

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 36/0193/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Umwelt		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	13.06.2017
		Verfasser:	
Luftreinhalteplan Aachen - Sachstand und aktuelle Fortschreibung			
Beratungsfolge:		TOP: 5	
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
06.07.2017	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme	
11.07.2017	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Kenntnisnahme	

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.
Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

finanzielle Auswirkungen

		Ansatz 20xx ff.	fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
	<i>0</i>				
	Deckung ist gegeben / keine ausreichende Deckung vorhanden				
		Ansatz 20xx ff.	fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0
Personal- /Sachaufwand	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0
Ergebnis	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		

Hinweis:

Die Kosten der im Maßnahmenkatalog des Luftreinhalteplan Aachen (kurz: LRP) beschriebenen Einzelmaßnahmen sind - soweit bekannt - in den dortigen Maßnahmenblättern dargelegt.

Die erforderlichen Finanzmittel sind - soweit nicht bereits erfolgt - durch die jeweiligen Fachbereiche zu ermitteln und in die Haushalts- bzw. Finanzplanungen haushaltsneutral einzustellen. Im Rahmen der Haushaltsanmeldungen für 2017 und 2018 ist dies für die in diesem Zeitraum geplanten Projekte soweit bekannt bereits erfolgt.

Erläuterungen:

Luftreinhalteplan Aachen, Sachstand und aktuelle Fortschreibung

1. Einleitung

Die Stadt Aachen ist dem Thema Luftreinhaltung - auch als Kur- und Badestadt - schon seit den 1970er Jahren verpflichtet. Mit der Aufstellung des Luftreinhalteplans (kurz: LRP) in 2009 und seiner ersten Fortschreibung in 2015¹ wurden neue Schwerpunkte gesetzt. Ziel des Aachener LRP war (und ist), das Mobilitätsverhalten und den Modal Split dauerhaft zu verändern, hin zu einer nachhaltigen, stadtverträglichen und umweltfreundlichen Mobilität. Durch eine Vielzahl ineinandergreifender Maßnahmen sollen der motorisierte Individualverkehr (MIV) reduziert oder 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.

Vor dem Hintergrund, dass Herstellerangaben und Realwerte für Diesel-PKW-Emissionen teilweise stark voneinander abweichen (Dieselabgasproblematik) und wegen der im November 2015 eingereichten Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das Land und sechs Kommunen in NRW (u.a. auch Aachen), wurde aktuell durch das Land vorgegeben, die beklagten Luftreinhaltepläne erneut fortzuschreiben und die Möglichkeit von (Diesel-)Fahrverboten zu prüfen bzw. vorzubereiten.

2. Entwicklung der Luftqualität in Aachen (NO₂ - Stickstoffdioxid und PM₁₀ - Feinstaub)

Die Auswertung der Immissionsmessungen des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (kurz: LANUV) belegen beim Feinstaub (PM₁₀) weiterhin einen absinkenden Belastungstrend. Ein akutes Feinstaubproblem existiert in Aachen nicht mehr. 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 die Anzahl der Überschreitungstage möglichst niedrig zu halten.

Beim überwiegend verkehrsinduzierten Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO₂) zeigt sich eine Stagnation (Wilhelmstraße) bzw. ein leichter Anstieg der Messwerte (Adalbertsteinweg). Eigene Messungen der Stadt an weiteren Hot Spots (stark verkehrsbelastete Straßen wie Peterstraße, Jülicher Straße etc.) ergaben für 2016 in einzelnen Bereichen sogar eine Erhöhung um bis zu 3-4 µg/m³. Im langfristigen Trend sank die NO₂-Belastung seit 2009 um 5 µg/m³ (Adalbertsteinweg) bzw. 6-7 µg/m³ (Wilhelmstraße). Insgesamt liegen die NO₂-Werte (Stand 2016) mit 49 µg/m³ (Wilhelmstraße) und 46 µg/m³ (Adalbertsteinweg) im Jahresmittel immer noch deutlich über dem maßgebenden Grenzwert von 40 µg/m³.

¹ LRP Aachen, 1. Fortschreibung 2015, Druckbericht siehe auch LINK http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/umwelt/luft-stadtklima/luftreinhalteplan_umweltzone/pdf_materialien_fotos/lrp_ac_erste_fortschreibung_2015_08.pdf

Eine Übersichtskarte mit Darstellung von Straßen, an denen Überschreitungen der NO₂-Grenzwerte gemessen oder berechnet wurden (Stand 2016) zeigt *Anlage 1*.

Der Verkehr und dabei insbesondere die Dieselfahrzeuge sind nach wie vor als Hauptverursacher für die hohe Stickoxidbelastung anzusehen. So verursachen 40% Diesel-PKW etwa 80% der PKW-bezogenen NO₂-Belastung. Laut Jahresbericht des LANUV für 2016 wurde der NO₂-Grenzwert an fast der Hälfte aller Messstellen in NRW überschritten. Zu berücksichtigen ist aber auch: Aachen ist eine prosperierende Stadt. Mit dem Zuwachs an Arbeitsplätzen, Kfz-Zulassungen und Pendlerzahlen steigt auch der Individualverkehr. Trotz intensiver kommunaler Anstrengungen kann der Umweltverbund diesen Trend nicht ausgleichen. Das Abweichen von Herstellerangaben und Realwerten bei den Diesel-PKW-Emissionen konterkariert die kommunalen Anstrengungen, erhöht den Handlungsdruck enorm und „zwingt“ die Kommunen zu weiteren Investitionen.

Weitere Details zur Schadstoffentwicklung (Feinstaub, PM₁₀ und Stickoxide, NO₂) *siehe Anlage 2*.

3. Bericht zum Umsetzungsstand der LRP-Maßnahmen

Zahlreiche Maßnahmen aus dem LRP 2009 wurden erfolgreich abgeschlossen. Einige Maßnahmen konnten als Daueraufgabe bei der Stadt oder den jeweils zuständigen Handlungsträgern etabliert werden. Die meisten Maßnahmen aus der LRP-Fortschreibung 2015 wurden auf den Weg gebracht, sind jedoch noch nicht abgeschlossen. Zentrale Maßnahmen der LRP-Fortschreibung in 2015 wie die Einführung der grünen Umweltzone (fristgerecht zum 01.02.2016 umgesetzt), die Optimierung der Busflotte und der Ausbau der Elektromobilität wurden mit Nachdruck verfolgt und können bereits erste Erfolge verzeichnen. Details zum Stand der Umsetzung des LRP 2015 sind dem als *Anlage 3* beigefügten Sachstandsbericht zu entnehmen (Bearbeitungsstand 30.03.2017)

4. Sachstand DUH-Klage

Im November 2015 hatte die Deutsche Umwelthilfe (DUH) Klage gegen das Land NRW als planaufstellende Behörde sowie gegen die Städte Aachen, Bonn, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen und Köln eingereicht. Die DUH wirft den Beklagten vor, dass die geltenden Luftschadstoffgrenzwerte (insbesondere für NO₂) seit vielen Jahren deutlich überschritten werden und die jeweiligen Luftreinhaltepläne keine geeigneten Maßnahmen vorsehen, um die Grenzwerte im Sinne des § 47 BImSchG „so schnell wie möglich“ einzuhalten.

Am 13. September 2016 wurde die Klage gegen die Landeshauptstadt Düsseldorf vor dem dortigen Verwaltungsgericht (VG) entschieden. Das Land wurde verurteilt, den LRP Düsseldorf 2013 innerhalb eines Jahres so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des NO₂-Grenzwertes von 40 µg/m³ enthält. In der Begründung hieß es u.a.: *„In diesem Rahmen müssten insbesondere auch Fahrverbote für Dieselfahrzeuge ernstlich geprüft und*

abgewogen werden. Der Einführung der „Blauen Plakette“ auf Bundesebene bedürfe es hierfür nicht zwingend.

Vielmehr enthalte das geltende Immissionsschutz- und Straßenverkehrsrecht bereits heute schon entsprechende Grundlagen.“

Am 04. November 2016 hatte das Land gegen dieses Urteil Sprungrevision beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig eingereicht. Insbesondere geht es um die rechtliche Frage, ob schon nach jetziger Rechtslage ein Dieselfahrverbot durch das Verkehrszeichen „Verbot für Kraftwagen“ mit entsprechenden Zusatzzeichen bei Wahrung der Verhältnismäßigkeit angeordnet werden kann. Die Landesregierung will die Rechtslage höchstrichterlich klären lassen, da die Frage von grundlegender Bedeutung auch für alle anderen Luftreinhaltepläne ist. *„Der Schutz der menschlichen Gesundheit hat einen sehr hohen Stellenwert. Zugleich ist die Aufrechterhaltung der Mobilität für Personen und Güter eine Vorbedingung für funktionsfähige und urbane Städte“* äußerte der damalige NRW-Umweltminister Johannes Remmel gegenüber der Presse im November 2016.

Die Klage gegen die Stadt Aachen wird vor dem Aachener Verwaltungsgericht (VG) verhandelt. Bei einem vom Gericht vorgeschlagenen Mediationsverfahren am 12. Oktober 2016, an dem neben der DUH das Land und die Bezirksregierung als Beklagte sowie die Stadt Aachen als Beigeladene teilnahmen, kam keine Einigung zustande. Mit Verfügung/Beschluss des VG Aachen vom 27. Februar 2017 wurde das Verfahren bis zur Entscheidung der Grundsatzfragen durch das Bundesverwaltungsgericht ausgesetzt.

5. Fortschreibung des LRP in 2017/2018

Vor dem Hintergrund der laufenden Klageverfahren, des Düsseldorfer Urteils und der wachsenden Erkenntnisse über das Ausmaß der Dieselmotorenproblematik hat die Bezirksregierung Köln nun auch für den Aachener Luftreinhalteplan eine weitere Fortschreibung vorgesehen, in die auch die Prüfung und Vorbereitung eines Dieselfahrverbots für Aachen aufgenommen werden soll.

Hierzu fand am 15. Mai 2017 auf Einladung der Bezirksregierung Köln eine Projektgruppensitzung in Aachen statt. Die Projektgruppe, die bereits seit 2009 existiert, besteht aus rund 30-40 verschiedenen lokalen und (über-)regionalen Institutionen, Organisationen und Verbände, wie IHK, HWK, STAWAG, ASEAG, AVV, ADFC, VCD, BUND, Cambio Aachen, RWTH, Polizei, Taxiunternehmen u.v.m. ebenso wie Stadt Aachen, LANUV und Bezirksregierung.

Mit Blick auf die oben geschilderte Stickoxidproblematik wurde in der Projektgruppe über die bisherigen LRP-Aktivitäten, aber auch über mögliche weitere Maßnahmen intensiv, teils kontrovers diskutiert.

Einigkeit besteht in der Erkenntnis, dass die Dieselmotorenproblematik in den Städten einen kaum wieder gut zu machenden Schaden verursacht und die Chancen auf kurzfristige Einhaltung der Grenzwerte „zerstört“ habe. Insoweit bleibe es wichtig, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu

reduzieren und besonders Dieselfahrzeuge durch alternative, emissionsarme Antriebsarten zu ersetzen.

Seitens Umweltverbände wird kritisiert, dass die Umsetzung einiger LRP-Maßnahmen in Aachen zu langsam erfolge. Besonders bei Ausbau und Verbesserung des Radverkehrs (u.a. Unterhaltung der Radwege und Sicherheit), aber auch bei der Optimierung der Busflotte müsse viel mehr und schneller gehandelt werden. Bei Euro3-Diesel-Bussen sehe man ein enormes Verbesserungspotential durch kurzfristige Nachrüstung mit SCRT-Filtern. Mehr und breitere Radwege, Tempo 30 zur Stärkung des Sicherheitsgefühls für Radfahrer oder auf lufthygienisch angezeigten Fahrtstrecken, Ausbau von Car- und BikeSharing, Park & Ride sowie eine deutliche Erhöhung der Parkgebühren könnten ebenfalls dazu beitragen, vom eigenen Auto auf den Umweltverbund umzusteigen. Letztlich gehe es bei der Veränderung des Modal Split immer auch in die Frage, wieviel Fläche den einzelnen Verkehrsteilnehmenden im öffentlichen (Straßen-)Raum zur Verfügung gestellt wird. Hier müsse ein Umdenken stattfinden.

Auch die Bezirksregierung sieht gewisse Defizite bei der Umsetzung des aktuellen LRP: so z.B. bei der Schließung des innerstädtischen Parkhauses am Büchel und bei der Thematik der Parkgebühren.

Die Stadt Aachen setzt ergänzend auf den schnellen Ausbau der Elektromobilität, besonders beim ÖPNV. Die ASEAG-Busflotte soll bis Ende 2018 mit 15 Elektrobussen incl. Ladeinfrastruktur bestückt werden. Hinsichtlich der Umsetzungsgeschwindigkeit weist die Verwaltung darauf hin, dass mit den verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen das Machbare umgesetzt werde. So darf es nicht verwundern, dass auch der Städtetag NRW vehement einfordert, auf Landes- und Bundesebene endlich verbesserte Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Luftreinhalteplanung zu schaffen. Genannt werden hier u.a. die Abschaffung von Steuerbegünstigungen für Dieselmotoren, Förderbevorrechtigungen für LRP-Kommunen, stärkere Einbindung von Maßnahmen auf Autobahnen, bundes- oder landeseinheitlichen Regelungen zur Umsetzung von Fahrverboten usw. Auch sollten die Landesbehörden ihrer Vorbildfunktion in den Städten stärker nachkommen (z.B. Jobticket / Parkraumbewirtschaftung, emissionsarme Baumaschinen).

Die Bezirksregierung Köln wird in Abstimmung mit der Stadt Aachen und der Projektgruppe die zweite Fortschreibung des LRP Aachen vorbereiten, wobei zentraler Punkt das Thema „(Diesel-)Fahrverbote“ sein wird. Dazu ist es erforderlich, die betreffenden Straßenbereiche genau zu identifizieren sowie die Betroffenheit der verschiedenen Akteursgruppen (ÖPNV, Lieferverkehre, Taxen / Krankentransporte etc.) zu eruieren und abzuwägen. Gleichzeitig sollen auch die bisherigen Maßnahmen im Sinne einer gesamtkonzeptionellen Vorgehensweise nochmals auf den Prüfstand gestellt werden. Ergänzende Maßnahmen, die dazu beitragen könnten, ein Dieselfahrverbot zu vermeiden, können ebenfalls eingebracht werden.

Vor dem Hintergrund drohender Fahrverbote fordert die Bezirksregierung, die Stadt Aachen nochmals auf, die Umsetzung der bisherigen LRP-Maßnahmen zu beschleunigen und die dafür notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen bereitzustellen. Die bisherigen Urteile und Rechtsprechung zur Luftreinhalteproblematik sowie drohende Sanktionen im Rahmen des EU-Notifizierungsverfahrens

machen deutlich, dass die Gerichte dem Gesundheitsschutz der Bevölkerung einen sehr hohen Stellenwert einräumen und ein schnelleres, konsequenteres Handeln aller Beteiligten einfordern werden.

Die Verwaltung wird die Politik zeitnah über den Stand der weiteren LRP-Fortschreibung unterrichten.

