

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Umwelt Beteiligte Dienststelle/n: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Dezernat II	Vorlage-Nr: FB 36/0312/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 16.10.2018 Verfasser: 36/401												
Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen, 2. Fortschreibung – Entwurf a) Stellungnahme der Stadt Aachen zum Berichtsentwurf der Bezirksregierung Köln b) Ratsantrag Nr. 395/17 Gemeinsamer Ratsantrag der Fraktionen von CDU und SPD vom 11.09.2018 Luftreinhaltung ASEAG-Flotte mit SCRT-Filtern nachrüsten													
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>13.11.2018</td> <td>Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>13.11.2018</td> <td>Mobilitätsausschuss</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>14.11.2018</td> <td>Rat der Stadt Aachen</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	13.11.2018	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Anhörung/Empfehlung	13.11.2018	Mobilitätsausschuss	Anhörung/Empfehlung	14.11.2018	Rat der Stadt Aachen	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit											
13.11.2018	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Anhörung/Empfehlung											
13.11.2018	Mobilitätsausschuss	Anhörung/Empfehlung											
14.11.2018	Rat der Stadt Aachen	Entscheidung											

Beschlussvorschlag für den Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz (AUK):

Der Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz nimmt die Vorlage der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er begrüßt das für Aachen positive Ergebnis und empfiehlt dem Rat der Stadt Aachen, die Verwaltung wie folgt zu beauftragen:

- Gegenüber der planaufstellenden Behörde wird das grundsätzliche Einverständnis mit dem Ergebnis des LRP-Entwurfs und die Verbindlichkeit der Schlüsselmaßnahmen (KM 1 bis 3) erklärt.
- Bzgl. der Thematik der Fahrverbote wird eine Eingabe der Stadt im Sinne der Ausführungen in der Vorlage gemacht.
- Bzgl. der Maßnahme MM 1 des LRP 2015 (Parkraumbewirtschaftung und Jobticket bei den Landesbehörden) wird ein verbindlicher Zeitplan vom Land eingefordert.

Beschlussvorschlag für den Mobilitätsausschuss und AVV-Beirat (MoA):

Der Mobilitätsausschuss und AVV-Beirat nimmt die Vorlage der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er begrüßt das für Aachen positive Ergebnis und empfiehlt dem Rat der Stadt Aachen, die Verwaltung wie folgt zu beauftragen:

- Gegenüber der planaufstellenden Behörde wird das grundsätzliche Einverständnis mit dem Ergebnis des LRP-Entwurfs und die Verbindlichkeit der Schlüsselmaßnahmen (KM 1 bis 3) erklärt.
- Bzgl. der Thematik der Fahrverbote wird eine Eingabe der Stadt im Sinne der Ausführungen in der Vorlage gemacht.
- Bzgl. der Maßnahme MM 1 des LRP 2015 (Parkraumbewirtschaftung und Jobticket bei den Landesbehörden) wird ein verbindlicher Zeitplan vom Land eingefordert.

Beschlussvorschlag für den Rat der Stadt Aachen:

Der Rat der Stadt Aachen nimmt die Vorlage der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er begrüßt das für Aachen positive Ergebnis und beauftragt, entsprechend den Empfehlungen von AUK und MoA, die Verwaltung wie folgt:

- Gegenüber der planaufstellenden Behörde wird das grundsätzliche Einverständnis mit dem Ergebnis des LRP-Entwurfs und die Verbindlichkeit der Schlüsselmaßnahmen (KM 1 bis 3) erklärt.
- Bzgl. der Thematik der Fahrverbote wird eine Eingabe der Stadt im Sinne der Ausführungen in der Vorlage gemacht.

Bzgl. der Maßnahme MM 1 des LRP 2015 (Parkraumbewirtschaftung und Jobticket bei den Landesbehörden) wird ein verbindlicher Zeitplan vom Land eingefordert.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	

Investive Auswirkungen	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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Für das Jahr 2019 sind im vorliegenden Haushaltsplanentwurf insgesamt 3,9 Mio. Euro für das „Maßnahmenpaket Dieselpipfel“ bzw. Maßnahmen zur Luftreinhaltung verankert.

