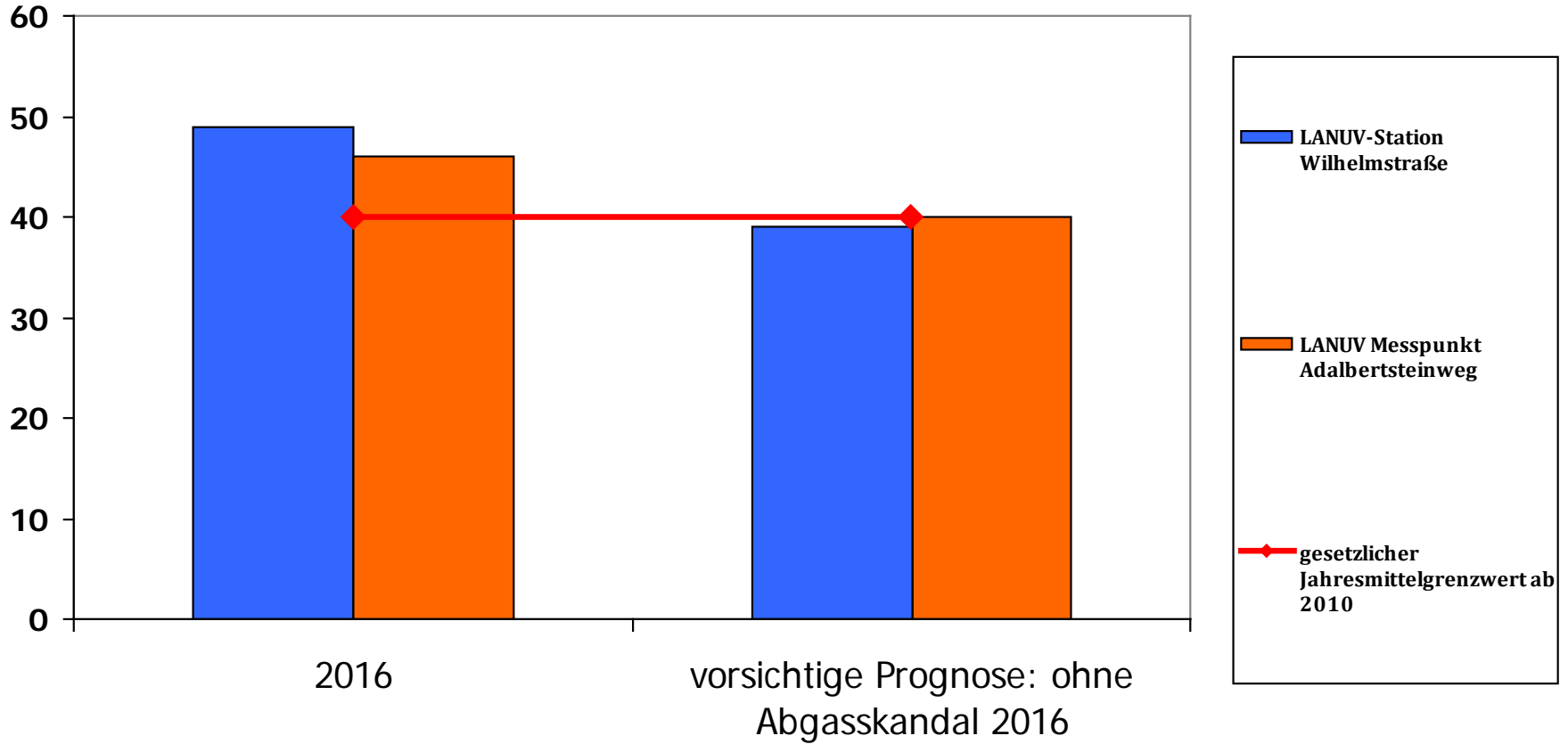
Quelle: ICCT

Das Abgasverhalten von Benzinern entspricht auch im Realbetrieb (nahezu) den gesetzlichen Anforderungen.



# Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) – mit und ohne Abgasskandal

µg/m<sup>3</sup>



stadt aachen



# Schlussfolgerungen (1)

- Viele Städte in Deutschland – wie Aachen – haben in den letzten Jahren massiv in die Luftreinhaltung investiert.
- Die Städte arbeiten seit Jahren gegen **ungünstige Rahmenbedingungen** der übergeordneten Ebenen an.
- Der **Abgasskandal** hat die Städte um dringend notwendige Fortschritte in der Luftreinhaltung gebracht. Der Abgasskandal hat daher neben einer Dimension mit Bezug auf die Überwachungsbehörde (Krafftfahrtbundesamt, KBA) und die Verbraucherebene (Autokäufer) auch eine **Dimension mit Bezug auf die Städte**.
- Bei Einhaltung der gesetzlichen Abgasgrenzwerte im realen Fahrbetrieb würden die EU-Vorgaben an den Messstellen Wilhelmstr. und Adalbertsteinweg schon jetzt eingehalten. Der **finanziellen Schaden** für die Städte durch den Abgasskandal ist immens.



