

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 36/0076/WP18
Federführende Dienststelle: FB 36 - Fachbereich Klima und Umwelt		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Datum: 16.07.2021
		Verfasser/in: Claudia Wluka
Luftreinhalteplan Aachen: Dritte Fortschreibung 2021		
Ziele: Klimarelevanz nicht eindeutig		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
24.08.2021	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Anhörung/Empfehlung
02.09.2021	Mobilitätsausschuss	Anhörung/Empfehlung
06.10.2021	Rat der Stadt Aachen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der **Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz** nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Rat der Stadt Aachen den nachfolgenden Beschluss zu fassen:

Der **Mobilitätsausschuss** nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Rat der Stadt Aachen den nachfolgenden Beschluss zu fassen:

Der **Rat der Stadt Aachen** nimmt die Ausführungen der Verwaltung und den vorliegenden Entwurf des LRP-Berichts „Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen – Dritte Fortschreibung 2021“ der Bezirksregierung Köln (planaufstellende Behörde) zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung gegenüber der planaufstellenden Behörde das grundsätzliche Einverständnis mit dem Ergebnis dieses LRP-Entwurfs zu erklären. Die Stadt Aachen wird das im Entwurf unter Kapitel 5.1.4 beschriebene Maßnahmenpaket konsequent weiter umsetzen und die damit gesetzten Ziele zur Reduzierung der NO₂- Belastung und Verbesserung der Luftqualität kontinuierlich weiter verfolgen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	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	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Unter Kapitel 5.1.4 des Entwurfs zur dritten Fortschreibung des Aachener Luftreinhalteplans (LRP) sind ausschließlich bekannte, zum Großteil bereits laufende Maßnahmen benannt, die nach Kenntnis des Fachbereichs Klima und Umwelt von den für die Umsetzung zuständigen Fachbereichen im Rahmen der bisherigen Haushaltsplanungen bereits eingeplant wurden. Sollte dies vereinzelt nicht der Fall sein, sind die umsetzenden Fachbereiche gehalten, die erforderlichen Kosten zu ermitteln und zu gegebener Zeit in die Haushalts- bzw. Finanzplanungen haushaltsneutral einzustellen.

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			X

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			X

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			X

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)

	nicht
X	nicht bekannt

Erläuterungen:

1. Einleitung / Historie

Die Stadt Aachen ist dem Thema Luftreinhaltung - auch als Kur- und Badestadt - schon seit den 1970er Jahren verpflichtet. In den 1990er Jahren wurde dem Thema durch die im heutigen Fachbereich Klima und Umwelt damals neu gegründete Abteilung „Luftreinhaltung, Energie und Immissionsschutz“ nochmals eine stärkere Bedeutung gegeben. Dadurch konnten vor allem Schadstoffemissionen aus typisch industriellem und gewerblichem Ursprung wie Schwefeldioxid (SO₂) oder Stickoxide (NO_x) aus Verbrennungsprozessen reduziert, die Belastung in der breiten Fläche verringert und die Luftqualität in Aachen nach und nach verbessert werden.

Mit Vorbereitung des ersten Luftreinhalteplans (kurz: LRP) schon in den Jahren 2006/2007, der am 01.01.2009 in Kraft getreten ist, wurde der Verkehr als Hauptverursacher identifiziert und neue Schwerpunkte in der städt. Luftreinhaltestrategie gesetzt. Ziel eines Luftreinhalteplans i.S.v. § 47 BImSchG ist im Allgemeinen, Maßnahmen zu erarbeiten und umzusetzen, um die in der Luftreinhalteplanung maßgebenden Immissionsgrenzwerte – insbes. für die verkehrsinduzierten Luftschadstoffe Feinstaub (PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂) – zeitnah einzuhalten.

Planaufstellende Behörde war und ist das Land NRW, vertreten durch die Bezirksregierung Köln. Die lokalen Maßnahmen des LRP fußten dabei in erster Linie auf Vorschlägen und Projekten der Stadt. Ziel des Aachener LRP war (und ist), das Mobilitätsverhalten und den Modal Split dauerhaft zu verändern, hin zu einer klima- und stadtverträglichen sowie umweltfreundlichen Mobilität. Durch eine Vielzahl ineinandergreifender Maßnahmen und Projekte konnte der motorisierte Individualverkehr (MIV) reduziert, durch alternative Antriebsarten ersetzt und der Umweltverbund (ÖPNV, Bahn, Radverkehr, CarSharing, zu Fuß gehen) gestärkt werden. Viele Maßnahmen haben integrativen Charakter und unterstützen neben der Verbesserung der Luftqualität auch den Lärm- und Klimaschutz. Mit der Aachener Luftreinhaltestrategie konnten so gleichzeitig wichtige Impulse für den notwendigen Paradigmenwechsel im Mobilitätsverhalten gesetzt werden.

