

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 36/0358/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Umwelt		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	07.03.2019
		Verfasser:	36/400
Erklärung des Oberbürgermeister zu Dieselfahrverboten in der Stadt Aachen			
Ratsantrag Nr. 377/17 der Allianz für Aachen vom 03.07.2018			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
02.04.2019	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Kenntnisnahme	

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und erklärt den Ratsantrag Nr. 377/17 der „Allianz für Aachen“ als behandelt.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

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

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

Erläuterungen:

Das Thema Dieselfahrverbot und Luftreinhalteplanung wurde in den vergangenen Monaten ausführlich in zahlreichen Medien und auch in den politischen Gremien der Stadt Aachen behandelt. In diesem Zusammenhang hat sich auch der Oberbürgermeister umfassend mit der Thematik auseinandergesetzt und sich wiederholt in Fachausschüssen, in Bund- und Länderkonferenzen sowie gegenüber den Medien differenziert und im Interesse der Stadt Aachen und der Bürgerschaft dazu geäußert.

Die 2. Fortschreibung des Aachener Luftreinhalteplans wurde in einer gemeinsamen Sitzung von Mobilitätsausschuss sowie Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz am 13. November 2018 abschließend beraten. Mit Inkrafttreten des neuen Luftreinhalteplans zum 01. Januar 2019, der keine Dieselfahrverbote für Aachen vorsieht, sind weitere Statements zum Thema obsolet.

Der Ratsantrag gilt damit als behandelt.

Anlage/n:

- Ratsantrag Nr. 377/17 der „Allianz für Aachen“ vom 03.07.2018

Allianz für Aachen

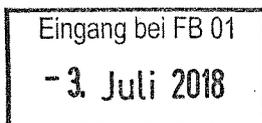
Gruppe im Rat der Stadt Aachen

Allianz für Aachen – Johannes Paul II Str. 1 – 52062 Aachen

Stadtverwaltung Aachen
Herrn Oberbürgermeister
Marcel Philipp

-Rathaus-

52058 Aachen



Nr. 377/17

Markus Mohr u. Wolfgang Palm

Allianz für Aachen (AfA)
Verwaltungsgebäude Katschhof
Johannes-Paul-II-Str. 1
52062 Aachen

03. Juli 2018

Antrag: „Keine Lösung, Teil des Problems“ - Erklärung des Oberbürgermeisters zu Dieselfahrverboten in der Stadt Aachen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der Rat der Stadt möge folgenden Beschluß fassen:

1. Im Namen des Rates spricht sich der Oberbürgermeister Marcel Philipp in einer öffentlichen Erklärung gegen Dieselfahrverbote in Aachen aus.
Diese Erklärung ist lokalen und überregionalen Zeitungsverlagen, der Bezirksregierung in Köln, der Landesregierung in Düsseldorf, dem Städtetag NRW und dem Deutschen Städtetag zuzuleiten sowie auf der Internetpräsenz der Stadt Aachen allgemein einsehbar einzustellen.
2. Der Fachbereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit wird beauftragt eine entsprechende Erklärung zu formulieren, die u.a. folgende Kernaussagen impliziert:

Die Stadt Aachen

- stellt die Sinnhaftigkeit der EU-Grenzwertfestsetzung von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Stickstoffdioxid (NO₂) für Außenluft in Frage
- stellt fest, daß die bestehenden Maßnahmen der Luftreinhaltung bereits zu einer Verbesserung der Luftqualität in Aachen geführt haben und mit einer weiteren Abnahme der Schadstoffbelastung zukünftig und auch ohne Dieselfahrverbote zu rechnen ist

Allianz für Aachen

Gruppe im Rat der Stadt Aachen

- hält Fahrverbotszonen für Dieselfahrzeuge aufgrund zu erwartender schwerwiegender Nebenfolgen (Störung von sensiblen Verkehrsflüssen, wirtschaftliche Schädigung von Mittelstandsbetrieben, Schwächung des wirtschaftlichen und touristischen Pendelverkehrs, zusätzliche Belastung des Ordnungsamtes etc.) für kein verhältnismäßiges Mittel zur Luftreinhaltung
- kritisiert die mangelnde Berücksichtigung kommunaler Machbarkeit bei Entscheidungen übergeordneter Verwaltungs- und Politikebenen