Details: siehe auch Kapitel 3. Vorbericht zum Haushaltsplanentwurf 2019; Seiten 52 bis 54 sowie die jeweiligen Haushaltsansätze im Einzelnen.

Erläuterungen:

Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen,

2. Fortschreibung – Entwurf

a) Stellungnahme der Stadt Aachen zum Planentwurf der Bezirksregierung Köln

I. Luftreinhaltung in Aachen – Vorbemerkungen/Historie

Zentrales Anliegen der Luftreinhaltung ist der Gesundheitsschutz unserer Bürgerinnen und Bürger. Folgerichtig stellt die Reinhaltung der Luft für die Kur- und Badestadt Aachen seit Jahrzehnten ein bedeutendes, umweltpolitisches Ziel dar. Stets galt es dabei, die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und die Erreichbarkeit für Handel, Unternehmen und Gäste im Sinne einer lebendigen und lebenswerten Stadt „im Auge zu behalten“. Ziel des sog. „Aachener Weg“ in der Luftreinhaltung war und ist, zukunftsfähige Mobilität zu gestalten. Anstelle von Fahrverboten setzte die Stadt von Beginn an auf Innovation, Kreativität, Kooperation und freiwillige Selbstverpflichtung.

Mit der Aufstellung des „Luftreinhalte- und Aktionsplan für das Stadtgebiet Aachen“ (kurz: LRP) durch die federführend zuständige Bezirksregierung Köln im Jahr 2009 wurde ein erstes umfangreiches Paket geschnürt. Durch eine Vielzahl ineinandergreifender Maßnahmen soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) reduziert oder durch emissionsarme Antriebsarten ersetzt, der Umweltverbund (ÖPNV, Bahn, Radverkehr, CarSharing, zu Fuß gehen) gestärkt und die Hausbrandemissionen gemindert werden. Das Maßnahmenpaket aus 2009 hat integrativen und interdisziplinären Charakter und unterstützt neben der Verbesserung der Luftqualität auch die Lärminderung und den Klimaschutz.

In der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans in 2015 wurde diese Strategie mit neuen Schwerpunkten weitergeführt. Jedoch wurde seitens der Bezirksregierung Köln die Einführung einer grünen Umweltzone ab 01.02.2016 gefordert und schließlich auferlegt.

Aktuell wird - trotz erkennbarer Minderungstrends in Bezug auf Stickstoffdioxid (NO₂) - der maßgebende Grenzwert von 40 µg/m³ NO₂ im Jahresmittel noch nicht an allen Messpunkten in Aachen eingehalten. An einigen Belastungsschwerpunkten liegt er (Stand 2017) bei ca. 50 µg/m³. Viele Städte und Gemeinden in NRW haben eine vergleichbare Situation. Der Deutsche Städtetag beklagte hier zu Recht, dass zahlreiche, durch die Kommunen nicht zu verantwortende Faktoren, insbesondere aber die Ende 2016 auch in Deutschland in den Fokus gerückte Diesel-Affäre, die Lage vieler Großstädte verschärft oder sogar ausgelöst hätten.

Unabhängig davon fordert das EU-Recht, den NO₂-Wert weiter zu senken. Die Stadt entwickelte dazu den Aachener Weg weiter und plant mit der 2. Fortschreibung 2019 des LRP, wirksame Maßnahmen schnell und effizient umzusetzen.

Indes klagt die Deutsche Umwelthilfe (kurz: DUH) auf Fortschreibung des Luftreinhalteplans unter Einbezug von Fahrverboten. Erinstanzlich verurteilte das Verwaltungsgericht (VG) Aachen das beklagte Land NRW am 08.06.2018 „den Luftreinhalteplan für Aachen so fortzuschreiben, dass dieser unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zur Zulässigkeit und Verhältnismäßigkeit von Fahrverboten zum 01.01.2019 die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung“ des Grenzwertes enthält. Die Stadt hat als Beigeladene des Verfahrens ebenso die zugelassene Berufung eingelegt wie das beklagte Land NRW. Dieses erstinstanzliche Urteil verpflichtet nach Auffassung der Stadt nicht zur Verhängung von Fahrverboten, sofern andere geeignete Maßnahmen ergriffen werden können. Diese Auslegung folgt der Grundsatzentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 27. Februar 2018, wonach (Diesel-)Fahrverbote nur als „Ultima Ratio“ und unter enger Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit zulässig sind.