Die Feinstaubbelastung konnte durch die LRP-Maßnahmen (u.a. durch die Aachener Festbrennstoffverordnung) ab 2014/2015 unter die maßgebenden gesetzlichen Margen gesenkt werden und stellt heute in Aachen kein vorrangiges Problem mehr dar. Unabhängig davon hat die Stadt im Sinne der Vorsorge für ihre Bevölkerung auch weiterhin die Feinstaubthematik im Blick.

Mit Blick auf die NO₂-Belastung, die punktuell immer noch zu hoch war, wurde der LRP aus 2009 in den Jahren 2015 und 2019 fortgeschrieben. Parallel dazu wurden im November 2015 bundesweit mehrere Luftreinhaltepläne (u.a. auch Aachen) durch die Deutsche Umwelthilfe (DUH) im Tenor dahingehend beklagt, dass geeignete Maßnahmen nach dem Gesetz schnellstmöglich zu ergreifen seien und dazu auch Dieselfahrverbote gehören würden. Gleichzeitig wurde 2016 bekannt, dass die realen NO_x-Emissionen der Fahrzeuge von den Herstellerangaben deutlich abwichen und die in den Luftreinhalteplänen prognostizierten NO₂-Werte in keiner Weise erreicht werden konnten. Für die Kommunen bedeutete dies notwendigerweise erhebliche Mehranstrengungen (in finanzieller, inhaltlicher und zeitlicher Hinsicht), um die gesetzlichen Zielvorgaben zur erreichen.

Mittlerweile wurden in fast allen Klagefällen unter Federführung des Landes gerichtliche Vergleiche mit der DUH geschlossen, so auch in Aachen am 23.10.2020. Als Alternative zu den von der DUH geforderten generellen Dieselfahrverboten hatte die Stadt ein mehrstufiges Maßnahmenpaket zur Einhaltung des NO₂-Grenzwertes vorgeschlagen und zeitnah in Umsetzung gebracht. Dieser Katalog diente auch als Grundlage für die Einigung mit der DUH und soll mit den zentralen Eckpunkten durch die dritte Fortschreibung in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden.

2. Entwicklung der Luftqualität in Aachen (Feinstaub & Stickstoffdioxid)

Relevant für die Beurteilung der Schadstoffbelastung ist die EU-Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG) bzw. die 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (39. BImSchV), mit der die EU-Richtlinie in nationales Recht umgesetzt wurde. Für die Aachener Luftreinhalteplanung sind vorrangig die Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5} – sog. Ultrafeinstäube) und Stickstoffdioxid (NO₂) relevant. Die in den EU-Richtlinien festgelegten Grenzwerte orientieren sich an den Arbeiten der Weltgesundheitsorganisation, WHO, und sollen gesundheitliche Beeinträchtigungen durch eine dauerhafte Belastung mit Luftschadstoffen vorbeugen.

Feinstaub

Die Stadt erfasst beim Feinstaub auch aufgrund der vorgeschriebenen, aufwendigen Verfahren keine eigenen Messdaten. Hier wird ausschließlich auf die vom Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (kurz: LANUV) erhobenen Daten an den beiden Messstation Aachen-Wilhelmstraße (Verkehrsstation, nur PM₁₀) und Aachen-Burtscheid (städt. Hintergrund, PM₁₀ und PM_{2,5}) zurückgegriffen.

PM₁₀-Langzeitbelastung

Mit Blick auf die Langzeitbelastung ist bei PM₁₀ der EU-Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter (µg/m³) im Jahresmittel einzuhalten. Die WHO empfiehlt zum noch stärkeren Schutz der Bevölkerung einen Wert von 20 µg/m³ nicht zu überschreiten.

Die Auswertung der Immissionsmessungen des LANUV (nach EU-Kenngrößen) belegt seit vielen Jahren einen absinkenden Trend bei der Feinstaubbelastung und die klare Unterschreitung des maßgebenden EU-Grenzwertes (40 µg/m³ im Jahresmittel) schon seit 2008. Der für 2020 an der Wilhelmstraße erfasste Jahresmittelwert von 17 µg/m³ ist der bisher niedrigste an dieser Station und liegt um 42,5 % unter dem Grenzwert. Erkennbar ist daneben, dass in Burtscheid (städt. Hintergrund) selbst die WHO-Empfehlung von 20 µg/m³ durchgehend seit 2008 eingehalten wird. An der

Wilhelmstraße (Verkehrsstation) kommen die Messwerte ab 2016/2017 mit 23/21 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ der WHO-Empfehlung sehr nahe; ab 2018 wird die 20 μg -Marge erreicht und in 2020 mit 17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ sogar unterschritten. (s. Abb. 1)

