

<b>Vorlage</b> Federführende Dienststelle: Fachbereich Umwelt Beteiligte Dienststelle/n: Aachener Stadtbetrieb	Vorlage-Nr: FB 36/0157/WP15 Status: öffentlich AZ: Datum: 31.05.2007 Verfasser: FB 36 / 41						
<b>Umsetzung der europäischen Luftqualitätsrichtlinien in NRW,          Luftreinhalteplanung in Aachen          hier: Ratsantrag–Nr. 194/15 der Grünen Fraktion vom 13. März 2007          sowie          Ratsantrag–Nr. 205/15 der Grünen Fraktion vom 24. April 2007;          Aktuelle Entwicklungen zur Luftreinhalteplanung in Aachen</b>							
Beratungsfolge: <span style="float: right;">TOP: __</span> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>Datum</td> <td>Gremium</td> <td>Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>19.06.2007</td> <td>UmA</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	19.06.2007	UmA	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Kompetenz					
19.06.2007	UmA	Kenntnisnahme					

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bisher keine.

**Beschlussvorschlag:**

Der Umweltausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis.  
 Der Umweltausschuss beauftragt die Verwaltung zum Thema "verpflichtende Aufstellung eines  
 Luftreinhalteplans für Aachen" fortlaufend aktuell zu berichten.

Die beiden Ratsanträge Nr. 194/15 vom 13. März 2007 sowie 205/15 vom 24. April 2007 der  
 Grünen Fraktion gelten damit als behandelt.

## **Erläuterungen:**

### **Zum Ratsantrag–Nr. 194/15 der Grünen Fraktion vom 13. März 2007**

#### **"Kennzeichnung von ASEAG-Bussen mit Partikelfiltern"**

Im Zuge der vorbereitenden Luftreinhalteplanung in Aachen hatte die Grünen Fraktion den Antrag gestellt, die in Aachen tätigen Verkehrsunternehmen, hier insbesondere die ASEAG, zu bitten, die bereits mit einem Partikelfilter ausgestatteten Busse, werbeträchtig zu kennzeichnen. Da Neuanschaffungen von Bussen für den öffentlichen Nahverkehr seit 2005 wegen der damit verbundenen Landesfördergelder mit einem Partikelfiltersystem ausgestattet sein müssen und inzwischen ein beträchtlicher Anteil der ASEAG-Busse (etwa 30 % von 230 Bussen) mit einem Partikelfilter in Betrieb ist, sollen diese Busse gesondert positiv mit einem Schriftzug hervorgehoben werden.

#### Stellungnahme der ASEAG

Die Umsetzung des oben genannten Ratsantrages ist nach Beurteilung der ASEAG zurzeit nicht sinnvoll, da der derzeitige Umrüstungsgrad der Busflotte mit Partikelfiltern noch unter 50 % liegt. Voraussichtlich wird dieser Anteilswert ab 2008 / 2009 erreicht und somit ist dann auch eine Kennzeichnung vertretbar. Ferner wird im Zuge der Diskussion um die Luftverschmutzung und Feinstaubemissionen auf eine Marketingkampagne der ASEAG mit dem Thema, Umweltfreundlicher ÖPNV verwiesen, unter anderem mit dem Hinweis auf die Anschaffung moderner Busse mit dem besonders emissionsarmen EURO-V-Standard, siehe Anlage 1, Antwortschreiben der ASEAG.

#### Stellungnahme des FB 36

Aus Sicht der Umweltverwaltung wird der vertretene Standpunkt der ASEAG mitgetragen.

### **Zum Ratsantrag–Nr. 205/15 der Grünen Fraktion vom 24. April 2007**

#### **"Anschaffung schadstoffarmer Pkw für die Stadt Aachen"**

Nach dem Ratsantrag wird die Stadtverwaltung beauftragt, bei künftigen Fahrzeugneuanschaffungen von Pkw nur noch solche anzuschaffen, die entweder

- den Grenzwert von 120 g / km CO<sub>2</sub> nicht überschreiten oder
- mit Biokraftstoffen, insbesondere Bioethanol betrieben werden können oder
- mit einem Erdgasantrieb ausgestattet sind.

Die städtischen Gesellschaften werden aufgefordert, ebenso zu verfahren.

#### Zusammenfassende Stellungnahme des zuständigen städtischen Fuhrparks (E 18)

Zurzeit sind bei der Stadt Aachen 26 Pkw im Einsatz, von denen 9 einen Dieselmotor und 17 einen Ottomotor besitzen. Keines der Kfz liegt mit seinem CO<sub>2</sub>-Ausstoß unter den empfohlenen 120 g / km.

