



# ESCHWEILER

mit Energie in die Zukunft!

Stadt Eschweiler Der Bürgermeister

Stadt Eschweiler | Postfach 1328 | 52233 Eschweiler

Bezirksregierung Köln  
Dezernat 53  
Herrn 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** 08.12.2015

**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: GENODE1RSC

VR-Bank eG  
IBAN: DE08 3916 2980 6103 9480 19  
BIC: GENODE1WUR

## Luftreinhalteplan Eschweiler - Stellungnahme der Stadt Eschweiler

Sehr geehrter Herr Halmschlag,

bevor ich auf den Entwurf des Luftreinhalteplanes näher eingehe, möchte ich zunächst meine Verwunderung darüber zum Ausdruck bringen, dass die Stadt Eschweiler als unmittelbar betroffene Kommune und als Hauptakteur der Projektgruppe nicht von Ihnen, sondern von der Presse über die geplante Umweltzone informiert wurde. Insbesondere war ich davon ausgegangen, dass mir (wie es nach hiesigem Kenntnisstand in anderen Städten mit Luftreinhalteplan immer praktiziert wurde) der Entwurf des Luftreinhalteplanes vor der öffentlichen Auslegung zur Kenntnis gegeben und mit mir besprochen wird. Hier verweise ich auch auf Ihre Niederschrift der letzten Projektgruppensitzung, wonach Sie Ihren Entwurf des Luftreinhalteplanes nach den Sommerferien in der Projektgruppe noch einmal vorstellen wollten, bevor dieser veröffentlicht wird.

Zum Entwurf des Luftreinhalteplanes nehme ich wie folgt Stellung, wobei ich zur Vermeidung von Wiederholungen u.a. auch auf die Schreiben/Mails der Stadt Eschweiler vom 01.06.2015 (Anlage 1), 20.08.2015 (Anlage 2) und 28.09.2015 (Anlage 3) verweisen möchte:

### 1) Anlass/Feststellung

#### Gebietsgröße und Betroffenheit

In Kap. 2.3.2 wird beschrieben, dass die Länge des betroffenen Straßenabschnittes mindestens 250 m betragen würde. Dies ist nicht richtig: Die Länge des Straßenabschnitts zwischen der Einmündung Kochsgasse und der Einmündung zum Langwahn beträgt gerade einmal 150 m. Einen Absatz weiter im gleichen Kapitel wird von Ihnen folgende These aufgestellt: „Aufgrund weiterer Straßenabschnitte im Innenstadtbereich, in denen hohe Verkehrsbelastungen auftreten, kann davon ausgegangen werden, dass in Eschweiler rd. 7.500 Einwohner von erhöhten Luftbelastungen betroffen sein können. Diese Behauptung ist unrichtig! Hinter dem Straßenabschnitt Indestraße (zwischen Kochsgasse und Langwahn) mit dem

ESCHWEILER  
hat keinen Platz für Rassismus



höchsten Verkehrsaufkommen in Eschweiler folgen als nächstes die Aachener Straße und die Dürener Straße mit einem ebenfalls relativ hohen Verkehrsaufkommen. Für diese beiden Straßenzüge sind nach Ihren eigenen Angaben keine über den Grenzwert liegende Luftbelastungen mehr zu besorgen. Da in den Straßenabschnitten mit dem zweithöchsten Verkehrsaufkommen schon keine Luftverunreinigungen mehr zu besorgen sind, kann in allen übrigen Straßenzügen mit noch geringerem Verkehrsaufkommen folglich auch keine über dem Grenzwert liegende Luftbelastung mehr vorliegen. Insofern bitte ich Sie, die Anzahl der von der Luftbelastung betroffenen Personen in Eschweiler von 7.500 Einwohnern auf weniger als 100 Einwohner zu korrigieren.

Nach der 39. BImSchV sind Luftreinhaltepläne für Gebiete und Ballungsräume zu erstellen, in denen Grenzwertüberschreitungen auftreten. Weiterhin muss gemäß Anlage 13 der 39. BImSchV jeder Luftreinhalteplan Aussagen enthalten über

- 1) die Größe des verschmutzten Gebietes **in Quadratkilometern (!)** und über
- 2) die Bevölkerung (Anzahl), die dieser Verschmutzung ausgesetzt ist.

Spätestens bei diesem Punkt unterscheidet sich der Luftreinhalteplan in Eschweiler von allen übrigen hier bekannten Luftreinhalteplänen (und vermutlich auch von allen Luftreinhalteplänen in der gesamten Bundesrepublik Deutschland), da man in Eschweiler nicht von einem Gebiet, sondern lediglich von einer Stelle/Abschnitt sprechen kann, wobei deren Größe auch nicht in Quadratkilometern, sondern nur in Quadratmetern angegeben werden kann. An der Stelle, an der Luftbelastungen festgestellt wurden, stehen sieben Häuser.

