

Stadt Eschweiler Der Bürgermeister

Stadt Eschweiler | Postfach 1328 | 52233 Eschweiler

Bezirksregierung Köln
Dezernat 53
Herrn Achim Halmschlag
50606 Köln



Dienststelle
Abteilung für
Umweltbelange und
Friedhofswesen

Auskunft erteilt
Herr Zehn
Zimmer 473
Telefon 02403/71-545
Fax 02403/71-526
siegfried.zehn@eschweiler.de

Ihr Zeichen
Mein Zeichen

Datum 01.06.2015

Dienstgebäude
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler
Telefon-Zentrale 02403/71-0
stadtverwaltung@eschweiler.de
www.eschweiler.de

Öffnungszeiten im Rathaus
Montag-Mittwoch und Freitag
8.30–12.00 Uhr
Donnerstag
14.00–17.45 Uhr

Gläubiger-ID
DE 96 001 000 000 808 85

Bankverbindungen
Sparkasse Aachen
IBAN: DE48 3905 0000 0001 2161 00
BIC: AACSD33

Commerzbank AG
IBAN: DE11 3708 0040 0170 2816 00
BIC: DRESDEFF370

Postbank Köln
IBAN: DE07 3701 0050 0003 8245 09
BIC: PBNKDEFF370

Raiffeisen-Bank Eschweiler
IBAN: DE73 3936 2254 2500 1160 16
BIC: GENODED1RSC

VR-Bank eG
IBAN: DE08 3916 2980 6103 9480 19
BIC: GENODED1WUR

Luftreinhalteplan Eschweiler

Sehr geehrter Herr Halmschlag,

im Zusammenhang mit der Übersendung der neue Ursachenanalyse des LANUV hatten Sie die Akteure der Projektgruppe aufgerufen, bis zum 30.05.2015 Maßnahmen vorzuschlagen, die zur Einhaltung des Grenzwertes am Hot Spot in Eschweiler führen können.

Diese Gelegenheit greife ich gerne auf und möchte zunächst darauf hinweisen, dass die Stadt Eschweiler in der Vergangenheit bereits eine Vielzahl von Soft-Policy-Maßnahmen auf den Weg gebracht hat, die ich hier noch einmal aufzeigen möchte (siehe auch bisherigen Schriftverkehr):

- Carsharing (Cambio-Mietwagenstation mit Einbindung von Verwaltung, Firmen und Privaten)
- Kommunales Mobilitätskonzept (mit Installation eines Mobilitätsbeauftragten bei der Verwaltung)
- Konzept für E-Mobilität (E-Cars, E-Bikes)
- Ausbau des Radwegenetzes
- Fahrradboxen an Bahnhöfen und Haltepunkten am Blaustein-See und am Bushof
- Grüne Welle auf der L 223
- Umstieg bei den Müllsammelfahrzeugen auf Euro 6
- Elektrifizierung der euregiobahn (geplant)
- Stärkung des innenstadtnahen Wohnens zum Zwecke der Verkehrsvermeidung
- Sanierung aller städtischen Gebäude auf Brennwertkesseltechnik
- Ressourceneffizientes Wohngebiet Neue Höfe Dürwiß

Ziel ist es dabei, das Mobilitätsverhalten und den Modal Split dauerhaft zu verändern hin zu einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität, die gleichzeitig einhergeht mit einer Verbesserung der Luftqualität.

Neben diesen bereits auf den Weg gebrachten „weichen“ Maßnahmen war der Fokus in der letzten Projektgruppensitzung insbesondere auf den Bushof und dessen

Einfluss auf die Luftbelastung am Hot Spot gerichtet. Die vom LANUV vorgelegte neue Verursacheranalyse belegt mit einem Verursacheranteil für Busse und Bushof in Höhe von 18 % den relativ hohen Einfluss.

Vor diesem Hintergrund unterbreitet die Stadt Eschweiler -auch in Abstimmung mit der ASEAG- Vorschläge für folgende Maßnahmen:

Die Subunternehmer der ASEAG verfügen noch zu einem hohen Anteil über Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 2 und 3 ohne Partikelfilter, 32 % von 133 Fahrzeugen. Ziel muss es deshalb sein, diesen Anteil möglichst schnell weiter zu reduzieren und durch Fahrzeuge mindestens der Schadstoffklasse 4 oder besser zu ersetzen.