Anlagen:

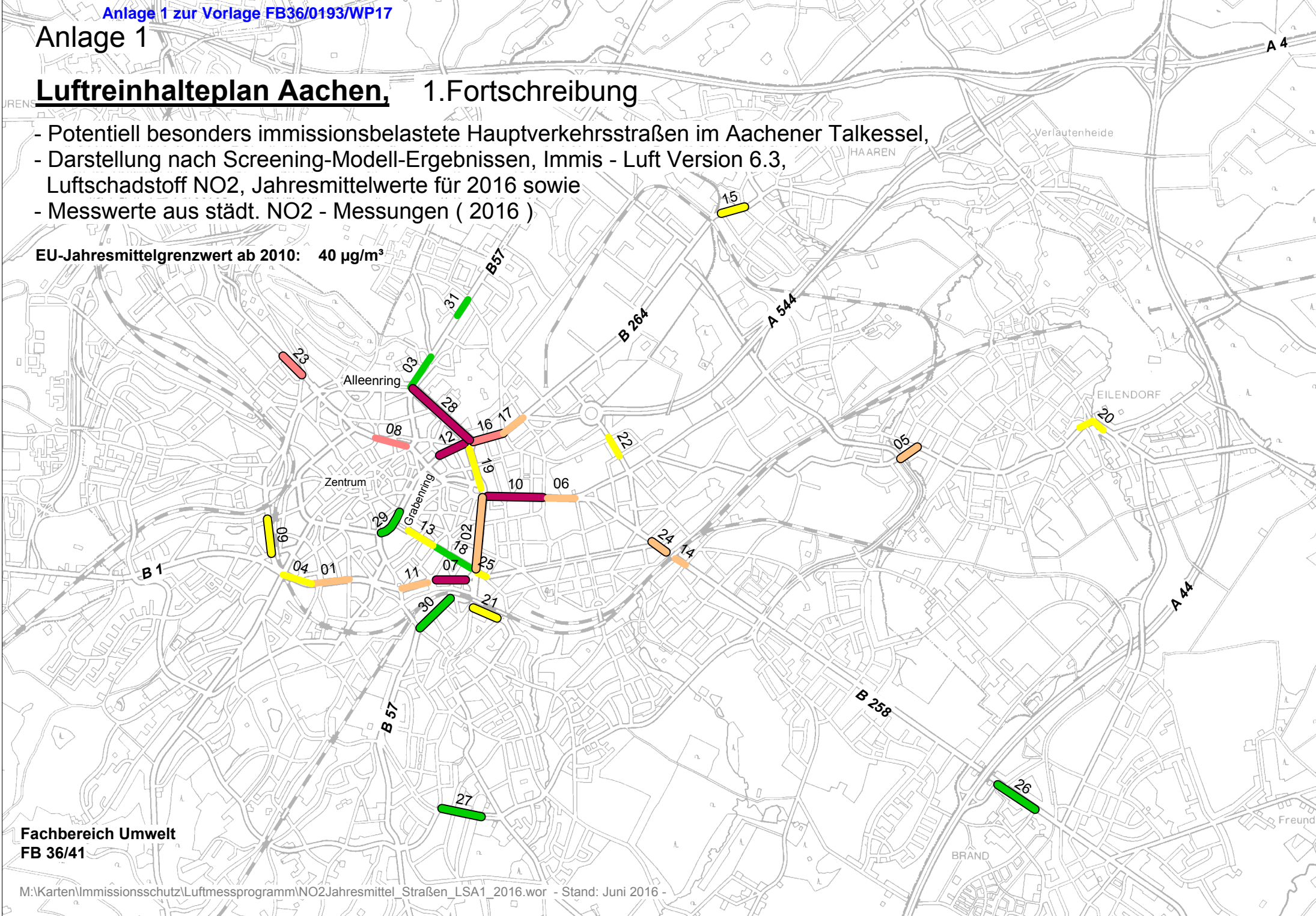
- Anlage 1: Übersichtskarte der NO₂-Hot-Spots in Aachen (Stand 2016)
- Anlage 2: Entwicklung der Luftqualität in Aachen, Detailinformationen
- Anlage 3: Sachstandsmeldung für die Bezirksregierung Köln (Bearbeitungsstand 30.03.2017)

Anlage 1

Luftreinhalteplan Aachen, 1. Fortschreibung

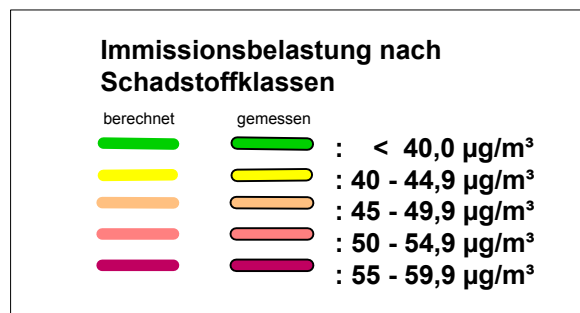
- Potentiell besonders immissionsbelastete Hauptverkehrsstraßen im Aachener Talkessel,
- Darstellung nach Screening-Modell-Ergebnissen, Immis - Luft Version 6.3, Luftschadstoff NO₂, Jahresmittelwerte für 2016 sowie
- Messwerte aus städt. NO₂ - Messungen (2016)

EU-Jahresmittelgrenzwert ab 2010: 40 µg/m³



Fachbereich Umwelt
FB 36/41

M:\Karten\Immissionsschutz\Luftmessprogramm\NO2Jahresmittel_Straßen_LSA1_2016.wor - Stand: Juni 2016 -



Schadstoffklassen	Berechnungsabschnitte	Name	Wert	ber_mess
45-49,9 µg/m ³	01	Boxgraben/Süd-Hubertus	47,1	berechnet
45-49,9 µg/m ³	02	Wilhelmstraße	49,4	gemessen
< 40 µg/m ³	03	Krefelder Straße/Bastei-Soerser Weg	39,3	berechnet
40-44,9 µg/m ³	04	Boxgraben/Hubertus-Schanz	41,5	berechnet
45-49,9 µg/m ³	05	Von Coels Str/ Berliner Ring-Josefstr	45,9	gemessen
45-49,9 µg/m ³	06	Adalbertsteinweg/Aretzstr-Stolberger Str	48,8	berechnet
55-59,9 µg/m ³	07	Römerstraße	56,7	gemessen
50-54,9 µg/m ³	08	Seilgraben	51,3	berechnet
40-44,9 µg/m ³	09	Junkerstr/ Vaalser Str-Lochnerstr	41,0	gemessen
55-59,9 µg/m ³	10	Adalbertsteinweg/ Kaiserplatz-Aretzstr	59,1	gemessen
45-49,9 µg/m ³	11	Lagerhausstr/ Bahnhofplatz-Wallstr	46,0	berechnet
55-59,9 µg/m ³	12	Peterstr/ Hansemannplatz-Schuhmacherstr	56,5	gemessen
40-44,9 µg/m ³	13	Theaterstr/ Theater-Mitte	42,7	berechnet
45-49,9 µg/m ³	14	Trierer Str/ DB-Eisenbahnweg	45,6	berechnet
40-44,9 µg/m ³	15	Alt Haarenerstr/ Hofenbornstr-Auf der Hüls	43,5	gemessen
50-54,9 µg/m ³	16	Jülicher Str/ Hansemann-Rudolfstr	54,2	gemessen
45-49,9 µg/m ³	17	Jülicher Str/ Rudolfstr-Blücherplatz	47,4	berechnet
< 40 µg/m ³	18	Theaterstr/ Bahnhofstr-Wilhelmstr	39,0	berechnet
40-44,9 µg/m ³	19	Heinrichsallee	43,1	berechnet
40-44,9 µg/m ³	20	Von Coels Str/ Brander Str-Markt	42,5	berechnet
40-44,9 µg/m ³	21	Kurbrunnenstr/ Kurklinik	40,7	gemessen
40-44,9 µg/m ³	22	Josef-von-Görresstr/Gneisenastr-Bsichhofstr	44,7	berechnet
50-54,9 µg/m ³	23	Roermonder Str/ Turmstr-Kühlwetterstr	50,5	gemessen
45-49,9 µg/m ³	24	Adalbertsteinweg/Goerdeler-Rothe Erde	48,2	gemessen
40-44,9 µg/m ³	25	Zollernstr/ Normaluhr-Warmweiherstr	41,1	berechnet
< 40 µg/m ³	26	Trierer Str/ BAB- Heussstr	35,0	gemessen
< 40 µg/m ³	27	Siegelallee	28,3	gemessen
55-59,9 µg/m ³	28	Monheimsallee/ Bastei- Hansemann	55,8	gemessen
< 40 µg/m ³	29	Kapuzinergraben	39,4	gemessen
< 40 µg/m ³	30	Kasinostraße	36,4	gemessen
< 40 µg/m ³	31	Krefelder Str./ Paßstr.-Alkuinstr.	36,6	berechnet

ENTWICKLUNG DER LUFTQUALITÄT IN AACHEN, DETAILINFORMATIONEN

1. ENTWICKLUNG DER MESSWERTE AN DEN LANUV-MESSSTATIONEN BIS 2016

1.1. Feinstaub (PM₁₀)

Tabelle: Entwicklung der PM₁₀-Belastungssituation

Jahr	Aachen-Wilhelmstraße (Verkehrsstation)		Aachen-Burtscheid (städt. Hintergrund)	
	Jahresmittel µg/m ³	Überschreitungs- tage (> 50 µg/m ³)	Jahresmittel µg/m ³	Überschreitungs- tage (> 50 µg/m ³)
2009	33	44 Tage	19	6 Tage
2010	32	32 Tage	20	13 Tage
2011	28	34 Tage	19	10 Tage
2012	27	32 Tage	17	8 Tage
2013 ¹	32	46 Tage	18	9 Tage
2014	27	21 Tage	16	5 Tage
2015	25	12 Tage	15	4 Tage
2016	23	3 Tage	14	0 Tage
EU-Grenzwert	40	35 Tage	40	35 Tage

Die Betrachtung der Jahresmittelwerte an den LANUV-Messstationen Wilhelmstraße und Burtscheid zeigt, dass die Feinstaubbelastung (PM₁₀) im Jahresmittel deutlich gesunken ist und sich mittlerweile im „grünen“ Bereich bewegt. Für Burtscheid wurde mit 14 µg/m³ in 2016 ein neuer Tiefststand der Jahresmittelbelastung im städtischen Hintergrund erreicht. Dieser positive Trend deutet darauf hin, dass die durchgeführten Luftreinhaltemaßnahmen der Stadt (insbesondere die Festbrennstoffverordnung) im gesamten Stadtgebiet beim Feinstaub greifen

Auch die zulässige Kurzzeitbelastung, repräsentiert durch die Anzahl der Überschreitungstage des EU-Tagesmittelgrenzwertes von 50 µg/m³ (Zeitgrenzwert: max. 35 Überschreitungstage/Jahr), wurde in 2016 mit nur noch 3 Überschreitungstagen an der Wilhelmstraße sicher eingehalten (Burtscheid: 0 Überschreitungstage). Ein sehr günstiger Witterungsverlauf mit nur wenigen und nur kurzzeitigen Inversionswetterlagen in 2016 hatte maßgeblich dazu beigetragen, dass die PM₁₀-Belastungen überaus niedrig ausgefallen sind.

Insgesamt bestätigt sich beim Feinstaub (PM₁₀) ein langfristiger Absenkungstrend.

¹ Der in 2013 zu verzeichnende Anstieg der Feinstaubbelastungen ist laut Auskunft des LANUV sehr wahrscheinlich teils witterungsbedingt, zum Großteil aber auch auf die damalige, zur Station Wilhelmstraße benachbarte Großbaustelle zurückzuführen.

1.2. Stickstoffdioxid (NO₂)Tabelle: Entwicklung der NO₂-Jahresmittelwerte

Jahr	AC-Wilhelmstraße (Verkehrsstation) µg/m ³	AC-Adalbertsteinweg (Verkehrsstation) µg/m ³	AC-Burtscheid (städt. Hintergrund) µg/m ³
2009	56	51	18
2010	56	52	18
2011	51	49	16
2012	52	48	15
2013	50	50	18
2014	50	48	16
2015	50	45	14
2016	49	46	14
EU-Grenzwert	40	40	40

Bezüglich des Luftschadstoffs NO₂ bleibt es – trotz allgemeiner Verbesserungen – an den Verkehrsmessstationen weiterhin kritisch. Der EU-Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel wird – wie in vielen anderen Großstädten auch – an stark verkehrsbeeinflussten Straßen z.T. deutlich überschritten.

Wilhelmstraße: In den Jahren 2009 bis 2013 ist die NO₂-Belastung von 56 µg/m³ auf 50 µg/m³ im Jahresmittel gesunken. In den Jahren 2013 bis 2015 stagnierte der Wert bei 50 µg/m³. In 2016 ergibt sich durch mathematische Rundung ein Jahresmittelwert von 49 µg/m³; gegenüber dem Vorjahr ist mit Blick auf die Nachkommastellen (49,6 µg/m³ in 2015 und 49,3 µg/m³ in 2016) aber nur eine leichte Verbesserung von 0,3 µg/m³ zu verzeichnen. Zum Teil dürfte die Stagnation bei der NO₂-Belastung auf den Einfluss der Großbaustelle Aquis Plaza (2012/2013 bis 2015) und die damit einhergehenden Verkehrsumleitungen zurückzuführen sein. Hauptsächlich dürften aber gestiegene Verkehrsmengen und der Dieselabgasskandal mit verantwortlich sein, dass die Maßnahmen des Luftreinhalteplans keine weiteren Reduzierungen.

Adalbertsteinweg: Insgesamt sind die NO₂-Belastungen seit 2009 von 51 µg/m³ um 5 µg/m³ auf 46 µg/m³ in 2016 gesunken. Im Vergleich zum Vorjahr (45 µg/m³) ist der Jahresmittelwert in 2016 mit 46 µg/m³ leicht angestiegen.

Burtscheid: Weiterhin erfreulich ist, dass an der Messstation Burtscheid mit 14 µg/m³ ebenfalls für NO₂ ein neuer Tiefstand des Jahresmittels erreicht wurde.

1.3. Auswirkungen des Dieselabgasskandals

Nach aktuellen wissenschaftlichen Studien, basierend auf konkreten Kfz-Abgasmessungen im Realbetrieb, wurden für Dieselfahrzeuge der Euro-Klassen 1 bis 6 kaum Unterschiede festgestellt. Jedenfalls zeigen die Studien deutlich, dass die Emissionen im Realbetrieb um ein vielfaches höher liegen, als die nach den gesetzlichen Vorgaben zulässigen Werte. Die laut Herstellerangaben zu erwartende Reduzierung der Abgasemissionen bei höheren Euro-Klassen hat sich damit in der Praxis NICHT bestätigt. Gemäß einer Studie des ICCT² stoßen Diesel-Pkw der Euro6-Klasse beispielsweise das 7- bis 8-fache an Stickoxid(NO_x)-Emissionen aus. Statt der für diese Abgasnorm gesetzlich zulässigen 80 Milligramm (mg) NO_x je Kilometer (km) wurden im Realbetrieb durchschnittlich 560-600 mg/km gemessen! Das Umweltbundesamt (UBA) hat mit aktuellen Berechnungen für Deutschland bei Euro6-einen realen Durchschnittswert von rund 500 mg/km ermittelt. Nach Aussagen des UBA liegt der Stickoxid-Ausstoß der Diesel-PkW-Flotte in Deutschland für 2016 rund ein Drittel höher als angenommen.

Auszug aus der Pressemitteilung des UBA vom 25.04.2017: *„Ging man für das Jahr 2016 bislang von 575 mg NO_x/km aus, liegt nun die Diesel-Pkw-Flotte in Deutschland bei durchschnittlich 767 mg NO_x/km Um ein möglichst realistisches Bild der Emissionen zu bekommen, wurden erstmals nicht nur Messungen des betriebswarmen Motors bei Außentemperaturen von über 20 Grad Celsius zugrunde gelegt, sondern das Abgasverhalten für alle in Deutschland üblichen Temperaturen herangezogen. Die Hälfte der Pkw-Fahrleistung wird in Deutschland bei Temperaturen unter 10 °C erbracht.“*, also an kalten Tagen, bei denen – wie sich mit der Untersuchung herausgestellt hat - die Abgasreinigung im praktischen Betrieb z.T. nur unzureichend funktioniert oder gar nicht, wegen unzulässiger Abschaltautomatik.

Eine einfache Umrechnung der Abgasemissionen beim Stickoxid (NO_x) oder eine Übertragung der Reduktionsgrößen auf die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) an den jeweiligen Messstationen ist fachlich nicht möglich; bei der Ermittlung der Immissionswerte spielen viele Faktoren, wie Meteorologie, konkrete Strömungsverhältnisse im Straßenbereich u.v.m. eine große Rolle. Um den Einfluss des sog. „Dieselabgasskandals“ genauer abschätzen zu können, wurde erst kürzlich das Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HABEFA) angepasst, das eine wichtige Grundlage der Rechen- und Simulationsmodelle zur Beurteilung der Luftschadstoffbelastung ist. Für die Softwaremodelle werden zurzeit entsprechende Updates erarbeitet / herausgegeben.

Die faktische Einhaltung der Abgasemissionen gemäß Herstellerangaben bzw. die Einhaltung der für die jeweilige Euro-Klasse maßgebenden Abgaswerte hätte in den letzten Jahren auch bei den NO₂-Immissionen zu einem deutlichen Absinken führen müssen.

² International Council on Clean Transportation

Die in Fachkreisen diskutierten Auswirkungen des Dieselabgasskandals legen den Rückschluss nahe, dass ohne Dieselabgasskandal der EU-Grenzwert für NO₂ von 40 µg/m³, auch angesichts der ergriffenen LRP-Maßnahmen, an den LANUV-Messstationen in Aachen hätte eingehalten werden können.

Nach überschlägiger Abschätzung dürften die NO₂-Belastungen bei Einhaltung der Herstellerangaben bzw. der Abgasemissionen nach Euro-Klassen-Norm um mindestens 6 µg/m³ (Adalbertsteinweg) bis 10 µg/m³ (Wilhelmstraße) niedriger liegen!

Der Abgasskandal der Automobilindustrie berührt damit ganz unmittelbar und folgeschwer die Interessen der Bürgerschaft an gesundheitsverträglichen Umweltbedingungen. Aber auch die Kommunen selber sind durch den Abgasskandal betroffen, da die bisherigen Aktivitäten zur Senkung der NO₂-Belastungen damit konterkariert wurden und für die schnellstmögliche Einhaltung der EU-Grenzwerte jetzt deutlich höhere Anstrengungen und Investitionen getätigt werden müssen.

1.4. Fazit / Bewertung

Zusammenfassend ergeben sich drei wesentliche Erkenntnisse

- Die Entwicklung der Feinstaubbelastung, sowohl für das Jahresmittel, als auch für die Kurzzeitbelastung, darf als günstig bezeichnet werden. Wichtige Maßnahmen des LRP - wie z.B. die Aachener Festbrennstoffverordnung - zeigen hier ihren Erfolg. Aachen hat kein akutes Feinstaubproblem mehr. 35 Überschreitungstage dürften zukünftig nur noch unter Ausnahmebedingungen (meteorologische Besonderheiten, Großbaustellen im Umfeld der Messstationen o.ä.) auftreten. Der Anspruch auch in Zukunft ganz im Sinne der Gesundheitsprävention weitere Verbesserungen bei der Feinstaubbelastung zu erzielen und auch in meteorologisch ungünstigen Jahren die Anzahl der Überschreitungstage möglichst niedrig zu halten, bleibt davon unberührt und ist nach wie vor Ziel der Stadt.
- Die NO₂-Belastung an den „Hot-Spots“ des Verkehrs liegt trotz allgemein sinkender Trends mit Werten um die 50 µg/m³ nach wie vor über dem Grenzwert und ist deutlich zu hoch. Hier spielt der Dieselabgasskandal eine nicht unerhebliche Rolle! Die anhaltende Grenzwertüberschreitung erfordert die Fortsetzung einer stringenten und ambitionierten Luftreinhaltepolitik, für deren Erfolg Bund und Länder deutlich bessere Voraussetzungen schaffen müssen, soll der Grenzwert von 40 µg/m³ in den kommenden Jahren tatsächlich eingehalten werden.
- Die städtische Hintergrundbelastung für NO₂ und PM₁₀ entwickelt sich weiterhin positiv; davon profitieren die Bürgerinnen und Bürger im gesamten Stadtgebiet.