#### Probenahmestelle

Probenahmestellen müssen gemäß der 39. BImSchV, Anlage 3, mindestens 25 m von verkehrsreichen Kreuzungen entfernt sein. Weiterhin sollen die Messstellen/Messungen keinen kleinen Raum in unmittelbarer Nähe betreffen, sondern müssen für diesen Straßenabschnitt repräsentativ sein. Diese Vorgaben aus der 39. BImSchV werden an der Messstation in der Indestraße aus meiner Sicht nicht eingehalten. Zwar wird dem Mindestabstand von 25 m knapp genügt, aber dennoch hätte man bei der Auswahl des Ortes für die Messstation erkennen müssen, dass bei Fahrtrichtung Aachener Straße entweder ein Fahrzeug auf der Linksabbiegerspur oder ein Fahrzeug für den Geradeaus-Verkehr aufgrund der Schaltung der Lichtsignalanlage mit dem Auspuff immer unter der Messstelle steht. Diese Standortauswahl ist somit nicht repräsentativ für den gesamten betrachteten Straßenabschnitt und stellt vielmehr die worst-case-Situation dar. Belegt/gestützt wird dies auch in dem von der Stadt Eschweiler beauftragten Gutachten (Ing.-Büro Lohmeyer, Juli 2015), da dort festgestellt wurde, dass östlich der jetzigen Messstelle die Stickstoffdioxidbelastung nicht bei 44 µg/m<sup>3</sup>, sondern nur noch bei 43 µg/m<sup>3</sup> liegt. Ich bitte Sie deshalb, bei der Ableitung von Maßnahmen im Luftreinhalteplan nicht von 44 µg/m<sup>3</sup>, sondern von 43 µg/m<sup>3</sup> auszugehen.

Anfragen der Stadt Eschweiler zur Verlegung der Messstelle blieben bisher unbeantwortet (.

Im Zusammenhang mit der Probenahme/Probenahmestelle muss auch auf eine besondere Situation hier in Eschweiler hingewiesen werden: Die Jahres-Gesamtemission für NO<sub>x</sub> beträgt in Eschweiler 14.048 t/a, wovon 96,8 % aus Industrieanlagen und nur 2,8 % aus dem Verkehr kommen. Dies ist insofern sehr bemerkenswert, als beispielsweise in Aachen die NO<sub>x</sub>-Jahresgesamtemission gerade einmal bei 1.420 t/a liegt und dort der Verkehr mit fast 70 % zur NO<sub>x</sub>-Belastung beiträgt. Obwohl sich die NO<sub>x</sub>-Zusammensetzung hinsichtlich der Emittentengruppen hier in Eschweiler doch außergewöhnlich deutlich von der sonst üblichen NO<sub>x</sub>-Zusammensetzung in anderen Städten unterscheidet und insofern der Luftreinhalteplan für Eschweiler auch in diesem Punkt bundesweit eine Ausnahmestellung einnehmen dürfte, findet diese Besonderheit im Luftreinhalteplan keinerlei Berücksichtigung und Beachtung. Ob und inwieweit diese besondere Ausnahmesituation Auswirkungen am Hot-Spot in der Indestraße hat, hätte nach Ansicht der Stadt Eschweiler im Rahmen der Aufstellung des Luftreinhalteplanes hinterfragt bzw. genauer untersucht werden müssen. Ähnliche Unsicherheiten und Vorbehalte bestehen aus Sicht der Stadt Eschweiler auch bezüglich der Auswirkungen des Bushofes auf den Hot-Spot und bezüglich der zusätzlichen Belastung der Indestraße durch Ausweichverkehre nach Stauereignissen auf der BAB A 4. Diesbezügliche Hinweise der Stadt Eschweiler zur genaueren Ursachenforschung und genaueren Datenerhebung wurden im Laufe der letzten Jahre jedoch immer wieder zurückgewiesen. Bei Durchführung kontinuierlicher Messungen -anstelle der hier in Eschweiler eingesetzten einfachen Passivsammlertechnik- hätten all diese Fragen beantwortet werden können. Anträge der Stadt Eschweiler auf Durchführung wesentlich aussagekräftigerer kontinuierlicher Messungen wurden aber immer

wieder zurückgewiesen. Und so nimmt der Luftreinhalteplan in Eschweiler auch in dieser Beziehung eine Sonderstellung ein. Hier sind keine weiteren Städte bekannt, in denen Umweltzonen eingerichtet wurden, die einzig und alleine auf der Basis eines einzigen Passivsammlers abgeleitet wurden. Dies ist umso bemerkenswerter, weil hier in Eschweiler besondere Situationen zusammentreffen (Ausweichverkehr bei Stau auf der BAB A 4 und hohe NO<sub>x</sub>-Belastung durch die Industrie).

