



| c/o: ADFC Aachen | Postfach 100 132 | 52001 Aachen

An die Medien in der Stadt Aachen

Aachen
Welthaus
An der Schanz 1
52064 Aachen

Tel. 0241 / 889 14 63
Fax 0241 / 951 91 01
info@adfc-ac.de
adfc-ac.de

Spendenkonto
Sparkasse Aachen
IBAN: DE56 3905 0000 0000 4294 80
BIC: AACSD33

Datum
29.05.2018

Luftreinhalteplan Aachen – ÖPNV: Weiterwurschteln wie bisher

Am 8. Juni 2018 wird das Verwaltungsgericht Aachen über die Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen den Luftreinhalteplan (LRP) der Stadt Aachen urteilen. Bei der Verhandlung wird es primär darum gehen, ob die tatsächlich ergriffenen Maßnahmen des Luftreinhalteplans ausreichen, um die seit dem Jahr 2010 gültigen Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) schnellstmöglich und flächendeckend im Stadtgebiet einzuhalten. Falls dies nicht der Fall sein sollte, sind kurzfristig schnell wirkende Maßnahmen wie z. B. ein Dieselfahrverbot umzusetzen.

Im Vorfeld des Urteils möchten die Aachener Verkehrs- und Umweltverbände die Öffentlichkeit über den Stand der Umsetzung bei den aus ihrer Sicht vier wichtigsten Themenblöcken für saubere Luft informieren.

Teil 1: Förderung Radverkehr (veröffentlicht am 25.04.2018 ^[i])

Teil 2: saubere Busse

Teil 3: Verkehrsvermeidung (Parkgebühren)

Teil 4: aktuelle Luftbelastung

Teil 2 – saubere Busse

Marvin Krings vom ADFC Aachen stellt fest: *„Auch auf diesem Feld profilieren sich Politik und Verwaltung der Stadt Aachen nicht mit wirklich wirksamen Aktionen, auch hier bleibt man gegenüber selbst gemachten Ankündigungen und den Festlegungen in den Luftreinhalteplänen 2009 und 2015 (1. Fortschreibung) teils sehr weit zurück.“*

Bereits im LRP 2009 ^[ii], also vor nunmehr fast 10 Jahren, wurde festgehalten, dass die in Aachen verkehrenden Linienbusse einen gegenüber ihrer Fahrleistung überproportional hohen Anteil an den NO_x-Emissionen aufweisen ^[iii]. Die pure Menge des von den Linienbussen ausgestoßenen NO₂ rechtfertigt jede Anstrengung, diese Verschmutzung massiv zurückzudrängen. Dies gilt umso mehr, als schon 2008 deutliche Steigerungen in den Fahrleistungen des Linienverkehrs prognostiziert wurden ^[iv].

Aber leider bleibt die Stadt Aachen auch hier massiv hinter den festgesetzten Zielen zurück. So wurde die im LRP 2015 ^[v] zugesagte Maßnahme (MF4), die ASEAG-Flotte in den Jahren 2015-2017 beschleunigt durch Busse der EURO-6-Norm zu ersetzen nicht nur nicht erreicht, sondern gar nicht erst angegangen. Anstatt der normalerweise 14 neuen Busse pro Jahr



sollten 20 emissionsarme Fahrzeuge mit EURO-6-Norm angeschafft werden. In einer Vorlage für den Mobilitätsausschuss war sogar einmal von weiteren zusätzlichen fünf EURO-6-Bussen die Rede, also vom Austausch von 25 Bussen pro Jahr ^[vi]. Im Zeitraum von Januar 2015 bis Januar 2018 wurden aber nur 38 Busse neu angeschafft (12,7 Busse pro Jahr) ^[vii]. Abschließend bleibt festzustellen, dass weniger Busse ersetzt wurden als dies vor dem Jahr 2015 bei der ASEAG üblich war und deutlich weniger, als im LRP 2015 festgelegt wurde.