2. LANUV-SONDER-MESSUNG IN HAAREN (ALT-HAARENER-STRASSE)

2.1. Vorbemerkungen

Der Bezirk Haaren hatte 2015 den Antrag gestellt, an der vielbefahrenen und lufthygienisch belasteten Alt-Haarener-Straße eine temporäre Luftmessstation durch das LANUV errichten zu lassen und abhängig von den Ergebnissen die Umweltzone auf den Ortsteil Haaren auszuweiten. Hintergrund war eine Aussage in der 1. Fortschreibung 2015 des Luftreinhalteplan Aachen (S. 54 + 61) wonach in der Alt-Haarener-Straße die rechnerisch ermittelte NO₂-Belastung um ca. 3 µg/m³ auf 52 µg/m³ angestiegen ist. Als Grund für den Anstieg wurde im LRP-Bericht die Erhöhung der Verkehrsmenge gegenüber dem Bezugsjahr 2006 benannt. Mit der rechnerisch ermittelten Belastung von 52 µg/m³ für NO₂ wurde die Alt-Haarener-Straße seitens Bezirksregierung und LANUV als Brennpunkt der Luftschadstoffbelastung in Aachen eingestuft. Vor dem Hintergrund eigener, Messungen der Stadt in 2009/2010, die einen Messwert von 41,4 µg/m³ ergaben, sowie aktueller Modellrechnungen, wird diese Schlussfolgerung seitens der Fachverwaltung in Frage gestellt. Aufgrund der Eingaben des Bezirks Haaren hatte das LANUV dennoch im Bereich der Alt-Haarener-Straße (Hausnummer 20) einen Messpunkt für NO₂ eingerichtet. Die Stadt selber hatte 2009/2010 im Bereich der an der benachbarten Haus-Nr. 22/24 gemessen.

2.2. Luftqualitätssituation in Haaren: aktuelle Ergebnisse der LANUV-Messungen

Die Alt-Haarener-Straße im Ortsteil Haaren gilt als stark frequentierte Hauptverkehrsstraße mit Landesstraßenfunktion (aktuelle DTV: rd. 15.000). Sie ist überwiegend 2-3-geschossig randbebaut, so dass eine verringerte Durchlüftungssituation vorliegt. Gleichzeitig liegen zentrale Ortsbereiche Haarens, darunter auch ein Teilstück der Alt-Haarener-Straße, im Einflussbereich großräumiger Kaltluftzuflüsse (aus Haarbachtal und Wurmtal), die belegbar positive Wirkungen auf die klimatisch-lufthygienische Wirkungen entfalten.

Nach dem nun vorliegenden Messergebnis des LANUV für das Jahr 2016 ergibt sich an der Alt-Haarener-Straße (Haus Nr. 20) eine NO₂-Belastung von 44 µg/m³ im Jahresmittel. Der Messwert liegt damit 4 µg über dem zulässigen EU-Grenzwert von 40 µg/m³. Der vom LANUV gemessene Wert ist nur geringfügig (6%) höher, als das Ergebnis der städtischen Messungen aus 2009/2010 (41,4 µg/m³), liegt jedoch deutlich entfernt (minus 15 %) von den rechnerischen Prognosen des Luftreinhalteplans mit 52 µg/m³ und der daran geknüpften Brennpunkt-These für Haaren.

Der leichte Anstieg gegenüber den städtischen Messungen in 2009/2010 erklärt sich zum einen durch die bereits im Luftreinhalteplan benannte Verkehrserhöhung. Zum anderen hat sich durch ein inzwischen in der Nähe des Messstandortes realisiertes, 5-geschossiges Gebäude die Durchlüftungssituation in diesem Bereich der Alt-Haarener-Straße verschlechtert. Die Strömungsbedingun-

gen haben sich durch diese (teilweise) Baulückenschließung zum Negativen verändert, was abgeschätzt zu einer Erhöhung der NO₂-Belastung um 1-2 µg/m³ geführt haben dürfte. Die Fachverwaltung hatte im Vorfeld des Bauvorhabens auf mögliche negative Auswirkungen für die Luftqualität hingewiesen. Die aktuellen Messwerte des LANUV sprechen dafür, dass bei zukünftigen bauplanerischen Überlegungen für die Ortslage Haaren dem Thema Lufthygiene/Stadtklima in hohem Maße Rechnung getragen werden sollte, um weitere Verschlechterungen zu vermeiden.

Aufgrund der festgestellten Überschreitung des EU-Grenzwertes für NO₂ hat das LANUV entschieden, die Messungen am Standort Alt-Haarener-Straße 20 bis Ende 2017 fortzuführen.

2.3. Fazit

Durch die Modellrechnungen des LANUV im Luftreinhalteplan (Fortschreibung 2015) wurden in der Bürgerschaft und im politischen Raum Irritationen bzgl. der Höhe der tatsächlichen Luftschadstoffbelastung im Ortskern Haaren ausgelöst. Die jetzt vorliegenden Messergebnisse des LANUV für das Jahr 2016 zeigen eine leichte Überschreitung des EU-Grenzwertes für NO₂ von 4 µg/m³. Der vermutete Brennpunkt der Luftschadstoffbelastung hat sich damit jedoch nicht bewahrheitet. Solche Hot-Spots befinden sich ausnahmslos im direkten Innenstadtbereich und unmittelbar angrenzenden Stadtbereichen. Die Einschätzung der Verwaltung wurde damit weitgehend bestätigt.

Die im Luftreinhalteplan (Fortschreibung 2015) verankerten Maßnahmen - insbesondere die Modifizierung der Busflotte - sind grundsätzlich geeignet, die Belastung im Bereich Aachen Haaren weiter zu senken. Auf eine Eingliederung des Haarener Ortskerns in die Umweltzone kann insoweit verzichtet werden. Die Verwaltung wird die laufenden Messungen des LANUV in Haaren weiterhin begleiten und die Politik über die Entwicklungen zeitnah informieren. Auch im Zuge einer sich konkretisierenden Überarbeitung/Neuaufstellung des Luftreinhalteplans Aachen in 2017/2018 wird das Thema Luftschadstoffbelastung in Haaren intensiv weiter verfolgt.

3. EIGENE LUFTSCHADSTOFFMESSUNGEN DER STADT, FACHBEREICH UMWELT

3.1. Stickstoffdioxid-Messungen (NO₂) an Hauptverkehrsstraßen (potentielle Hot-Spots)

Da die bisherigen Modellrechnungen die Immissionsbelastungen an den Hauptverkehrsstraßen i.d.R. unterschätzt haben³ hat der Fachbereich Umwelt seit 2013/2014 an mehreren Standorten im innerstädtischen Gebiet eigene, NO₂-Messungen unter Berücksichtigung der EU-Messvorschriften

³ Wie sich herausgestellt hat, sind die Abweichungen der Modellrechnungen zur realen Messwertentwicklung auch auf den Abgasskandal zurückzuführen, da in den Simulationsmodellen mit den Herstellerangaben der Automobilindustrie und insoweit mit unzutreffenden Emissionsfaktoren gerechnet wurde. Dies wird über eine Korrektur des sog. Handbuchs für Emissionsfaktoren (HABEFA) aktuell in den Rechenmodellen angepasst.

durchgeführt. Die Bezirksregierung Köln und das LANUV wurden über die Messungen und deren Ergebnisse regelmäßig informiert.

Es handelt sich um folgende Hauptverkehrsstraßen/Straßenabschnitte:

- Römerstraße,
- unterer Adalbertsteinweg,
- westliche Jülicher Straße,
- östliche Peterstraße,
- Monheimsallee,
- südliche Roermonder Straße und
- unterer Seilgraben (seit 2017).

Luftschadstoffmessungen des Fachbereiches Umwelt

NO₂-Messwerte / Jahresmittelwerte, Ergebnistabelle, Stand: 13.06.2017

Hauptverkehrsstraße, Messstandort	Messzeitraum 12 Monate	Gew. arithm. Mittel (µg/m ³)	Grenzwert 39. BImSchV (µg/m ³)	Maßnahmen- empfehlung nach LRP
Peterstraße 72/74	Aug. 2008 – Aug. 2009	53,4	40	ja
	Jan. – Dez. 2014	58,8		ja
	Jan. – Dez. 2015	53,1		ja
	Jan. – Dez. 2016	56,5		ja
Römerstraße 19	Okt. 2008 – Okt. 2009	50,1	40	ja
	Jan. – Dez. 2014	56,3		ja
	Jan. – Dez. 2015	53,0		ja
	Jan. – Dez. 2016	56,7		ja
Alt-Haarener-Str. 22/24 (städt. Messung) Alt-Haarener-Str. 20/22 (Messung des LANUV)	Aug. 2009 – Juli 2010	41,4	40	ja
	Jan. – Dez. 2016	44,0		ja
Adalbertsteinweg 274, AC-Rothe Erde	Aug. 2010 – Juli 2011	47,8	40	ja
Monheimsallee 25	Jan. 11 – Jan. 2012	52,8	40	ja
	Jan. – Dez. 2016	55,8		ja
Roermonder Straße 27	Juli 2011 – Juni 2012	50,5	40	ja
	Jan. – Dez. 2014	50,9		ja
	Jan. – Dez. 2015	49,2		ja
	Jan. – Dez. 2016	50,5		ja
Adalbertsteinweg 60	Jan. – Dez. 2013	53,5	40	ja
	Jan. – Dez. 2014	57,9		ja
	Jan. – Dez. 2015	53,0		ja
	Jan. – Dez. 2016	59,1		ja

Hauptverkehrsstraße, Messstandort	Messzeitraum 12 Monate	Gew. arithm. Mittel ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Grenzwert 39. BImSchV ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Maßnahmen- empfehlung nach LRP
Jülicher Straße 34/36	Jan. – Dez. 2013	52,9	40	ja
	Jan. – Dez. 2014	54,7		ja
	Jan. – Dez. 2015	51,4		ja
	Jan. – Dez. 2016	54,2		ja

Die städtischen NO_2 -Messungen zeigen seit 2012 an diesen (vermuteten) Hot-Spots Jahresmittelwerte auf, die durchweg über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und daher mit einem deutlichen Abstand zum EU-Jahresgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegen. Spitzenreiter ist der Messstandort Adalbertsteinweg 60 mit einem Jahresmittel von $59 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2016. Insgesamt ist festzuhalten, dass an den ausgewählten Messstandorten das NO_2 -Belastungsniveau im Vergleich zum allgemein prognostizierten Abwärtstrend nicht gesunken ist.

3.2. Verkehrsbedingte Luftschadstoffmessungen St.-Vither-Straße/Siegelallee/Salierallee, Feinstaub (PM_{10}) und Stickstoffdioxid (NO_2)

Die Stadt Aachen wurde aufgrund einer Klage vom OVG Münster verpflichtet, an der St.-Vither-Straße im Bereich des Kläger-Grundstücks, die Luftschadstoffbelastung für PM_{10} und NO_2 nach den geltenden Vorschriften zu erfassen, d.h. über die Dauer eines Kalenderjahres nach Vorgaben der 39. BImSchV zu messen. Aus rechtlichen Gründen wurde ein externes Gutachterbüro beauftragt.

Die St.-Vither-Straße liegt im locker bebauten und gut durchgrüntem Südviertel, deutlich außerhalb des klimatisch-lufthygienisch besonders belasteten inneren Talkessels, so dass diese Straße - wie auch andere nahe gelegene Hauptverkehrsstraßen des Südviertels - nicht als lufthygienisch hoch bzw. kritisch belastete Straße identifiziert wurde. Orientierende NO_2 -Passiv-Messungen der Stadt über den Zeitraum von 7 Monaten an der benachbarten, verkehrlich deutlich höher belasteten Siegelallee hatten einen Zeitmittelwert unter $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ergeben. Die Verwaltung war und ist daher der Auffassung, dass auch im Bereich des Klägergrundstücks ein eher unkritisches Belastungsniveau und keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind! Dies hatte auch das LANUV bestätigt. Leider wurden diese orientierenden Messungen der Stadt oder eine kostengünstigere, hochwertige Modellrechnung vom Gericht nicht anerkannt. Die Jahresmessungen sind zum 1. Januar 2017 angelaufen und werden zum 31. Dezember 2017 beendet sein. Erste Zwischenergebnisse (Messwerte bis Ende Mai 2017) zeigen mit einem PM_{10} -Zeitmittelwert von rd. $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und einem NO_2 -Zeitmittel von $29,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ keine besonderen Auffälligkeiten und im Vergleich zu anderen Messungen an Hauptverkehrsstraßen im Talkessel eine nur mäßige Belastung mit PM_{10} und NO_2 , die deutlich unter den EU-Grenzwerten liegt.

3.3. Kurgebietsmessungen 2016

Aufgrund von (geringfügigen) Überschreitungen der Kurorte-Grenzwerte für Luftschadstoffbelastungen an einzelnen Messpunkten in den Kurgebieten Burtscheid und Monheimsallee im Jahr 2011 wurde die Stadt Aachen von der Bezirksregierung Köln (Dezernat für Kurorteangelegenheiten) aufgefordert fünf Jahre später, also in 2016, die Luftschadstoffbelastung in den Aachener Kurgebieten erneut messtechnisch zu überprüfen.

Die Mess- und Auswertemethodik zur Bestimmung der Luftqualität in Kurorten weicht von den klassischen Verfahren nach Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG, hier: 39. BImSchV), das an den LANUV-Messstationen angewendet wird, ab. Die Kurortmessungen basieren auf eigenen fachtechnischen Grundlagen, den sog. Begriffsbestimmungen des Deutschen Heilbäderverbandes („Begriffsbestimmungen/Qualitätsstandards für Heilbäder und Kurorte, Luftkurorte, Erholungsorte - einschließlich der Prädikatisierungsvoraussetzungen - sowie für Heilbrunnen und Heilquellen“ in der jeweils geltenden Fassung).

Die Kurgebietsmessungen 2016 wurden wie auch die Messungen vor 5 Jahren an ein externes Ingenieurbüro vergeben. Im Ergebnis belegen die aktuellen Nachmessungen eine Verbesserung der Luftqualität in den Kurgebieten gegenüber 2011. Die Grenzwerte für anerkannte Kurorte werden nun an allen Messpunkten eingehalten bzw. unterschritten. Die für den Fortbestand des Titels „Kur- und Badestadt“ anzulegenden Luftqualitätskriterien werden in Aachen aktuell eingehalten. Die Ergebnisse der Kurgebietsmessungen bestätigen damit auch den Langzeittrend der LANUV-Messungen, wonach sich die Schadstoffbelastung in den Jahren bis 2012/2013 kontinuierlich verringert hat. Stagnation bzw. leichter Anstieg sind erst in den letzten 3-4 Jahren zu verzeichnen.

Der vollständige Bericht über das Kurortemessprogramm 2016 kann den Fraktionen bei Bedarf zur Verfügung gestellt werden.

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015
Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln
Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt!

Der Maßnahmenkatalog des ersten Aachener Luftreinhalte- und Aktionsplans (kurz LRP) aus 2009 ist nicht abschließend. Er wurde und wird seit seinem In-Kraft-Treten am 01.01.2009 fortlaufend aktualisiert, ergänzt und fortgeschrieben. Dadurch haben sich bei den Sachstandsberichten einige Nummerierungen gegenüber der Druckversion des Luftreinhalteplans 2009 geändert.

Im Rahmen der 1. Fortschreibung des LRP in 2015 kann festgehalten werden, dass verschiedene Maßnahmen des LRP 2009 mittlerweile erfolgreich abgeschlossen wurden und Wirkung entfaltet haben. Eine Vielzahl von Maßnahmen konnten darüber hinaus als Daueraufgabe bei der Stadt oder den jeweils zuständigen Handlungsträgern etabliert werden; diese Projekte werden kontinuierlich fortgeführt. Einige Maßnahmen wurden inhaltlich überarbeitet, ergänzt mit neuen Schwerpunkten / Zielsetzungen versehen und in eine neue Maßnahmenstruktur überführt. Einige wenige Aufgaben haben sich als ungeeignet oder nicht realisierbar erwiesen und wurden daher gestrichen bzw. zurückgestellt.

Die neue Maßnahmenstruktur wurde für den aktuellen Sachstandsbericht (siehe unten) übernommen.

Wir danken den zahlreichen Handlungsträgern und Kooperationspartnern des Luftreinhalteplans Aachen für die Unterstützung bei der Umsetzung der Luftreinhalteziele; ebenso für die Unterstützung und Mitwirkung bei der Erstellung der Sachstandsberichte!

Hinweis:

Neben dieser gekürzten, stichwortartigen Auflistung bittet die Stadt AC ggf. vorhandene, ausführlicher Berichte unter www.aachen.de/luftreinhalteplan zu beachten. Weitere Informationen zu verschiedenen Mobilitätsmaßnahmen incl. Elektromobilität findet man auch unter: www.aachen.de/clevermobil und www.emobil-aachen.de Ergänzende Informationen, Links und Hinweise zu Projekten externer Partner finden Sie bei den einzelnen Maßnahmen oder auf der jeweiligen Homepage.

