

# **Luftreinhalteplan Aachen**

## **Bericht zum Stand der Umsetzung**

**aktualisiert am: 30.06.2010**

Verfasst von: Stadt Aachen, FB Umwelt mit Unterstützung der Projektpartner im LRP

## Inhalt:

1. Vorbemerkungen / Einleitung
2. Ergänzungen des Maßnahmenkatalogs
  - ❖ Festbrennstoffverordnung
  - ❖ Automatisches Fahrradverleihsystem
  - ❖ City-XL-Tarif
  - ❖ City-Liner
  - ❖ Modellregion Elektromobilität
  - ❖ Attraktivierung des ÖPNV (weitere Maßnahmen)
3. Aktionsplan Wilhelmstraße
4. Entwicklung der Grenzwerte / temporäre Einflüsse
  - ❖ Baustelle Wilhelmstraße/Gottfriedstraße
  - ❖ Baustelle Boxgraben
  - ❖ Baustelle Kaiserplatzgalerie
5. Zentrale Bausteine / Projekte des Luftreinhalteplans
  - ❖ Job-Ticket-Kampagne
  - ❖ Förderung Radverkehr
  - ❖ LKW-Führungskonzept
6. Fazit

Zuletzt wurde im Oktober 2009 über den aktuellen Umsetzungsstand des Aachener Luftreinhalteplans (LRP) berichtet. Beigefügt finden Sie eine tabellarische Übersicht über den Stand der einzelnen Maßnahmen. Nachfolgend erhalten Sie zu einigen wesentlichen Punkten ergänzende Angaben und Erläuterungen:

## **1. VORBEMERKUNGEN / EINLEITUNG**

Die in den zurückliegenden Monaten umgesetzten bzw. eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität haben deutlich gezeigt, dass der zum 01. Januar 2009 in Kraft getretene Luftreinhalteplan Aachen in Politik und Bürgerschaft eine breite Akzeptanz findet. Über unterschiedliche Interessenslagen und gesellschaftliche Gruppen hinweg konnten zahlreiche Partner zur Mitwirkung bei der Umsetzung des LRP gewonnen werden. Die Zusammenarbeit ist ausgesprochen konstruktiv; der gesamte Prozess wurde und wird zielorientiert von den Beteiligten begleitet – dies immer mit dem Anspruch, mit einem integrierten Konzept nachhaltige Veränderungen hinsichtlich Mobilitätsverhalten, Lebensqualität und Gesundheitsschutz in unserer Stadt bewirken zu können. Auch Dank eines parteiübergreifenden Konsenses wurden eine Reihe wichtiger Erfolge erzielt, die ohne das „Damoklesschwert“ Umweltzone in diesem Umfang und Zeitrahmen mit größter Wahrscheinlichkeit nicht realisiert worden wären. Darüber hinaus wurde der Maßnahmenkatalog um weitere wichtige Mobilitätsprojekte ergänzt, die in der tabellarischen Übersicht und unter 2. dargestellt sind.

## **2. ERGÄNZUNG DES MASSNAHMENKATALOGS**

Die im LRP-Bericht erfassten Maßnahmen wurden um folgende Bausteine ergänzt, die teilweise bereits gemeldet wurden:

### E 6: Aachener Festbrennstoffverordnung

Die für das Stadtgebiet Aachen geplante Brennstoffverordnung für Holzgefeuerte Einzelöfen tritt voraussichtlich im Herbst 2010 (15.09.2010) in Kraft. Die Bezirksregierung hat dem Projekt bereits zugestimmt. Die Beteiligung der Träger öffentliche Belange wird am 13. Juli 2010 im Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz behandelt, so dass die Satzung am Anfang September im Rat verabschiedet werden kann. Damit wird diese Maßnahme noch rechtzeitig vor der Heizperiode 2010 umgesetzt.

Die Aachener Verordnung orientiert sich an der Novelle der Kleinf Feuerungsanlagenverordnung (1. BImSchV), setzt die dortigen Vorgaben aber strenger und zeitnäher um. Mit den relevanten Verbänden (Handwerkskammer, Brennstoffverband, Industrieverband der Ofenhersteller) und auch mit der Schornsteinfegerinnung Aachen wurde der Aachener Sonderweg zufrieden stellend abgestimmt.