Begründung:

In den aufgeführten Kernaussagen sind u.a. drei Aspekte benannt, die in der aktuellen Debatte um Dieselfahrverbote in der Stadt Aachen nur unzureichend gewürdigt wurden und die nachfolgend erläutert werden:

- 1. Der EU-Grenzwert von 40 µg/m³ Stickstoffdioxid (NO₂) ist absurd - Er basiert auf unhaltbaren wissenschaftlichen Annahmen** 2-4
- 2. Die Aachener Meßstationen liegen bewusst ungünstig und liefern keine repräsentativen Ergebnisse für die Stadt** 4-5
- 3. Die NO₂-Konzentration in der Luft ist bereits stark rückläufig – Bestehende Maßnahmen wirken, Fahrverbote sind überflüssig und zudem kontraproduktiv** 5-6

1. Der EU-Grenzwert ist absurd und wissenschaftlich unhaltbar

Angebliche Gesundheitsgefahr durch Stickoxide

Dieselfeindliche Positionen unterstellen eine angeblich akute Gesundheitsgefahr von Stickoxiden, die unverzügliche Radikalmaßnahmen erfordere. Diese Position stützt sich insbesondere auf eine Studienlage, die statistische Korrelationen zwischen NO₂-Exposition und Mortalität/ Morbidität konstatiert. Auf deren Grundlage werden häufig unzulässigerweise Kausalbeziehungen angenommen, bis hin zu Berechnungen, denen nach Stickoxid sogar für eine angebbare Anzahl von bestimmten Erkrankungen und Todesfällen direkt verantwortlich zu machen sei. So konnten derlei unterkomplexe

Allianz für Aachen

Gruppe im Rat der Stadt Aachen

Rückschlüsse u.a. von methodologisch ungeschulten und schlagzeilenerheischenden Journalisten schon auf Wendungen wie „6000 Tote durch Stickoxide“¹ gebracht werden.

Kein Zusammenhang zwischen Todesfällen und NO₂

Für den auf deutschen Straßen gemessenen Bereich der NO₂-Werte sind derlei Aussagen allerdings nicht zutreffend. So hielt der 5. Untersuchungsausschuss (UA) des Bundestages im vergangenen Jahr als Ergebnis der Sachverständigenanhörung fest, daß in Deutschland „keine toxikologisch bedenklichen NO₂-Werte in öffentlich zugänglichen Bereichen“ bestünden. Punktuelle Überschreitungen der NO₂-Grenzwerte hätten „relativ wenig Aussagekraft“. Aus dem Gasgemisch, in welchem NO₂ stets vorkomme, sei es laut Prof. Dr. Helmut Greim (TU München) praktisch unmöglich, anzugeben, welcher einzelne Stoff für welche Schäden verantwortlich sei. Hinzu komme, daß „die Wirkung von bestimmten Gasgemischen auf den menschlichen Körper [...] in Abhängigkeit zu weiteren Faktoren wie dem Wetter, der Aufenthaltszeit, dem Alter oder dem Gesundheitszustand“ stehe, so die Sachverständigen des UA. Kausale Aussagen über Todesfälle infolge von Verkehrsemissionen seien „nach Ansicht des Ausschusses nach dem Ergebnis der Sachverständigenanhörung nicht haltbar.“ Es gebe keine wissenschaftlich validen Zahlen, wie viele Menschen infolge grenzüberschreitender NO₂-Exposition erkrankt oder gestorben sind. Insgesamt hält der Ausschuss fest,