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
----------	----------------------------	------------------------	-----------------

UMWELTZONE – UWZ

(FB 61/400 + FB 32/10) umgesetzt, fortlaufend

Die im LRP (in Kraft seit 01.09.2015) erstmals festgelegte **Umweltzone (UWZ)** wurde **fristgerecht** zum 01. Februar 2016 bei der Stadt Aachen **eingeführt**. Von diesem Tag an dürfen nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette oder Ausnahmegenehmigung in der UWZ fahren.

Die Einhaltung der recht kurzen Umsetzungsfrist gelang nur dank engagierter Unterstützung der städtischen Straßenverkehrsbehörde und des Aachener Stadtbetriebes. Ebenso dankenswert ist der Einsatz von Ordnungsamt und Polizei bei Überwachung der UWZ.

Die **Grenze der UWZ** orientiert sich weitgehend am Aachener Außenring und erfasst alle Straßen innerhalb des definierten Gebietes. Die Kennzeichnung erfolgte über 510 Schildern an 166 Standorten im Stadtgebiet. Die Kosten der Beschilderung (ohne Personalaufwand) belaufen sich auf ca. 53.000 €; davon entfallen ca. 70% auf die Stadt Aachen und knapp 30% auf StrassenNRW.

Bereits im Vorfeld der Einführung hatte das städtische Presseamt wiederholt **Informationen zur UWZ** herausgegeben und auf der Homepage der Stadt Aachen eingestellt. Unter www.aachen.de/umweltzone finden sich alle wichtigen Hinweise. Wegen der Grenzlage Aachens (Dreiländereck Belgien-Niederlande-Deutschland) stehen zentrale Informationen auch in Niederländisch Französisch und Englisch zur Verfügung. Die Internetseite wird kontinuierlich aktualisiert. Im Monat vor Einführung der UWZ und in der Anfangsphase wurde die Öffentlichkeitsarbeit intensiviert (Pressemeldungen, Pressegespräche mit Medienvertretern des benachbarten Auslands, 1-wöchige Plakataktion über Megalights-Werbeanlagen, Plakataktionen in Parkhäusern, Verteilung von Info-Postkarten u.v.m.).

In 2016 wurden durch die städtische Straßenverkehrsbehörde über 500 befristete **Ausnahmegenehmigungen** erteilt (genaue Aufteilung siehe Sachstandsbericht 2016). 26 Wohnmobile erhielten eine unbefristete Genehmigung.

Bis dato (Stand: 28.03.2017) wurden 81 Ausnahmegenehmigungen verlängert bzw. neu anerkannt:

62 Busse – befristet bis 31.12.2017 (davon 24 ASEAG, 38 Subunternehmen)

16 Gewerbetreibende – befristet für 1 Jahr

3 Privatpersonen – befristet für 1 Jahr

Es ist nicht ausgeschlossen, dass viele Fahrzeughalter noch nicht erkannt haben, dass die alte Genehmigung ausgelaufen ist und erst durch

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
<p>ein Verwarnungsgeld darauf aufmerksam werden.</p> <p>Die Kontrollen des Ordnungsamtes zur UWZ erfolgen im Rahmen der üblichen Verkehrsüberwachung. Zahlreiche Meldungen wurden auch durch die Polizei aufgenommen. In 2016 wurden insgesamt über 45.500 Verfahren eingeleitet; zum größten Teil handelt es sich um Formalverstöße (Verwarnung).</p> <p>Stand zum 31.12.2016:</p> <p>Anzahl der Verfahren insgesamt: 45.686</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eingestellte Verfahren wegen unzulässiger Doppelahndung: 2.273 - Eingestellte Verfahren, weil keine Halteranfrage zulässig: 8.065 - Eingestellte Verfahren aus sonstigen Gründen: 1.921 - Schwebende Verfahren: 1.317 - Erlassene Bußgelder: 5.188 - gezahlte Verwarnungen: 26.922 <p>Die Gesamteinnahmen aus der Überwachung der UWZ belaufen sich in 2016 auf rund 950.000 € und in 2017 bis Mitte März 2017 auf ca. 86.500 €, dem steht jedoch grundsätzlich auch ein enormer Personalaufwand für die Verfolgung der Vorgänge gegenüber.</p>			
<p>BUSFLOTTEOPTIMIERUNG – siehe auch MF 4 (ASEAG) <i>teils umgesetzt, teils laufend</i></p>			
<p>Der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen hatte am 21.01.2016 auf Basis der Ergebnisse zur Machbarkeitsstudie „Elektromobiler ÖPNV“ beschlossen, dass bei der ASEAG bis zum Jahr 2018 insgesamt 15 Elektrobusse in Betrieb genommen werden sollen. Gegenüber dem im Maßnahmenblatt MF4 (Druckversion LRP) geplanten, beschleunigten Beschaffungsprogramm (14 + 6 zusätzliche = 20 Euro-6-Busse pro Jahr) ist die von der Politik neu beschlossene Aufteilung in Euro-6- und Elektrobusse mit Blick auf die Luftqualität vorteilhafter, da Fahrzeuge mit nahezu NULL-Emissionen angeschafft werden! Durch den Austausch von Euro-3-Fahrzeugen gegen Elektrobusse (statt Euro-6) wird die Schadstoffbelastung weiter gesenkt und ein Beitrag zur Markteinführung der Elektromobilität geleistet.</p>			

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
----------	----------------------------	------------------------	-----------------

Zusammensetzung der ASEAG-Busflotte zum 31.12.2016 → siehe auch Grafik 1

220 Busse insgesamt

Aufteilung nach Schadstoffklassen:

24 (10,9 %) mit gelber Plakette

196 (89,1 %) mit grüner Plakette (hier sind 2 Elektrobusse enthalten)

Aufteilung nach Euro-Norm:

81 Busse Euro-3 (36,82 %), davon 57 mit Filter und 24 ohne Filter mit Ausnahmegenehmigung bis Ende 2017

107 Busse Euro-5 / EEV (48,64 %)

30 Busse Euro-6 (13,64 %)

2 Elektrobusse (0,9 %)

Anfang 2016 waren noch 43 Fahrzeuge mit gelber Plakette im Bestand, davon wurden zunächst 4 Fahrzeuge außer Dienst gestellt. Für die restlichen 39 Busse wurden Ausnahmegenehmigungen beantragt und bewilligt (Laufzeit bis 31.01.2017). Im Laufe des Jahres 2016 wurden 3 weitere Fahrzeuge mit gelber Plakette ausgemustert. Darüber hinaus wurden 12 Busse mit CRT-Filtern nachgerüstet. Damit sind zum 31.12.2016 noch 24 Busse mit gelber Plakette und Ausnahmegenehmigung im Bestand. Für diese 24 Busse wurden eine Verlängerung der Ausnahmegenehmigung bis 31.12.2017 beantragt und bewilligt. Die Auslieferung der in 2016 bestellten 14 Dieselsebusse mit Euro-6-Standard hat sich leider verzögert. Die neuen Fahrzeuge (5 Standard- und 9 Gelenkbusse) sind in der Abnahme und werden im ersten Quartal 2017 in Dienst gestellt.

In 2016 wurden zudem 14 Elektrobusse für den (Liefer-)Zeitraum 2016 bis 2018 bestellt. In 2016 wurde bereits ein Elektrobus geliefert. Für 2017 ist die Lieferung von 7 Elektrobusse geplant; die restlichen 6 E-Busse sollen in 2018 kommen. Mit dem bereits vorhandenen Elektrobus, der in Eigenregie der ASEAG von Hybrid auf reinen Elektroantrieb umgebaut wurde, ist die geplante Einstiegsmarge von 15 Elektrofahrzeugen bis 2018 erfüllt. Die Finanzierung der Mehrkosten für von 8,375 Mio. Euro erfolgte mit Fördermitteln aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (80% = 6,7 Mio. Euro) und Eigenmitteln je zur Hälfte von ASEAG und Stadt. Aufgrund der wirtschaftlichen Lage der ASEAG erhöht der

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
----------	----------------------------	------------------------	-----------------

Eigenanteil der ASEAG (837.500 €) den Verlust der ASEAG und damit die notwendige Verlustübernahme seitens der Stadt Aachen. Die Ladefrastruktur zur Versorgung der Elektrobusse ist derzeit in Planung, nach jetzigem Stand werden zwei Ladecontainer für je bis zu 10 Bussen in der Abstellhalle aufgestellt.

Für 2017 ist die Neuanschaffung von weiteren 9 Dieselnissen mit Euro-6-Standard (4 Standard- und 5 Gelenkbussen) vorgesehen; die Auslieferung der Fahrzeuge erfolgt vrstl. im dritten Quartal 2017.

Mit Einsatz der 2016 bestellten Euro-6-Busse (14), dem 2016 gelieferten Elektrobus (1) der weiteren Elektrobusse in 2017 (7) und den für Ende 2017 erwarteten Euro-6-Fahrzeugen (9) kann die Busflotte der ASEAG bis Ende 2017 komplett auf grün umgestellt werden.

Zusammensetzung der Busflotte der von ASEAG beauftragten Subunternehmen zum 31.12.2016 → siehe auch Grafik 2

Nach Auskunft der ASEAG sind aktuell 131 Busse von Subunternehmen (ohne Reservefahrzeuge) für die ASEAG im Einsatz. Hinzu kommen 6 Busse, die von einem Sub bei der ASEAG angemietet werden und in der o.g. Statistik enthalten sind. Die Subunternehmen haben bei der Modernisierung ihrer Fuhrparke kräftig nachgelegt und nicht nur Euro-3-Fahrzeuge mit Filter nachgerüstet, sondern auch den Bestand mit Euro-6-Fahrzeugen deutlich erhöht. Teilweise wurden nach Auskunft der ASEAG sogar Euro-3-Busse mit Filter gegen Euro-6 ausgetauscht. Aktuell haben 123 der für ASEAG eingesetzten 131 Fahrzeuge der Subunternehmen, also ca. 94 %, eine grüne Plakette. 2016 wurden insgesamt 45 Ausnahmegenehmigungen für Busse von Subunternehmen beantragt und bewilligt (Laufzeit bis 31.01.2017). Bis zum 25.01.2017 wurde für 32 Busse eine Verlängerung der Ausnahmegenehmigung beantragt und bewilligt. Diese sog. „Reservefahrzeuge“ sind aber nicht sämtliche für die ASEAG im Einsatz, sondern auch für andere Verkehrsunternehmen in der Region. Die ASEAG wirkt zudem auf ihre Subunternehmen ein, dass bereits jetzt möglichst nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette in Aachen bzw. in der Umweltzone für ASEAG-Leistungen eingesetzt werden.

Anlage: Grafik 1 und Grafik 2

ELEKTROMOBILITÄT

(B 03 , FB 61/30, Referent OBM, Aufgabenbereich emissionsfreie Mobilität) teils umgesetzt, teils laufend, teils in Vorbereitung

Elektromobilität wird in Aachen als übergreifendes Thema in die strategische Planung (LRP, VEP) eingeschlossen. Bis zum Jahr 2050 sollen konventionelle Antriebsarten im Stadtverkehr vollständig durch umweltfreundliche Fortbewegungsmittel ersetzt werden. Dieses Ziel wurde im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung, angelehnt an Europäische Ziele, in der „Vision Mobilität 2050“ formuliert und im Mobilitätsaus-

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
	<p>schuss einstimmig beschlossen. Elektromobilität ist eines der zentralen Querschnittsthemen im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Aachen und zieht sich über alle Verkehrsmittel.</p> <p><u>Die wichtigsten Meilensteine und Aktivitäten waren bisher:</u></p> <p><u>Seit 2009:</u> „Modellregion Elektromobilität“ mit den Projekten „E-Aix“ und „Elektromobiler Mobilitätsverbund“; STAWAG seitdem bedeutendster Treiber, Förderer und Nutzer von E-Mobilität</p> <p><u>Seit 2009:</u> Aufbau von mittlerweile 35 Ladestationen mit 77 Ladepunkten durch die STAWAG (siehe auch MF1)</p> <p><u>2011:</u> Aachen erste Stadt Deutschlands mit Pedelec-Verleihstationen „e-Call a bike“</p> <p><u>seit 2011:</u> www.emobil-aachen.de, jährliches Bürgerevent „Aachen goes electro“, Logo Elektromobilität</p> <p><u>2014:</u> StreetScooter (2010 aus der RWTH Aachen heraus gegründetes Unternehmen, das die StreetScooter-Fahrzeuge entwickelt hat) wird Tochter von DHL; bis Ende 2016 wurden die ersten 2.000 Transporter in Aachen produziert; Ziel 70.000 emissionsfreie Transporter bei DHL</p> <p><u>Seit 2014:</u> Befragungen zur Elektromobilität mit hoher Beteiligung und hoher Zustimmung für Aktivitäten von Stadt Aachen und Partnern</p> <p><u>Seit 2014:</u> RWTH-Spin-Off „Velocity Aachen“ startet Aufbau eines komplett selbst entwickelten Pedelec-Verleihsystems mit dem Ziel 100 Stationen und 1000 Pedelecs (siehe auch MR1)</p> <p><u>2015:</u> Erste „E-Mobilitätsstation“ am Bahnhof Aachen West mit E-CarSharing und Pedelec-Sharing und privater Lademöglichkeit (siehe auch MB 6)</p> <p><u>2015:</u> Entwurf der 2. Strategie Elektromobilität, Teil der Bürgerbeteiligung zum VEP Aachen</p> <p><u>2015:</u> ASEAG nimmt einen in Eigenregie von Hybrid- auf Elektroantrieb umgebauten E-Bus in Betrieb (siehe auch MF4)</p> <p><u>2016:</u> ASEAG bestellt 15 Elektrobusse (siehe auch MF4)</p> <p><u>2016:</u> Start e-Fahrzeugpool der Stadtverwaltung für emissionsfreie Dienstgänge in Verbund mit JobTicket, Fahrradabstellanlagen und Pedelec-Nutzung (siehe auch MF2)</p> <p><u>2016:</u> 10 % der Aachener cambio CarSharing-Flotte sind Elektroautos</p> <p>Die Stadt Aachen hat 2016 mit dem Aufbau der kommunalen E-Fahrzeugflotte (siehe auch MF2) begonnen und führt im BMVI-geförderten</p>		

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
----------	----------------------------	------------------------	-----------------

Nachfolgeprojekt „Neo-ECar-Charge“ diesen Prozess fort: Hier werden bei Stadt und Stadtbetrieb die Beschaffung von 36 Fahrzeugen sowie 21 Ladesäulen gefördert. Für 2017 wurden bislang 18 Elektro-Fahrzeuge ausgeschrieben, weitere 5 Fahrzeuge mit der erforderlichen Ladeinfrastruktur folgen.

Im Bereich der Elektromobilität stehen folgende prioritären Projekte im Fokus:

- Anschaffung von 15 Batteriegeleitenbussen bis 2018 (MF4)
- Hochlauf des Pedelec-Verleihsystem Velocity (MR1)
- Mobilitätsoptimierung der Stadtverwaltung Aachen (MF2)
- Elektromobilität im Rahmen von Bauvorhaben systematisch fördern
- Strategie zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur: eine Strategiegruppe aus den relevanten Fachbereichen, STAWAG und APAG arbeitet seit Mai 2016 an einem Konzept für den koordinierten Ladeinfrastrukturausbau in Aachen. Über das neue Bundesförderprogramm „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“ wurden im März 12 neue Ladestation für Aachen und die Region beantragt (siehe auch MF1), weitere Stationen sollen mit dem nächsten Förder-Call folgen, sobald die Standorte mit den Grundstückseigentümern abgestimmt sind

Veranstaltungen in 2016:

Am 8./9.3.2016 hat in Aachen die BMVI Konferenz „Elektromobilität vor Ort“ stattgefunden.

Am 18.06.2016 fand erneut die jährliche Großveranstaltung „Aachen goes electro“ im Stadtzentrum statt, bei der sich auch Stadt und Stadtbetrieb mit ihren Projekten und Aktivitäten einem breiten Publikum vorgestellt haben.

Im Juni 2016 wurde vom städt. Verkehrsmanagement die zweite öffentliche Elektromobilitätsumfrage durchgeführt, bei der sich wieder über 700 Aachener Bürger beteiligt haben.