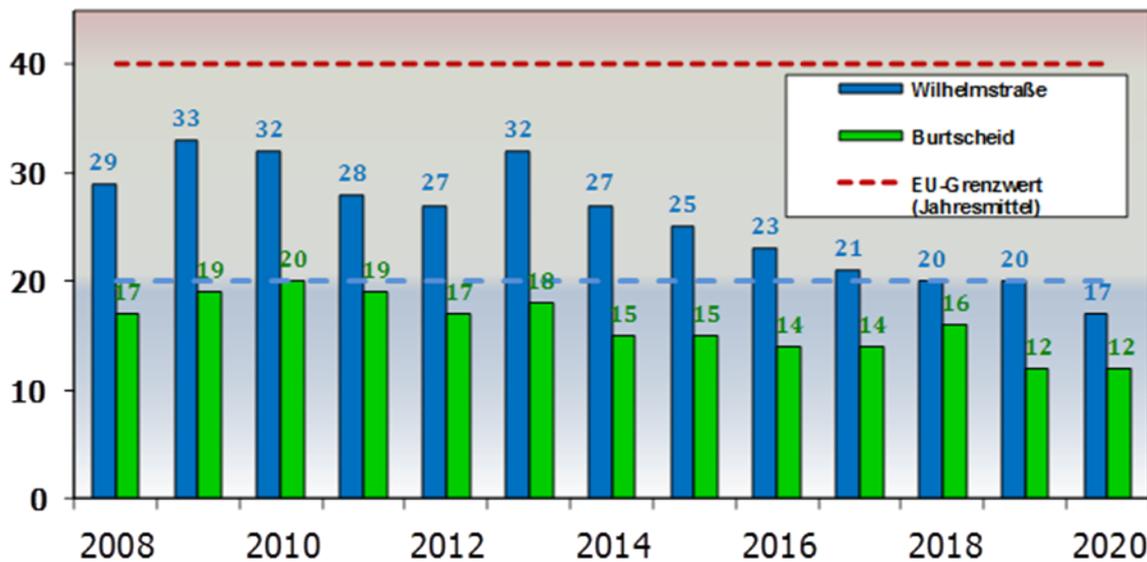


Abb. 1: Entwicklung der jährlichen Feinstaubbelastung (PM_{10} in $\mu\text{g}/\text{m}^3$) an den LANUV-Stationen (Datenquelle: LANUV, Jahresauswertung nach EU-Kenngrößen). Blau gestrichelte Linie = WHO-Empfehlung. Erkennbar ist der abnehmende Trend über die vergangenen Jahre und die deutliche Unterschreitung des geltenden EU-Richtwertes.

PM_{10} -Kurzzeitbelastung

Relevant beim Feinstaub (PM_{10}) ist auch die Kurzzeitbelastung, die auf dem Tagesmittelwert basiert. Nach EU-Vorgaben ist an max. 35 Tagen im Jahr eine Überschreitung des Tagesmittelwerts von 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ zulässig.

In der folgenden Abbildung (Abb. 2) ist zu erkennen, dass die Zahl der Tage mit erhöhter Feinstaubbelastung im Trend kontinuierlich abnimmt. Die Zahl der zulässigen Überschreitungstage (35 Tage $>$ 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) wird an der Wilhelmstraße seit 2010 nahezu durchgehend eingehalten und meist sogar deutlich unterschritten. Einzelne Ausreißer (in 2011 und 2013) erklären sich durch bes. ungünstige Witterungsbedingungen bzw. eine Großbaustelle in Nähe der Messstation. In den letzten fünf Jahren lag die Zahl der Überschreitungstage sogar im einstelligen Bereich.