# Schlussfolgerungen (2)

- Sollten die jetzt diskutierten „harten“ Maßnahmen (City Maut, Dieselfahrverbot, Einführung der „blauen Plakette“ u.a.) für Aachen anstehen, trägt die Automobilindustrie auch hierfür eine besondere **Mitverantwortung**.
- Bei den anstehenden Gesprächen um die Fortschreibung der Luftreinhaltepläne sollte Aachen auf die Verantwortlichkeiten von Automobilindustrie und KBA hinweisen und vehement das **Verursacherprinzip** einfordern.
- Last but not least: Der **Elektromobilität** gehört die Zukunft. Sie ist DIE CHANCE für Städte, ihre Luft, Lärm und Klimaschutzziele zu erreichen und die Lebensqualität weiter zu steigern.

# Hoffnungsträger Elektromobilität

- Der **Elektromobilität** gehört die Zukunft.
  - Sie ist DIE CHANCE für Städte, ihre Luft, Lärm und Klimaschutzziele zu erreichen und die Lebensqualität weiter zu steigern.
  - Ab 2020 sind signifikante Beiträge zur Lösung der EU-Grenzwert-Einhaltung zu erwarten.
  
- **Ausgewählte Leitprojekte**
  - Einrichtung einer Koordinierungsstelle „Emissionsfreie Mobilität“
  - Ausbau der Ladeinfrastruktur,
  - Aufbau eines Pedelecs Verleihsystems (velocity)
  - Konsequenter Ausbau der Elektromobilität im städt. Fuhrpark
  - Aufbau einer Elektrobusflotte (Anschaffung von 15 Elektrobussen bis 2018 durch ASEAG)
  - Einbindung von Persönlichkeiten des Öffentlichen Lebens, u.a. des Oberbürgermeister, als „Promotoren“ für die Nutzung von Elektrofahrzeugen (Stadtverwaltung)
  - ....

# Der Ratsantrag: Aachener Appell

# Ratsantrag der Fraktion Die Grünen „Elektromobilität stärker fördern – Öffentlichen Verkehr ausbauen“

Der Rat der Stadt Aachen wendet sich mit dem dringenden Appell an die Bundesregierung,

- die Städte in ihrem Bemühen, hohe Umweltstandards, eine stadtkonforme Mobilität und den Gesundheitsschutz der Bevölkerung nachhaltig sicherzustellen, durch verbesserte Rahmenbedingungen stärker zu unterstützen,
- den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und den Ausbau der Elektromobilität deutlich stärker zu fördern und
- die Emittenten von Luftschadstoffen, die die jeweils vorgegebenen Grenzwerte deutlich übersteigen, mit erheblichen Sanktionen zu belegen.

# Ratsantrag der Fraktion Die Grünen

## Begründung

- Kommunen ergreifen wirksame Strategien zur Luftreinhaltung.
- Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs ist dringend erforderlich.
- Nicht-Einhaltung von Schadstoffgrenzwerten im Realbetrieb ist nicht hinnehmbar.
- Deutschland muss endlich eine führende Rolle beim Ausbau der Elektromobilität einnehmen.

# Empfehlung der Verwaltung

- Ratantrag zur weiteren Beratung an die Fachausschüsse (AUK und MOA) verweisen.

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Anlage 4 zur Vorlage FB36/0174/WP17****Auszug - Luftreinhaltung**

<b>Sitzung:</b>	öffentliche/nichtöffentliche Sitzung des Bürgerforums		
<b>TOP:</b>	Ö 6		Wortprotokoll Beschluss Abstimmungsergebnis
<b>Gremium:</b>	Bürgerforum	<b>Beschlussart:</b>	geändert beschlossen
<b>Datum:</b>	Di, 14.03.2017	<b>Status:</b>	öffentlich/nichtöffentlich
<b>Zeit:</b>	17:00 - 20:00	<b>Anlass:</b>	Öffentliche/Nichtöffentliche Sitzung
<b>Raum:</b>	Verw.Geb. Mozartstraße Raum 207/208		
<b>Ort:</b>	Mozartstraße 2-10, Aachen		
<b>Vorlage:</b>	FB 01/0253/WP17 Luftreinhaltung		
<b>Status:</b>	öffentlich	<b>Vorlage-Art:</b>	Kenntnisnahme
<b>Federführend:</b>	Fachbereich Verwaltungsleitung		

---

Herr Meiners aus der Verwaltung erläutert anhand einer Präsentation ausführlich die momentane Situation in Aachen. In diesem Zusammenhang appelliert er an alle Fraktionen, dem „Aachener Appell“ beizutreten (Die Präsentation ist mittlerweile den Mitgliedern des BüFo und den Fraktionen zugegangen).