Zurzeit wird davon ausgegangen, dass von den Subunternehmern jährlich 7 Fahrzeuge ohne grüne Plakette gegen Neufahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6 und ebenfalls 7 Fahrzeuge gegen Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 3 bzw. Euro 4 mit Filter oder besser ausgetauscht werden. Dadurch hätten alle Fahrzeuge ab 2018 mindestens die grüne Plakette (Schadstoffgruppe 4), 67 % der Fahrzeuge wären Euro 5-Fahrzeuge oder besser.

Um diesen Weg zu beschleunigen, wäre eine finanzielle Unterstützung der Subunternehmer in Form eines Anreizsystems wünschenswert. Hierzu sind Fördermöglichkeiten z.B. bei der EU, beim Bund oder beim Land NRW zu eruieren.

Die Stadt Aachen hat im Hinblick auf die Vermeidung einer Umweltzone für Aachen die beschleunigte Modernisierung der ASEAG-Busflotte beschlossen. Anstelle von 14 Neufahrzeugen der Schadstoffklasse 6 sollen nunmehr 20 bzw. optional 25 Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6 in den nächsten 3 Jahren angeschafft werden. Damit bestünde die Fahrzeugflotte der ASEAG ab 2020 ausschließlich aus Fahrzeugen mit Euro-5-Motoren und besser. Dies wiederum hat wegen der bestehenden Netzverflechtung positive Auswirkungen auf die Stadt Eschweiler.

Ebenfalls wurde in der letzten Projektgruppensitzung der Einfluss von Unfallereignissen auf der BAB A 4 angesprochen, wobei dieser Einfluss von einigen Vertretern aufgrund der vermuteten relativen Seltenheit als gering eingeschätzt wurde.

Da über Stau- bzw. Unfallereignisse auf der Autobahn keine konkreten Zahlen vorlagen, erfolgte eine Nachfrage bei der Verkehrszentrale StraßenNRW. Hiernach sind alleine auf der BAB A 4 in 2014 von Aachen in Fahrtrichtung Köln im Bereich Eschweiler mindestens siebzehn Großstauereignisse mit mehreren Stunden registriert, von denen Eschweiler direkt betroffen und die Stadt „zugestaut“ war. Hierbei sind aber sämtliche Stauereignisse auf der BAB A 4 von Köln in Fahrtrichtung Aachen noch nicht erfasst. Ebenfalls nicht erfasst sind Verkehrsbehinderungen oder kleinere Staus auf der Autobahn, die ebenfalls zu einem Ausweichverkehr durch die Innenstadt (am Hot Spot) führen können.

Um die Auswirkungen eines Stauereignisses am Hot Spot hinsichtlich der Belastungsintensität und der Belastungsdauer abschätzen zu können, wurde am 01.04.2015 während eines Großstaus das Verkehrsgeschehen am Hot Spot aufgezeichnet und ausgewertet (siehe Anlage 1). Demnach verursachte dieser Stau eine Emissionszeit von 36.575 s/24h, was ca. 43,5 Tagen im Normalverkehr entspricht. Diese Berechnungen in Verbindung mit der -von vielen Akteuren der Projektgruppe- bislang unterschätzten Stauhäufigkeit auf der BAB A 4 belegt deutlich, dass bei der Verursacheranalyse dem staubedingten Verkehr ein viel höherer Stellenwert eingeräumt werden muss als bislang geschehen.

Aus Sicht der Stadt Eschweiler sollte deshalb für eine bessere Luftqualität am Hot Spot das Hauptaugenmerk auf

- 1) die Busse/ den Bushof und
- 2) den staubedingten Ausweichverkehr durch die Innenstadt

gerichtet werden.

Für beide Belastungsherde ist die in der Vergangenheit immer wieder ins Spiel gebrachte Umweltzone kein geeignetes Instrument, welches zur Verbesserung der Luftqualität beitragen könnte. So ist beispielsweise kaum vorstellbar, dass während eines Staus auf der BAB A 4 und einer verkehrsmäßig vollkommen überlasteten Innenstadt Kontrollen bezüglich der Einhaltung der Vorschriften einer Umweltzone durchgeführt werden.