## – Erdgasfahrzeuge / CO<sub>2</sub>-arme Fahrzeuge

Die Prüfung der Pkw-Typen und zugehörigen Preise hat ergeben, dass der Markt mit Erdgas-, Otto- oder Dieselantrieb bisher nur Pkw aus der Kleinwagenklasse oder Hybrid-Fahrzeuge bietet, die den Grenzwert von 120 g / km einhalten. Dabei bietet der Markt 3 Pkw-Typen mit Erdgasantrieb, die mit ihrem Verbrauch den 120 g-Grenzwert einhalten. Als Hybrid-Fahrzeug werden ebenfalls nur 3 Typen (Honda, Toyota, Lexus (Toyota)) angeboten. Diese Kfz sind vergleichsweise mit hohen Anschaffungspreisen verbunden.

Kombis und Kleintransporter, die für den städtischen Bedarf geeignet sind und dem Grenzwert von 120 g / km nahe kommen, werden zurzeit noch nicht angeboten. Es kommen somit nur Limousinen / Kleinlimousinen in Betracht. E 18 hatte in 2006 bereits 3 dieser Kleinlimousinen (Hyundai Athos) angeschafft. Sie emittieren 131 g CO<sub>2</sub> / km. Vier Kleinwagen sind vom Typ Opel Corsa aus unterschiedlichen Baujahren. Diese Fahrzeuge haben einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis max. 135 g / km. Zum Zeitpunkt des geplanten Austausches der Fahrzeuge wird es sicherlich Kfz geben, die den Grenzwert von 120 g / km einhalten können.

Hybridfahrzeuge als Ersatz für die Kleinwagen sind bisher wegen des relativ hohen Anschaffungspreises unwirtschaftlich. Eine Anschaffung für die beiden Oberklassenfahrzeuge muss im Einzelfall geprüft werden.

## – Fahrzeuge mit Bioethanolantrieb (E 85) / Antrieb mit Biokraftstoffen

In der Vergangenheit wurden mit finanzieller Hilfe des städtischen Umweltamtes 3 Großkehrmaschinen von Dieselbetrieb auf reinen Pflanzenölbetrieb umgerüstet, was nicht nur weitgehend klimaneutral, sondern auch betriebswirtschaftlich positiv ausfällt. Für eine Anschaffung von Pkw mit Bioethanolbetrieb (E 85) steht eine Reihe von Argumenten wie, höherer Anschaffungspreis, ein deutlich höherer Verbrauch (kein effektiver Preisvorteil für E 85) und eine kontroverse Diskussion um die CO<sub>2</sub>-Vorteile bei E 85 (energieaufwendige und umweltzerstörende Produktion in Dritte-Welt-Ländern). Zudem würden Betankungen außerhalb der Benzin-Betankungsanlage bei E 18 die Wirtschaftlichkeit der eigenen Tankstelle verringern.

### Fazit des E 18

Der Aachener Stadtbetrieb wird die Entwicklung bei den alternativen Kraftstoffen / Antrieben eingehend beobachten und dort, wo es technisch und wirtschaftlich möglich ist, die Fahrzeugbeschaffung und Umrüstung darauf ausrichten.

### Stellungnahme des FB 36

Die generelle Ausrichtung auf die in der jeweiligen Fahrzeugklasse verbrauchsärmsten Fahrzeuge wird seitens des FB 36 mit Nachdruck unterstützt.

## **Aktuelle Entwicklungen zur Luftreinhalteplanung in Aachen**

- **Informationen zum ersten Erörterungsgespräch zum Luftreinhalteplan Aachen bei der Bezirksregierung Köln (RP) am 23. Mai 2007**

Das erste Gespräch beim RP war eine Auftaktveranstaltung mit den drei beteiligten Städten Bonn, Overath (Rh.-Berg. Kreis) und Aachen, bei der auch Vertreter des Landesumweltamtes NRW (LANUV) zugegen waren. Bei diesem Gespräch wurden seitens des LANUV noch einmal die Grenzwertüberschreitungen bezüglich der Luftschadstoffe NO<sub>2</sub> und Feinstaub (PM10) für ganz NRW auf Basis des Messjahres 2006 aufgezeigt. In Aachen geht es wie bei den meisten NRW-Städten vorrangig um die Senkung der NO<sub>2</sub>-Belastungen.