„dass noch großer Forschungsbedarf besteht, bevor konkrete Aussagen zur Kausalität gesundheitlicher Folgen von Fahrzeugemissionen getroffen werden können. [...] Epidemiologisch ist ein Zusammenhang zwischen Todesfällen und bestimmten NO₂-Expositionen im Sinne einer adäquaten Kausalität nicht erwiesen.“²

In diesem Zusammenhang verweist der Sachverständige des 5. UA Prof. Greim auf das diesen Studien u.a. zugrundeliegende methodische Defizit, die Schadstoffbelastung von Innenräumen als Drittvariable nicht zu berücksichtigen. Die Schadstoffkonzentration, auch von NO₂, sei in Innenräumen, in denen sich die Bevölkerung zu etwa 70 Prozent des Tages aufhalte, zumeist höher. Laut Rat der Sachverständigen für Umweltfragen seien Ergebnisse epidemiologische Studien, die dies nicht berücksichtigen „mit Vorsicht zu betrachten, wenn nicht wertlos“.

¹ Geisler, Hendrik 2018. 6000 Tote durch Stickoxide. Frankfurter Rundschau Online. Veröffentlicht am 09.03.2018. Abgerufen von <http://www.fr.de/wirtschaft/autoabgase-6000-tote-durch-stickoxide-a-1463302> [22.06.2018].

² Beschlussempfehlung und Bericht des 5. Untersuchungsausschusses. Bundestag Drucksache 18/ 12900. Berlin 22.06.2017, S. 491 ff.

Allianz für Aachen

Gruppe im Rat der Stadt Aachen

RWTH-Forscher: Keine Anhaltspunkte für Gesundheitsgefahr

Prof. Greim führt in seiner diesbezüglichen Expertise weiter aus, daß entzündliche Reaktionen in den Atemwegen erst ab einer mehrstündigen Exposition von $3.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aufträten. Auf der Grundlage dieser aus Langzeit-Tierversuchen gewonnenen Erkenntnisse sei der MAK-Wert (Maximale Arbeitsplatz-Konzentration) für Arbeitsplätze von $950 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festgelegt worden, der bei lebenslänglicher Exposition (gesunder Personen) von 40 Stunden pro Woche keine gesundheitliche Beeinträchtigung darstelle.³

Dieser Befund wurde erst kürzlich in einem Forschungsprojekt der RWTH Aachen zur Wirkung von NO_2 auf den Menschen erneut erhärtet. Dort wurden Probanden an jeweils einem Wochentag für vier Wochen jeweils drei Stunden unterschiedlichen NO_2 -Konzentrationen ausgesetzt. Die höchste Konzentration lag bei $2.800 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Entgegen ihren Hypothesen konnten die Forscher selbst bei dieser Konzentrationshöhe keine akuten Folgen nachweisen. In einem Artikel von „Welt Online“ wird der Leiter des Projekt, Thomas Kraus, wie folgt zitiert:

„Bei der höchsten Konzentration hätten wir aufgrund der älteren Literatur erwartet, dass wir diskrete Entzündungsreaktionen beobachten [...] Wir waren natürlich irgendwie enttäuscht, dass wir nicht nachweisen konnten, was wir in unserer Hypothese hatten.“⁴

2. Die Aachener Meßstationen liegen ungünstig und sind nicht repräsentativ

Der im internationalen Vergleich extrem niedrige⁵ und wie bereits ausgeführt wissenschaftlich nicht hinreichend begründete Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird im Durchschnitt an den Aachener Meßstationen Wilhelmstraße ($49 \mu\text{g}/\text{m}^3$) und Adalsteinbertweg ($46 \mu\text{g}/\text{m}^3$) derzeit noch knapp überschritten. Dabei verzeichneten die beiden an nicht repräsentativen vielbefahrenen Verkehrsknotenpunkten gelegenen Meßstationen in den letzten Jahren, nicht zuletzt infolge der vielfältigen Maßnahmen zur Luftreinhaltung und dem bundesweiten Trend entsprechend, einen deutlichen Rückgang

³ 5. Untersuchungsausschuss der 18. Wahlperiode. Ausschussdrucksache 18(31)43. 26.08.2016.

