

CENTER VERKEHR

ASEAG • Postfach 50 02 62 • 52086 Aachen

Neuköllner Straße 1 • 52068 Aachen
Telefon: 0241 1688-0
Internet: www.aseag.de
Erreichbar mit den Linien 23, 30, 43

Bezirksregierung Köln
Dezernat 53

Herrn Halmschlag

Zeughausstraße 2 - 10
50667 Köln

Ansprechpartner: Herr Paetz
Unser Zeichen: V-pa/kn
Durchwahl: 1688-3330
Telefax: 1688-3237
E-Mail: hermann.paetz@aseag.de
Datum: 11.12.2015

Stellungnahme ASEAG zur Einrichtung einer Umweltzone Eschweiler

Sehr geehrter Herr Halmschlag,

von der Bezirksregierung Köln wird die Einführung einer Umweltzone für die Stadt Eschweiler zum 1. Februar 2016 angekündigt. Dies u.a. im Hinblick auf die Anordnung einer Umweltzone zum gleichen Zeitpunkt in Aachen und mit dem Hinweis, dass die in Aachen nicht mehr zugelassenen Fahrzeuge künftig in der StädteRegion Aachen und insbesondere in Eschweiler fahren könnten. Dies wird nicht geschehen. Die Fahrzeuge, die in Aachen zum 1. Februar 2015 noch der Schadstoffgruppe 3 „gelb“ angehören (voraussichtlich weniger als 8 Fahrzeuge), werden entsprechend der Ausnahmeregelung nur noch im Spitzenverkehr fahren.

Wir geben zu bedenken, dass die Stadt Eschweiler gerade erst dabei ist gemeinsam mit der Bezirksregierung, einen Luftreinhalteplan aufzustellen (Entwurfsstand Okt. 2015). Die Stadt sollte erst einmal wie andere Städte auch, die Chance erhalten, einen Luftreinhalteplan mit geeigneten Maßnahmen zur Reduzierung von Schadstoffen wie Rußpartikel PM_{10} und Stickoxyden NO_x aufzustellen und umzusetzen.

Die Schadstoffbelastungen bei den Rußpartikeln lagen 2014 unterhalb der Grenzwerte. Die Rußpartikel stellen in Eschweiler kein Problem dar und sind nicht entscheidend für die Einführung der Umweltzone.

Anders bei den Stickoxyden, an der Messstelle Indestraße/Langwahn - gegenüber dem Eschweiler Bushof - wurden Stickoxyd-Werte NO_x in 2014 in Höhe von $44 \mu g / m^3$ gemessen (Passivsammler), $4 \mu g / m^3$ oberhalb der Grenzwerte von $40 \mu g / m^3$. Die daraus abgeleiteten rechnerischen Werte für andere Punkte entlang der Indestraße und Dürener Straße lagen unterhalb der Grenzwerte.

Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt seit 2010 mit noch knapp $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ eine kontinuierliche Reduzierung der Schadstoffbelastungen an der Messstelle Indestraße/Langwahn (Entwurf zum Luftreinhalteplan Seite 16).

Die Messstelle selbst hat eine Besonderheit. Sie liegt direkt gegenüber dem zentralen Busverknüpfungspunkt in Eschweiler. Hier fahren täglich im 30 Minutenabstand bis zu 20 Busse stündlich ein und in alle Richtungen wieder aus. Nach unserer Kenntnis muss die Messstelle an einem stark befahrenen Straßenabschnitt liegen, nicht aber unmittelbar an einem Knotenpunkt oder einem Busverknüpfungspunkt mit hoher Busfrequenz. Eine Reduzierung der Messwerte würde sich allein schon durch eine Reduzierung der An- und Abfahrten am Verknüpfungspunkt erreichen lassen. Die ist aber nicht gewünscht.