Die Verwaltung geht davon aus, dass die Umsetzung der Satzung zu einer spürbaren Senkung der Hintergrundbelastung beim Feinstaub führen und landesweit Signalwirkung entfalten wird. Durch die Aachener Festbrennstoffverordnung kann die mittlere Feinstaubbelastung im Talkessel um etwa 1 bis 3 µg/m<sup>3</sup> verringert werden, was sich auch positiv auf die Kurzzeitüberschreitungen am Messstandort Wilhelmstraße auswirken wird. Mit Blick auf die Informationen des LANUV hofft Aachen in den nächsten Jahren die Überschreitungstage um 6 bis 18 Tage reduzieren zu können.

### M 29: Automatisches Fahrradverleihsystem

Nachdem für das geplante Modellvorhaben zur Einführung eines automatischen Fahrradverleihsystems keine Fördermittel generiert werden konnten, musste das Projekt aus Finanzierungsgründen zurückgestellt werden. Im Zusammenhang mit den Aktivitäten im Bereich Elektromobilität wird alternativ ein Modellprojekt verfolgt, in dem die Stadt gemeinsam mit der DB ein tragfähiges Stations- und Verleihsystem für Pedelecs aufbaut. Geplant ist zunächst an 3 bis 5 Bahnhöfen 100 Leih-Pedelecs bereitzustellen. Im Verlauf der Testphase soll die Akzeptanz der Nutzer, die Integration in das bestehende System des ÖPNV sowie die organisatorischen und technischen Rahmenbedingungen sowie Verbesserungsmöglichkeiten untersucht werden.

### M 30: City-XL-Tarif

Für den erweiterten Innenstadtbereich (Alleenring incl. Bahnhöfe und Tivoli) wurde zum 01.10.2009 der sog. City-XL-Tarif von nur 1 € eingeführt. Dieses Projekt verspricht einen starken Zuwachs in der Nutzung und Auslastung des ÖPNV in der Aachener Innenstadt. Bis Ende Mai 2010 konnten rund 750.000 Einzelscheine verkauft werden. Im Juni 2010 leitet die ASEAG weitere Marketingmaßnahmen ein und führt eine gezielte Fahrgastbefragung zum City-XL-Tarif durch.

### M 31: City-Liner

Im April 2009 wurde vom Mobilitätsausschuss vorbehaltlich der Finanzierungsmöglichkeiten die Einführung einer neuen, umweltfreundlichen City-Bus-Linie beschlossen. Die ASEAG hat verschiedene Busse getestet: einen Brennstoffzellenbus (nicht ausgereift / sicher genug für den Linienverkehr) und einen Hybrid-Doppelgelenkbus des Schweizer Herstellers Carrosserie Hess. Im Laufe des Jahres 2010 sind weitere Testfahrten mit dem Hybridbus im Linienverkehr geplant. Die Tests wurden durch technische Überprüfungen in der Werkstatt und durch Fahrgastbefragungen abgerundet. Daneben prüft ASEAG im Rahmen eines Kooperationsprojekts mit dem Institut für Kraftfahrzeuge (IKA) der RWTH Aachen den Einsatz eines Kleinbusses mit innovativer Antriebstechnik. Im November 2010 startet eine Pilotphase mit einem umweltfreundlichen Elektro-City-Liner mit bis zu 28 Plätzen auf der Linie 4 zwischen Kronenberg und Busbahnhof.