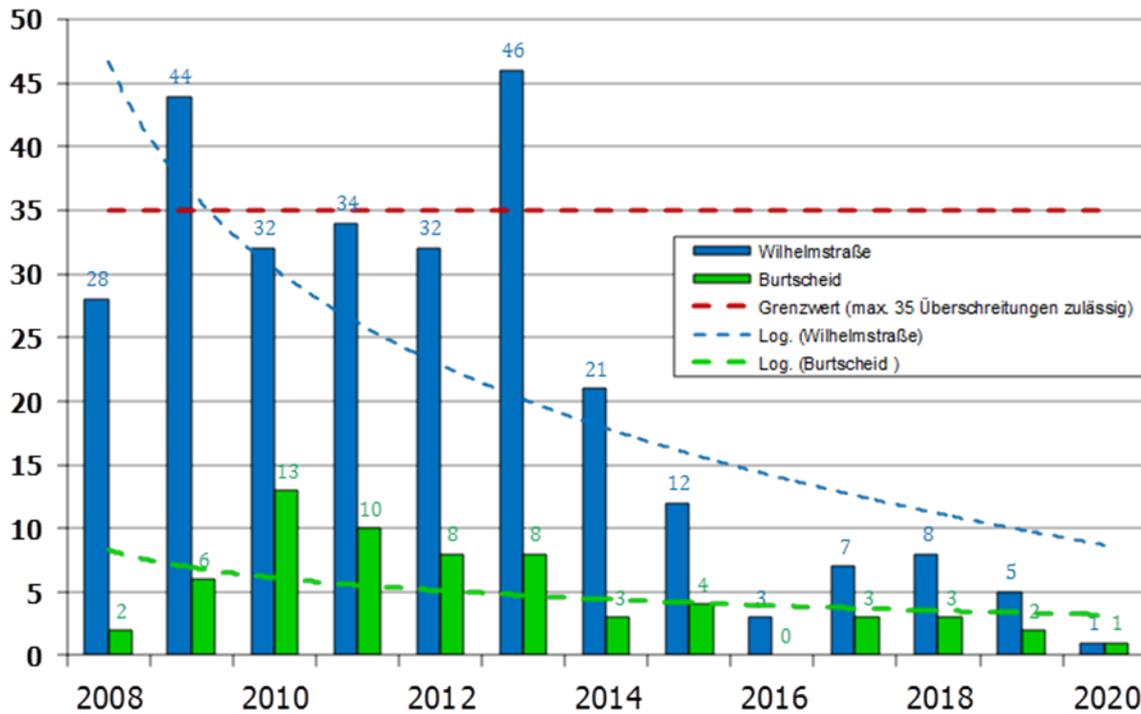


Abb. 2: Entwicklung der kurzzeitigen, tageweisen Feinstaubbelastung (PM_{10} - Überschreitungstage) an den LANUV-Stationen (Datenquelle: LANUV, Jahresauswertung nach EU-Kenngrößen).
Deutlich abnehmender Trend der Häufigkeit von Tagen mit erhöhter Feinstaubbelastung ($>50 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

$PM_{2,5}$ – sog. Ultrafeinstäube

Bei den Ultrafeinstäuben ($PM_{2,5}$) ist nach EU-Vorgaben ein Grenzwert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel einzuhalten. Ab 01.01.2020 gilt daneben ein sog. Richtgrenzwert von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (vgl. EU-Richtlinie 2008/50/EG). Die WHO-Empfehlung liegt bei $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Abbildung 3 dokumentiert, dass die $PM_{2,5}$ Belastung in Burtscheid (städt. Hintergrund) konstant gesunken ist und derzeit auf niedrigem Niveau verharrt. Der EU-Grenzwert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel und sogar der seit 01.01.2020 geltende Richtgrenzwert von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ werden deutlich unterschritten. In 2020 wurde eine $PM_{2,5}$ -Konzentration von $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel festgestellt, was 40% des Richtgrenzwertes entspricht. Der Zielwert der WHO-Empfehlung ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$) wird seit 2014/2015 knapp erreicht und in den Jahren 2019 und 2020 erstmals auch unterschritten.

An der Verkehrsstation Aachen-Wilhelmstraße des LANUV finden keine $PM_{2,5}$ -Messungen statt.

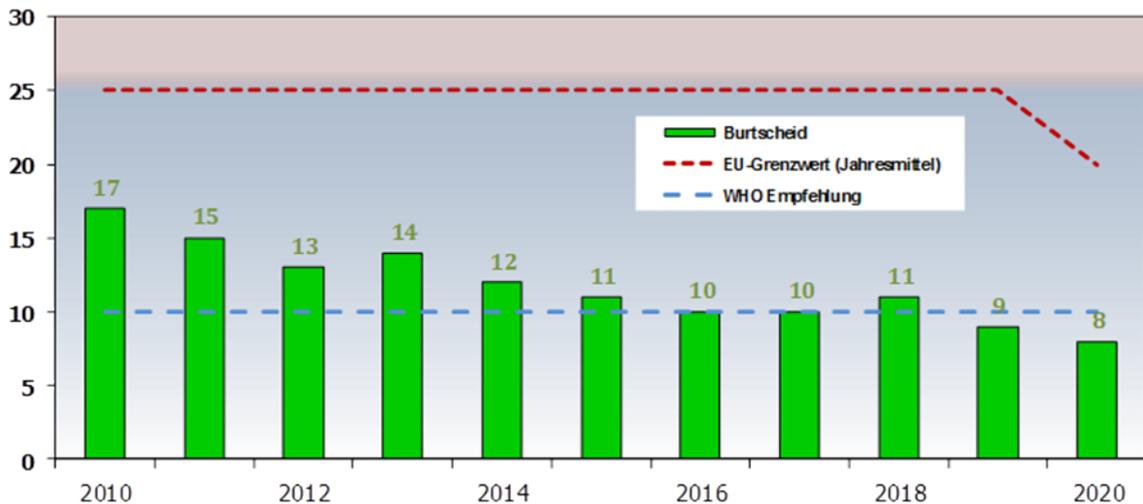


Abb. 3: Entwicklung der Feinstaubbelastung ($PM_{2,5}$ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$) am LANUV-Standort Burtscheid (Datenquelle: LANUV, Jahresauswertung nach EU-Kenngrößen). Keine $PM_{2,5}$ -Messung an der Wilhelmstr.

Konstanter Absenkungspfad und deutliche Unterschreitung der (Richt-)Grenzwerte.