### Stauhäufigkeit

Mehrfach wird im Entwurf des Luftreinhalteplans die Stauhäufigkeit auf der BAB A 4 angesprochen, aber insgesamt nicht weiter behandelt mit den Hinweisen, dass seitens der Stadt „bis dato keine genaueren Daten vorgelegt wurden“ oder dass bei der Stauhäufigkeit der „subjektiven Eindruck der Stadt“ wiedergegeben wird. Dies ist nicht richtig! Richtig ist vielmehr, dass die Stadt mehrfach Daten vorgelegt hat, die aber angezweifelt wurden. Bei der Ermittlung der Stauhäufigkeit hat die Stadt Eschweiler auf die Daten des Landesbetriebs Straßenbau NRW und des Polizeipräsidiums Köln zurückgegriffen. Es wird davon ausgegangen, dass Sie im Falle einer eigenen Auswertung zumindest tendenziell ähnliche Ergebnisse wie die Stadt Eschweiler erhalten würden.

Nicht richtig ist auch die Aussage, wonach „die vom Gutachter zugrunde gelegte angebliche Häufigkeit von einem (Stau)Großereignis pro Woche auf Vorgaben der Stadt beruht und zur Zeit der Drucklegung nicht belegt ist“. Richtig ist vielmehr, dass die vom Polizeipräsidium Köln und vom Landesbetrieb Straßenbau NRW der Stadt Eschweiler zur Verfügung gestellten umfangreichen „Excel-Dateien“ dem Gutachter „eins zu eins“ weitergeleitet wurden. Nach Auswertung dieser Originaldaten kam der Gutachter (nicht die Stadt) zu dem Ergebnis der durchschnittlichen Stauhäufigkeit von einmal pro Woche.

### Trend

In Eschweiler ist die Stickstoffdioxidbelastung schon am Messpunkt von **49 µg/m<sup>3</sup>** (2010) über **47 µg/m<sup>3</sup>** (2011), **46 µg/m<sup>3</sup>** (2012) und **45 µg/m<sup>3</sup>** (2013) auf **44 µg/m<sup>3</sup>** (2014) kontinuierlich zurückgegangen (richtiger Weise wird man sogar von 43 µg/m<sup>3</sup> auszugehen haben, siehe oben). Diese eindeutige Entwicklung der Abnahme der Luftbelastung in den vergangenen Jahren kann und darf bei einer sach- und fachgerechten Betrachtung/Abwägung nicht unberücksichtigt bleiben. In Ihrem Entwurf zum Luftreinhalteplan wird die bisherige Entwicklung zwar kurz erwähnt, findet aber bei Ihren weiteren Berechnungen insbesondere über Art und Umfang von einzuleitenden Maßnahmen (z.B. Umweltzone) keinerlei Berücksichtigung mehr. Unter gleichzeitiger Beachtung, dass dieser positive Trend auch noch landes- und bundesweit (wenn auch in einer etwas abgeschwächten Form) prognostiziert wird, muss er bei der Herleitung angemessener Maßnahmen und bei Ihren Zukunftsprognosen berücksichtigt werden.

Vorstehend wurde bereits ausgeführt, dass die Probenahme an der denkbar ungünstigsten Stelle im betrachteten Straßenabschnitt durchgeführt wird (worst-case). Der repräsentative Wert in der Indestraße liegt bei 43 µg/m<sup>3</sup>. Berücksichtigt man weiterhin den positiven Verlauf in der Vergangenheit, muss bei der Prognose für die Zukunft im nächsten, spätestens im übernächsten Jahr eine zusätzliche Abnahme der Stickstoffdioxidbelastung um 1 µg/m<sup>3</sup> mit eingerechnet werden. Für die Aufstellung des Luftreinhalteplanes darf deshalb nicht von 44 µg/m<sup>3</sup>, sondern nur noch von 42 µg/m<sup>3</sup> (max. 43 µg/m<sup>3</sup>) ausgegangen werden. Mithin ist es vollkommen ausreichend, wenn im Luftreinhalteplan Maßnahmen festgesetzt werden, die ein Schadstoffminderungspotential von 2 µg/m<sup>3</sup> besitzen, damit der Grenzwert (40 µg/m<sup>3</sup>) in zwei oder drei Jahren eingehalten wird.

Unter diesem Aspekt ist die Ausweisung einer Umweltzone in Eschweiler nicht mehr erforderlich, da das Ziel der Grenzwerteinhalten alleine schon durch die Umrüstung der ASEAG-Busflotte nach kurzer Zeit erreicht werden kann (siehe hierzu Pkt. 2 a).

## **2) Maßnahmen**

Im Entwurf des Luftreinhalteplanes werden im Wesentlichen drei Maßnahmen besonders herausgestellt, denen die höchste Bedeutung bei den Bemühungen zur Verbesserung der Luftqualität zukommt:

- a) Umstellung der Busflotte auf modernere Fahrzeuge
- b) Sperrung der Indestraße für den Lkw-Verkehr
- c) Einrichtung einer Umweltzone

zu a: Umstellung der Busflotte

Der Umstellung der Busflotte auf Fahrzeuge mit einer modernen Abgastechnologie wird von allen drei genannten Maßnahmen mit  $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  das höchste Schadstoffreduzierungspotential zugerechnet. Diese Maßnahme würde unter Beachtung/Berücksichtigung des Trends der vergangenen Jahre (vergl. vorangegangenes Kapitel) alleine schon ausreichen, kurzfristig die Einhaltung des Grenzwertes sicherzustellen.