Ferner ging es bei der Auftaktveranstaltung zunächst darum, dass allgemeine Procedere bei der Aufstellung eines Luftreinhalteplans (LRP) vorzustellen. Man wird nun etwa alle zwei Monate bis zur Fertigstellung des LRP im Oktober 2008 zu Arbeitsterminen unter Federführung der Bezirksregierung zusammenkommen, um mit den relevanten Interessenvertretern auf kommunaler, Bezirks- und Landesebene den LRP Aachen zu erarbeiten. Das Umweltministerium (MUNLV) wird in Absprache mit dem LANUV diskutierte Vorschläge zu möglichen Maßnahmen zur Luftreinhaltung auf ihre Wirksamkeit prüfen. Es sind in erster Linie Maßnahmen auf den Prüfstand zu stellen, die eine erwünschte Kombinationswirkung in den Umweltbereichen Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärmschutz aufweisen. Grundsätzlich soll dabei das Ziel verfolgt werden, die Einrichtung einer Umweltzone für Aachen durch anderweitige wirksamen Maßnahmen möglichst zu vermeiden. Das erste Informations-Erörterungsgespräch in Aachen, zu dem die Bezirksregierung einlädt, wird am 22. Juni bei der Stadtverwaltung Aachen sein.

Eine aktuelle Übersicht der Luftreinhaltepläne und Aktionspläne für NRW nach EU-Richtlinie ist der Anlage 2 zu entnehmen.

- **Städtische Kooperation mit AVV/ASEAG und der IHK-Aachen sowie dem Einzelhandelsverband Aachen-Düren in Sachen verstärkte Jobticketeinführung für Firmen / Betriebe mit Sitz in Aachen**

Da die verstärkte Einführung des Jobtickets in Aachen zur Stärkung des ÖPNV eine deutlich wirksame Maßnahme zur lufthygienischen Entlastung und auch in Sachen Lärmschutz und Klimaschutz darstellt, wurde im März 2007 ein Arbeitskreis mit den relevanten Interessensvertretern gegründet. Der Kreis unter Beteiligung des Fachbereiches Umwelt und der Abteilung Verkehrsmanagement des Planungsamtes soll anhand eines Marketingkonzeptes die Ausweitung der Jobticketeinführung verfolgen. Die Umweltverwaltung hat sich das unverbindliche Ziel gesetzt, in Aachen 10.000 neue Jobtickets (bei etwa 60.000 Pendlern) auf den Weg zu bringen. Dabei stehen auch weiterhin die Landeseinrichtungen in Aachen wie das Finanzamtszentrum, Justizzentrum, die RWTH / FH Aachen sowie das Klinikum mit insgesamt weit mehr als 10.000 Beschäftigten und ca. 8.000 nicht bewirtschafteten (kostenfreien) Stellplätzen im Fokus der Betrachtung.

Diese Einrichtungen haben es bisher mit Ausnahme des ehem. Staatlichen Umweltamtes (heute Bezirksregierung Köln am neuen Standort Robert-Schuman-Straße) trotz wiederholter Bitte und Prüfung nicht durchsetzen können, das Jobticket für Beschäftigte einzuführen. Bei der Aufstellung eines Luftreinhalteplans steht jedoch auch das Land NRW mit seinen regionalen Einrichtungen in Aachen in der Verpflichtung, hier entscheidend mitzuwirken. Zur Förderung der Vorbildfunktion der Stadtverwaltung hat der Verwaltungsvorstand jüngst eine Empfehlung hinsichtlich der Einführung des Jobtickets auch für die städtischen Eigenbetriebe und Beteiligungsgesellschaften wie z. B. Stadttheater; Eurogress u. a. ausgesprochen.

- **ÖPNV-Umrüstungen mit Partikelfiltern**

Mit Überschreitung des EU-Grenzwertes für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) für 2006 und dem Erfordernis zur Aufstellung eines konkreten Luftreinhalteplans für die Stadt Aachen geht die Umweltverwaltung davon aus, dass die Oberen Umweltbehörden wirkungsvolle Maßnahmen, wie z. B. die rasche Einführung hoher Umweltstandards im ÖPNV, mit Nachdruck einfordern werden; siehe Maßnahmen in LRP'e anderer Großstädte in NRW, hier Köln, Düsseldorf, Hagen, Münster, etc. Hierdurch dürfte dieses Thema erneut in der Lokalpolitik behandelt werden.