Anfang 2017 wurde beim Büro des Oberbürgermeisters eine **neue Referentenstelle** eingerichtet, die sich speziell mit dem Thema **„emissionsfreie Mobilität“** bei der Stadt Aachen beschäftigt. Der neue Referent bündelt und koordiniert die Aktivitäten verschiedener Dienststellen und externer Partner in diesem Themenfeld und entwickelt mit Unterstützung der Beteiligten ein strategisches Konzept für Aachen. In diesem Zusammenhang wurde eine "Arbeitsgruppe (AG) emissionsfreie Mobilität" eingerichtet, zudem wird der Dialog mit anderen Kommunen, mit dem

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
<p>LANUV und der Bezirksregierung intensiviert. Aktuell wird die Beteiligung der Stadt Aachen am Projektauftrag „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ für den Besonderen Förderbereich „Emissionsfreie Innenstadt“ und den Allgemeinen Förderbereich vorbereitet. Im Juni 2017 soll die Aachener Förderskizze eingereicht werden. In diesem Rahmen werden u.a. eine Reihe neuer Elektromobilitäts-Projekte aufgelegt. Weitere, zahlreiche Infos zum Thema Elektromobilität in Aachen unter www.emobil-aachen.de</p>			
<p>BEREICH MÜ - Übergeordnete planerische Ansätze (4 Maßnahmen)</p>			
MÜ1	Übernahme der LRP-Maßnahmen in den Verkehrsentwicklungsplan (VEP)	61/300 <i>umgesetzt / fortlaufend, Strategie 2017</i>	Alle verkehrlichen Maßnahmen im LRP sind mit der Abt. 61/300 als federführende Einheit im VEP abgestimmt. Der zweite Baustein des VEP Aachen - die „Mobilitätsstrategie 2030“ - wurde in 2016 weiterentwickelt. Sie stellt die Begründung für die konkreten Mobilitätsmaßnahmen dar, die im daran anschließenden Handlungsprogrammen mit Ressourcen beschrieben und als Grundlage für die mittelfristige Haushaltsplanung der Stadt Aachen im Bereich Verkehr verabschiedet werden sollen.
MÜ2	Beteiligung der Stadt Aachen an der regionalen Verkehrsentwicklung	61/300 <i>umgesetzt / fortlaufend</i>	Stadt Aachen und StädteRegion beteiligen sich gemeinsam an der laufenden Studie „Mobilität in Deutschland 2016/2017“. Beide planen zusammen den Radschnellweg Euregio (Aachen-Herzogenrath-Heerlen). Aufbauend auf einem Workshop zur Festlegung von Mobilitätsthemen mit regionaler Bedeutung im Mai 2016 wird z.Z. ein Workshop für Mai 2017 vorbereitet, der die Vorbildfunktion der städt. Verwaltungen für das Mobilitätsmanagement darstellen und die Basis für eine gemeinsame Zielformulierung in diesem Thema legen soll.
MÜ 3	Verbesserung der städtebaulichen Bedingungen für umweltfreundli-	61/300 <i>teils umgesetzt / teils laufend</i>	Das Innenstadtkonzept Aachen 2022 wurde am 06.11.2014 vom Planungsausschuss beschlossen und enthält zahlreiche Maßnahmen zur Anpassung und Verbesserung des innerstädtischen Verkehrsnetzes. Einige davon sind abgeschlossen (Umgestaltung Straßenstra-

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / <i>bis</i>	Aktueller Stand
	che Verkehrsmittel innerhalb des Alleenrings im Innenstadtkonzept		ße) oder befinden sich in der Umsetzung (Umgestaltung Suermondviertel / Richardstraße); andere sind in Vorbereitung (u.a. Südausgang am Hbf. in Richtung Burtscheid, siehe auch MB6a). Herauszuheben ist die erfolgreiche Bewerbung der Stadt Aachen im Rahmen des neuen ExWoSt-Forschungsfeldes "Aktive Mobilität in städtischen Quartieren" des BMUB und BBSR. Ziel der Forschung ist, die aktive Mobilität mittels Neuordnung des öffentlichen Raums und flankierender Maßnahmen zu fördern und Wirkungszusammenhänge der Einzelmaßnahmen zu untersuchen. Konzepte werden gemeinsam mit den Anwohnerinnen und Anwohnern erarbeitet und umgesetzt. Neue gemeinschaftliche Mobilitätsangebote wie Car-Sharing oder Pedelec-Verleihsysteme sind ebenfalls Gegenstand der Arbeiten. Im Suermond-Viertel ergänzen versch. Maßnahmen eine Premiumroute für den Fußverkehr sowie eine Radvorrangroute. Hierfür erhält die Stadt Aachen 250.000 Euro (Umsetzung bis 2019). www.aachen.de/DE/stadt_buerger/planen_bauen/stadtentwicklung/innenstadt/innenstadtkonzept_2022/index.html
MÜ4	Bau / Vorhaltung von Umwelt-Trassen (Rad, ÖPNV) einschließlich Brücke Campus West bei Campuserwicklung	61/300 <i>laufend</i>	Das Themenfeld „Bau/Vorhaltung von Umwelttrassen“ wird bei städtebaulichen Entwicklungen im Allgemeinen von der Fachverwaltung mit in die Betrachtungen und den Abwägungsprozess eingebracht. Das Bauleitplanverfahren Campus West (B-Plan Nr. 923) wurde im Mobilitätsausschuss letztmalig am 03.12.2015 beraten. Dort wurde der Beschluss gefasst, das B-Plan-Verfahren auf Grundlage der Erschließungsvariante D weiterzuführen, wonach die im Masterplan vorgesehene Fuß-/Radwege-Brücke nach Norden hin verschoben werden soll, um eine Verbindung zw. Campus West und Campus Melaten für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Im Planungsausschuss wurde zuletzt am 09.03.2017 über Campus West beraten. Für die verkehrliche Erschließung im Norden besteht noch Prüf- bzw. Untersuchungsbedarf mit Blick auf die technische und wirtschaftliche Umsetzbarkeit.

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
BEREICH MM - Mobilitätsmanagement (6 Maßnahmen)			
MM1	Einführung von Parkraumbewirtschaftung, Job-Ticket / Firmen-Ticket oder luftreinhalteungsorientierten Mobilitätskonzepten bei Landesbehörden wie Justizzentrum, Finanzzentrum, Bezirksregierung etc.	Land NRW / BezReg 61/300 FH AC <i>in Prüfung / Vorbereitung, teils laufend</i>	<p><u>Aktivitäten des Landes NRW</u> Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die planaufstellende Behörde (BezReg / Land NRW) mit dieser Maßnahme einen grundlegenden und zentralen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität sowie zum Ausbau des Umweltverbundes in der Stadt Aachen leisten kann. Dies wird besonders deutlich, hält man sich vor Augen, dass das Land NRW der größte Arbeitgeber in Aachen ist (Hochschulen, Landesbehörden etc.). <u>Im Klimaschutzplan des Landes NRW, der Ende 2015 verabschiedet wurde, ist das Thema Jobticket unter der Kennzeichnung „LR-KS4-M70“ aufgeführt. Nach akt. Auskunft des Umweltministeriums wird diese Thematik von der Projektgruppe Klimaneutrale Landesverwaltung bearbeitet, die ihre Arbeit vor kurzem aufgenommen hat. Der Lenkungskreis der Landesregierung zur klimaneutralen Landesverwaltung hat sich konstituiert und in Folge werden nun für die einzelnen Arbeitsgruppen - u.a. Mobilität – die Arbeitspakete geschnürt. Der Baustein "Jobticket" ist auf der Agenda. Ein genauer Zeitrahmen kann von dort aus noch nicht benannt werden. Die Aachener Verwaltung begleitet den im Klimaschutzplan verankerten Prozess bedarfsweise durch eigene Gespräche und Verhandlungen mit den verschiedenen lokalen Einrichtungen.</u></p> <p><u>Aktivitäten im Bereich der FH Aachen</u> Die Mobilitätsstation am Standort FH Aachen, Bayernallee verfügt seit August 2016 über eine Pedelec-Verleihstation (Velocity), einen öffentlichen Ladeplatz für E-Kfz und eine Car-</p>

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			<p>Sharing-Station (cambio). Im April 2016 fand ein Termin mit den involvierten Institutionen an der FH Aachen statt, um die Möglichkeiten der Einführung von Job-Ticket und Parkraumbewirtschaftung zu beraten. Im August 2016 wurde das Thema von einem Steuerberater der FH geprüft. Angesichts steuerlicher Unsicherheiten bzgl. der Frage „geldwerter Vorteil beim Job-Ticket“ und aufgrund der Einstufung von Parkraumbewirtschaftung als wirtschaftliche Betätigung hatte der Berater empfohlen, weder Job-Ticket noch Parkraumbewirtschaftung bei der FH umzusetzen. Seit Vorliegen des Gutachtens wurden keine weiteren Aktivitäten unternommen.</p> <p><u>Aktivitäten der Stadt Aachen</u> Die Stadt Aachen hat beschlossen, dass alle bisher kostenfreien Stellplätze an städtischen Schulen, die innerhalb von Bewohnerparkzonen liegen, ab 01.02.2017 für den Preis von 20 Euro pro Monat auf Antrag vermietet werden. Interessierte Mitarbeiter/innen der betroffenen Einrichtungen erhalten die Möglichkeit, für die Parkfläche an ihrer Einrichtung einen kostenpflichtigen Parkausweis online zu beantragen. Die Zahl der ausgegebenen Parkausweise soll dabei – anders als dies z.B. beim Bewohnerparken der Fall ist – die Zahl der tatsächlich vorhandenen Parkflächen nicht überschreiten.</p>
MM2	Mobilitätskonzept für die Katholische Hochschule (KatHo Aachen)	KatHo 36/40 <i>laufend</i>	<p>Im Zuge von Umbaumaßnahmen an der KatHo wurden weitere Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen. Zum Thema Jobticket bzw. ÖPNV-Förderung fand eine Mitarbeiterabstimmung statt. Das bestehende Angebot ist für die KatHo zwar grundsätzlich ansprechend, jedoch gibt es hausintern zu wenig Interessenten, um das Solidarticket finanziell attraktiv zu machen. Die KatHo ist weiterhin an dem Thema sehr interessiert und versucht Kooperationspartner zu gewinnen. In unmittelbarer Nachbarschaft der KatHo wurde am Standort der FH</p>

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015 Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017			
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			Bayernallee eine Mobilitätsstation errichtet, die seit August 2016 komplett ist. Dort sind Leih-Pedelecs durch das Projekt Velocity, CarSharing-Autos von cambio sowie ein öffentlicher Ladeplatz für E-Kfz verfügbar. Auf dieses Angebot kann auch die KatHo zugreifen.
MM3	Mobilitätskonzepte für Aachener Unternehmen	IHK 61/300 <i>teils umgesetzt / teils laufend</i>	<p>Allgemeine Infos zu IHK Mobilitätsberatung unter https://www.aachen.ihk.de/zielgruppen2/unternehmen/branchen/Verkehr/Mobilitaetsmanagement/Mobilitaetsberatung_Allgemeine_Infos/606844</p> <p>Mobil.Pro.Fit Aachen wurde vom Bundesumweltministerium (BMU) ausgewählt, Modellregion in diesem Projekt zum betrieblichen Mobilitätsmanagement zu sein. Unter Federführung von B.A.U.M. (Bundesdeutscher Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management e.V.) unterstützen Stadt Aachen, StädteRegion, IHK und AVV das Projekt. Im Jahr 2015 wurde eine erste Runde von Mobil.Pro.Fit. mit 8 Betrieben aus Stadt und StädteRegion durchgeführt; im März 2016 erhielten die Teilnehmer eine Auszeichnung für das Mobilitätskonzept. Am 06. Juli 2016 startete die zweite Runde mit 3 neuen Einrichtungen aus der Region, die im Rahmen des Projektes ein knappes Jahr lang auf dem Weg zum eigenen Mobilitätsmanagement begleitet werden. Den teilnehmenden Unternehmen werden zahlreiche Informationen, vier Workshops, drei individuelle Beratungstermine und eine anerkannte Zertifizierung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement geboten. Die zweite Projektrunde endet am 20.03.2017 mit einer Auszeichnungsveranstaltung. Infos: http://www.mobilprofit.de/Modellregion_Aachen.html http://www.mobilprofit.de/global/images/cms/Mobil.Pro.Fit_Abschlussbroschüre%20Aachen.pdf</p> <p>Mobilitäts-Testwochen für Betriebe Im Anschluss an das Modellvorhaben bereiten die o.g. Partner unter Beteiligung der Energieagentur.NRW neue „Mobilitäts-Testwochen“ für Betriebe vor. Interessierte Unternehmen</p>

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015 Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017			
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			<p>können sich für einen kostenlosen Test von ÖPNV, Pedelecs, Elektroautos und begleitende Aktivitäten bei der IHK Aachen bewerben. Die Testwochen starten am 05. April 2017 mit der Auftaktveranstaltung „Klimafreundliche Mobilität in Betrieben“ im Haus der IHK.</p> <p><u>LKW Navigation</u> Das Eingabetool für die Verkehrsrestriktionen und LKW- Vorrangrouten wird aktuell entwickelt. Parallel können alle beteiligten Kommunen - so auch die Stadt Aachen - ihre Verkehrsrestriktionen und LKW Vorrangrouten sammeln und festlegen. Das Eingabetool wird voraussichtlich ab Sommer 2017 fertiggestellt werden und es ist geplant, dass die Kommunen zeitnah ab Fertigstellung ihre Daten einpflegen können.</p>
MM4	Umsteigerkampagne „Aachen clever mobil“	61/300 <i>laufend</i>	<p>Im Rahmen von CIVITAS DYN@MO wurde eine Kampagne von November 2015 bis Februar 2016 im Frankenberger Viertel erprobt. Gute Erfahrungen wurden gesammelt mit der Einladung der Bewohnerschaft eines Viertels mittels Flyern zu einem Infostand im Frankenberger Viertel auf dem Wochenmarkt, auf dem Gutscheine verteilt wurden.</p> <p>Aufgrund begrenzter personeller Kapazitäten konnten in 2016 nur in sehr geringem Umfang weitere Aktivitäten umgesetzt werden. Der Teil der Mobilitätsgutscheine im Gutscheinheft für Neubürger wurde überarbeitet und ein neuer Rückmeldekanal über die Internetseite der Stadt Aachen mit einem Gewinnspiel eingerichtet (www.aachen.de/clevermobilgewinnt). Über das EU-Projekt CIVITAS DYN@MO wurden Umhängetaschen mit dem Schriftzug „Aachen clever mobil“ finanziert, die an interessierte Bürger abgegeben werden.</p>
MM5	Attraktivierung Pendlerportal	61/300 <i>laufend</i>	<p>2015/2016 wurden mit RWTH, UKA, FH, Stadt und StädteRegion (verbesserte) mitarbeiterinterne Vermittlungsmöglichkeiten auf Basis des landesweiten Pendlerportals geschaffen. Die Nutzerzahlen sind weiterhin sehr gering. Statistiken über erfolgreich gebildete Fahrge-</p>

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			meinschaften sind leider nicht verfügbar.
MM6	Pilotprojekt „Einführung Multimodales Jobticket“ (eMoVe)	61/300 <i>laufend</i>	Ein vom AVV entwickelter Konzeptansatz konnte mit keinem Betrieb erprobt werden. Für den AVV erweist es sich bis dato als nicht praktikabel, ein neues Tarifprodukt zu entwickeln, das auf Akzeptanz in den Betrieben stößt. <i>Alternativ wurde 2016 begonnen, ein vergleichbares Konzept auf der Basis des von der ASEAG entwickelten „MobilityBroker“ für den Campus Melaten zu konzipieren, das vrstl. in 2017 umgesetzt werden soll.</i>
BEREICH MF - Fahrzeuge / Fuhrpark (4 Maßnahmen)			
MF1	Elektromobile Leitflotte bei der STAWAG <i>Anlage: Liste zur Förderung beantragter Ladestation</i>	STAWAG <i>Großteil umgesetzt, fortlaufend</i>	Die STAWAG hat <i>bislang</i> die meisten Elektrofahrzeuge im eigenen Fuhrpark integriert. <i>Aufgrund auslaufender Leasingverträge ergibt sich zum 01.03.2017 folgender Stand: 36 (alt: 43) E-Fahrzeuge, 6 (alt 5) Pedelecs und 1 (alt 1) E-Roller. Die Ableser-Flotte, die vornehmlich in der Kernstadt fährt, ist rein elektrisch ausgestattet. Die STAWAG wartet aktuell auf Liefermöglichkeiten unterschiedlicher Modelle und steht in Kontakt mit dem Aachener Unternehmen StreetScooter. Je nach Verfügbarkeit wird die E-Fahrzeugflotte 2017 kontinuierlich erweitert. Darüber hinaus werden weitere Anwendungsfelder für E-Fahrzeuge bei Ersatzinvestitionen geprüft. Die STAWAG hat in Aachen eine Ladeinfrastruktur mit über 70 öffentlichen Ladepunkten und 3 Schnell-Ladestationen aufgebaut; diese wird kontinuierlich ausgebaut. Die Ladesäulen liefern 100 % Ökostrom. Der Zugang erfolgt mit Ladekarte; er ist einfach und bedienerfreundlich. Zugang und Abrechnung sind zudem über eine Web-App möglich. Bis Ende 2017 ist der Fahrstrom für STAWAG-Kunden kostenlos. <i>Nach weiteren konzeptionellen Überlegungen der STAWAG zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in</i></i>

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			<p>Aachen und Region wurde Anfang März 2017 über das neue Bundesförderprogramm „Ladefrastruktur für Elektrofahrzeuge“ in Abstimmung mit der Stadt ein Antrag zur Errichtung weiterer 12 Ladestationen (5 AC- und 7 DC-Charger) eingereicht. Die geplanten Standorte sind in der beigefügten Liste aufgeführt. Weitere Stationen sollen mit dem nächsten Förder-Call folgen, sobald die Standorte mit den Grundstückseigentümern abgestimmt sind. Zeitraum und Umfang der Realisierung richtet sich maßgeblich nach der Förderbewilligung. Im Weiteren steht die STAWAG mit der APAG in intensiven Gesprächen auch dort mit zunehmender Tendenz Ladefrastruktur aufzubauen. Die STAWAG ist weiterhin Partner bei lade-netz.de, so dass die Kunden deutschlandweit und in den Nachbarländern Niederlande und Belgien leichten Zugriff auf viele Ladestationen haben (allein in Deutschland über 650 Stationen). STAWAG bietet auch ein Ladesäulen-Contracting für Unternehmen / Geschäftskunden an. Die STAWAG bietet Beratungen für interessierte Betrieben und Privatpersonen zum Thema E-Mobilität an und hat eigene Förderprogramme für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen und Wandladestationen aufgelegt. Ökostromkunden erhalten dabei Sonderkonditionen; seit 2009 wurden für 965 Ökostromkunden Förderungen bewilligt. Die STAWAG arbeitet intensiv mit Stadt, Hochschulen und Aachener Unternehmen zusammen und nimmt an verschiedenen Forschungsprojekten teil; sie ist ebenfalls Teilnehmer und Begleiter des Projektes <i>Mobil.Pro.Fit.</i> (siehe MM 3). Detailliertere Infos zu den Projekten siehe Sachstandsbericht vom 10.08.2016 und www.stawag-emobil.de</p>
MF2	Mobilitätsoptimierung Stadtverwaltung Aachen (EcoLibro,	B 03 OB-Referent emissionsfreie	2014 wurde das Unternehmen EcoLibro beauftragt, den Aufbau einer Dienstfahrzeugflotte, vornehmlich auf Basis von Elektromobilität, bei der Stadt Aachen zu prüfen. Ab 01.02.2016 wurde am Pilotstandort „Verwaltungsgebäude Mozartstraße“ ein Praxistest mit zwei Elekt-