II. Aktuelle Aktivitäten (Erfolge) der Stadt

Zur Minderung der NO₂-Belastung und vor dem Hintergrund drohender Fahrverbote hat die Stadt im ersten Halbjahr 2018 einen sog. Masterplan (Green City Plan) aufgestellt. Im Masterplan werden Kernaussagen vorliegender Konzepte und langjähriger Strategien zur nachhaltigen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung aufgegriffen, analysiert, integriert und weiterentwickelt. Im Fokus stehen Maßnahmen, die kurz- und mittelfristig umgesetzt werden und nachweislich einen wirksamen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität liefern können.

Der Masterplan, der insoweit auch als Grundlage für die zweite Fortschreibung des Luftreinhalteplans 2019 dient, identifiziert drei Schlüsselmaßnahmen, um den NO₂-Grenzwert bis 2020 einzuhalten:

- Nachrüstung der ASEAG-Busflotte mit SCRT-Filter (Der Auftrag wurde bereits erteilt, schon in Kürze werden die ersten nachgerüsteten Busse im Linienbetrieb eingesetzt.),
- Reduzierung der Parksuchverkehre (Anpassung Parkgebühren) sowie
- Änderung des Nahverkehrsplans mit Festlegung erhöhter Qualitätsanforderungen an die Abgasstandards der Busflotten von ASEAG und Subunternehmen.

Die Verwaltung hat sich in den vergangenen Monaten engagiert dafür eingesetzt, diese Schlüsselmaßnahmen bei den beteiligten Handlungsträgern zur zeitnahen Umsetzungsreife zu bringen, die entsprechenden Finanzmittel einzuwerben, notwendige Eigenmittel bereitzustellen und nicht zuletzt durch intensive Verhandlungen mit der Bezirksregierung Köln, diese Maßnahmen in den Prozess der LRP-Fortschreibung als Alternative zu Fahrverbotsszenarien einzubringen. Dieser Prozess hat mit dem vorliegenden Berichtsentwurf und dem vorläufigen Abwägungsergebnis einen positiven Ausgang gefunden.

Neben den Schlüsselmaßnahmen können auch die anderen im Masterplan betrachteten Maßnahmen wie Sanierung und Ausbau der Radinfrastruktur, Ausbau der Elektromobilität durch Elektrifizierung von Bus- und Dienstfahrzeug-Flotten, Verstärkung der (halb-) öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsflüsse im motorisierten Verkehr (z.B. durch vollkontinuierliche Datenerfassung und darauf angepasster Verkehrslenkung) u.v.m. wichtige

Beiträge zur Reduzierung der NO₂-Belastung liefern. Diese Bausteine dürfen nicht vernachlässigt werden, auch wenn sie nicht von heute auf morgen realisiert werden können.

Die Arbeitsweise der vielen beteiligten Verwaltungsbereiche und externen Partner (u.a. ASEAG, Gutachter, FH Aachen etc.) entsprach dabei der einer Task Force, um unter hohem zeitlichen Druck ein den EU-Anforderungen der Luftreinhaltung Rechnung tragendes und durch konsequente Einbindung von Landes- und Bundesförderprogrammen auch finanzierbares Gesamtkonzept für eine zukunftsfähige, saubere Stadtmobilität zu entwerfen.

III. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Aachen - Verfahrensablauf

Angesichts anhaltender Grenzwertüberschreitungen beim Luftschadstoff NO₂ ist die Bezirksregierung Köln nach § 47 BImSchG - als zuständige, planaufstellende Behörde - verpflichtet, den Luftreinhalteplan Aachen fortzuschreiben. Ferner wird durch die Klage der DUH und das am 08. Juni 2018 ergangene Urteil des Verwaltungsgerichts Aachen gefordert, ein Gesamtkonzept mit geeigneten Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des Grenzwertes aufzustellen.

Mit diesem Ziel wurde der vorliegende Bericht „Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen, 2. Fortschreibung – Entwurf“ erstellt. Der Prozess wurde intensiv durch die Stadt Aachen begleitet (siehe auch Ausführungen unter II.) und das Thema in zwei Sitzungen der Projektgruppe (Mai 2017 und September 2018) diskutiert.