- **"Plakettenverordnung" und Umweltzone**

Der Bundestag hatte die emissionsbezogene neue Kennzeichnungspflicht (Plakettenpflicht) für Kfz beschlossen. Die zugehörige Verordnung (35. BImSchV) ist am 01.03.2007 in Kraft getreten. Mit der Verordnung wird die Kennzeichnung von Kfz nach der Höhe der Partikelemission bundesweit einheitlich geregelt. Außerdem wird ein neues Verkehrszeichen (Umweltzone) eingeführt, das die örtlichen Behörden zur Anordnung von Verkehrsbeschränkungen aufstellen können. Erste Städte im süddeutschen Raum mit Luftreinhalteplänen werden noch in 2007 eine Umweltzonenausweisung in Kraft setzen.

Eine Übersicht zu den Schadstoffgruppen bei den Pkw / Lkw für 2006 findet sich in Anlage 3. Hieraus wird deutlich, dass insbesondere im Güterverkehr noch erhebliche Emissions-Minderungspotenziale vorliegen.

- **Steuerförderung für Diesel-Pkw mit Partikelfilter**

- Diesel-Pkw, die mit einem Partikelfilter nachgerüstet werden, werden künftig steuerlich gefördert. Dies sieht das vierte Gesetz zur Änderung des Kfz-Steuergesetzes vor, das auf einen Beschluss der damaligen Bundesregierung zur Einführung steuerlicher Erleichterungen für Partikelfilter vom 02.02.2005 zurückgeht. Das Gesetz ist am 1. April 2007 in Kraft getreten. Die wesentlichen Regelungen des Gesetzes im Überblick:
- Diesel-Pkw, die bis zum 31.12.2006 erstmals zugelassen worden sind, werden in Höhe von 330,- € von der Kfz-Steuer befreit, wenn sie in der Zeit vom 01.01.2006 bis 31.12.2009 ! mit einem Partikelfilter nachgerüstet werden.

- Die Steuerbefreiung beginnt an dem Tag, an dem nach Feststellung der Kfz-Zulassungsstelle die Voraussetzungen für die Förderung erfüllt waren.  
Ab dem Tag der Anerkennung – frühestens ab dem 01.04.2007 – wird der Befreiungsbetrag so lange mit der zu zahlenden Kfz-Steuer verrechnet, bis der Betrag von 330,- € erreicht ist. Die Zulassungsstellen werden den Finanzämtern die Nachrüstung melden.
- Die Steuerbefreiung wird für jedes Kfz nur einmal gewährt. Beim Wechsel des Fahrzeughalters kann der neue Halter einen restlichen Befreiungsbetrag übernehmen.
- Nach Ablauf des Befreiungszeitraumes unterliegen die Kfz wieder den regulären Steuersätzen nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 des Kfz-Steuergesetzes.
- Für Pkw ohne Partikelfilter erhöht sich die Steuer in der Zeit vom 01.04.2007 bis zum 31.03.2011 um 1,20 € je 100 cm<sup>3</sup> Hubraum.

- **Umrüstungs-/Nachrüstungsstand städtischer Dieselfahrzeuge mit emissionsarmer Antriebstechnik**

Ein Großteil der städtischer Altfahrzeuge ist laut Beschluss des E 18-Werkssausschusses aus 2006 mit vorbildlicher, besonders emissionsarmer Abgastechnik auszurüsten, soweit dies technisch machbar ist. Diese Maßnahme steht im Einklang mit den Inhalten einer vorsorgenden Luftreinhaltepolitik und ist ein wichtiger weiterer Baustein zur Vermeidung von Konflikten zwischen der gesetzlich geforderten Luftreinhaltung und den Verkehrsbedürfnissen einer Großstadt wie Aachen. Laut Aachener Stadtbetrieb wurden nach aktueller Auskunft seit 2005 insgesamt 25 Diesel-Fahrzeuge mit Partikelfilter nachgerüstet / neu ausgerüstet. Stand November 2006: 18 Fahrzeuge.

### **Zusammenfassung / Ausblick**

Die beiden Ratsanträge Nr. 194/15 vom 13. März 2007 sowie 205/15 vom 24. April 2007 der Grünen Fraktion gelten damit als behandelt.

Die Umweltverwaltung wird im Herbst 2007 über den Fortgang der Erörterungsgespräche mit der Bezirksregierung / dem MUNLV und den relevanten Interessenvertretern über die Entwicklung zum LRP Aachen berichten.

### **Anlage/n:**

- Anlage 1 ASEAG Schreiben
- Anlage 2 Luftreinhaltepläne und Aktionspläne für NRW nach EU-Richtlinie
- Anlage 3 Folien Fahrzeug Schadstoffgruppen.ppt
- Anlage 4 Ratsantrag–Nr. 194/15 der Grünen Fraktion vom 13. März 2007
- Anlage 5 Ratsantrag–Nr. 205/15 der Grünen Fraktion vom 24. April 2007