An der Messstelle treten während des Jahres zusätzliche ungewöhnliche Spitzenbelastungen durch Umleitungsverkehre über die Indestraße(Sperrungen und Staus auf der A4 Aachen – Köln) auf. Bei einer Sperrung der A4 wegen Unfall oder Sonstiges wird der Verkehr durch Eschweiler über die Indestraße umgeleitet. Die Belastungen für die Stadt Eschweiler sind äußerst hoch und teils nicht mehr tragbar. Eine Änderung dieser Situation, die auch zur Umweltbelastung beiträgt, ist dringend geboten.

Ein weiteres Problem sehen wir darin, dass an der Messstelle ein Passivsammler zum Einsatz kommt. Über diesen können nur Summenwerte gemessen werden. Interessant wäre in dem Zusammenhang, ob durch bestimmte zeitlich beschränkte Ereignisse die Werte ansteigen. Wegen des Passivsammlers kann nicht eindeutig nachgewiesen werden, ob tatsächlich alle 30min bei Abfahrt der Busse im Blockverkehrs zur Minute 00 oder 30 die Belastung auf der Indestraße ansteigt oder etwa durch einen zeitlich befristeten Stau auf der A4. Insofern halten wir die angewendete Messmethode in Bezug auf die Ermittlung der Verursacher für nicht sehr aussagekräftig.

U.E. ist es auch nicht vertretbar einen derartigen Knoten als Messstelle für einen Passivsammler auszuwählen. Die errechneten Werte entlang der Indestraße bestätigen dies (liegen rechnerisch alle unterhalb der Grenzwerte von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Zudem sind vor dem Hintergrund der Falschangaben zu den Schadstoffemissionen einzelner Automobilhersteller die errechneten Werte für die Schadstoffverteilung zwischen den einzelnen Fahrzeugarten in Frage zu stellen, zu überprüfen und ggf. neu zu ermitteln.

Hintergrundbelastung

Die Hintergrundbelastung in Eschweiler ist mit $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Mittelwert aus Burtscheid und Grevenbroich) angegeben, dürfte jedoch wegen dem nahegelegenen Braunkohlekraftwerk in Weisweiler und der parallel zum Stadtgebiet verlaufenden Autobahn A4 wesentlich höher liegen. Die Belastung durch den Verkehr auf der Indestraße müsste eher gering ausfallen und liegt möglicherweise

in einer Größenordnung, die auch vergleichsweise in anderen Städten ähnlicher Größenordnung vorhanden ist. In Aachen beträgt die Hintergrundbelastung am Messpunkt in Burtscheid $18\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Entwurf zum Luftreinhalteplan Seite 20). Um für Eschweiler selbst aussagekräftige und reale Werte zu den tatsächlichen Auswirkungen durch das Braunkohlekraftwerk und die A4 auf die Hintergrundbelastung zu erhalten, wäre eine eigene Messstelle an geeigneter Stelle in Eschweiler zielführend.

Diese Annahme einer erhöhten Hintergrundbelastung erklärt sich auch durch die Jahres-Gesamtemission an NO_x , die in Eschweiler zu 97% aus Industrieanlagen stammen, nur 2,8% entfallen auf den Verkehr.