Der im Ergebnis für die Stadt Aachen positive Planentwurf in seiner jetzigen Form ist der Verwaltung seit dem 12.10.2018 bekannt und liegt vom 15. Oktober 2018 bis zum 15. November 2018 (bei der Stadt und der Bezirksregierung) öffentlich aus. Ergänzend ist er im Internet abrufbar. Die Frist zur Eingabe von Stellungnahmen endet am 29. November 2018. Geplant ist, dass der neue LRP zum 01.01.2019 in Kraft tritt.

Auch die Stadt Aachen ist als betroffene Gebietskörperschaft berechtigt, Eingaben zu machen. Vor diesem Hintergrund wurde der vorliegende Bericht durch die Fachverwaltung gesichtet und bewertet.

IV. Stellungnahme zum Planentwurf der Bezirksregierung Köln

Der Entwurf zur zweiten Fortschreibung des Aachener Luftreinhalteplans gliedert sich in 11 Kapitel. Die Stellungnahme der Verwaltung orientiert sich an dieser Struktur und setzt sich im Folgenden kapitelbezogen mit relevanten Gesichtspunkten auseinander.

In **Kapitel 2** (S. 6-17) wird im Wesentlichen die **Ausgangssituation**, insbesondere auch die **Entwicklung der Messwerte** in Aachen beschrieben. Die Feinstaubbelastung konnte mit den bisherigen Maßnahmen des LRP 2009 und 2015 auf ein deutlich niedrigeres und EU-konformes Maß gesenkt werden, so dass der vorliegende Bericht nur noch auf den Luftschadstoff Stickstoffdioxid

(NO₂) abzielt. Die konkreten Messwerte finden sich auf Seite 14 des Berichts (S. 16 des pdf); insoweit wird auf eine separate Erläuterung in der Vorlage verzichtet. Die erhobenen Werte basieren auf Messungen des LANUV und der Stadt. Insgesamt zeigt sich eine abnehmende Tendenz der NO₂-Belastung in Aachen, jedoch wird der maßgebende EU-Grenzwert von 40 µg/m³ bis dato an den benannten Stellen (außer Hintergrundstation Burtscheid) nicht eingehalten. An zentralen Belastungsschwerpunkten (sog. Hot-Spots) liegt der Wert mit 50 µg/m³ und mehr sogar deutlich darüber.

In **Kapitel 3** (Ursachen für die Grenzwertüberschreitung, S. 18-33) werden die **Quellenbeiträge**, die zu den erkannten Grenzwertüberschreitungen führen, ermittelt. Der lokale Kfz-Verkehr wird als Hauptverursacher bzw. -ansatzpunkt für Minderungsmaßnahmen identifiziert. Andere Quelle wie Gewerbe/Industrie oder Hausbrand sind nur von sekundärer Bedeutung.

Kapitel 4 (S. 33-37) erfasst die **Trendprognose zum Jahr 2020** ohne weitergehende Maßnahmen. Die Darstellungen sind nachvollziehbar, die Ergebnisse plausibel.

In **Kapitel 5 (Gesamtkonzept zur NO₂-Minderung, S. 38-57)** werden zunächst die **Beiträge zur Luftreinhaltung auf EU-, Bundes- und Landesebene** dargelegt. Hier ist seitens der Verwaltung anzumerken, dass mit dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 - 2020“ des Bundes und der Landesförderkulisse „Kommunaler Klimaschutz.NRW – Sonderförderbereich Emissionsfreie Innenstadt“ wichtige Impulse gesetzt und **relevante Fördertöpfe** für die Kommunen **eröffnet** wurden. Gleichwohl sind die Programme in Teilen nur schleppend angelaufen, teilweise mit **wenig befriedigenden Förderquoten** ausgestattet und in der konkreten Abwicklung recht formalistisch.