### M 32: Modellregion Elektromobilität

Bei ihren Klimaschutz- und Luftreinhalteaktivitäten hat Aachen sich u.a. zum Ziel gesetzt, den regionalen Ausbau regenerativer Energien mit der verstärkten Nutzung von Elektromobilität zu koppeln. Hierzu soll im Rahmen des Förderprojekts E-Aix ein ganzheitliches Mobilitätskonzept für Elektromobilität über alle Verkehrsträger hinweg entwickelt werden. Dabei werden insbesondere die sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Stadt- und Verkehrsplanung erforscht. Begleitend sollen Betrieb und Nutzerverhalten in Feldversuchen mit Elektrofahrzeugen (PKW/Kleinlaster, Roller, Pedelecs) getestet, evaluiert und optimiert werden. Darüber hinaus soll der Aufbau von Pedelec-Leihsystemen untersucht werden. Durch Einsatz von elektromobilen Fahrzeugen, wie z.B. Pedelecs oder Elektro-Roller, wird neben einer positiven Umweltwirkung durch Emissionsfreiheit im Betrieb auch eine positive Wirkung auf die Fahrzeugdichte von Kfz im Innenstadtverkehr erwartet. Gerade auch der zweirädrige elektrische Individualverkehr kann neben seiner Zubringerfunktion zum ÖPNV auch eine eigenständige Funktion in der Erbringung einer individuellen Mobilität ermöglichen.

### M 33: Attraktivierung des ÖPNV (weitere Maßnahmen)

Neben zahlreichen Angebotsverbesserungen in 2008/2009 hat die Politik im August 2009 beschlossen zum nächsten Fahrplanwechsel im Juni 2010 weitere Linienverbesserungen vorzunehmen und damit rund 300.000 zusätzliche Wagenkilometer im ÖPNV bereitzustellen. Allein diese wichtige Maßnahme, die ein klares politisches Bekenntnis zu einem starken öffentlichen Nahverkehr darstellt, bedeutet Zusatzkosten von ca. 500.000 € für die ASEAG. Die Linienausweitung erspart der Umwelt etwa 3 bis 5 Mio. PKW-km in der Stadt ein.

Durch die Neueinrichtung der Buslinie 73/173 (Schnellbus) – sog. Campus-Linie - als Verbindungs- und Verdichtungslinie zwischen der Innenstadt und den Hochschulstandorten Hörn, Westbahnhof und Erweiterungsgebiet Campus Melaten hat die ASEAG mit der bestehenden Linie 33 hier einen 7,5-Minuten-Takt

geschaffen. In einem Stufenplan soll der Campus Melaten durch Einsatz von Doppelgelenkbussen und eine eigene Bustrasse noch besser erreichbar gemacht werden.

Weiterhin wurden die Anbindungen der Gewerbestandorte besonders zu den Berufspendlerzeiten verbessert. Das Netz an Schnellbuslinien und –fahrten sowie die Freizeitverkehre zwischen Innenstadt und Region (Stolberg / Brand / Walheim / Eifel) wurden ausgedehnt und taktverdichtet. Ebenso wurden neue Nachbusverbindungen in benachbarte Kommunen (Stolberg / Herzogenrath) eingeführt.

Im Herbst 2010 wird bei der ASEAG das Handy-Ticket eingeführt und so gerade auch die junge Generation als neuer Kundenkreis erschlossen. In den Jahren 2011 bis 2013 werden sukzessiv dynamische Fahr-gastinformationsstationen an stark frequentierten Haltestellen aufgebaut.

Daneben betreibt AESAG ein aktives Marketing zum Themenkomplex Klimawandel, Luftreinhaltung und Umweltschutz sowie zu den zahlreichen Angebotsverbesserungen.

### **3. AKTIONSPLAN WILHELMSTRASSE**

Die temporäre halbseitige Sperrung der Wilhelmstraße für den LKW-Verkehr (> 3,5 t) zwischen 7 und 12 Uhr beginnend vom Kaiserplatz Richtung Normaluhr wurde zum 01. April 2010 eingerichtet.

Mangels effektiver Kontrollen und entsprechender Presse durch die örtlichen Polizeibehörden steht zu befürchten, dass die Sperrung nur begrenzt eingehalten wird und damit eingeschränkt Effekte zu verzeichnen sein dürften. Die Stadt wird versuchen durch gezielte Presseaktionen und ordnungsbehördliche Kontrollen mit Meldung an die Polizei, Notwendigkeit und Ernsthaftigkeit der Sperrung der Öffentlichkeit deutlicher zu machen.