Hierzu ist festzustellen, dass die Stadt Eschweiler in jüngster Vergangenheit Gespräche insbesondere mit der ASEAG und dem AVV geführt hat. Im Ergebnis kann hier mitgeteilt werden, dass sich sowohl die ASEAG als auch die angeschlossenen Busunternehmer verpflichten werden, jetzt mit der Umstellung der Busflotte zu beginnen und diese Maßnahme bis Mitte 2017 vollumfänglich umzusetzen. Um zu dokumentieren, dass diese Maßnahme nicht nur beabsichtigt ist, sondern auch tatsächlich realisiert wird, soll dies durch entsprechende Verträge manifestiert werden. Die ASEAG und der AVV werden zu diesem Punkt im Rahmen des öffentlichen Beteiligungsverfahrens ebenfalls detaillierte Stellung nehmen.

Die schnelle Busflottenerneuerung wird in Ihrem Entwurf zum Luftreinhalteplan allerdings nicht weiter berücksichtigt, da diese eine Kooperation mit der ASEAG auf freiwilliger Basis voraussetzt und von Ihnen nicht erzwungen werden kann. Da die Stadt Eschweiler und die ASEAG mit den nachgeschalteten Subunternehmern aber eine entsprechende Kooperationsvereinbarung schließen werden, sollte dieser Vertrag/diese freiwillige Selbstverpflichtung anerkannt und im Luftreinhalteplan aufgenommen und gleichzeitig die Umweltzone und das Lkw-Fahrverbot aus dem Luftreinhalteplan gestrichen werden. Sofern Sie hier argumentieren, dass dies nicht möglich ist, da die Busflottensanierung nicht behördenverbindlich angeordnet werden kann, wird hier an den „alten“ Luftreinhalteplan der Stadt Aachen vom 01.01.2009 erinnert, in dem seinerzeit ebenfalls solche freiwilligen Selbstverpflichtungen von Ihnen anerkannt wurden.

zu b: Sperrung der Indestraße für den Lkw-Verkehr

Das für den Zeitraum 06.00 Uhr – 22.00 Uhr vorgesehene Verbot für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen wird zwar die Anzahl der Fahrzeuge und damit die Schadstoffbelastung auf der Indestraße reduzieren, allerdings verhindert diese Maßnahme keinen Verkehr, sie verdrängt ihn nur in das umliegende Netz aus Kreis- und Gemeindestraßen. Dieses Netz erscheint für die Vielzahl der verdrängten Lkw aus verschiedenen Gründen ungeeignet:

Die hier anzutreffenden Straßenquerschnitte erlauben in den meisten Fällen nur bedingt die Abwicklung von Lkw-Verkehren. Auf den Gemeindestraßen ist aufgrund der im Verhältnis zur Indestraße geringen Verkehrsbelastung und der Parkraumnachfrage aus der anliegenden Bebauung häufig das Parken am Straßenrand erlaubt. Im Begegnungsfall müssen Lkw daher Ausweichstellen anfahren. Für die reibungslose Abwicklung der Verkehre werden aller Wahrscheinlichkeit nach Parkstände in großer Zahl zu streichen sein. Hier entsteht ein erheblicher Konflikt mit dem Anspruch der Anlieger auf Einrichtungen des ruhenden Verkehrs; ein Bedarf der heute schon nicht immer und überall gedeckt werden kann.

Das historisch gewachsene Straßennetz erlaubt keine flüssige geradlinige Führung des verdrängten Lkw-Verkehrs über parallel verlaufende Straßen; die künftige Routenwahl von Lkw (mit grüner Plakette) kann nur vermutet werden. Wahrscheinlich werden die Steinstraße, Odilienstraße, Röthgener Straße, August-Thyssen-Straße, Talstraße, Marienstraße, Martin-Luther-Straße, Bergrather Straße im Süden Mehrverkehre aufnehmen müssen. Hier gilt es festzuhalten, dass an diesen Straßen mehrere sensible Einrichtungen (Berufsschule, Grundschule, Realschule, Kindergarten, Altenheim, Pflegeheim, Fachmarktzentrum, Kirche) liegen, deren Nutzung und insbesondere (fußläufige) Andienung im Konflikt mit dem zu erwartenden Mehrverkehr steht.