Mit Blick auf die vom Land NRW und vom Umweltministerium seit Jahren propagierte Vorbildfunktion (siehe auch Klimaschutzplan NRW) fordert die Stadt für die 2. LRP-Fortschreibung 2019 (endlich) einen klaren, kurzfristigen und **verbindlichen Umsetzungsfahrplan** der schon im LRP 2009 verankerten und 2015 bestätigten **Maßnahmen MM 1 „Einführung von Parkraumbewirtschaftung und Jobticket bei den in Aachen ansässigen Landesbehörden“**. Das Land NRW ist der größte Arbeitgeber im Stadtgebiet. Die längst überfällige Einführung von Parkraumbewirtschaftung und Jobticket bei den Landeseinrichtungen – bei der Stadtverwaltung seit Jahren eine Selbstverständlichkeit - wird einen notwendigen Impuls zur Luftreinhaltung aber auch zur Solidarität leisten. Der eingeforderte Fahrplan für Maßnahme MM1 sollte daher Eingang in den LRP-Bericht finden.

Weiterhin muss festgestellt werden, dass die von Seiten des Städtetags beim Bund energisch eingeforderten und von der Fachverwaltung von Beginn an favorisierten **strukturellen Neujustierungen zur Stärkung umweltverträglicher (Stadt-)Mobilität** nach wie vor nicht auf den Weg gebracht wurden. Statt Fahrverbotszonen empfehlen Umwelt- und Mobilitätsfachleute seit Jahren die:

- stärkere und kontinuierliche Förderung des ÖPNV,
- Anpassung der Dieselbesteuerung,
- Neujustierung bzw. Abschaffung des Dienstwagenprivilegs.

Diese Maßnahmen können ausschließlich auf Bundesebene angeschoben werden.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass der Bund nach Auffassung der Verwaltung die Automobilindustrie, stärker in die Pflicht nehmen sollte.

In **Kapitel 5.2** werden **lokale Ansatzpunkte zur NO₂-Minderung** aufgeführt. Die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen im **Unterpunkt 5.2.1** (S. 43 ff) wurden insbes. vor dem Hintergrund der DUH-Klage und der dazu ergangenen Urteile (BVerwG vom 27.02.2018 und VG Aachen vom 08.06.2018) von der Bezirksregierung eingebracht. Da auch der Berichtsentwurf in der Abwägung Fahrverbote als unverhältnismäßig und damit nicht erforderlich einstuft, wurden die diesbezüglichen Maßnahmen – **verschiedene Szenarien von Fahrverboten** - weder fachlich noch mit Blick auf ihre faktische Umsetzbarkeit abschließend geprüft.

Kapitel 5.2.5 (Weitere Maßnahmen) erfasst die **Maßnahmenvorschläge der Stadt Aachen**. Zunächst werden die im Rahmen der Bundes- und Landesförderkulissen durch die Stadt und ihre Projektpartner geplanten und teils bereits beantragten Maßnahmen beschrieben. Im Wesentlichen wird aber auf die **drei Schlüsselmaßnahmen (key measure, kurz: KM)** abgestellt, die im Masterplan Mobilität als zeitnah umsetzbare, wirksame Maßnahmen zur Grenzwertüberreichung identifiziert wurden:

KM 1 – Nachrüstung der ASEAG Busflotte mit SCRT-Filter

KM 2 – Reduzierung des Parksuchverkehrs durch Harmonisierung / Änderung der Parkgebühren im öffentlichen Raum

KM 3 – Änderung des Nahverkehrsplans: Festlegung erhöhter Qualitätsanforderungen an die Abgasstandards der Busflotten von ASEAG und Subunternehmen

Diese Maßnahmen wurden zwischenzeitlich durch entsprechende politische Beschlüsse abgesichert bzw. befinden sich gerade in der politischen Beratung bis hin zur Ratssitzung am 14.11.2018.