Fazit Feinstaub

Man kann demnach festhalten, dass ein akutes Feinstaubproblem in Aachen nicht mehr existiert. Dennoch bleibt es weiterhin Ziel der Stadt im Sinne der Gesundheitsprävention durch geeignete Maßnahmen die Feinstaub- und auch die Ultrafeinstaubbelastung ($PM_{2,5}$) noch weiter zu senken und auch in meteorologisch ungünstigen Jahren und Jahreszeiten die Anzahl der Überschreitungstage möglichst niedrig zu halten.

Stickstoffdioxid / NO_2 -Belastung

Der nach EU-Richtlinie bzw. 39. BImSchV maßgebende Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO_2) liegt bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel. Die Empfehlung der WHO zum Schutz der Bevölkerung entspricht diesem EU-Grenzwert. Die expositionsrelevante Hauptquelle für NO_2 in Ballungsräumen ist der Straßenverkehr. NO_2 hat auch deshalb eine große Bedeutung für die Luftverschmutzung, weil es eine Vorläufersubstanz für Fein- und Ultrafeinstaub ist.

NO_2 wird in den LANUV-Messstationen Wilhelmstraße und Burtscheid im kontinuierlichen Verfahren (automatische Chemilumineszenz-Messungen) gemessen. Alternativ können auch sog. Passivsammler eingesetzt werden. Dazu werden Doppelproben an Belastungsschwerpunkten des Verkehrs über die Dauer eines Monats exponiert und anschließend in Laboranalyse ausgewertet. Man spricht hier von sog. diskontinuierlichen Messungen. Dieses einfachere und kostengünstigere Messverfahren ist fachlich anerkannt und wird an den LANUV-Messpunkten Adalbertsteinweg und Haaren eingesetzt.

Die folgende Abbildung (Abb. 4) zeigt die Entwicklung der NO₂-Belastung an der Referenzstation des LANUV in der Wilhelmstraße seit 2008. Daneben sind die Daten der Passivsammler-Station des LANUV am Adalbertsteinweg aufgeführt. Hier zeigen sich eindeutig kontinuierliche Verbesserungen der NO₂-Werte. Vor allen Dingen seit 2019 hat hier eine deutliche Abnahme stattgefunden.

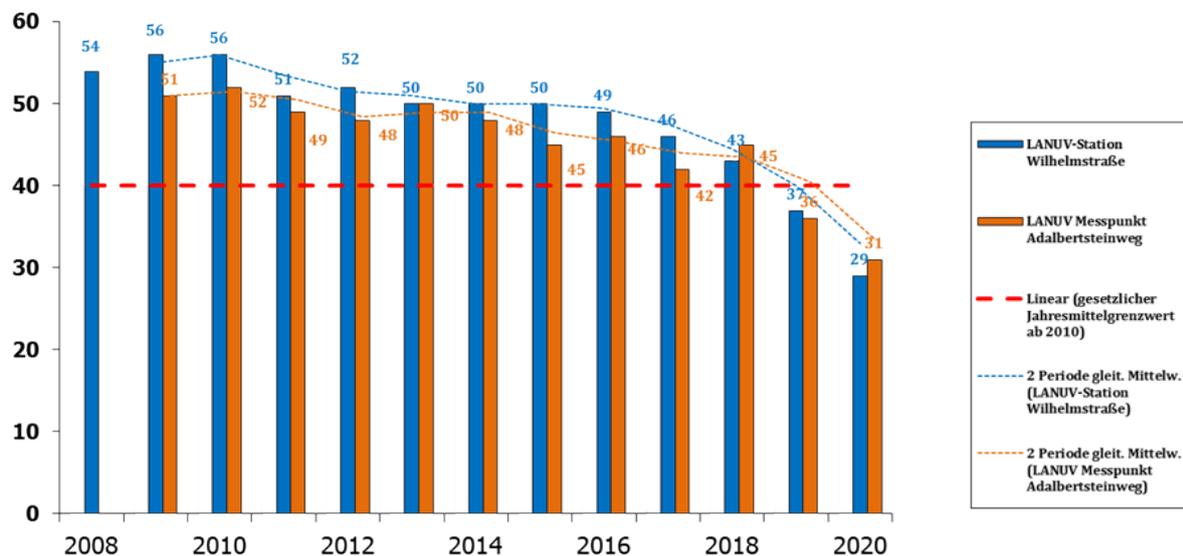


Abb. 4: Entwicklung der NO₂-Belastung (in µg/m³) an den LANUV-Stationen (Datenquelle: Jahresauswertung nach EU-Kenngrößen). Deutlich ist die starke Abnahme der gemessenen Werte innerhalb der vergangenen beiden Jahren zu erkennen.

Neben den Messungen des LANUV führt die Stadt Aachen seit vielen Jahren eigene Messreihen mittels Passivsammler nach den Vorgaben der 39. BImSchV an ausgewählten Belastungsschwerpunkten (also stark verkehrsbeeinflussten Standorten) im Stadtgebiet durch. Mitte 2018 wurde das städt. Messnetz deutlich ausgeweitet, um Bereiche mit hoher Frequenz an Fußverkehr bei geringerer Verkehrsbelastung abzubilden. So sollte ein ganzheitlicheres Belastungsbild erzeugt werden.