Mit der Zunahme der Lkw-Fahrten geht eine erhebliche bautechnische Mehrbelastung der Straßen einher, die sich in einem erhöhten Verschleiß niederschlägt. Es steht zu vermuten, dass sich durch den Lkw-Verkehr in kürzester Zeit Straßenschäden einstellen werden, die eine erhebliche finanzielle Belastung für die Stadt darstellen werden. Die Steinstraße beispielsweise wird derzeit von rd. 100 Lkw/d (einschl. Busverkehr) belastet. Dies entspricht gem. den Richtlinien zur Dimensionierung des Straßenoberbaus (RStO 12) einer Belastungsklasse von 1,8. Mit den sicherlich über 400 verdrängten Lkw der Indestraße müsste die Bauweise der Straße einer Belastungsklasse von 10 genügen, andernfalls sind erhebliche Schäden in kürzester Zeit vorprogrammiert. Nicht umsonst ist heute die Steinstraße für Lkw ab 7,5 t gesperrt. Eine Ertüchtigung der Steinstraße - und der weiter oben genannten Straßen, die für eine Ausweichroute in Frage kommen - kommt einem Neubau gleich. Ein solcher ist nicht nur finanziell sondern auch logistisch nicht bis zum 01.02.2016 realisierbar.

Über das bautechnische Problem hinaus wird sich auch ein verkehrstechnisches Problem ergeben, da die Mehrverkehre an der Vielzahl der Knotenpunkte des Straßennetzes leistungsfähig und sicher abzuwickeln sind. Die Vorfahrt wird am Großteil der Knoten derzeit – entsprechend der heutigen Verkehrsbelastung – über Schilder geregelt. Dies dürfte nach einer ersten Einschätzung künftig nicht mehr möglich sein. Diverse Lichtsignalanlagen und gesicherte Querungsstellen für den Fußgängerverkehr - hier ist insbesondere auf die gültige Schulwegplanung hinzuweisen - wären voraussichtlich erforderlich, um verkehrsgefährdende Konflikte zu vermeiden. Besonders wird darauf hingewiesen, dass in der Röhthgener Straße durch die höhere Verkehrsbelastung, gerade bei geschlossener Schranke am Bahnübergang Langwahn, noch mehr Fahrzeuge (insbesondere LKW) zurückstauen werden. Da sich hier die Ausrückstrecke der Feuerwehr (Brandschutz und Rettungsdienst) befindet, muss mit längeren Fahrzeiten gerechnet werden. Dies ist auf keinen Fall hinnehmbar, da dadurch die Hilfeleistungsfristen nach dem Rettungsdienst- und Brandschutzbedarfsplan nicht mehr sichergestellt werden können.

Die Verdrängung der Lkw-Verkehre von der Indestraße auf Gemeindestraßen findet aus den aufgeführten Punkten kein Einvernehmen mit der Stadt als Straßenbaulastträger im Sinne des § 47 Abs. 4 S. 2 BImSchG. Sollte das Ansinnen des Luftreinhalteplans dennoch realisiert werden, sind ggf. flankierend weitere Lkw-Fahrverbote, dann auf Gemeindestraßen, vorzusehen, um das beschriebene Szenario beschädigter Straßen abzuwenden. Die im Luftreinhalteplan getätigte Aussage (Seite 77, Absatz 4), dass sich die Verkehre weiträumig um das Stadtgebiet Eschweilers herum verteilen werden, wird von hier ausdrücklich nicht geteilt. Hier ist eine differenzierte verkehrsplannerische Analyse der Verkehre notwendig.

Mittels Navigationsgerät werden Lkw von Osten kommend bis an die Südstraße geführt und würden in der Zukunft dann nach Süden ausweichen müssen. Die automatische Neuberechnung der Route leitet den Lkw dann eigentlich auf die Bergrather Straße Richtung Norden bis zur Indestraße. Um dies zu verhindern, muss bereits hinter der Talstraße das Lkw-Verbot für den nördlichen Ast der Bergrather Straße gezeigt werden, da andernfalls Lkw bis zur Martin-Luther-Straße weiterführen, in die sie aufgrund des hiernach folgenden Fahrverbotes auf der Indestraße abbiegen müssten. Folgt der Lkw nunmehr der Talstraße, muss an deren westlichem Ende für den Langwahn erneut das Lkw-Verbot zum Schutze der August-Thyssen-Straße gezeigt werden. Nur so wird der Lkw schließlich über die Röhthgener Straße und weiter über die Odilienstraße zur Rue de Watrelos gelenkt (zur besseren Veranschaulichung ist die Routenwahl des Navigationsgerätes bezogen auf den mit rotem Fähnchen markiertem Standort in der Anlage 4 dargestellt).

Von Westen kommend wird sich ein ähnliches Szenario einstellen. Aufgrund der kürzeren Wegstrecke werden Fahrzeuge über die Rue de Watrelos nach Süden geleitet und dann weiter Richtung Osten über die Aachener Straße. Auch hier werden umfangreiche Beschilderungsmaßnahmen notwendig, um eine Befahrung innerstädtischer Gemeindestraßen mit z. T. sensiblen Nutzungen zu verhindern. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird bzgl. der Beschreibung der Routenwahl auf die Anlage verwiesen.