BürgerInnen aus dem Kreis der Besucher, Frau Göddenhenrich, Frau Lürken, Herr Schnitzler, Fr. Dr. Wolf, Herr Hoffmann, Herr Mueller und Frau Vallot führen über das Thema eine lebhafte Diskussion.

Die Vorsitzende formuliert auf Vorschlag aus dem Kreis der Fraktionen folgende zwei Empfehlungen und bittet um Abstimmung:

---

**Beschluss:**

Der Aachener Appell wird verwiesen sowohl an den Mobilitätsausschuss als auch an den Umweltausschuss.

---

**Abstimmungsergebnis:**

Einstimmig

Das Bürgerforum wird in der nächsten Sitzung mit Experten verschiedenster Institutionen das Thema Luftreinhaltung erneut diskutieren.

**Abstimmungsergebnis:**

Einstimmig, 2 Enthaltungen



<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 36/0171/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Umwelt (FB 36/40)		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	21.04.2017
		Verfasser:	
<b>Expertenhearing zum Thema Luftreinhaltung</b>			
Beratungsfolge:			TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz	
09.05.2017	BüFo	Kenntnisnahme	

**Beschlussvorschlag:**

Das Bürgerforum nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

**Finanzielle Auswirkungen**

Es sind keine zusätzlichen finanziellen Auswirkungen erkennbar.

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verslechterun g</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verslechterun g</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

**Erläuterungen:**

**Expertenhearing zum Thema Luftreinhaltung**

**Ratsantrag „Aachener Appell zur Luftreinhaltung“**

Mit Antrag vom 12. Dezember 2016 hatte die GRÜNE Fraktion im Stadtrat beantragt, einen „Aachener Appell zur Luftreinhaltung“ zu verabschieden. In der Sitzung am 25.01.2017 hat der Rat der Stadt Aachen wie folgt einstimmig beschlossen:

***Der Rat der Stadt Aachen beauftragt die Verwaltung, den Tagesordnungspunkt „Luftreinhaltung“ auf die Tagesordnung einer der nächsten Sitzungen des Bürgerforums zu nehmen und in Absprache mit dem Fachbereich Umwelt geeignete Experten einzuladen. Die Bearbeitung soll im Rahmen des Projekts „emissionsfreie Mobilität“ erfolgen.***

In der Sitzung des Bürgerforums am 14. März 2017 hatte der Fachbereich Umwelt die momentane Luftbelastungssituation für Aachen zusammenfassend erläutert und analysiert.

Das Bürgerforum fasste nach intensiver Beratung folgende Beschlüsse:

- 1. Der Aachener Appell wird verwiesen sowohl an den Mobilitätsausschuss als auch den Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz.***
- 2. Das Bürgerforum wird in der nächsten Sitzung mit Experten verschiedener Institutionen das Thema Luftreinhaltung erneut diskutieren.***

**Das Expertenhearing**

Für das Hearing im Bürgerforum am 09. Mai wurden seitens der Verwaltung ausgewählte Experten eingeladen. Bei der Auswahl wurde besonderer Wert darauf gelegt, unterschiedliche Standpunkte und Sichtweisen zu repräsentieren. Die Experten und Institutionen im Einzelnen:

- Dr. Andreas Brandt, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV), Immissionsschutz
- Axel Heinzkill, Bezirksregierung Köln, verantwortlich für die Aufstellung des Luftreinhalteplans Aachen
- Herr Welge, Deutscher Städtetag, Hauptreferent kommunaler Umweltschutz
- Herr Prof. Dr. Dirk Vallée, RWTH Aachen University, Lehrstuhl und Institut für Stadtbauwesen, und Stadtverkehr
- N.N.: VCD - Verkehrsclub Deutschland Aachen
- N.N.: BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz
- N.N.: ADAC
- N.N.: ASEAG
- N.N.: MAC – Märkte und Aktionskreis City e.V.