Abbildung 5 zeigt die NO₂-Entwicklung an sechs ausgewählten Belastungsschwerpunkten der stadteigenen Messungen mit den monatlich erfassten NO₂-Werten ab 2018. Eindeutig ist der Abwärtstrend seit Mitte 2019 zu erkennen. Ausreißer in den Monaten können bei dieser Methode durch lang anhaltende stabile austauscharme Witterungen (Hochdrucklagen) erklärt werden, die zu einer Ansammlung von Immissionsstoffen in der städtischen Talkessellage Aachens führen und die Messergebnisse nachhaltig beeinflussen. Fehlende Messergebnisse auf der orangenen Trendlinie lassen sich durch Vandalismus / Messausfälle in diesen Zeiten erklären. Die rot gestrichelte Trendlinie zeigt den über sechs Monate gemittelten Werteverlauf für einen Hauptbelastungsmesspunkt „Römerstraße 19“ und bestätigt den eindeutigen Abwärtstrend unter den 40 µg Grenzwert.

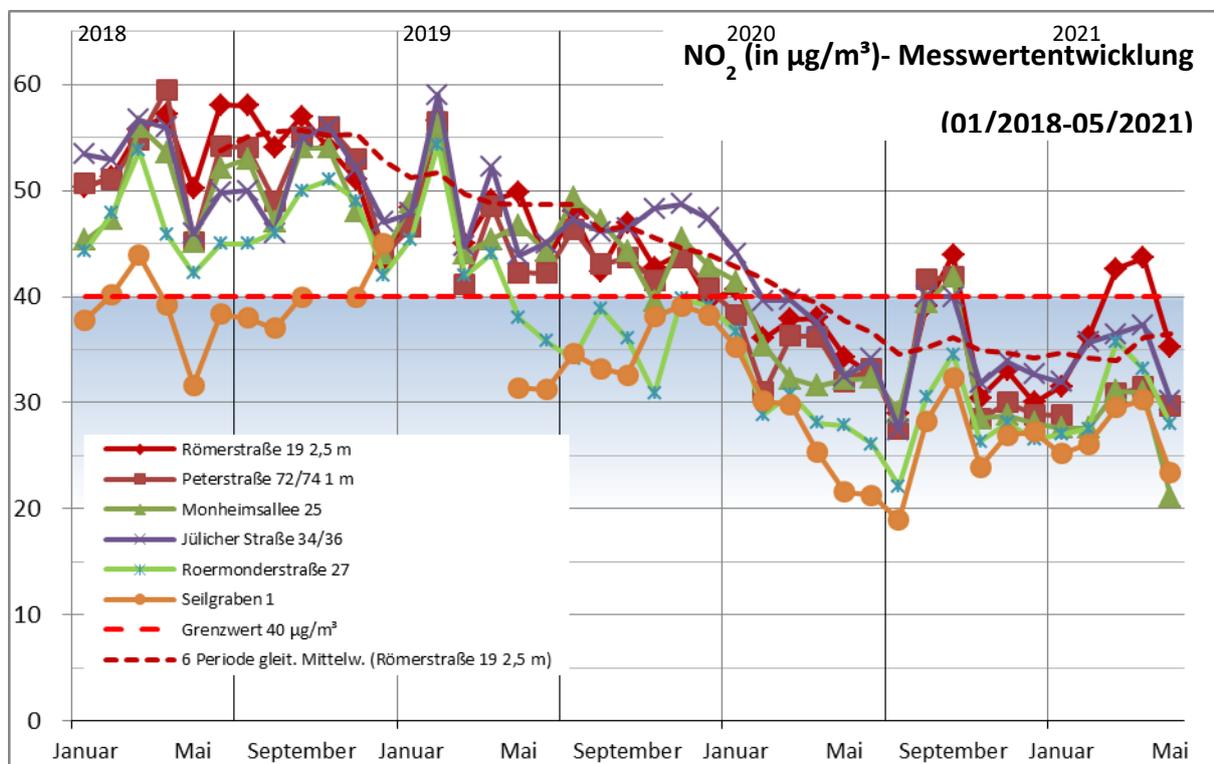


Abb. 5: Entwicklung der NO₂-Belastung an städtischen Messstellen (Hot Spots) erfasst durch Passivsammlermethode zwischen 01/2018-05/2021 (Datenquelle: eigene Messungen der Stadt Aachen).

Klarer Abwärtstrend seit Mitte 2019.