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015

Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
	E-Flottenmanagement)	Mobilität <i>laufend</i>	rosmart und einem konventionelles Fahrzeug in Verbindung mit cambio CarSharing durchgeführt. Ein weiteres E-Fahrzeug wurde am 01.03.2016 für den Verwaltungsstandort Katschhof eingesetzt zur Nutzung durch die dort sowie in der Nähe ansässigen Dienststellen und die Fraktionen. Auf Basis der Ergebnisse aus den Praxistests und dem im März 2016 erfolgten Zuschlag für das Förderprogramm „Neo-ECar-Charge“ hatte der Rat der Stadt Aachen am 21.12.2016 beschlossen, ein E-Flottenmanagement bei der Stadt Aachen verwaltungsweit aufzubauen. Ab 2017 soll dies an den großen Verwaltungsstandorten schrittweise eingeführt werden. Die Eigenbetriebe Feuerwehr und Aachener Stadtbetrieb werden in dieser zweiten Phase in das Flottenmanagement mit einbezogen, ab April 2017 laufen Fahrdatenanalysen an beiden Standorten. Das Unternehmen EcoLibro ist über das Förderprojekt „Neo-E-Pool“ wieder an der Analyse und auch am verwaltungsweiten „Roll-Out“ beteiligt. Vor Einsatz von Dienstfahrzeugen ist weiterhin die Möglichkeit, des Zu-Fuß-Gehens, der Nutzung des Fahrrades oder des öffentlichen Nahverkehrs zu prüfen. Auf den Einsatz von Privatwagen für Dienstfahrten soll künftig ganz verzichtet werden. Über das Projekt „Neo-ECar-Charge“ können die Mehrkosten für insgesamt 36 E-Autos und 21 Ladesäulen finanziert werden. Für 2017 wurden bislang 18 Elektro-Fahrzeuge ausgeschrieben, weitere 5 Fahrzeuge mit der erforderlichen Ladeinfrastruktur folgen.
MF3	Optimierung städtischer Fuhrpark (Fahrzeugtechnik)	E 18 <i>Großteil umgesetzt, fortlaufend</i>	Der städtische Fuhrpark wird kontinuierlich in Richtung Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und Unterstützung emissionsfreier Technologien weiterentwickelt. Abhängig vom Einsatzbereich kommt insbesondere die Elektromobilität verstärkt zum Tragen und wird zunehmend forciert. Bis dato (Stand 28.02.17) verfügt der städtische Fuhrpark über 19 Elektrofahrzeuge, 2 weitere wurden bestellt und werden vrstl. im April 2017

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			<p>geliefert. Bei jedem anstehenden Fahrzeugaustausch wird geprüft, ob anstelle konventioneller Verbrennungstechnik Elektromobilität eingesetzt werden kann. Soweit dies technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar ist, wird der Elektroantrieb bevorzugt. Die Feuerwehr (eigener Fuhrpark) hat 2 Elektro-Fahrzeuge in Betrieb (Stand: 28.02.17). Insgesamt sind damit bei der Stadt Aachen in Kürze 23 E-Autos im Einsatz (geplanter Stand für April/Mai 2017). Zum Aufbau einer Dienstfahrzeugflotte (siehe MF2) wurden bislang 18 Elektro-Fahrzeuge ausgeschrieben, weitere 5 Fahrzeuge mit der erforderlichen Ladeinfrastruktur folgen.</p> <p>Darüber hinaus wurden beim Aachener Stadtbetrieb mittlerweile 40 handgeführte Gerätschaften (Freischneider Laubsauger etc.) von Diesel- auf elektrischen Akku-Betrieb umgestellt. Diese Zahl soll kontinuierlich erhöht werden.</p> <p>Der städtische Fuhrpark ist mittlerweile voll umweltzonentauglich. Eine Umrüstungspflicht für die unmittelbar dem Aachener Stadtbetrieb als Eigenbetrieb zugeordneten Fahrzeuge mit gelber Plakette gab es nicht: diese sind nach § 35 StVO per se vom UWZ-Fahrverbot befreit, da sie zur Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben wie z.B. Müllabfuhr, Straßenreinigung etc. eingesetzt werden. Auch diese Fahrzeuge werden so schnell wie möglich modernisiert; dabei sind wirtschaftliche Aspekte und Bindungsfristen aufgrund von Gebührenfinanzierung sowie technische Voraussetzungen zu berücksichtigen. Unabhängig davon hat der Aachener Stadtbetrieb 8 Fahrzeuge aus diesem Pool, die überwiegend innerhalb der UWZ fahren, mit Dieselpartikelfilter (DPF) nachgerüstet, um die Schadstoffbelastung weiter zu senken. Ein Fahrzeug des städt. Katasteramtes wurde ebenfalls nachgerüstet. 2 Fahrzeuge des Aachener Stadttheaters haben eine Ausnahmegenehmigung erhalten. Der Bü-</p>

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			cherbus der Öffentlichen Bibliothek soll demnächst auch mit DPF nachgerüstet werden.
MF4	Innovationsstrategie ASEAG-Busflotte (und Subunternehmen) <i>Anlage: Grafik 1 und Grafik 2</i>	ASEAG <i>teils umgesetzt, teils laufend</i>	Es wird auf die Ausführungen unter der Rubrik: „Busflottenoptimierung“ verwiesen. Der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen hat am 21.01.2016 entschieden, dass zusätzlich zur jährlichen Ersatzbeschaffung mit Euro-6-Bussen bis zum Jahr 2018 insgesamt 15 Elektrobusse im Rahmen des Konjunkturpaketes angeschafft werden sollen. Die nicht geförderten Mehrkosten sind je zur Hälfte durch die Stadt Aachen und die ASEAG zu tragen. Daneben beabsichtigt die ASEAG in 2016 weitere 14 Euro-6-Dieselfahrzeuge und 2017/2018 jeweils 9 Euro-6-Fahrzeuge anzuschaffen. Gegenüber dem im Maßnahmenblatt MF4 mit In-Kraft-Treten des LRP geplanten Beschaffungsprogramms (20 Euro-6-Busse pro Jahr) ist die jetzt politisch beschlossenen und im Haushalt verankerte Variante von Euro-6- & Elektrobusen mit Blick auf die Luftqualität noch vorteilhafter, da Busse mit nahezu NULL-Emissionen angeschafft werden!
BEREICH MR - Radverkehr (5 Maßnahmen)			
MR1	Unterstützung des Fahrradverleihsystems „Velocity Aachen“	61/300 <i>teils umgesetzt / teils laufend</i>	2014 hat die Stadt Aachen „Velocity Aachen“, ein Spin-Off der Hochschulen, mit dem Aufbau eines öffentlich zugänglichen, durch Nutzer und Sponsoren finanzierten Pedelec - Verleihsystems mit 100 Stationen und 1.000 Pedelecs betraut. Dazu hatte die Stadt Aachen 2014 einen Gründungszuschuss von 305.000 Euro bereitgestellt und koordiniert die Genehmigung von Stationen im öffentlichen Straßenraum. Die Stadtverwaltung will selber das System für Dienstgänge nutzen und forciert die Integration des Systems in einen Mobilitätsverbund. Nach Testläufen in 2015 und 2016 ist das System seit Nov. 2016 öffentlich nutz-

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			<p>bar. Ende Februar 2017 waren 15 Stationen aufgebaut mit rd. 100 Rädern. Für den weiteren Hochlauf werden Förderprojekte und Sponsoren akquiriert. Im April 2016 hatte sich die Stadt beim Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ (70%-Förderung) angemeldet und als einen von mehreren Bausteinen gemeinsam mit Velocity eine Förderung für 12 Pedelec-Verleihstationen angefragt. Im Aug. 2016 hat Velocity Aachen als eigener Antragsteller die vom Fördergeber mitgetragene Höchstgrenze von 6 Pedelec-Verleihstationen beantragt. Die Fertigstellung der Stationen ist für Herbst 2017 geplant, sofern rechtzeitig eine Bewilligung erfolgt. Bis Ende 2017 sollen dann ca. 30 Stationen mit ca. 200 Rädern bereitstehen. Weitere Infos unter www.velocity-aachen.de und www.facebook.com/velocityaachen</p>
MR2	Erhalt / Neubau Radstation Hbf.	36/40 61/300 <i>laufend</i>	Die bestehende Radstation soll in den geplanten Neubaukomplex „Blue Gate“ am Hauptbahnhof integriert werden und sich flächenmäßig deutlich vergrößern; es soll eine Station mit 400 neuen Stellplätzen entstehen. Ein entsprechender Durchführungsvertrag mit dem Investor ist abgeschlossen; der Bauantrag zu Blue Gate befindet sich im Genehmigungsverfahren.
MR3	Ausbau Radwegenetz	61/300 <i>teils umgesetzt, laufend oder in Vorbereitung</i>	<p>1. <u>Maßnahmenplan Radverkehr 2009: weitere Umsetzung (ab Sommer 2016)</u></p> <p>Ab 2010 wurde sukzessiv mit der Umsetzung des 2009 verabschiedeten „Maßnahmenplan Radverkehr“ begonnen. Der Plan sieht den Ausbau der Radinfrastruktur in vier Stufen vor. Zahlreiche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt; die Stufen 1 und 2 sind vollständig abgeschlossen; aus den anderen beiden Stufen konnten einzelne Bausteine umgesetzt werden. Die Realisierung der 3. Stufe (AC-Ost) wurde 2015 auf politischen Beschluss zurückgestellt, da weiterer Beratungsbedarf bestand und die Radwegeplanung in Teilbereichen geändert werden musste. Am 23.06.2016 wurde im Mobilitätsausschuss der Bau- und Aus-</p>

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015 Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017			
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			<p>führungsbeschluss für die Radverkehrsanlagen in AC-Ost gefasst. Der zugehörige Kostenänderungsantrag zu „Maßnahmenplan Radverkehr Ostviertel 3.BA“ wurde Ende September 2016 zur Förderung bei der Bezirksregierung Köln eingereicht. Mit einer Förderzusage ist vermutlich noch im 1.Quartal 2017 zu rechnen. Der Start der Umsetzung ist für die 2. Hälfte 2017 geplant. Zu Stufe 4 des Maßnahmenplans Radverkehr (Einzelmaßnahmen) sollen 2017 weitere Planungen erfolgen und Finanzierungsanträge gestellt werden.</p> <p>2. <u>Maßnahmenplan Radverkehr – Fortschreibung</u> Der Maßnahmenplan Radverkehr wird kontinuierlich fortgeschrieben.</p> <p>3. <u>Radschnellweg Euregio (Aachen-Herzogenrath-Heerlen)</u> Das Projekt tangiert Flächen der Stadt Aachen, der StädteRegion, der Stadt Herzogenrath und der niederländischen Nachbargemeinde Heerlen und ist daher mit den dortigen Verwaltungsstellen und politischen Gremien abzustimmen. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Linienführungen und Varianten untersucht, um daraus eine Vorzugsvariante zu entwickeln. Ergebnisse der Bürgerbeteiligung von Juni 2015 flossen in die Untersuchungen ein. Im April 2016 fand die 2. Stufe der Bürgerbeteiligung statt; hierfür wurden die besten Streckenvarianten ausgewählt und in mehreren Workshops mit den Bürgern diskutiert. Die Ergebnisse dieser 2. Bürgerbeteiligung wurden im Juni 2016 in verschiedenen Gremien der Stadt Aachen (Stadtbezirke, Mobilitätsausschuss) beraten. Eine Potentialanalyse und Kosten-Nutzen-Untersuchung soll darüber hinaus klären, wie viele Radfahrten durch den Radschnellweg gewonnen werden können und ob der volkswirtschaftliche Nutzen größer als die Kosten ist. Diese Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen. Eine von allen beteiligten Partnern getragene, abschließende Vorzugsvariante liegt daher noch</p>

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			<p>nicht vor. Erst danach kann mit der Entwurfsplanung begonnen werden. http://www.radschnellweg-euregio.de</p> <p>4. Radroute/Radweg „Bahntrasse Aachen-Jülich“ StädteRegion und Stadt Aachen bauen eine Radroute auf einer ehemaligen Bahntrasse von Aachen nach Jülich mit finanzieller Förderung des Landes (mind. 70%). Insgesamt umfasst das Projekt vier Bauabschnitte. Die Radroute wird als hochwertige, überregionale Radverkehrsverbindung konzipiert, die ein gutes Angebot für unterschiedliche Verkehrszwecke im Alltags- und Freizeitverkehr bieten soll. Der Ausbau trägt zum Umstieg vom Auto aufs Fahrrad bei und fördert eine schadstofffreie, klimafreundliche Mobilität. Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen ca. 840.000 € für den Bereich der Stadt Aachen. Es werden Zuschüsse nach dem Entflechtungsgesetz in Höhe von ca. 70% gewährt. Im Mobilitätsausschuss am 10.03.2016 wurde der Planungsbeschluss für den 3. Bauabschnitt zum Neu- und Ausbau der Radroute im Zuge der ehemaligen Bahntrasse Aachen-Jülich gefasst. Die Ausbauplanung soll im 1. Halbjahr 2017 abgeschlossen sein, so dass vrstl. im Sommer/Herbst 2017 mit dem 3. Bauabschnitt des Radweges auf Aachener Gebiet begonnen werden kann. http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/projekte_umland/index.html</p> <p>5. Rad-Vorrang-Routen-Netz Beim Bundesministerium für Umwelt, Natur, Bau und Reaktorsicherheit wurde im September 2016 ein Förderantrag für die Konzeption eines Radvorrangnetzes und die Umsetzung einer „Rad-Vorrang-Route Aachen 1“ von Eilendorf über das Stadtzentrum Aachen in Richtung Melaten/Klinikum eingereicht. Der Förderantrag im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz im Radverkehr“ soll im April 2017 bewilligt werden.</p>

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015 Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017			
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			<p>6. <u>Radroutenbeschilderung (2016/2017)</u> Mit Datum vom 09.12.2016 ist der Zuwendungsbescheid der BezReg Köln zu dem von der Stadt aktualisierten Finanzierungsantrag eingegangen. Die Realisierung ist in 2017 geplant.</p> <p>7. <u>Dauermessstellen Radverkehr</u> Zur besseren Evaluierung der Wirkung verschiedener Radverkehrsmaßnahmen und Erfassung des Radverkehrsanteils in Aachen sollen an neuralgischen Punkten Dauermessstellen eingerichtet werden. Auch dies ist Bestandteil des o.g. Förderantrages „Rad-Vorrang-Route Aachen 1“, der vrstl. im April 2017 bewilligt werden soll.</p>
MR4	Stellplatzkonzept Radverkehr	61/300 36/40 gewoge AG <i>teils umgesetzt, laufend oder in Vorbereitung</i>	<p>1. <u>Fahrradbügel</u> In 2016 wurden aus dem jährlichen Ansatz (15.000 €) 62 neue Fahrradbügel für 124 Fahrräder im gesamten Stadtgebiet aufgestellt. In den Kosten sind Räum- und Absperrmaßnahmen, Schutzpoller sowie der Einbau der Bügel enthalten. Darüber hinaus werden regelmäßig zahlreiche Fahrradbügel bei Straßenneubaumaßnahmen installiert; die erforderlichen Kosten werden in die jeweilige Straßenbaumaßnahme eingebunden. Der Bezirk Brand hat 2016 aus eigenen bezirklichen Mitteln weitere 32 Fahrradbügel setzen lassen.</p> <p>2. <u>Fahrradboxen an Haltepunkten</u> Die Schienen-Haltepunkte und Bahnhöfe der Stadt Aachen sollen mit einheitlich gestalteten Fahrradboxen ausgestattet werden. Es ist geplant, in der Nähe der drei Haltepunkte Schanz, Westbahnhof und Rothe Erde insgesamt ca. 30 Fahrradboxen aufzustellen. Die Planung der Standorte Schanz und Rothe Erde ist abgeschlossen. Die Realisierung der Maßnahme und der Abruf der Mittel war jedoch 2016 nicht möglich: Die Standortfindung am Westbahnhof konnte noch nicht vollständig abgeschlossen werden (Baumschutz, fehlende</p>