**Sonstiges**

Weitere Informationen zum Thema Luftreinhalteplanung sind den folgenden Quellen zu entnehmen:

1. Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen, 1. Fortschreibung 2015:

[http://www.aachen.de/DE/stadt\\_buerger/umwelt/luft-stadtklima/luftreinhalteplan\\_umweltzone/intro.html](http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/umwelt/luft-stadtklima/luftreinhalteplan_umweltzone/intro.html)

2. Aktueller Sachstandsbericht zum Umsetzungsstand des Aachener Luftreinhalteplans:

[http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/leistungen/abteilung05/53/luftreinhalteplaene/luftreinhalteplan\\_aachen\\_sachstand.pdf](http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung05/53/luftreinhalteplaene/luftreinhalteplan_aachen_sachstand.pdf)

**Beschlussentwurf:**

Das Bürgerforum nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Städtetag Nordrhein-Westfalen · Gereonstraße 18 - 32 · 50670 Köln

Gereonshaus  
Gereonstraße 18 - 32  
50670 Köln

25.04.2017/pu

Telefon 0221 3771-0  
Durchwahl 3771-2 81  
Telefax 0221 3771-7609

E-Mail

axel.welge@staedtetag.de

Bearbeitet von

Axel Welge

Aktenzeichen

70.16.33 D

## **Fortschreibung der Luftreinhalteplanung in Nordrhein-Westfalen**

Für viele Städte in Nordrhein-Westfalen sind zur Umsetzung der Europäischen Luftqualitätsrichtlinie, ihrer Tochterraichtlinien sowie der Regelungen im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) Luftreinhaltepläne erarbeitet worden, deren Umsetzung auch nachweislich die Feinstaubbelastung deutlich gesenkt hat. Allerdings werden in einigen Städten die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), die bereits seit dem 01.01.2010 gelten, nach wie vor überschritten. Eine Fortschreibung der Luftreinhalteplanung in Nordrhein-Westfalen ist deshalb – auch vor dem Hintergrund eines Urteils des VG Düsseldorf vom 13.09.2016 sowie des von der Europäischen Kommission eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahrens gegen die Bundesrepublik Deutschland – dringend erforderlich.

Folgende Punkte sind für die Städte von besonderer Bedeutung:

### **1. Landeseinheitliche Luftreinhalteplanung**

Für das Ruhrgebiet sind vor rund 10 Jahren gemeinsam mit dem Regionalverband Ruhr (RVR), dem Städtetag, dem Umweltministerium sowie den betroffenen Städten aufeinander abgestimmte „Teilpläne“ erarbeitet worden, die eine einheitliche Luftreinhalteplanung für die betroffenen Städte im Ruhrgebiet vorsahen. Dieses Verfahren hat sich grundsätzlich bewährt. Deshalb sollte ein ähnliches Verfahren (enge Abstimmung zwischen den Bezirksregierungen und den Städten) möglichst für das ganze Land Nordrhein-Westfalen gewählt werden. Die Belastung durch NO<sub>2</sub> ist in allen Ballungsräumen dieses Landes messbar und sollte deshalb landesweit einheitlich mit ähnlichen Maßnahmen reduziert werden.

### **2. Verbesserung der Dienstleistungen des Landesumweltamtes (LANUV)**

Die Städte beklagen vielerorts, dass das LANUV aus Kapazitätsgründen häufig nicht in der Lage ist, aktuelle Messungen und Grundlagenberechnungen für die betroffenen Städte zur Verfügung zu stellen und auch sonst keine fachlichen Beratung leisten kann. Aus kommunaler Sicht muss diese Service deutlich verbessert werden, sodass Maßnahmen vor Ort besser planbar sind.

Aufgabe des LANUV sollte es ebenfalls sein, den Wirkungsgrad der einzelnen Maßnahmen praxisnah zu ermitteln und den Bezirksregierungen / Städten für ihre Luftreinhaltepläne zur Verfügung zu stellen.

### **3. Breite Akteursbeteiligung**

Die Städte halten eine breite Beteiligung der betroffenen Akteure (Bürgerschaft, IHK, Handwerk, Umweltverbände etc.) zur Erstellung der Luftreinhaltepläne für unerlässlich. Planungsrechtliche und ordnungsrechtliche Maßnahmen sollten breit abgestimmt werden. In diesem Zusammenhang muss deutlich gemacht werden, dass der Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger in unseren Städten oberste Priorität genießt. Zudem handelt es sich bei der Verbesserung der Luftqualität um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, bei der alle betroffenen Kreise die (Mit-)Verantwortung tragen.