⁴ Vetter/ Doll 2018. Uni Aachen fühlt sich von Autoindustrie missbraucht. Welt Online. Veröffentlicht am 02.02.2018. Abgerufen von <https://www.welt.de/wirtschaft/article173136967/Stickoxidversuche-Forscher-aus-Aachen-fuehlen-sich-missbraucht.html> [22.06.2018].

⁵ Zum Beispiel beträgt in den USA der durchschnittliche Jahresgrenzwert von NO_2 in der Außenluft 53 parts per billion (ppb) was umgerechnet ca. $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ entspricht. Vgl. US EPA. NAAQS Table (o.D.). Abgerufen von <https://www.epa.gov/criteria-air-pollutants/naaqs-table> [02.07.2018].

Allianz für Aachen

Gruppe im Rat der Stadt Aachen

der NO₂-Konzentration in der Luft. Trotz intensiver Bauarbeiten und steigendem Verkehrsaufkommen. So lagen die Werte an der Wilhelmstraße und am Adalsteinbertweg im Jahr 2009 noch bei 56, bzw. bei 51 µg/m³. Beim Fortgang dieser Entwicklung dürfte in jenen Bereichen in den nächsten Jahren ein natürliches Einpendeln unter die EU-normierte NO₂-Grenzmarke zu erwarten sein. Ohne Fahrverbote. Gerade im Hinblick auf bestimmte Maßnahmen der Luftreinhaltung, die ihre Wirkung erst in Kürze werden zeitigen können, wie z.B. die bevorstehende Umrüstung der ASEAG-Busflotte mit Elektromotoren.

Dessen ungeachtet hatte im vergangenen Jahr der umstrittene Abmahn-Verein „Deutsche Umwelthilfe“ (DUH) gegen die Stadt Aachen geklagt, um dennoch Dieselfahrverbote zu erzwingen. Das Aachener Verwaltungsgericht gab dem vom japanischen Automobilhersteller Toyota finanzierten Lobbyverein Recht und entschied, daß die Stadt bis zum Januar 2019 ein entsprechendes Fahrverbot für Dieselmotoren vorzubereiten habe.

3. Die NO₂-Konzentration in der Luft ist deutschlandweit stark rückläufig

Stärkster Emissionsrückgang bei Kraftfahrzeugen

Dieselfahrverbote werden mittlerweile selbst vom nordrhein-westfälischen Ministerpräsident Armin Laschet (CDU) als „unverhältnismäßig und damit rechtswidrig“ eingestuft.⁶ Auch Laschet verweist insbesondere auf die bereits wirksamen Maßnahmen der Luftreinhaltung, die in den vergangenen Jahren schon zu einer erheblichen Verbesserung der Luftqualität geführt haben. Laut Umweltbundesamt sind die Emissionen von Stickoxiden (NO_x) in Deutschland seit 1990 von etwa 2,8 Millionen Tonnen um 59 Prozent auf 1,1 Million Tonnen abgesunken.⁷ Der größte Rückgang beim NO_x-Ausstoß innerhalb dieses Zeitraumes sei bei der Verursachergruppe >Verkehr< zu verzeichnen gewesen. Dort habe der NO_x-Ausstoß von ca. 1,4 Million Tonnen um 68 Prozent auf 0,45 Million Tonnen abgenommen, gibt das Bundesamt an.⁸

⁶ Frigelj, Kristian. Welt Online 2018. Laschet wehrt sich vehement gegen Diesel-Fahrverbote. Veröffentlicht am 21.03.2018. Abgerufen von <https://www.welt.de/regionales/nrw/article174782622/Armin-Laschet-wehrt-sich-vehement-gegen-Diesel-Fahrverbote.html> [21.06.2018].