Die Einschätzung des Luftreinhalteplans auf Seite 78, Absatz 3 hinsichtlich eines positiven Effektes des Lkw-Verbotes auf der Indestraße bzgl. der Ausweichverkehre im Staufall auf der BAB A 4 wird von hier ebenfalls nicht geteilt. Lkw, die aufgrund eines Stauereignisses auf der BAB A 4 diese verlassen, werden -sollten keine weiteren Maßnahmen erfolgen- ebenfalls vom Lkw-Fahrverbot (sowie von der Umweltzone) erfasst und verschärfen die beschriebene Situation erst recht.

Wie aus der vorangegangenen Beschreibung ersichtlich, werden umfangreiche Beschilderungsmaßnahmen zur Lenkung des Verkehrs notwendig. Diese müssen tlw. auch in Hinweisform sehr frühzeitig gegeben werden, damit sich die ortsfremden Fahrzeugführer rechtzeitig auf die Reglementierungen einstellen können, da am jeweiligen Beginn der Umweltzone/des Lkw-Fahrverbotes keine Wendemöglichkeit bzw. Ausweichstrecken zur Verfügung stehen. Diesseits wird eine Information der Verkehrsteilnehmer sowohl auf der BAB A 4, Rue de Watrelos, Dürener Straße und Alsdorfer Straße (Kreisverkehr) als erforderlich angesehen.

Für den aus Norden (Dürwiß) kommenden Verkehr gibt es überhaupt keine Umfahrroute. Hier müssten insbesondere ortsunkundige Verkehrsteilnehmer, wenn sie nicht in die Umweltzone einfahren wollen, auf der K 33 ohne Vorhandensein einer Wendemöglichkeit drehen und ca. 3 km zurück bis an den Ortsausgang von Dürwiß fahren. Für Lkw (mit grüner Plakette) gibt es keine andere Möglichkeit, als durch verkehrsberuhigte Wohngebiete die

Indestraße zu umfahren. Ob und inwieweit eine schon am Ortseingang von Dürwiß angebrachte Beschilderung Abhilfe schaffen kann, bleibt fraglich.

### zu c: Umweltzone

Der Umweltzone schreiben Sie ein Minderungspotential für NO<sub>2</sub> in Höhe von rd. 3,4 µg/m<sup>3</sup> zu. Hier ist zunächst festzustellen, dass nach hiesigem Kenntnisstand in Deutschland in keiner Stadt mit Umweltzone bislang ein derartiges Minderungspotential erreicht werden konnte. Wissenschaftliche Untersuchungen belegen vielmehr, dass einer Umweltzone ein kaum messbares Minderungspotential zugesprochen werden kann. Hier liegt zumindest die Vermutung nahe, dass dies unter anderem auch der Abgasproblematik („VW-Abgasskandal“) geschuldet ist (auf dieses Thema wird später noch eingegangen).

Trotz dieses Wissens um eine nur marginale Wirkung und unter gleichzeitiger Beachtung, dass nur an einer einzigen Stelle erhöhte Stickstoffdioxid-Werte gemessen wurden, soll hier in Eschweiler eine Umweltzone eingerichtet werden, die fast das gesamte Stadtgebiet umschließt. Nicht nachvollziehbar ist in diesem Zusammenhang, warum im Westen an der Rue de Wattrelos das Gewerbegebiet Auerbachstraße in der Umweltzone liegen soll. Dieses Gewerbegebiet ist aus der Umweltzonenregelung herauszunehmen.

Umweltzonen verfolgen das Ziel, die Luftqualität in einem betrachteten Raum zu verbessern. Dieses Ziel kann aber nur erreicht werden, wenn den Verkehrsteilnehmern eine möglichst schlüssige Umfahrroute angeboten wird. Damit werden unnötige Fahrkilometer, die sich negativ auf die Luftqualität auswirken, vermieden. Die Ausführungen im Zusammenhang mit der beabsichtigten Sperrung der Indestraße belegen jedoch, dass in Eschweiler genau das Gegenteil eintreten wird. Eine eventuelle Abnahme der Stickstoffdioxidbelastung in der Indestraße geht einher mit einer Verschlechterung der Luftqualität im übrigen Stadtgebiet, wobei in der Gesamtbilanzierung sogar ein Anstieg der Stickstoffdioxidbelastung zu erwarten ist (siehe zu den notwendigen Umleitungsverkehren unter b)

Entsprechend der Definition der Arbeitsgruppe „Umweltzonen“ der EU-Kommission verfolgt eine Umweltzone innerhalb eines definierten Gebietes mehrere Ziele. Neben dem Schwerpunkt der Luftreinhaltung werden auch Ziele wie Lärmschutz, urbane Lebensqualität sowie Verkehrssicherheit verfolgt. Bei all diesen von der EU-Kommission genannten Zielen wird in Eschweiler aufgrund der vorhandenen Strukturen jedoch keinesfalls eine Verbesserung, sondern durchweg eine Verschlechterung eintreten. Neben einer Verschlechterung der Luftqualität im Stadtgebiet wird die Verkehrssicherheit in Eschweiler insgesamt deutlich abnehmen, da keine geeigneten Umfahrrouten vorhanden sind und der Verkehr entlang von Kindergärten, Schulen, Altenheimen, Wohngebieten, Kirchen usw. vorbei geführt wird.