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015 Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017			
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			<p>Alternativstandorte).</p> <p>3. <u>Fahrradstellplätze bei Neubaumaßnahmen (Stellplatzsatzung)</u> Die rechtlichen Voraussetzungen zur Anpassung der städt. Stellplatzsatzung (Änderung BauO NRW) liegen noch nicht vor. Der Gesetzesentwurf zur neuen BauO NRW wurde am 14.12.2016 vom Landtag beschlossen und am 15.12.2016 im Gesetz- und Verordnungsblatt NRW veröffentlicht. Nach § 90 Absatz 1 der neuen BauO NRW tritt § 51 – der das Stellplatzthema regelt - erst zum 01.01.2019 außer Kraft. Bis dahin gelten also die alten Vorschriften in diesem Bereich weiter. Die Stadt Aachen ist an der Erarbeitung einer Musterstellplatzsatzung beteiligt, in der auch das Thema Fahrradparken aufgegriffen wird.</p> <p>4. <u>Radabstellanlagen an Schulen</u> In den zurückliegenden Jahren wurden vereinzelt überdachte Radabstellanlagen an Schulen errichtet. Dieser Weg soll fortgesetzt werden, da das Thema Radfahren in den Schulen an Bedeutung gewonnen hat. Diverse Kooperationen zwischen Stadt und Schule über die Kampagne FahrRad in Aachen haben sich als erfolgreich erwiesen, so dass eine gute Basis für die Umsetzung weiterer Projekte besteht. Weitere Projekte sind in Vorbereitung. Aktuell mangelt es an (personellen) Kapazitäten für die Projektkoordination. Es soll geprüft werden, ob eine Förderung über den Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ möglich ist.</p> <p>5. <u>Bewachte Fahrradparkplätze in APAG-Parkhäusern</u> In Abstimmung mit der APAG wurden Möglichkeiten für beachte Radparkplätze in Parkhäusern geprüft. Diese haben sich als technisch nicht realisierbar oder zu kostenintensiv erwiesen. Im Zusammenhang mit der Schaffung einer neuen Rad-Vorrang-Route (siehe auch MR 3 Nr. 5) wurde beantragt, in vier Parkhäusern gesicherte Abstellmöglichkeiten für</p>

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015 Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017			
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			<p>Fahrräder zu schaffen.</p> <p>6. Fahrradabstellkonzept gewoge</p> <p>Die gewoge ist dem Thema Fahrradabstellmöglichkeiten an und in gewoge-Gebäuden gegenüber sehr aufgeschlossen. Die Einrichtung entsprechender Abstellanlagen wird individuell im Rahmen der jeweiligen Bau- oder Sanierungsvorhaben geprüft und realisiert. Jedes Einzelvorhaben unterliegt unterschiedlichen örtlichen und technischen Rahmenbedingungen. Darüber hinaus hat gewoge bes. im Bereich des sozialen Wohnungsbaus Wirtschaftlichkeitsaspekte zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund sind auch die Möglichkeiten zur Förderung der Fahrradnutzung einzelfallbezogen zu betrachten; dies reicht von einfachen Fahrradbügeln und überdachten Radstellplätze bis hin Raumangeboten in abgeschlossenen Gebäudeteilen. 2017 wird gewoge zusammen mit der Stadt die Möglichkeiten von beispielhaften Mustervorhaben im Bestand prüfen.</p>
MR5	Mit dem Fahrrad zum Einkaufen	EHDV	Im Dezember 2015 ging der langjährige Leiter der Geschäftsstelle in Ruhestand. Nach dem Wechsel in der Geschäftsführung standen beim EHDV zunächst andere Themenfelder in der Priorität. Seitens der Verwaltung konnte aus Kapazitätsgründen bisher keine intensivere Nachfrage erfolgen. Insoweit liegt noch kein aktueller Sachstand des Handlungsträgers vor.
BEREICH MB - Bus & Bahn (10 Maßnahmen)			
MB1	Umsetzung Busnetzkonzept 2015+	61/300 <i>teils umgesetzt, laufend oder in Vorbereitung</i>	Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan der Stadt Aachen 2. Fortschreibung 2015 und damit einzelne Maßnahmen aus dem Busnetzkonzept 2015+ werden sukzessive umgesetzt. Viele Maßnahmen wurden bereits begonnen oder befinden sich in Vorbereitung:

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			<p><u>Maßnahmen lt. Konzept für 2015 geplant</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Endausbau Haltestellen Mies-v.-d.-Rohe-Str.: für 2017 vorgesehen • Mobilitätsstation Melaten: Inbetriebnahme 2016 erfolgt. Sie liegt an der Bushaltestelle Stiewistraße und bündelt eine Velocity Station sowie eine cambio CarSharing Station mit dem ÖPNV. • Mobilitätsstation Mies-van-der-Rohe-Str.: Inbetriebnahme 2016 erfolgt. Sie hat eine Velocity Station, eine Cambio CarSharing Station (konventionell + elektrisch) und verknüpft diese an einer Bushaltestelle und nah eines SPNV-Haltespunktes (AC-West). Zudem wurde hier der Prototyp der Informations-Steile gebaut. • Linienverlegung auf den Campus-Boulevard: seit Juni 2015 fahren die Linien 12 und 22 über den Campus-Boulevard und bedienen dort die neuen Bushaltestellen Maria-Lipp-Straße und Wilfried-König-Straße. Vrstl. ab Mai 2017 wird die Linie 23 vom Kastanienweg bis Melaten zur besseren Erschließung des neuen Wohnheims im Campus Melaten verlängert. <p><u>Maßnahmen lt. Konzept für 2016 geplant</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bustrasse Willy-Brandt-Platz: in 2016 umgesetzt (Linien 4, 43, 73, 125, 173 im Zweirichtungsverkehr) • Bustrasse Wüllnerstraße: Planungsbeschluss in 2017 angestrebt, Bau ca. 2018 (im Rahmen des Innenstadtkonzeptes) • Haltestelle Südausgang Hbf.: Sommer 2016 wurde zwischen DB Station&Service sowie der Stadt Aachen eine Planungsvereinbarung unterzeichnet. Daraufhin wurde gemeinsam und zusammen mit dem NVR eine Ausschreibung für die Planungsleistungen vor-

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015 Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017			
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			bereitet und durchgeführt. Ergebnisse der Vorplanung sollen im Sommer 2017 vorliegen. <ul style="list-style-type: none"> Einrichtung weiterer Mobilitätsstationen nach dem Muster der Pilotstation Westbahnhof; z.T. auch abhängig vom Projektfortschritt Velocity Maßnahmen lt. Konzept für 2017 geplant: <ul style="list-style-type: none"> Busbeschleunigungsmaßnahmen: in Bearbeitung, Förderantrag zur Erweiterung der LSA-Beeinflussung, Umsetzung 2017-2019 Infrastrukturmaßnahmen Achsenkreuz/erste Stufe Blondelstraße, Umgestaltung Republikplatz und Umgestaltung Adalbertsteinweg verzögern sich Zum großer Fahrplanwechsel im Dezember 2017 sind geplant: Umsetzung Zielkonzept 2018, Einführung City-Takt (7,5-Min-Takt) auf den Hauptachsen, mehr Direktverbindungen durch Y-Achsen, Schnellbus SB66 ersetzt Linien 66 und 68, Erweiterte Anbindung Campus Melaten-UKA über Süsterfeldstraße, flexibles und bedarfsorientiertes Bedienungskonzept im Aachener Süden
MB2	Konzept „Mobilitätsverbund Aachen“ Anlage: Flyer	AVV <i>umgesetzt / fortlaufend</i>	Die im Rahmen des EU-Forschungsprojektes CIVITAS-DYN@MO entwickelte, neue Mobilitätsplattform (inkl. Multimodaler Routenauskunft) und der mit den Projektpartnern entwickelte vereinfachte Mobilitätsverbund-Zugang zu Bus und Bahn im AVV, cambio CarSharing und Velocity wurden erfolgreich im Pilotbetrieb (April-Juli 2016) getestet und anschließend wissenschaftlich evaluiert. Die multimodale Auskunft ist unter www.avvmulticonnect.de verfügbar und wird stetig weiterentwickelt. Weitere Infos im Flyer als pdf-Anlage
MB3	Optimierung Kommunikation / Information im Bereich ÖPNV	AVV FH AC RWTH	Die multimodale Informations- und Routenauskunft (s. MB2) umfasst im ÖPNV ebenfalls Echtzeitdaten, daraus resultierende Anschlussgefährdungsmeldungen und alternative Verbindungsvorschläge auf der gleichen und auf andere Route(n) (real-time routing) sowie Stö-

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
		<i>umgesetzt / fortlaufend</i>	rungsmeldungen. Die Integration von Echtzeitdaten in die digitalen Auskunftsmidien des AVV wird durch sukzessive Anbindung weiterer Datenlieferanten stetig verbessert. Mittlerweile sind für die überwiegende Anzahl der Verbundpartnerunternehmen im AVV Echtzeitdaten in den Auskunfts- und Informationsmedien verfügbar.
MB4	Umsteigergewinnung an der neuen Direktverbindung Heinsberg – Aachen	AVV <i>umgesetzt / fortlaufend</i>	Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 erfolgten auf der Bahnlinie RB33 (Heinsberg-Lindern-Aachen) Fahrplanverschiebungen im Minutenbereich. Die Verschiebungen wirken sich positiv auf die Anschlüsse mehrerer Buslinien im Kreisgebiet Heinsberg aus, für die damit eine weitergehende Optimierung der Anschlüsse in und aus Richtung Aachen möglich wurde. Darüber hinaus wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 auf der RB33 zusätzliche Fahrten in Tagesrandlagen eingerichtet. Die Nutzerzahl dürfte damit weiter ansteigen. Konkrete Zahlen zur Fahrgastentwicklung liegen bis dato noch nicht vor.
MB5	Ausbau Euregiobahn	NVR <i>Großteil umgesetzt / laufend</i>	Die euregiobahn (RB 20) verkehrt seit Dezember 2015 zwischen Aachen und Alsdorf im 30-Minuten-Takt. Zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2016 wurde die letzte Ausbaustufe, der Ringschluss zw. Alsdorf und Stolberg fertiggestellt und der Regelbetrieb aufgenommen. Dies ermöglicht einer Vielzahl von Pendlern der StädteRegion (insb. Alsdorf, Stolberg) ein attraktives Umsteigen auf den Umweltverbund. Zwischen Heerlen und Herzogenrath fährt bis zur Einrichtung des Maastricht-Aachen-Express (Regionalexpresslinie 18) ein Pendelzug. Die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken wird geprüft: Die Verlängerung der euregiobahn auf den Abschnitten Stolberg-Altstadt bis Stolberg-Breinig sowie von Alsdorf-Mariadorf über Siersdorf nach Baesweiler wird voraussichtlich in das Programm des Nahverkehr Rheinland aufgenommen. Der Streckenabschnitt Stolberg-Breinig bis Eupen kann zukünftig außerhalb des regulären SPNV für touris-

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015 Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017			
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			tische Verkehre genutzt werden. Die Endäste der euregiobahn sollen bis Ende 2021 elektrifiziert werden, so dass die euregiobahn ähnlich einer S-Bahn betrieben werden kann. In Merzbrück soll nach Verlegung der Landebahn des Flugplatzes und der Fertigstellung der Elektrifizierung der Bahn (geplant für Ende 2021) ein zusätzlicher Halt realisiert werden.
MB5a	Aufwertung des Regionalexpressnetzes (RE 1/RRX) samt Stationen	NVR <i>in Vorbereitung / laufend</i>	Ab 2019 wird NRW-weit im Rahmen des RRX-Konzepts das Regionalexpressnetz aufgewertet. Betroffen in der Region Aachen ist die Regionalexpresslinie 1, die ab Ende 2019 mit neuen Doppelstockwagen ausgerüstet wird, die über knapp 100 Sitzplätze mehr verfügen als die heutigen. Des Weiteren werden eine Reihe von Stationen, u. a. Aachen-Schanz, Aachen-Eilendorf, Stolberg Hbf., Eschweiler Hbf. mit ausreichenden Bahnsteiglängen bzw. –höhen zum barrierefreien Ein- und Ausstieg ausgerüstet.
MB5b	Aufwertung und Beschleunigung der Regionalexpresslinie RE 4	NVR <i>in Vorbereitung</i>	Ab 2020 wird die Regionalexpresslinie 4 ebenfalls mit neuen Doppelstockwagen ausgerüstet und gleichzeitig beschleunigt, so dass sich die Reisezeit zwischen Aachen und Düsseldorf um etwas mehr als 5 Minuten verkürzt.
MB6	Attraktivitätssteigerung der Bahnhaltdepunkte Eilendorf und AC-West	NVR FB 61/30 <i>laufend</i>	Die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen zum Ausbau des Bahnhofs West zum leistungsfähigen Verknüpfungspunkt im Gebiet des Campus der RWTH Aachen sind in den Nahverkehrsplan 2016 aufgenommen worden. 2016 wurde die erste „E-Mobilitätsstation“ mit E-CarSharing, Pedelec-Verleih und privater Lademöglichkeit errichtet. Eine Verbesserung der Erschließung des SPNV-Haltdepunkts Eilendorf wurde beim NVR zur Förderung angemeldet. Weitere Infos unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/bahnhoeefe/west/index.html http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/bahnhoeefe/eilendorf_haltepunkt/index.html

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015 Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017			
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
MB6a	Aachen Hbf. Südzugang	NVR FB 61/30 <i>In Vorbereitung / laufend</i>	Der Aachener Hauptbahnhof soll eine bessere Verbindung nach Burtscheid, d.h. Richtung Süden/Kasinostraße erhalten. In 2014 wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie nachgewiesen, dass eine Verlängerung der bestehenden Personenunterführung im Hbf. machbar ist. Es wurde der Beschluss gefasst, dass die Vorplanung erstellt werden soll. Mit der Deutschen Bahn wurde daraufhin eine Planungsvereinbarung geschlossen. Derzeit wird die Vorplanung für den Südausgang erarbeitet. Die Ergebnisse sollen im Jahr 2017 vorliegen.
MB7	Citizens Rail	NVR <i>EU-Projekt abgeschlossen; Umsetzung der konkreten Vorhaben läuft</i>	Citizens Rail ist ein EU-Projekt, das über neue Elemente der Bürgerbeteiligung an der Verbesserung lokaler und regionaler Bahnstrecken durch Einbindung der Gemeinden und der Bürgerschaft vor Ort arbeitet. Das Vorhaben als solches ist Ende 2015 ausgelaufen. In Aachen wurden drei Projekte darüber begleitet und neue Beteiligungsformen getestet: die Planung eines neuen Bahnhalt punkts in Richterich sowie der Umgestaltung der vorhandenen SPNV-Stationen Bahnhof West und Bahnhof Eilendorf. Zu beiden Letzteren siehe Ausführungen unter MB6. Der Neubau des geplanten Haltepunkts Aachen-Richterich ist im Nahverkehrsplan 2016 verankert. Ebenso die Wiederaufnahme des SPNV zwischen Aachen-Richterich und den Niederlanden über Kerkrade (Via Avantis). Damit sind die Grundlagen für die Umsetzung geschaffen. Eine Ausweitung der neuen Beteiligungsmethodik auf weitere Stationen im NVR-Gebiet wird vom NVR geprüft. Infos: http://www.citizensrail.org/de/aachen/
MB8	Grenzen abbauen in der Euregio Maas-Rhein	NVR <i>laufend</i>	Im Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sind als Maßnahme für den SPNV u.a. die Reaktivierung bzw. der Neubau des Euregionetzes Aachen hinterlegt. Der AVV bietet für Fahrten in der Euregio Maas-Rhein Fahrkarten an. Die seit 2004 beim AVV angesiedelte „Euregionale Koordinierungsstelle für Bus und Bahn“

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015 Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017			
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			arbeitet mit den euregionalen Partnern an einer Verbesserung der grenzüberschreitenden Bus- und Bahnverkehre (SPNV) und übernimmt innerhalb der Euregio Maas-Rhein Koordinierungsfunktionen für die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger.
MB9	Tarifkooperation AVV / VRS	AVV <i>umgesetzt / fortlaufend</i>	Die Tarifkooperation AVV / VRS ist seit Anfang 2015 vollzogen. Der Verkauf von Tickets der Tarifkooperation AVV/VRS der neuen (d.h. im Kontext der Tarifkooperation neu eingeführten) Preisstufen 6 und 7 sowie im Bereich Jobticket (Abonnenten des AVV-Jobtickets als Anschlussticket zum VRS-Job-Ticket) entwickelt sich weiterhin sehr positiv und übertrifft die erwarteten und prognostizierten Mengen. Mit den vorliegenden Daten sind jedoch derzeit keine umfassenden und detaillierten, quantitativen Aussagen möglich, wie sich die Tarifkooperation in einer Gesamtbilanz auf die ÖPNV-Nutzung bzw. Kundenzahl auswirkt.
MB10	Förderung umweltfreundlicher Fahrzeuge	AVV <i>umgesetzt / fortlaufend</i>	Auf der Grundlage der „AVV-Förderrichtlinie zur Gewährung von Fördermitteln gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW“ fördert der Zweckverband AVV weiterhin Investitionen der Verkehrsunternehmen in die Beschaffung umweltfreundlicher Neufahrzeuge. Von der dem Zweckverband AVV landesseitig gewährten ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW, welche sich entsprechend der Änderung des ÖPNVG NRW ab dem Förderjahr 2017 erhöht, stehen den Verkehrsunternehmen jährlich mindestens 80% für die Förderung der Beschaffung neuer Linienfahrzeuge zur Verfügung. Die seit dem Förderjahr 2013 geltende Förderrichtlinie, welche u.a. auch die Förderung alternativer Antriebsformen erlaubt, wurde u.a. mit Wirkung ab dem Förderjahr 2015 angepasst, wodurch die Förderregularien für die Neubeschaffung von Linienbussen insbesondere auch für private Auftragsunternehmen nochmals etwas attraktiver gestaltet werden konnten. Die Anforderungen an die Umweltfreundlichkeit geförderter Fahrzeuge sind unverändert hoch (seit Förderjahr 2014: Euro-6 inkl. einer deut-

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015 Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017			
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			lichen Reduzierung der Anzahl der Kleinstpartikel). Als Indiz für den Erfolg der Aktivitäten darf gelten, dass die Beschaffung umweltfreundlicher (Neu-)Fahrzeuge bei den Subunternehmern der ASEAG in 2015 und 2016 eine erkennbar positive Entwicklung zeigt.
BEREICH MP - Optimierung PKW-Verkehr (2 Maßnahmen)			
MP1	Mobilitätsmaßnahmen in den Kurgeländen (gemäß Anforderungen der Bezirksregierung)	36/40 <i>derzeit obsolet</i>	Im Rahmen der turnusmäßigen Luftqualitätsüberwachung der Kurorte (2011/2012) wurden in beiden Aachener Kurgeländen (Monheimsallee und Burtscheid) an einzelnen Messpunkten Grenzwertüberschreitungen festgestellt. Angesichts der umfangreichen, städt. Aktivitäten im LRP wurde angenommen, dass sich die Situation in wenigen Jahren verbessern kann. Die Stadt wurde daher verpflichtet, Nachmessungen (Jahresmessprogramm) durchzuführen und die Einhaltung der Kurorte-Grenzwerte bis Mitte 2017 nachzuweisen. Gleichzeitig sollten mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in den Kurgeländen geprüft und in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden. Verkehrslenkende Maßnahmen im Bereich der Monheimsallee haben sich aufgrund der örtlichen Situation (Bundesstraße, Teil des Alleenrings) als schwer umsetzbar erwiesen. Im Bereich Burtscheid setzte die Verwaltung vor allem auf die Reduzierung der Hintergrundbelastung durch allgemeine LRP-Maßnahmen. Erste, grobe Auswertungen des Jahresmessprogramms 2016 zeigen, dass sich die Messwerte deutlich verbessert haben und die Kurgeländergrenzwerte an sämtlichen Messpunkten unterschritten bleiben. Angesichts dieser Entwicklung werden zunächst keine speziellen Maßnahmen allein für die Kurgelände weiter verfolgt. Stattdessen wird die allgemeine, im LRP verankerte Luftreinhaltestrategie der Stadt Aachen konsequent fortgeführt.