### **4. Einbeziehung der Autobahnen in die Luftreinhalteplanung**

Aus der Sicht der Städte sind in den Ballungsräumen die Autobahnen in die Luftreinhaltepläne einzubeziehen, da gerade sie zu den höchsten Emittenten gehören.

### **5. Schiffsverkehr und Diesellokomotiven einbeziehen**

Aus Sicht der Städte ist es ebenfalls notwendig, die Emissionen aus dem Schiffsverkehr sowie in Einzelfällen auch die von Diesellokomotiven in die weiteren Luftreinhalteberechnungen einzubeziehen und geeignete Minderungsmaßnahmen zu entwickeln.

### **6. Rechtsgrundlagen für die Kennzeichnung von Fahrzeugen**

Bislang ist strittig, ob der Erlass von Fahrverboten in den von NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebieten bereits heute auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung zulässig ist. Zur Klärung dieser rechtlichen Frage hat das Land NRW im November 2016 die sogenannte „Sprungrevision“ beim Bundesverwaltungsgericht gegen das o. a. Urteil des VG Düsseldorf eingelegt. Bisher wurden die Umweltzonen in Deutschland auf der Grundlage der sog. Kennzeichnungsverordnung (35. V) eingerichtet. Diese Verordnung erlaubt jedoch derzeit nicht, die Zufahrt in die Umweltzonen auf die saubersten Dieselfahrzeuge auf dem Markt zu beschränken. Deshalb ist eine entsprechende Erweiterung der Kennzeichnungsverordnung auf der Bundesebene aus Sicht der Städte dringend erforderlich. Sie muss die Einführung einer Plakette für besonders emissionsarme Dieselfahrzeuge vorsehen. Die zuständigen Behörden der Länder und die Städte können dann in den Luftreinhalteplänen begrenzte Fahrverbote für stark emittierende Dieselfahrzeuge definieren. Gleichzeitig sind – wie bei der Einführung der Umweltzonen – Ausnahmeregelungen für bestimmte Verkehre zu erarbeiten.

### **7. Forderung an die Automobilindustrie**

Die Automobilindustrie muss möglichst kurzfristig Klarheit darüber schaffen, welche Dieselfahrzeuge die geltenden Emissionswerte tatsächlich auch im Straßenverkehr einhalten. Verschiedene Studien, die in der Öffentlichkeit bekannt geworden sind, zeigen nämlich, dass selbst die für Euro 6 Diesel-PKW erwartete deutliche Emissionsminderung gegenüber der Abgasstufe Euro 5 fraglich ist.

## **8. Technische Maßnahmen**

Weiter stehen der Bund und das Land Nordrhein-Westfalen in der Pflicht, die Anreize für die Nachrüstung mit Filtersystemen, die den Stickoxidausstoß bereits zugelassener Fahrzeuge reduzieren, in der neuen Legislaturperiode deutlich zu verbessern. Schließlich ist die massive Ausweitung der Förderung alternativer Antriebstechnologien, insbesondere für die Umrüstung des kommunalen ÖPNV sowie der Logistikfahrzeugflotte im innerstädtischen Einsatz, unabdingbar.

## **9. Steuerliche Rahmenbedingungen und Dienstwagenprivileg**

Bund und Länder sollten dringend eine umweltgerechte Kraftstoffbesteuerung (Anhebung des Mineralölsteuersatzes für Dieselmotoren) prüfen. Zudem sollte die Gewährung finanzielle Privilegien für die Anschaffung und Nutzung von Dienstwagen zukünftig ausschließlich für verbrauchs- und abgasarme Fahrzeuge möglich sein.

Die zusätzlichen Einnahmen sollten für Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs verwandt werden. Angeregt wird in diesem Zusammenhang ein Sonderprogramm des Bundes für einen massiven Ausbau des ÖPNV in Deutschland. Nur wenn die Angebotspolitik in den Städten weiterhin deutlich verbessert wird, wird eine Reduzierung des PKW-Verkehrs und damit der Luftbelastung in Städten möglich sein.

## **10. Vorbildfunktion des Landes**

Das Land NRW hat seine Vorbildfunktion deutlicher wahrzunehmen. Dies bedeutet, dass sämtliche Landeseinrichtungen – insbesondere in den Großstädten und Ballungsräumen – durch konsequentes Parkraummanagement, den Bau von Radabstellanlagen und die Einführung des Jobticket/Mobilitätstickets beispielgebend für eine Mobilitätsoffensive zur Stärkung des Umweltverbundes sein sollten.