Gleichzeitig gilt es zu bedenken, dass diese Sperrung lediglich zu einer Verdrängung der Verkehre auf andere Straßenabschnitte und einer Verschlechterung der Luftqualität in diesen Bereichen führen wird. Eine auf Dauer sinnvolle Steuerung der LKW-Verkehre in Aachen, die insbesondere auch der Innenstadt zu Gute käme, ließe sich mit dem geplanten LKW-Führungskonzept (Maßnahme M 12) besser bewerkstelligen.

### **4. ENTWICKLUNG DER GRENZWERTE / TEMPORÄRE SONDEREINFLÜSSE**

Wie das LANUV in seiner Beurteilung feststellt, sind die NO<sub>2</sub>-Belastungen in den letzten Jahren bundesweit angestiegen. An den Verkehrsmessstandorten in Aachen ist dieser Trend NICHT zu verzeichnen, so dass anzunehmen ist, dass die Maßnahmen des Aachener Luftreinhalteplans – wenn auch langsam – erste Wirkungen entfalten.

Die ungünstige Entwicklung der Feinstaubwerte an der Messstation Wilhelmstraße ist bedauerlich. Sie wird die Verantwortlichen darin bestärken, den eingeschlagenen Weg mit noch mehr Nachdruck weiter zu verfolgen.

Die Meteorologie hat einen starken Einfluss auf die punktuelle Messsituation. Die Witterungsbedingungen in 2009 und im ersten Halbjahr 2010 dürften sich gerade für Talkesellagen wie Aachen ungünstig auf den Belastungstrend ausgewirkt haben.

Weiterhin dürften einige lokale Sonderfaktoren die Belastungssituation an der Wilhelmstraße negativ beeinflussen:

❖ **Baustelle Wilhelmstraße / Ecke Gottfriedstraße**

Seit März 2009 wird die Eckbebauung Wilhelmstraße/Gottfriedstraße, die sich in nur ca. 5-10 m Entfernung zur Messstation befindet kernsaniert. Die Baustelle ist in der Abschlussphase, bis dato aber noch nicht komplett beendet. Besonders in der Anfangsphase (2009) ist es zu hohen Staubentwicklungen gekommen, die durch Einwirken der Stadt etwas eingedämmt werden konnten. Daneben führt aber der Baustellen- und Anlieferverkehr selber häufig zu Rückstaus unmittelbar vor der Messstation. Auch Arbeiten an der Fassade im Oktober 2009 im Wesentlichen abgeschlossen wurden, ist bis heute vereinzelt festzustellen, dass Arbeitsmaschinen mit Dieselmotor in unmittelbarer Nähe des Messcontainers betrieben werden.

❖ **Baustelle Boxgraben**

Der Umbau des Boxgrabens dürfte ebenfalls erhebliche Auswirkungen auf die verkehrliche Situation an der Wilhelmstraße haben. Nachdem der erste Bauabschnitt in 2009 begonnen und März/April 2010 beendet wurde, ist vorgesehen mit dem 2. Bauabschnitt im September 2010 zu beginnen. Die über den gesamten Zeitraum wechselweise notwendige einseitige Sperrung des Boxgrabens dürfte zu Rückstaus und Ausweichverkehren auf dem restlichen Grabenring – somit auch auf der Wilhelmstraße – führen.

❖ **Baustelle Kaiserplatzgalerie**

Voraussichtlich ist gegen Ende 2010/ Anfang 2011 mit dem Baubeginn des Großprojekts „Kaiserplatzgalerie“ zu rechnen. In jedem Fall wird die Maßnahme zu weiteren Rückstaus und verstärktem Schwerlastverkehr (Baustellenfahrzeuge u.a.) auch auf der Wilhelmstraße führen. Die Baustellensituation wird für ca. 3 Jahre eingerichtet. Um dieses Großprojekt verkehrsplanerisch in den Griff zu bekommen, ist am Knotenpunkt Kaiserplatz / Adalbertsteinweg und der Umfahrt am Kaiserplatz eine temporäre Verkehrsführung unvermeidbar, die sich leider auch ungünstig auf die Wilhelmstraße auswirken wird.