Inwiefern sich die positive Entwicklung auf ein verändertes Verkehrs-/Mobilitätsverhalten im Zuge der Corona-Pandemie zurückführen lässt, ist noch nicht absehbar. Der Einfluss wird von Fachleuten bisher eher als gering bis mäßig eingeschätzt. Vielmehr kann hier aber ein Effekt bedingt durch die Umrüstung der ASEAG-Busflotte auf neue Partikelfilter und die vorgezogene Neubeschaffung von Euro VI- und Elektro-Bussen angeführt werden. Da Verbesserungen im Abgasstandard der gesamten Busflotte (ASEAG und Subunternehmen) schon seit Ende 2019 forciert stattfand, kann eine Kausalität durchaus hergestellt werden.

Auch an allen anderen stadteigenen Messstellen auf dem Aachener Stadtgebiet lässt sich der insgesamt sinkende Trend bestätigen; dies gilt insbes. für den bei der Grenzwertbetrachtung maßgebenden Jahresmittelwert. Eine Überschreitung der 40 µg/m³ in einzelnen Messmonaten (bes. in den Wintermonaten) ist nicht ungewöhnlich und liegt im üblichen Schwankungsbereich eines Jahresverlaufs. Solche monatlichen Ausreißer können bei dieser Methode durch lang anhaltende stabile austauscharme Witterungen (Hochdrucklagen) erklärt werden. Diese führen zu einer Ansammlung von Schadstoffen im Aachener Talkessel und beeinflussen so die Messergebnisse nachhaltig. Neben der oben aufgeführten Römerstraße wurde im Monat März 2021 der NO₂-Wert von 40 µg/m³ nur noch am stadteigenen Messpunkt „Adalbertsteinweg 274“ (dieser ist in Abb. 5 nicht integriert) überschritten.

Fazit Stickstoffdioxid

Insgesamt ist an den NO₂-Belastungsschwerpunkten sowohl bei den LANUV-Stationen als auch bei

den stadt eigenen Messungen beim Jahresmittelwert eine kontinuierliche Absenkung zu verzeichnen. Von 2019 auf 2020 konnte die NO₂-Belastung an den städt. Messpunkten sogar deutlich - im Schnitt um 8 bis fast 13 µg/m³ - reduziert werden. Häufig wird hier - seit Mitte 2020 - auch die 30 µg/m³-Grenze unterschritten, was seitens des Umweltbundesamtes als typisches „Hintergrundrauschen“ eines städtischen Gebietes bezeichnet wird. 2020 lagen erstmals alle Messstellen im Aachener Stadtgebiet (städt. & LANUV) unter dem Grenzwert von 40 µg.

Die langjährigen Anstrengungen der Stadt und aller Beteiligten im Aachener Luftreinhalteplan und gerade auch die in den letzten Jahren verstärkten Aktivitäten zeigen nun eindeutige Ergebnisse; dies spricht für eine positive Wirkung der ergriffenen Maßnahmen, die es weiterzuführen und zu intensivieren gilt.

3. Dritte Fortschreibung des LRP in 2021

Zahlreiche Maßnahmen aus dem LRP 2009, den beiden Fortschreibungen 2015 und 2019 und dem in 2020 vereinbarten gerichtlichen Vergleich wurden erfolgreich umgesetzt bzw. in Angriff genommen. Einige Maßnahmen konnten als Daueraufgabe bei der Stadt und den jeweils zuständigen externen Stellen etabliert werden (u.a. Job-/Firmentickets, Mobilitätsberatungen u.v.m.).

Zentrale Bausteine der Luftreinhaltestrategie waren und sind die Optimierung der Busflotte, die in den letzten 2 Jahren durch die Nachrüstung mit SCRT-Filter, den vorgezogenen Austausch von Altbussen gegen Euro6 und den Ankauf weiterer Elektrobusse nochmals intensiviert wurde. Ein wichtiger Bestandteil des Maßnahmenpakets ist auch die Einführung von Tempo 30 innerhalb des Alleinrings. Weitere Schlüsselmaßnahmen sind der Ausbau der Elektromobilität in Stadt und Region (Pedelecverleihsystem Velocity, Ausbau Ladesäulen und Ladeinfrastruktur, E-Scooter, elektromobile Dienstfahrzeugflotte, usw.) sowie insbesondere auch die deutlich stärkere Förderung des Radverkehrs, z.B. durch den weiteren Ausbau des Radverkehrsnetzes, neue Rad-Vorrang-Routen und Radwegeverbindungen ins Umland.

Die Maßnahmen zur Luftreinhaltung sind dabei seit jeher nicht isoliert zu betrachten, sondern wurden und werden im Verbund mit den Zielen und Aktivitäten der Verkehrsentwicklungsplanung, des Lärmaktionsplans und der städt. Klimaschutzstrategie erarbeitet und fortgeschrieben. Die Luftreinhaltung war dabei über viele Jahre ein wichtiger Motor, um Veränderungen im Mobilitätsverhalten zu fördern.