Aus den Zulassungszahlen der StädteRegion Aachen ist zu erkennen, dass zum Stichtag 01.01.2014 27,8 % der Pkw den Klassen Euro 1-3 zugeordnet waren. Da nicht jeder Fahrzeughalter unmittelbar in Reaktion auf die Einrichtung der Umweltzone sein Fahrzeug auf Euro 4 oder besser umrüsten lassen wird oder gar einen Neukauf tätigt, steht zu vermuten, dass die betroffenen Fahrzeughalter -wenn möglich- ihre Fahrzeuge außerhalb der Zone abstellen werden. Dieses Handeln betrifft nicht allein die Einwohner Eschweilers innerhalb der Umweltzone. Vielmehr werden gerade die Arbeitnehmer personalstarker Einrichtungen innerhalb der Umweltzone, wie das Krankenhaus, die Stadtverwaltung oder das Arbeitsamt, nach Parkraum im Randbereich suchen. Diesem Bedarf steht allerdings kein adäquates Angebot gegenüber, so dass gerade in der Anfangsphase der Umweltzone mit erheblichen Schwierigkeiten im ruhenden Verkehr zu rechnen ist.

### **3. Wirtschaftliche Vertretbarkeit/Angemessenheit**

Die im Luftreinhalteplan getroffenen Maßnahmen unterliegen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Unter anderem sind die Maßnahmen in ihrer Gesamtheit zu beurteilen. Je nach Intensität des Eingriffs in bestehende Rechte ist es erforderlich, auch zu einzelnen Maßnahmen insbesondere deren Angemessenheit zu begründen.

Wie bereits oben beschrieben, wird der Grenzwert für Stickstoffdioxid aktuell noch überschritten. Unter Berücksichtigung, dass der repräsentative Wert für den Straßenabschnitt wohl eher bei 43 µg/m<sup>3</sup> liegen dürfte und durch den prognostizierten Trend eine weitere Verbesserung eintreten wird, müssen sich angemessene und

vertretbare Maßnahmen im Luftreinhalteplan an einem Ausgangspunkt von  $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , max.  $43 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$  orientieren.

Die Stadt Eschweiler wird mit der ASEAG und den verbundenen Subunternehmern einen Vertrag zur schnellen Busflottenerneuerung unterzeichnen. Diese Busflottenerneuerung hat ein Schadstoffminderungspotential von  $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und wäre somit als Maßnahme alleine schon geeignet, kurzfristig die Einhaltung des Grenzwertes zu gewährleisten. Mit dieser Vereinbarung setzt die Stadt Eschweiler mit der ASEAG auf eine freiwillige Selbstverpflichtung anstelle von Sanktionen durch eine Umweltzone und durch das Lkw-Fahrverbot.

Die Stadt Eschweiler fordert daher, die freiwillige Selbstverpflichtung anzuerkennen und diese im Luftreinhalteplan aufzunehmen und gleichzeitig die Umweltzone und das Lkw-Fahrverbot aus dem Luftreinhalteplan zu streichen. Unter dem Aspekt, dass

- einerseits die schnelle Busflottenerneuerung alleine ein Minderungspotential von rd.  $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  besitzt und dadurch die Luftbelastung binnen kürzester Zeit unter den Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gesenkt werden kann,
- der Trend in den kommenden Jahren hinreichend sicher eine weitere Stickstoffdioxidabnahme erwarten lässt und andererseits
- die Indestraße nur auf einer Länge von 150 von einer erhöhten Luftbelastung betroffen ist,

sind die von Ihnen im Luftreinhalteplan vorgeschlagenen Maßnahmen (Umweltzone und Lkw-Fahrverbot) zwar u.U. rechnerisch geeignet, aber nicht mehr erforderlich und schon gar nicht verhältnismäßig (im Sinne von zumutbar und angemessen). Dies gilt aus den obigen Darstellungen schon für die Festlegung/Errichtung einer Umweltzone, erst recht aber für die Sperrung der Indestraße für den Lkw-Verkehr.

Bei einer Nichtanerkennung der freiwilligen Selbstverpflichtung zur Busflottenerneuerung bei gleichzeitiger Anordnung einer Umweltzone und eines Lkw-Fahrverbotes wäre somit der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht mehr gewahrt bzw. der gesamte Luftreinhalteplan rechtlich anfechtbar.