Martin Christfreund vom ADFC räumt ein: *„Der Fairness halber muss man die Anstrengungen der Stadt Aachen erwähnen, in großem Stil auf Elektrobusse zu setzen, böten diese doch immerhin die Möglichkeit, Linienbusse komplett NO₂-frei durch Aachen fahren zu lassen.“*

Allerdings warnten bereits seinerzeit die Aachener Umweltverbände davor, zu sehr auf Elektrobusse zu setzen, da diese noch nicht serienreif waren/sind. Außerdem gaben die Verbände damals zu Bedenken, dass man für den Preis von einem einzigen Elektrobus um die 50 Diesel-Busse mit der sogenannten SCR-Technik nachrüsten könne. Diese Filtertechnik - zur Entstickung von Diesel-Abgasen - kann einen alten EURO 3-Bus annähernd auf das Abgasniveau eines modernen EURO-6-Bus verbessern (ca. 95 %).

Trotzdem konzentrierte man sich in Aachen auf die Anschaffung von E-Bussen. Wie fatal diese Entscheidung war, kann man an der Zahl der in Aachen fahrenden E-Busse ablesen: Zunächst in 2015-2017, später dann korrigiert auf 2016-2018 sollten insgesamt 15 E-Busse geliefert werden. Davon ist bisher ein einziger Ende 2017 geliefert worden. Selbst dieser E-Bus ist anscheinend nicht permanent im Linienbetrieb unterwegs, da das Fahrzeug nicht zuverlässig betrieben werden kann. Aufgrund negativer Erfahrungen tritt der Vorstand der ASEAG zwischenzeitlich selber auf die Bremse beim Ausbau der E-Busflotte ^[viii].

Wann die übrigen 14 E-Busse geliefert werden ist unklar. Angeblich sollen die nächsten ca. sechs E-Busse zum Jahresende 2018 in Aachen eintreffen ^[ix]. Vor einem knappen Jahr, als eine Produktionshalle des Herstellers in Salzgitter abgebrannt war, hieß es allerdings auch schon, dass zum Jahresende 2017 die nächsten sechs E-Busse nach Aachen geliefert würden ^[x]. Sabine Neitzel vom VCD Aachen stellt fest: *„Der Preis für diese Fehlentscheidung ist hoch: Die Anschaffung von EURO-6-Bussen ist stark ins Hintertreffen geraten, stattdessen fahren munter viel zu viele alte EURO-3-Stinker durch Aachen,“ und trauert auch der verpassten Chance nach, ab 2019 in Aachen wieder die Straßenbahn fahren zu lassen: „Das wäre wirklich eine nachhaltige, zukunftsweisende Elektromobilität mit weitreichenden Synergieeffekten gewesen.“*

Auch alle weiteren Anstrengungen der Aachener Umweltgruppen - Politik, Stadt und ASEAG dazu zu bewegen, die Nachrüstung aller Busse mit einem Abgasstandard schlechter als EURO 6 mit SCR-Technik zu beauftragen, scheiterten. So fahren (Stand 1.1.2018) immer noch 91 ASEAG-Busse ohne SCR-Technik durch Aachen – 40% der ASEAG-Flotte!

Bedingt durch die Einführung der grünen Umweltzone sind zwischenzeitlich alle alten EURO-3-Busse mit Diesel-Partikel-Filtern (DPF) nachgerüstet worden. Dies hat je nach Busmodell leider negative Auswirkungen auf den NO₂-Ausstoß. Die von den Verkehrs- und Umweltverbänden immer wieder verlangte Nachrüstung mit SCR-Technik zur Reduzierung der NO₂-Emissionen wurde von den Verantwortlichen stets aus Kostengründen abgelehnt.