Im Zuge der Klimadiskussion haben sich die Anforderungen an eine umweltgerechte, nachhaltige Gestaltung des Aachener Mobilitätssystems verdichtet. Die aktuelle Verkehrsentwicklungsplanung bietet hierzu mit der im Januar 2014 beschlossenen „Vision Mobilität 2050“ die langfristige Perspektive und Orientierung. Die mittelfristige ausgerichtete Mobilitätsstrategie 2030 (Teil 1: Auftrag und Struktur, Teil 2: Ziele und Evaluation) stellt die konkrete Grundlage für einen bezahlbaren, zukunftsfähigen, sicheren, klimaneutralen und emissionsarmen Verkehr in Aachen dar. Die auf dieser Basis

eingeleitete Mobilitätswende ist eine vorbildliche und notwendige Investition in die Zukunft und Lebensqualität der Stadt Aachen.

Die von der Bezirksregierung Köln jetzt vorgelegte, dritte Fortschreibung des Aachener Luftreinhalteplans erfolgt im Wesentlichen aus formalen Gründen, u.a. um die von der Stadt in 2019/2020 planunabhängig ergriffenen Maßnahmen in den LRP einzubinden. Die unter Ziffer 1.4.1 des Berichtsentwurfs beschriebenen lokalen Maßnahmen basieren auf den bisherigen LRP-Berichten (2009, 2015 und 2019) sowie den im gerichtlichen Vergleich mit der DUH am 23.20.2020 getroffenen zusätzlichen Vereinbarungen, die mit breiter Mehrheit der Politik verabschiedet wurden. Die als Schlüsselmaßnahmen gekennzeichneten, wichtigsten Vorhaben der vergangenen zwei Jahre sind zentrale Bausteine des LRP und befinden sich bereits in fortgeschrittener Umsetzung. Insoweit sind in der dritten Fortschreibung keine grundsätzlich neuen Maßnahmen enthalten. Die erneute Fortschreibung des LRP hat insoweit eher deklaratorischen Charakter; dies unterstreicht auch die deutlich positive Entwicklung der Luftschadstoffbelastung in den Jahren 2019 und 2020.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung, dem vorliegenden Entwurf zum Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen in der dritten Fortschreibung zuzustimmen. Der Entwurf wird im Anschluss an die Ratssitzung öffentlich bekannt gemacht und für einen Monat zur Einsicht ausgelegt. Bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist kann gegenüber der Bezirksregierung Köln (federführende Behörde) Stellung genommen werden. Die Eingaben sind bei der Entscheidung über die Annahme des Plans angemessen zu berücksichtigen und die Abwägung im Bericht darzulegen. Diese Endfassung des neuen Luftreinhalteplans wird zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt und tritt anschließend in Kraft.

4. Fazit / Ausblick

Die über viele Jahre bestehenden Luftqualitätsprobleme konnten nach langjährigen Anstrengungen der Stadt in jüngerer Zeit nochmals intensiviert werden, vor allen Dingen im Bereich der Feinstaubproblematik weitgehend gelöst werden. Mit enormen Finanzaufwand und einem millionenschweren Haushaltsbudget in den Jahren 2019 bis 2021 konnten gezielt Akzente gesetzt und die Umsetzung der Maßnahmen forciert werden. Beim Feinstaub werden die maßgebenden Grenzwerte seit einigen Jahren deutlich unterschritten. Beim Stickstoffdioxid konnte die Zielmenge in 2020 – angesichts der besonderen Anstrengungen der letzten 2-3 Jahre – endlich auch erreicht werden. Die Verwaltung geht davon aus, dass sich der positive Trend bei den Messwerten in den kommenden Jahren fortsetzen wird, wenn auch mit einem weniger steilen Absenkungspfad.

Die bisherigen Anstrengungen sollen weiter verfolgt und bereits in die Wege geleiteten Vorhaben umgesetzt werden, um einen noch tiefer reichenden und nachhaltig wirkenden Effekt zu erzielen. Bei den Stickstoffdioxidwerten an Belastungsschwerpunkten muss eine weitergehende Beobachtung erfolgen. Überlegungen zu einer preiswerten flächendeckenden Detektion der Luftschadstoffverteilung

im Aachener Stadtgebiet werden seitens des Fachbereichs Klima und Umwelt weiterverfolgt. Dabei sollen evtl. unbekannte Immissionsschwerpunkte gefunden werden, um dann in der Folge zum Schutze der Bevölkerung geeignete Maßnahmen ergreifen zu können.

Die integrierten Maßnahmen des Aachener Luftreinhalteplans bilden sich in den Zielen und Handlungsprogrammen der aktuellen Verkehrsentwicklungsplanung ab. Die so eingeleitete Mobilitätswende mit positiver Wirkung auch für die Luftqualität wird von der Stadt konsequent weiter verfolgt. Im Sinne des Gesundheitsschutzes für die Aachener Bevölkerung und zur Förderung der Lebensqualität in unserer Stadt werden auch die Luftreinhaltestrategie weiter im Blickfeld der Verwaltung bleiben und die strategischen Zielsetzungen konsequent fortgeführt.

Anlage/n:

Berichtsentwurf der BR Köln "Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen – Dritte Fortschreibung",
Stand 24.07.2021