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015 Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017			
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
MP2	Minimierung der Parksuchverkehre	61/300 <i>laufend</i>	Das Parkleitsystem wurde 2015 modernisiert. Die Modernisierung der Parkhäuser ist Aufgabe der jeweiligen Betreiber. Ein Vorschlag der Verwaltung zum Thema „Harmonisierung der Parkgebühren öffentlicher Straßenraum/Parkhaus“ wurde im Frühjahr 2016 dem Mobilitätsausschuss vorgelegt, die Beratung wurde vertagt. Erst nach Abschluss der politischen Beratungen können konkrete Schritte zur Minderung des Parksuchverkehrs eingeleitet werden. Im Mai 2016 wurde die Bewirtschaftung des Bewohnerparkbereichs V mit Erweiterung Z (Frankenberger Viertel) umgesetzt. Die Einführung des Bewohnerparkens E (Elsa-Brändström-Straße) wurde politisch beschlossen; am 20. Februar 2017 fand eine erste Informationsveranstaltung in diesem Wohnviertel statt.
BEREICH S - SONSTIGE MASSNAHMEN (3 Maßnahmen)			
S1	Mehr Grün (Bäume) in der Stadt	36/40 36/20 u.a. <i>laufend</i>	Es handelt sich um eine laufende Maßnahme. Als (Einzel-)Projekte sind u.a. die Baumpflanzungen am Krugenofen, am Kaiserplatz (u.a. Großbaum im Bereich Aquis Plaza) sowie die Einweihung des Suermondt-Parks (Juni 2016) als deutlich vergrößerte Grünanlage in der Innenstadt zu nennen. Im Laufe des Jahres 2016 wurden weitere Baumpflanzprojekte im Innenstadtbereich auf den Weg gebracht (Weberstraße, Forster Weg etc.). 2015 wurde die Verwaltung von der Politik beauftragt, eine Grünsatzung zu erarbeiten, mit der in Planungs- und Genehmigungsverfahren die Grünversorgung gesamtstädtisch entwickelt und langfristig gesichert werden kann. Ziel der Satzung ist es, dem mit zunehmender Innenverdichtung einhergehenden Verlust von Grünstrukturen entgegen zu wirken und damit die Luft-, Lebens- und Aufenthaltsqualität im städtischen Raum zu verbessern. Dazu

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / <i>bis</i>	Aktueller Stand
			werden einheitliche Mindeststandards für die Gestaltung des Freiraumes im Bereich von privaten Baugrundstücken definiert. Die Festlegung von Freiflächen, eine angemessene Begrünung bei Bebauungsvorhaben und mehr Baumpflanzungen in der Stadt sind zentrale Bestandteile des Satzungs konzepts. Der Satzungs entwurf soll in Kürze in den verantwortlichen Ausschüssen beraten und zur Jahresmitte hin vom Rat verabschiedet werden.
S2	Einsatz emissionsarmer Baumaschinen bei städt. Vorhaben (incl. Vorhaben städt. Tochterunternehmen)	36/40 <i>ruhend</i>	Schon vor In-Kraft-Treten der Fortschreibung 2015 zum LRP fanden erste Gespräche mit den betroffenen städt. Dienststellen, einzelnen Tochtergesellschaften und der Bauinnung Aachen statt. Da bei der STAWAG 2016 der Abschluss neuer Rahmenverträge (Laufzeit 4 Jahre) anstand, hat die STAWAG (über die Holding E.V.A) vorsorglich einen Passus in die Ausschreibung aufgenommen, wonach die Einhaltung bestimmter Abgasstandards im Sinne der Maßnahme S2 von den Auftragnehmern zu erfüllen ist, sobald die Maßnahme S2 durch die Stadt in Kraft gesetzt wird. Die Umweltverwaltung hatte auf Basis des Modells der Stadt Bremen die Vorgaben für den Einsatz emissionsarmer Baumaschinen aufgestellt. Nach Auskunft der Stadt Bremen gab es dort keine Hinweise auf Probleme, Beschwerden oder relevante Kostensteigerungen für die Verwaltung. Der Verwaltungsvorstand der Stadt Aachen wurde über Inhalte und Vorschläge zur Umsetzung der Maßnahme informiert und hat Ende Juni 2016 einer hierzu erforderlichen Änderung der Allgemeinen Vertragsbedingungen der Stadt Aachen zugestimmt. Stadtintern wurden Formulierungsvorschläge für die Vertragsbedingungen abgestimmt und Vordrucke für die Auftragnehmer erarbeitet. Seitens der Bauinnung Aachen und der Kreishandwerkerschaft wurden jedoch erhebliche Bedenken gegen die Anlehnung an den Bremer Standard und die geplante Art der Umsetzung in Aachen erhoben. Gleichzeitig wurde angemahnt, dass ein Alleingang der Stadt Aachen

Luftreinhalteplan Aachen – 1. Fortschreibung 2015**Sachstandsmeldung der Stadt Aachen für die Bezirksregierung Köln**

Aktuelle Informationen bzw. wesentliche Änderungen/Ergänzungen zum Bericht vom 10.08.2016 sind in blauer Schrift ausgeführt

Stand der letzten Bearbeitung 30.03.2017

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Umzusetzen durch / bis	Aktueller Stand
			nicht zielführend sei. Akzeptabel sei aus Sicht der Innung evtl. ein landesweiter Ansatz nach dem Vorbild Baden-Württembergs mit angemessenen Übergangsfristen für die lokale Bauwirtschaft. Die Umsetzung der Maßnahme S2 wird in Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln ruhend gestellt, bis eine ggf. auf Landesebene abgestimmte Lösung gefunden ist. Hierzu soll es weitere Gespräche geben.
S3	Pressemeldungen bei Wetterlagen, die eine sehr hohe Feinstaubbelastung erwarten lassen	36/40 <i>laufend</i>	Bei Wetterlagen, die erhöhte Feinstaubbelastungen über längere Zeit erwarten lassen, ist geplant, Pressemeldungen herauszugeben, die die Bevölkerung zum Anfahren von P&R-Plätzen sowie zur verstärkten Nutzung des ÖPNV und Umweltverbundes motivieren sollen. (Basis: Standard-Pressemitteilung des LANUV mit angepassten Informationen für Aachen). Mit dem LANUV (Betreiber der Luftqualitätsmessstationen) konnte vereinbart werden, dass die Stadt von dort aus frühzeitig und gesondert informiert wird, wenn derart hohe Feinstaubbelastungen zu erwarten sind. Bis dato bestand keine Notwendigkeit die Bevölkerung entsprechend der Maßnahme S3 zu informieren, da bisher KEINE entsprechenden Situationen (intensive Inversionswetterlagen) eingetreten sind.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

APAG	=	Aachener Parkhaus AG
ASEAG	=	Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG, lokaler ÖPNV-Anbieter
AVV	=	Aachener Verkehrsverbund
BBSR	=	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BezReg	=	Bezirksregierung Köln
BMUB	=	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
BMVI	=	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
B-Plan	=	Bebauungsplan
ExWoSt	=	Experimenteller Wohnungs- und Städtebau
LANUV	=	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
LRP	=	Luftreinhalteplan
MKULNV	=	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
NVR	=	Nahverkehr Rheinland GmbH
SPNV	=	Schienenpersonennahverkehr
STAWAG	=	Stadtwerke Aachen AG, lokaler Energieversorger
VEP	=	Verkehrsentwicklungsplan
UWZ	=	Umweltzone

ANLAGEN

Zu MF 1:	Liste der STAWAG; abgestimmten Standorte für neue Ladestationen
Zu MF4:	Grafik 1 der ASEAG, Busbestand ASEAG
Zu MF4:	Grafik 2 der ASEAG, Busbestand Subunternehmen
Zu MB2:	Flyer des AVV, avv multiconnect

Zu MF 1

Geplante Standorte der 12 von STAWAG neu zur Förderung beantragte Ladestationen in Aachen und Region, Stand März 2017

1	EDEKA Bellefroid- Huppertz	Alt-Haarener-Str. 170	DC Charger
2	PTSV Aachen	Eulersweg 15	AC Charger
3	Parkplatz Kornelimünster	Korneliusstraße	AC Charger
4	REWE Stenten	Krugenofen 62	DC Charger
5	STAWAG	Lombardenstraße 12-22	DC Charger
6	Pulmann Quellenhof	Monheimsallee 52	DC Charger
7	Parkplatz Seilgraben	Sandkaulstraße	AC Charger
8	HIT Trinken Sütterlin	Vaalseer Straße	DC Charger
9	APAG Parkplatz	Wittekindstraße	AC Charger
10	Stadt Aachen	Zollamtstraße	DC Charger
11	Parkplatz Monschau	Burgau	DC Charger
12	Touristikinfo Rurberg	Seeufer	AC Charger

GRAFIK 1

Busbestand der ASEAG

Aufteilung des Bus-Fuhrparks nach EURO-Norm und Schadstoffklasse

zusammengestellt durch Fachbereich Umwelt, Frau Wluka, nach Angaben der ASEAG, Herr Ratz am 26.01.2017

ASEAG	31.12.2016 für 2017	Plan bis 31.12.2017		Plan bis 31.12.2018	
		Schadst. Gruppe	Schadst. Gruppe	Schadst. Gruppe	Schadst. Gruppe
Elektro	2		9		15
Euro 6	30	196	53	220	67
Euro 5 / EEV	107		107		107
Euro 3 mit DPF	57		51		31
Euro 3 ohne DPF *	24	24	0	0	0
Summe	220		220		220

* mit Ausnahmegenehmigung bis 31.12.2017

GRAFIK 2

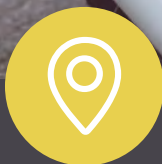
Busbestand der von ASEAG beauftragten Subunternehmen (Sub`s) Aufteilung der für ASEAG im Einsatz befindlichen Busse nach EURO-Norm und Schadstoffklasse

zusammengestellt durch ASEAG, Herr Paetz, 26.01.2017

Sub`s	31.12.2016 für 2017		25.01.2017		Plan 31.12.2017 für 2018	
	Sub`s *	Schadst. Gruppe	Sub`s *	Schadst. Gruppe	Sub`s *	Schadst. Gruppe
Elektro	0		0		0	
Hybrid	0		0		0	
Euro 6	25		27		32	
Euro 5 EEV	31		35		35	
Euro 5	14	123	9	123	9	131
Euro 4 mit DPF	10		9		10	
Euro 4 ohne DPF	5		4		4	
Euro 3 mit DPF	36		36		38	
Euro 2 mit DPF	2		3		3	
Euro 3 ohne DPF	4	4	4	4	0	0
Euro 2 ohne DPF	4	4	4	4	0	0
Summe	131		131		131	

Sub`s *

ohne Reservefahrzeuge



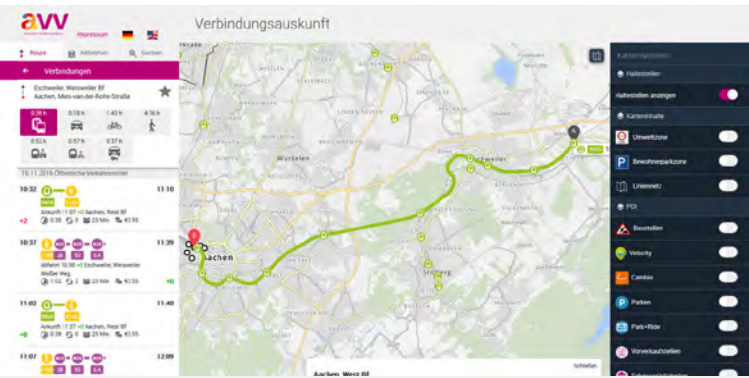
MULTIMODAL UNTERWEGS

Vielfältige Möglichkeiten



ANLAGE zur Vorlage FB36/0193/WP17 AVV Multiconnect Intelligente Mobilitätsvernetzung

Das neue Portal „AVVmulticonnect“ vereint Bus, Bahn, Car-, Bikesharing und mehr. Ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Auto bis zur nächsten Haltestelle, oder weiter per Carsharing und Leihrad – intelligent vernetzt und sinnvoll kombiniert erreicht man bequem das Ziel.



Vernetzte Mobilität Multimodaler Komfort

Dank der multimodalen Auskunft profitieren die Nutzer von einem umfangreichen Angebot und können die Reiseplanung ihren individuellen Mobilitätsbedürfnissen anpassen.

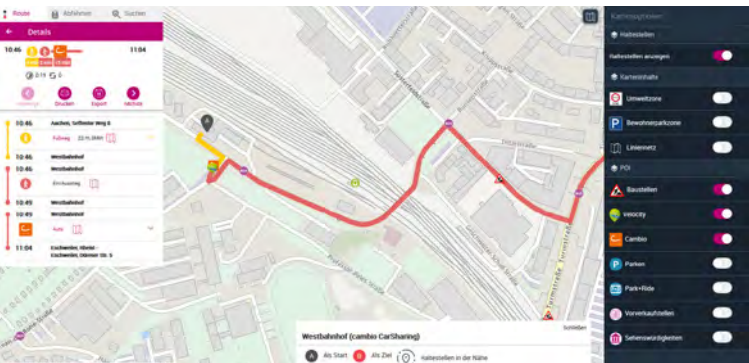
Multi- und intermodale Verkehrsverbindung:

- Tür-zu-Tür Routenauskünfte für verschiedene Verkehrsmittel und deren Kombination
- Soll- und Echtzeitdaten, Real Time Routing, Ereignismeldungen und Tarife für Bus & Bahn
- Suche: hausnummernscharfe Adressen, Haltestellen, cambio- und Velocity-Stationen und POIs; Auswahl über die Karte
- Anlegen von Favoriten und Auswahl aus dem Verlauf
- Druckoption und Kalenderexport der ausgewählten Verbindung



Neue Dimensionen Mobile Reiseplanung

Mithilfe der Internetplattform AVVmulticonnect lässt sich eine ganz neue Dimension der intelligenten Mobilitätsvernetzung erreichen. Denn als praktischer und mobiler Reiseplaner bildet AVVmulticonnect ein breites Spektrum an multimodaler Mobilität im AVV ab – ob zu Hause genauso wie unterwegs.



Informative und übersichtliche Kartendarstellung

- Realgraph der ausgewählten Verbindung
- Haltestellen und Liniennetz für Bus- und Bahn, cambio- und Velocity-Stationen
- Baustelleninformationen, Bewohnerparkzonen und Umweltzone – z. Z. verfügbar für Stadt Aachen
- diverse POI – z. B. Parkhäuser, Park+Ride-Plätze und Sehenswürdigkeiten

Buchungsausprägung zu HandyTicket Deutschland

Buchungsausprägung zu cambio CarSharing und Velocity Bikesharing (in Bearbeitung)

CIVITAS DYN@MO

Nachhaltiger Mobilitätsverbund

Umweltbewusst im Straßenverkehr

Der Aachener Verkehrsverbund entwickelt die multimodale Mobilitätsplattform als Teilmaßnahme eines nachhaltigen Mobilitätsverbundes im Rahmen der europäischen CIVITAS-Initiative im Projekt DYN@MO.

Der AVV arbeitet gemeinsam mit weiteren Partnern aus der Region an der Entwicklung attraktiver Verkehrsangebote, um einen nachhaltigen Verbund zu stärken. Der Aufbau eines Mobilitätsverbundes trägt dazu bei, schädliche Umwelteinflüsse zu reduzieren und die Lebensqualität der Bürger zu erhöhen.

Unter www.avvmulticonnect.de
kann sich jeder seinen passenden
Mobilitätsmix zusammenstellen.