## **5. ZENTRALE BAUSTEINE / PROJEKTE DES LUFTREINHALTEPLAN**

❖ **JOB-TICKET-KAMPAGNE**

Bis Ende Mai 2010 wurden rund 3.300 neue JT, also etwa ein Drittel des Zielwerts (10.000 JT) realisiert; dies ausschließlich durch Stadt und Aachener Unternehmen (M 2 und M 4) und nicht zuletzt Dank des besonderen Engagements der betrieblichen Mobilitätsberatung der IHK (M 5) und der beim städt. Verkehrsmanagement zusätzlich geschaffenen Stelle für Mobilitätsaktivitäten (Herr Langweg). Bezogen auf die im LRP festgeschriebene Zahl von 6.000 Tickets für Stadt und ortansässige Unternehmen wurde ein Zuwachs von ca. 56 % erreicht.

Die Einführung des Jobtickets bei der RWTH (Potenzial: ca. 4.300 JT / 43 % des Zielwerts) hat sich leider erheblich verzögert. Trotz eines ausgesprochen attraktiven Angebots (Kombiticket JT + Parken = 30 €) gibt es bei den Personalräten der RWTH auch wegen der damit einhergehenden Parkraumbewirtschaftung erhebliche Widerstände, die den Prozess extrem in die Länge ziehen. Eine Regelung könnte nur noch durch einen Schiedsprozess erwirkt werden, den die RWTH-Spitze offenkundig scheut.

Nachdem die Stadt seit 2009 unablässig in Verhandlungen mit der RWTH auf die Einführung des JT hingewirkt hat, wird es im Juli 2010 nochmals ein Spitzengespräch geben, in der u.a. die Enttäuschung über die mangelnde Unterstützung der Aachener Luftreinhalteplanung und die Notwendigkeit einer zeitnahen Entscheidung zum Ausdruck gebracht werden soll. Auch bei den Landesbehörden (Finanzamt, Justizverwaltung und Außenstelle Bezirksregierung Köln) ist weiterhin keine „Bewegung“ zu spüren.

Aus Sicht der Stadt ist es dringend erforderlich endlich energische Schritte zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität auch bei den Landeseinrichtungen einzuleiten. Die im LRP geforderte Mindestzahl von 10.000 Job-Tickets lässt sich ohne den größten Arbeitgeber in Aachen, das Land NRW, eindeutig nicht erreichen. Dies war allen im Verfahren Beteiligten von Anfang an klar. Die Stadt erwartet daher vom Land NRW, dass die im LRP verankerte Maßnahme ggf. durch Schaffung eines geeigneten Förder- oder Rechtsrahmens durchgesetzt wird.

Nicht zuletzt haben uns die Probleme mit der Hochschule vor allem aber die Rückmeldungen einzelner Betriebe dazu bewogen, zusammen mit der Mobilitätsberatung der IHK und dem neuen Mobilitätsmanager der Stadt das Job-Ticket-Modell weiter zu entwickeln und auf eine neue, für Arbeitgeber attraktivere Basis zu stellen. Akzeptanz und Finanzierbarkeit (Bedenken von ASEAG/AVV) sollen in einem Pilotversuch ab Ende diesen/Anfang nächsten Jahres evaluiert werden.

## ❖ **FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS**

Durch den Luftreinhalteplan konnte die Förderung des Radverkehrs in Aachen enorm forciert werden. Neben Schwerpunkten wie Radwegenetzausbau, Einrichtung einer Fahrradstation und Aufbau eines Pedelec-Verleihsystems stehen ergänzende Maßnahmen wie Förderprogramme für innovative Fahrradsysteme (Pedelecs), Unterstützung umweltfreundlicher Mobilitätsformen an Schulen, gezielte Öffentlichkeitsarbeit (Kampagne FahrRad in Aachen) wie auch Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und eines rücksichtsvollen Miteinanders der Verkehrsteilnehmer.