⁷ Umweltbundesamt 2017. Luftqualität 2017: Rückgang der Stickstoffdioxidbelastung reicht noch nicht aus. Veröffentlicht am 12.06.2017. Abgerufen von <https://www.umweltbundesamt.de/daten/luft/luftschadstoff-emissionen-in-deutschland/stickstoffoxid-emissionen#textpart-1> [21.06.2018].

⁸ Ebenda, siehe Tab. Emissionen ausgewählter Luftschadstoffe nach Quellkategorien.

Allianz für Aachen

Gruppe im Rat der Stadt Aachen

Hamburg zeigt: Fahrverbote bewirken das Gegenteil

Fahrverbote bewirken das Gegenteil von dem was sie bewirken sollen. NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU) bezeichnete Dieselfahrverbote als eine „Steinzeitlösung“, die „nicht durchdacht“ sei.⁹ So führen Fahrverbotszonen, wie z.B. in Hamburg, zu deutlich längeren Umgehungsstrecken und Rückstaus, die wiederum einen höheren Schadstoffausstoß nach sich ziehen.¹⁰ Eine punktuelle Schadstoff-Reduzierung wird somit durch mehr Verkehr, Lärm und Abgasen an anderer Stelle erkauft. In der Summe stehen höhere Gesamtemissionen. Fahrverbote sind kontraproduktiv.

Zusammenfassung

Es ergibt sich für die Stadt Aachen folgendes Bild:

- auf einer für die Stadt nicht repräsentativen Datengrundlage von zwei bewusst ungünstig gelegenen Meßstationen wird eine angeblich zu hohe NO₂-Konzentration in der Aachener Außenluft angenommen
- auf der Grundlage methodologisch unzulässiger Kausalbehauptungen über die gesundheitlichen Risiken durch NO₂, die von epidemiologischen Beobachtungen an Menschen und Tieren nicht bestätigt wurden, wird die Stadt gezwungen, sich an eine absurd niedrige Grenzmarke zu halten
- trotz einer allgemeinen Verbesserung der Luftqualität und insbesondere eines steten Absinkens ohnehin geringer NO₂-Werte unterhalb der Wirkungsschwelle sowie eines in wenigen Jahren zu erwartenden Einpendelns unterhalb der genannten Grenzmarke soll eine erfahrungsgemäß (Hamburg) nebenwirkungsschwere und kontraproduktive Radikalmaßnahme (Dieselfahrverbote) vorgenommen werden, die direkt die Standortattraktivität Aachens gefährdet

Mit der beantragten Erklärung des Oberbürgermeisters im Namen des Rates stellt die Stadt Aachen klar, daß Dieselfahrverbote keine Lösung sind. Sondern ein Teil des Problems, welches auf falschen Annahmen beruht und mit schwerwiegenden

⁹ RP Online 2017. "Das Diesel-Fahrverbot ist eine Steinzeitlösung". Veröffentlicht am 11.07.2017. Abgerufen von https://rp-online.de/nrw/landespolitik/nrw-verkehrsminister-hendrik-wuest-das-diesel-fahrverbot-ist-eine-steinzeitloesung_aid-17409603 [21.06.2018].

¹⁰ Witte, Julia. Welt Online 2018. Wie Schadstoffe in Hamburg jetzt umverteilt werden. Veröffentlicht am 31.05.2018. Abgerufen von <https://www.welt.de/regionales/hamburg/article176854959/Dieselfahrverbot-Wie-Schadstoffe-in-Hamburg-jetzt-umverteilt-werden.html> [25.06.2018].

Allianz für Aachen

Gruppe im Rat der Stadt Aachen

Negativfolgen verbunden ist. Sie signalisiert, daß sie kein beliebiges Experimentierfeld für realitätsfremde Eingaben aus Brüssel und Berlin ist. Die Stadt Aachen setzt damit ein bundesweites Zeichen, dem andere Kommunen in ähnlichen Situationen folgen können.

Mit freundlichen Grüßen

Markus Mohr

Wolfgang Palm

Für die Ratsgruppe

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the bottom.

Markus Mohr