Da der Autobahnverkehr in Stausituationen in Fahrtrichtung Köln auch durch die Navigationssysteme immer in Richtung Aachener Straße und Indestraße am Hot Spot vorbei durch Eschweiler geführt wird, werden von der Stadt Eschweiler künftig folgende Gegenmaßnahmen angestrebt:

- 1) Bei Stauereignissen auf der BAB A 4 Fahrtrichtung Köln soll in Zusammenarbeit mit der Polizei und den Ordnungsbehörden künftig städtisches Personal an der Autobahnausfahrt Eschweiler West abgestellt werden, welches den Verkehr dann nicht mehr durch die Innenstadt, sondern über die heute bereits ausgeschilderten Umleitungsstrecken L 238 Fahrtrichtung Alsdorf bzw. Dürwiß leitet. Analog würde an der Ausfahrt Eschweiler Ost bei Stau in Fahrtrichtung Aachen verfahren werden.
- 2) Die meisten von den Lkw genutzten Navigationsgeräte sind für die Routenwahl nur eingeschränkt verwendbar, da sie in der Regel auf unzureichenden oder nicht für die speziellen Nutzeransprüche optimierten Kartengrundlagen basieren und somit Vorrangrouten im Sinne der Straßenbau- und Straßenverkehrsverwaltung nicht anbieten können. Deshalb ist es erforderlich, steuernd in die Routenführung der Logistikverkehre einzugreifen. Die Stadt Eschweiler hat deshalb eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet (siehe Anlage 2), wobei im Rahmen dieses Projektes Vorrangstrecken, Umleitungsstrecken und Verkehrsverbote für Lkw im Gebiet der Stadt Eschweiler registriert und in die Kartenprogramme der führenden Navigationshersteller (z.B. Siemens, Nokia) einfließen. Die ersten positiven Effekte hieraus werden schon ab 2016 erwartet.

Bereits in der letzten Projektgruppensitzung konnte gezeigt werden, dass in Eschweiler in den letzten Jahren eine deutliche Verschiebung in der Fahrzeugflotte eingetreten ist und heute schon die meisten Pkw über eine grüne Plakette verfügen. Lkw und Busse ziehen ebenfalls rasch nach. Von hier aus wird deshalb auch angezweifelt, dass eine Umweltzone in Eschweiler ein geeignetes Instrument ist, die Luftqualität zu verbessern. In diesem Zusammenhang ist es auch kaum verwunderlich, dass nach einer aktuellen Studie (Straßenverkehrstechnik 4/2014) neu eingerichtete Umweltzonen in Deutschland nur noch einen sehr geringen und nur noch einen auf wenige Jahre begrenzten Beitrag zur Luftreinhaltung liefern können. Ebenfalls darf in Eschweiler nicht außer Acht gelassen werden, dass

- die NO₂-Konzentrationen am Hot Spot seit Beginn der Messungen in Eschweiler kontinuierlich gesunken sind und in 2015 voraussichtlich bei nur noch 42 µg/m³ liegen werden und somit der Grenzwert voraussichtlich schon in 2016 oder 2017 unterschritten werden kann,
- in Eschweiler nur ein einziger, rd. 100 m langer und auch nur einseitig bebauter Straßenabschnitt erhöhte Konzentrationen aufweist,
- eine Umweltzone aufgrund der Netzstruktur von Eschweiler absolut kontraproduktiv wäre, da der durch die Sperrung des Kernbereichs verdrängte emissionsintensive Verkehr dann auf sensible, meist von Wohnbebauung flankierte und wenig leistungsfähige Straßen verdrängt und sich deshalb die Gesamtsituation in Eschweiler (bei vermutlich nicht nachweisbarer Verbesserung am Hot Spot) verschlechtern würde.

Aufgrund dieser Ausgangssituation und unter gleichzeitiger Berücksichtigung, dass die Hauptursache der erhöhten NO₂-Konzentrationen zum einen am Bushof bzw. den Bussen und vermutlich auch an den häufigen Stausituationen auf der BAB A 4 liegt, kann eine Umweltzone aus Sicht der Stadt Eschweiler keinen bzw. einen nur marginalen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität leisten.

Insofern sollte aus Sicht der Stadt Eschweiler auf die beschriebenen Soft-Policy-Maßnahmen in Verbindung mit den Maßnahmen zur Verbesserung der ASEAG-Busflotte und die bereits unterschriebene Kooperationsvereinbarung sowie den Einsatz städtischer Verkehrslotsen bei Stauereignissen „gesetzt“ werden.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

Gödde
Erster und Technischer Beigeordneter

Anlage 1: Auswertung Stauereignis mit Fotodokumentation
Anlage 2: Kooperationsvereinbarung