#### **4. VW-Abgasskandal**

Der "VW-Skandal" offenbart die ganze Misere bei der Einrichtung von Umweltzonen; bereits seit Jahren zeigt sich, dass durch die Einrichtung von Umweltzonen nicht die beabsichtigten bzw. erhofften Effekte für eine bessere Luftqualität eintreten. Das ist - im Nachhinein betrachtet - auch nicht verwunderlich, wenn man berücksichtigt, dass ein großer Teil der Fahrzeuge, die eine grüne Plakette besitzen, deutlich höhere  $\text{NO}_x$  - Emissionen aufweisen, als zulässig sind und in die Rechenmodelle einfließen. Gerade diese Rechenmodelle aber suggerieren hohe Emissionsreduzierungen, gehen sie doch von völlig falschen Voraussetzungen aus und berücksichtigen sie nicht die z. T. eklatanten Abweichungen zwischen Theorie und Praxis. In diesem Zusammenhang darf auch die Entscheidung des VG Leipzig nicht außer Acht gelassen werden, wonach das gesamte System der Luftreinhalteplanung weniger auf Messungen als vielmehr auf Modellrechnungen und Simulationen aufbaut. Hierbei kommt es nach dem VG Leipzig darauf an, dass die nach dem Stand der Technik anzuwendenden Berechnungsprogramme eine Einhaltung der Grenzwerte belegen. Da die Rechenmodelle nicht den Stand der Technik wiedergeben bzw. von falschen Daten ausgehen, erscheint es fraglich, ob eine auf falschen Daten aufbauende Umweltzone rechtlich umsetzbar ist.

Auch in Eschweiler wird der Anteil von Diesel - Fahrzeugen aus dem VW - Konzern (VW, Audi, Seat, Skoda) mit TDI - Motoren nicht unerheblich sein. Da es sich bei der eingesetzten Software für die Manipulationen bei den Testmessungen um ein Produkt der Fa. Bosch handelt, ist es rein spekulativ, Rückschlüsse auch auf weitere Automarken zu ziehen.

Testmessungen gerade aus jüngster Vergangenheit haben auf jeden Fall gezeigt, dass die Dieselfahrzeuge fast aller Autohersteller im realen Straßenbetrieb ein Vielfaches der  $\text{NO}_x$  - Emissionen aufweisen als auf dem Prüfstand.

Von daher wird die bloße Verfügung einer Umweltzone - bei einer heute ohnehin nur noch verschwindend geringen Anzahl von Fahrzeugen ohne grüne Plakette - kaum eine positive Umweltauswirkung entfalten.

Vielmehr sollte zunächst die tatsächliche Umrüstung der Dieselfahrzeugflotte abgewartet werden, wodurch sich das Problem der Grenzwertüberschreitungen - zusammen mit der Umrüstung der Busflotte und den anderen von der Stadt Eschweiler vorgeschlagenen Maßnahmen - voraussichtlich von selbst erledigt.

Auch wenn dem Grunde nach Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltverhältnisse zu begrüßen sind und der Straßenverkehr mit seinen Emissionen sicherlich einen erheblichen Beitrag an der Belastungssituation aus Luftschadstoffen hat, erscheinen verschiedene Aspekte des vorgelegten Entwurfes kritikwürdig. Das Hauptmanko des Entwurfs des LRP ist die - ungeprüfte - Annahme einer verkehrlich leistungsfähigen und sicheren, bautechnisch geeigneten und Stadtumfeld-verträglichen potentiellen Umfahrungsmöglichkeit der Umweltzone und der Indestraße. Bei detaillierter Betrachtung ist hingegen augenfällig, dass weder die Straßenräume noch die Knotenpunkte sicher und leistungsfähig genug sind, die zusätzlichen Verkehre abzuwickeln, dass die Straßenaufbauten z. T. nicht ausreichend stark dimensioniert sind, vor allem die zusätzlichen LKW - Lasten aufzunehmen und dass das Umfeld der infrage kommenden Umfahrungsstraßen aufgrund seiner z. T. dichten angrenzenden Wohnbebauung hinsichtlich Lärm- und Luftschadstoffemissionen extrem sensibel ist.

Im Ergebnis muss somit festgehalten werden, dass die Stadt Eschweiler als Straßenbaulastträger (für die Gemeindestraßen) gem. § 47 Abs. 4 BImSchG das Einvernehmen bei Anordnung einer Umweltzone und eines Lkw-Fahrverbotes nicht herstellen kann. Insofern fehlt für die Umsetzung des Luftreinhalteplans die Wirksamkeitsvoraussetzung.

Ebenso ist festzustellen, dass durch die freiwillige Selbstverpflichtung mit der ASEAG unter gleichzeitiger Berücksichtigung des Trends kurzfristig eine Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung unter  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  erreicht werden kann. Damit erübrigt sich einerseits die Ausweisung einer Umweltzone und erst recht die Anordnung eines Lkw-Fahrverbots.

Mit freundlichen Grüßen

Bertram  
Bürgermeister

Anlagen