Kapitel 6 (S. 58 -) beschreibt die **Immissionsprognose** für die verschiedenen Maßnahmen. Die vom LANUV vollzogenen Berechnungen wurden in zentralen Punkten mit der Verwaltung abgestimmt. Die Ergebnisse sind methodisch sauber abgeleitet, plausibel und mit den von der Stadt im Rahmen des Masterplans beauftragten Wirkungsuntersuchungen (siehe auch Kapitel 6.2.) hinreichend kompatibel. Hinsichtlich der abgeschätzten Reduktionswirkung einzelner Maßnahmen des bestehenden LRP 2015 muss darauf hingewiesen werden, dass der Einfachheit halber nur eine gesamtstädtische Wirkungsbetrachtung erfolgte. Einzelne Maßnahmen dürften nach fachlicher Einschätzung auf die Innenstadt (und damit auf den zentralen Bereich einzelner Belastungsschwerpunkte) bezogen ein durchaus höheres Minderungspotential entfalten. Insgesamt zeigen die Wirkungsprognosen, dass mit den von der Stadt als key measure benannten Maßnahmen (KM 1 bis KM 3) und den gesetzlich verpflichtenden Softwareupdates / Rückkaufprämien an den Aachener Hot Spots der Grenzwert bis 2019, spätestens 2020 eingehalten werden kann.

In **Kapitel 7** wird schließlich seitens der Bezirksregierung Köln eine **vorläufige Abwägung** unter Berücksichtigung der prognostizierten Maßnahmenwirkungen und der Betroffenheitsanalyse vorgenommen. Das Ergebnis der Abwägung steht unter dem Vorbehalt der verbindlichen Absicherung der Umsetzung der drei Schlüsselmaßnahmen durch die Stadt, wie selbstverständlich auch möglicher weiterer Erkenntnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Das Fazit der Bezirksregierung, dass die betrachteten **Fahrverbote** bei Umsetzung der relevanten Maßnahmen **nicht mehr erforderlich bzw. unverhältnismäßig** sind und damit im Rahmen der Fortschreibung 2019 nicht weiter verfolgt werden, entspricht den Vorstellungen der Stadt.

V. Fazit und Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung ist mit dem Ergebnis des Planentwurfs einverstanden und unterstützt das von der Bezirksregierung getroffene, vorläufige Abwägungsergebnis.

Ungeachtet dessen ist verwaltungsseitig geplant, eine schriftliche Stellungnahme zum LRP-Entwurf abzugeben. Für den Fall, dass aufgrund von Eingaben oder gerichtlichen Anordnungen Fahrverbote in Erwägung gezogen oder umgesetzt werden müssen, wird noch einmal darauf hingewiesen, dass die konkreten Maßnahmenvorschläge unter verkehrlichen Gesichtspunkten abschließend zu prüfen wären.

Mit Fortschreibung des Luftreinhalteplans in der vorgelegten Form wird Aachen in die Lage versetzt, den langjährigen Weg zur Neugestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität erfolgreich weiter zu beschreiten. Hierzu gehören neben den o.g. Schlüsselmaßnahmen auch die Vielzahl der von den Gerichten als „weiche Maßnahmen“ deklarierten Aktivitäten, wie z.B. Sanierung und Ausbau der Radinfrastruktur, das umfangreiche Elektromobilitätsprogramm der Stadt u.v.m.. Diese Maßnahmen liefern nicht nur einen effektiven Beitrag zur Luftreinhaltung, sondern sind wichtige Instrumente für eine dauerhafte Veränderung des Mobilitätsverhaltens.

Aufgabe der Verwaltung und der verantwortlichen Handlungsträger für die kommenden Jahre wird es sein, all diese Projekte zügig in die Wege zu leiten und mit dem nötigen finanziellen wie auch politischen Nachdruck voranzutreiben.

b) Ratsantrag 395/17: Gemeinsamer Ratsantrag der Fraktionen von CDU und SPD vom 11.09.2018; „Luftreinhaltung: ASEAG-Flotte mit SCRT-Filtern nachrüsten“

Die mit diesem Ratsantrag aufgeworfene Intention wird durch den vorliegenden Entwurf zur zweiten Fortschreibung des LRP und der darin als KM 1 benannten Schlüsselmaßnahmen (Nachrüstung der ASEAG-Busflotte mit SCRT-Filter) aufgegriffen. Nach Angaben der ASEAG wurde der Auftrag zur Nachrüstung von 98 ASEAG-Bussen mit SCRT-Filtertechnik im Oktober erteilt. Die Arbeiten sollen vorauss. im ersten Quartal 2019 abgeschlossen werden.

Der Ratsantrag gilt damit als behandelt.

Anlagen:

- Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen, 2. Fortschreibung – Entwurf
- Ratsantrag Nr. 395/17 vom 11.09.2018