Für die Jahre 2010-2012 wurden insgesamt rund 800.000 Euro zur Realisierung des „Maßnahmenplan Radverkehr“ im Haushalt der Stadt Aachen eingeplant. Dieser sieht den Ausbau der Radwege in vier Schwerpunkten im Hauptverkehrsstraßennetz vor. Die Bau- und Markierungsmaßnahmen zum Netzlückenschluss am Grabenring (Innenstadt) werden voraussichtlich im November 2010 fertig gestellt sein. Der Ausbau der Radwege auf dem Alleinring soll Mitte 2011 starten, sofern die Bewilligung der Fördermittel durch die Bezirksregierung in 2011 wie erwartet erfolgt. Die konkrete Planung zur Verbesserung der Radwegesituation im Stadtteil Aachen-Ost ist im Februar 2010 angelaufen; die Planungen für weitere Einzelmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen sollen zum Beginn des Jahres 2011 aufgenommen werden. Die Stadt strebt eine Umsetzung beider Maßnahmenpakete bis Herbst 2012 an.

Ziel der Stadt ist es, den Radverkehrsanteil in den nächsten Jahren von derzeit knapp 10% auf insgesamt 15 bis 20 % deutlich zu erhöhen.

#### ❖ **LKW-FÜHRUNGSKONZEPT**

Dank intensiver Unterstützung von LANUV und BezReg konnte im April 2010 eine Förderung von immerhin 30.000 € durch das MUNLV für die Fortführung des Aachener LKW-Führungskonzeptes erschlossen werden. Anfang Juli 2010 wird es einen Behörden-termin zur Abstimmung des weiteren Vorgehens und inhaltlichen Projektumfangs geben.

## **6. FAZIT**

Aachen befindet sich mit seinem integrierten Ansatz, der einen finanziellen „Kraftakt“ für die Stadt darstellt, auf dem richtigen Weg zu einer nachhaltigen Änderung des Mobilitätsverhalten, einer dauerhaften Verbesserung der Luftqualität und einer soliden Förderung von Lärminderung, Klima- und Gesundheitsschutz.

Insbesondere die Verabschiedung der lokalen Festbrennstoffverordnung dürfte einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, die Feinstaubbelastung in den Griff zu bekommen. Zusammen mit den zahlreichen anderen Maßnahmen dürfte die Aachener Strategie auf längere Sicht betrachtet der Wirkung einer Umweltzone mindestens gleichwertig sein. Allerdings zeigen die vergangenen Monate auch, dass es sich bei der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen um komplexe, zeitintensive Prozesse handelt und die Wirkung erst zeitversetzt, dann aber dauerhaft, zu einer Senkung der Belastungen führen kann.

Die kontinuierliche Ergänzung des Maßnahmenkatalogs und der Umsetzungsstand belegen, wie ernsthaft und engagiert die Beteiligten am Luftreinhalteprozess mitwirken. Für die Weiterführung eines so umfangreichen, bundesweit vorbildhaften Maßnahmenpakets, wie Aachen es aufgelegt hat, in dieser Intensität und mit nachhaltigen Effekten, dürfte bei Vorhandensein einer Umweltzone sowohl im politischen Raum als auch bei den Projektpartnern nur geringe Akzeptanz zu finden sein.

Hinzukommt, dass mit Blick auf die Einschätzung vieler Experten gerade die NO<sub>2</sub>-Problematik, die Aachen und viele andere Kommune besonders beschäftigen wird, durch die Umweltzone selber auf Dauer nicht gelöst werden kann. Die Strategie, den Umweltverbund zu stärken und den Individualverkehr auf das notwendige Maß zu beschränken dürfte gerade hier ziel führend und effektiver sein.

Zahlreiche lufthygienisch unmittelbar wirksame Maßnahmen, die beim Verursacher – also den Kraftfahrzeugen – direkt ansetzen (z.B. ökologische Fahrzeugtechnik), entziehen sich im Übrigen den Einflussmöglichkeiten der Kommunen. Hier bedarf es endlich geeigneter gesetzlicher Vorgaben auf Bundes- und Landesebene.

Abschließend möchten wir die Bezirksregierung nochmals bitten, den Aachener Weg weiter zu unterstützen.