Verkehrsanteil ÖPNV

Hinzu kommt, dass der ÖPNV-Anteil gemessen am Gesamtverkehrsaufkommen in Eschweiler vergleichsweise gering ist, trotz des Bushofes. Der ÖPNV-Anteil (Fahrzeugkilometer/Jahr) beträgt 0,6%. Die Schadstoffbelastung durch den Busverkehr fällt aufgrund der höheren Kraftstoffverbräuche und des Anteils an Fahrzeugen der Schadstoffgruppe 3 und schlechter höher aus, aber immer noch deutlich niedriger als z.B. durch den MIV. Beim NO_x macht der Busverkehr 5,4% aus, bei der PM_{10} Belastung gerade einmal 2,6%. Gemessen an der Hintergrundbelastung durch Industrieanlagen von ca. 97% (3% bleiben beim Verkehr) verbleiben beim ÖPNV (Bus) deutlich weniger als 1%. Daran wird deutlich, dass nicht der ÖPNV der Verursacher für die Überschreitungen der Grenzwerte alleine sein kann. Es wird deshalb nur bedingt helfen, wenn die Busverkehrsunternehmen nun - unter teils finanziellen großen Anstrengungen - zur Nachrüstung und Neuanschaffung von Euro 6 Fahrzeugen aufgefordert werden. Eine Reduzierung der NO_x -Belastung könnte u.E. auch ohne diese finanzielle Zusatzbelastung *) durch die vorgesehene Neuanschaffung von Euro 6 Fahrzeugen in den nächsten Jahren erfolgen. Die nunmehr verstärkte Nachrüstung von Euro 3 Fahrzeugen mit Partikelminderungsfilter bringt keine nennenswerte NO_x Reduzierung.

Außerdem sollten die Schadstoffbelastungen der einzelnen Fahrzeugarten (PKW vs. Bus) auf die zu befördernden Personen umgerechnet werden (PKW-Besetzung im Schnitt 1,2 Personen/PKW, mittlere Besetzung Bus über alle Fahrten ca. 20 Personen/Fahrt).

*) Bei der Neu-Beschaffung werden **grundsätzlich Fahrzeuge mit neuester Abgastechnologie bestellt**. Ein Neufahrzeug ist betriebswirtschaftlich nur sinnvoll, wenn es für Tageseinsätze an mindestens 250 Betriebstage/Jahr im Einsatz ist. Neufahrzeuge anzuschaffen, lohnt sich nicht für Kurz- (3-6h) oder Spitzeneinsätze (unter 3h). Die Kosten/km würden in diesem Segment unverhältnismäßig stark ansteigen. Daher werden diese Verkehre mit älteren Fahrzeugen be-

etrieben. Die ASEAG vergibt Kurz- und Spitzenleistungen verstärkt an die Privatunternehmer, um wirtschaftlich zu arbeiten. Durch die Einführung einer Umweltzone müssen Fahrzeuge der Schadstoffklasse II ohne Filter aus dem Verkehr gezogen werden. Eine Umrüstung auf die Schadstoffgruppe 4 „grün“ ist unwirtschaftlich. Dies bedeutet, dass zum Teil für Einsätze von täglich bis zu 3 h technisch einwandfreie Fahrzeuge durch Ersatzfahrzeuge der Schadstoffklasse III mit Filter (PMK2) ersetzt werden müssen. Das Investitionsvolumen liegt zur Zeit bei ca. 50.000€ für einen Niederflurlinienbus und 60.000€ für einen Niederflurgelenkbus der Schadstoffklasse III. Fahrzeuge der Schadstoffklasse III ohne Filter, die nach dem 01.01.11 beschafft wurden, müssen für einen Einsatz nach dem 1. Februar 2016 mit Filtern der Partikelminderungsklasse 2 (PMK2) aufgerüstet werden. Die Investition liegt hier nochmals bei ca. 10.000€/Fahrzeug. Die Folge: Auf die Aufgabenträger kommen dadurch höhere Belastungen zu. Nicht alle Auftragsunternehmer sind hierzu finanziell in der Lage.

Zeitpunkt Umweltzone

Eine Umweltzone zum jetzigen Zeitpunkt noch einzurichten ist u.E. nicht zielführend. Der Anteil der PKW mit grüner Plakette beträgt inzwischen fast 90%. Beim Bus werden es zum 1. Februar 2016 bezogen auf die ASEAG 85 % und bei den Auftragsunternehmern mindestens 75 % sein, Tendenz zunehmend. Die Busverkehrsunternehmen wie ASEAG und auch deren Auftragsunternehmer stellen zunehmend auf Euro 6 Fahrzeuge um. Diese Fahrzeuge wirken dem NO_x Ausstoß wirkungsvoll entgegen. Ein Euro 6 Fahrzeug hat nur noch 20% des NO_x Ausstoßes eines Euro 5 Fahrzeuges (Skizze).