Zwischenzeitlich hat die Bundesregierung im Rahmen des nationalen Dieselpipfels angekündigt, dass in den hoch belasteten Städten in Deutschland alle Busse mit SCR-Technik nachgerüstet werden sollen. Helga Weyers vom ADFC resigniert: *„Konkret angekündigt oder gar bereits geflossen ist hier allerdings bisher kein einziger Euro.“*



Martin Christfreund (ADFC) fasst zusammen: „Offenbar ist den Verantwortlichen in Rat und Verwaltung das Stadtsäckel nach wie vor erheblich wichtiger als die Gesundheit ihrer Bürger. Sehr wahrscheinlich werden viele diese Entscheidung bald bereuen - am 8. Juni werden beim Verwaltungsgericht Aachen andere entscheiden, um die gesetzlichen Verpflichtungen zur Luftreinhaltung einzuhalten.“

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen

Gez.

Martin Christfreund
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Aachen

Andreas Schulze
Greenpeace Aachen

i. A., Claus Mayr
NABU-Stadtverband Aachen e.V., 1. Vorsitzender

Sabine Neitzel
Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Aachen – Düren e.V.

Kopie der Stellungnahme:

Bezirksregierung Köln, Frau Mende

Stadt Aachen, Herr Oberbürgermeister Philipp, Herr Beckers und Herr Meiners

LANUV NRW, Herr Dr. Busch und Herr Dr. Brandt

Deutsche Umwelthilfe, Frau Saar und Frau Münster

BUND-Bundesverband, Herr Hilgenberg

NABU-Bundesverband, Herr Oeliger

Medien in der Stadt Aachen

Fraktionen im Stadtrat

Quellen:

ⁱ <https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-aachen/adfc-kreisverband-aachen-e-v/aktuelles-aus-aachen-und-der-staedtereion/article/luftreinhalteplan-aachen-nur-heisse-oder-auch-sau.html>

ⁱⁱ Luftreinhalteplan Stadt Aachen 2009
http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/umwelt/luft-stadtklima/luftreinhalteplan_umweltzone/pdf_materialien_fotos/luftreinhalteplan2009.pdf

iii LRP 2009, S. 31

iv LRP 2009, S. 53

v Luftreinhalteplan Stadt Aachen 2015

http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/umwelt/luft-stadtklima/luftreinhalteplan_umweltzone/pdf_materialien_fotos/lrp_ac_erste_fortschreibung_2015_08.pdf

vi Vorlage WB 61/0164/WP17, Mobilitätsausschuss/AUK, Sitzung 22.04.2015,

<http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=13477>

vii

	01.01.2015 *	01.01.2016 **	01.01.2017 ***	01.01.2018 ****
EURO 3 ohne DP ohne SCR	49	43	24	0
EURO 3 mit DP ohne SCR- Technik	45	46	57	71
EURO 5 / EEV mit DP ohne SCR- Technik	107	107	107	107 (87 mit SCRT, Nachrüstung?)
EURO 6 mit DP mit SCR-Technik	13	20	30	51
Elektrobus	0	1	2	2
Summe	214	217	220	231

Quellen:

* Angaben ASEAG

** Anlage 5 der Vorlage - FB 36/0105/WP17, „Zwischenbericht über den Umsetzungsstand LRP an die Bezirksregierung Köln vom 31.03.2016“
<http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=15038>

*** „Zwischenbericht über den Umsetzungsstand LRP an die Bezirksregierung Köln vom 31.03.2017“
http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/umwelt/luft-stadtklima/luftreinhalteplan_umweltzone/pdf_materialien_fotos/LRP_2015_Bericht_20170330.pdf

**** Ratsanfrage Martin Christfreund vom 19.03.2018

viii <http://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/bei-den-e-bussen-will-die-aseag-nichts-ueberstuerzen-1.1784106>

ix <http://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/aseag-der-gute-einstieg-in-elektrobusse-gestaltet-sich-etwas-zaeh-1.1875291>
<http://www.aachener-zeitung.de/lokales/aachen/elektroflotte-der-aseag-wird-ausgebremst-fahrzeuglieferung-verzoegert-sich-1.1874442>

x <http://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/feuer-lieferung-von-bussen-verzoegert-sich-1.1705823>