Durch die Einführung der Umweltzone wird in erster Linie eine beschleunigte Nachrüstung der Fahrzeuge auf Euro 3 mit Filter erreicht. Diese Fahrzeuge allein führen nicht zu einer Reduzierung der NO_x Belastung. Hier greifen eher noch die Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan und insbesondere die Anschaffung von Euro 6 Fahrzeugen. Dies wird aber allein durch die Einführung einer Umweltzone nicht erreicht.

Fahrzeugbestand der Auftragsunternehmer

Die Auftragsunternehmer der ASEAG sind durchaus gewillt, in Euro 6 Fahrzeuge zu investieren und hier zu helfen. Allerdings kann dies nicht in dem Tempo geschehen wie vergleichsweise bei der ASEAG, wo eine Finanzierung durch die Aufgabenträger unmittelbar gegeben ist. Für 2015 waren 7 neue Euro 6 Fahrzeuge bei den Auftragsunternehmen eingeplant. Bis Ende des Jahres werden es tatsächlich 10 Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6 sein. Der Bestand an Fahrzeu-

gen der Schadstoffklasse 2 ohne Filter verringerte sich in 2015 um 15, der der Schadstoffklasse 4 ohne Filter ebenfalls um 2.

Auch im nächsten Jahr werden die Zahlen der bisherigen Planung mehr als erreicht, 7 Fahrzeuge Euro 6 sind bereits jetzt schon für 2016 angemeldet. Sicher ist bis jetzt auch die Reduzierung des Bestandes in der Schadstoffklasse 2 ohne Filter um 5, der Schadstoffklasse 3 ohne Filter um weitere 5 Fahrzeuge. Weitere Reduzierungen durch teilweise Nachrüstung mit Filtern der Partikelminderungsklasse PMK 2 sind in der Planung. Bei Beibehaltung dieser Entwicklung werden bis zum 31.12.2017 knapp 100% aller Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 „grün“ angehören.

Um diesen Prozess zu beschleunigen und zu sichern, hat die ASEAG von ihren Auftragsunternehmer eine Verpflichtungserklärung verlangt. Darin haben sich die Auftragsunternehmer verpflichtet, auch ohne Umweltzone bis zum 31.12.2017 in Eschweiler nur noch Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 „grün“ einzusetzen. Eine entsprechende Zusage und Verpflichtungserklärung hat die ASEAG gegenüber der Stadt Eschweiler abgegeben (Anlage). Einige der Auftragsunternehmer allerdings haben ihr Kontingent an der Fahrzeugförderung des Aachener Verkehrsverbundes bereits ausgeschöpft.

Beiliegend die geplante Vorschau für die Auftragsunternehmer im Hinblick auf die Anschaffung von Euro 6 Fahrzeugen und Umstellung auf die Schadstoffgruppe 4 „grün“ (Stand Dezember 2015) und der voraussichtliche Stand zum 31.12.2016.

Verkehrsverdrängung

Die Umweltzone in Eschweiler würde zu einer nicht gewollten und unnötigen Verlagerung des MIV und insbesondere auch des Schwerlastverkehrs in die Wohngebiete zur Folge haben. Es findet ggf. eine Verkehrszunahme und Erhöhung der Belastungswerte NO_x und PM_{10} in Bereichen statt (Wohnbereiche), wo sie nicht gewünscht sind und erheblich höheren Schaden verursachen, als vergleichsweise rechts und links entlang der Indestraße. Hinzu kommen der Flächenverbrauch durch Maßnahmen zur Befahrbarkeit des Straßenraumes durch LKW und die zusätzliche Lärmbelastung in den Wohngebieten.

Fazit

Wir möchten noch einmal betonen, dass wir in der Einrichtung einer Umweltzone in Anbetracht der in den nächsten Jahren ohnehin geplanten Modernisierung der Busflotte keine Notwendigkeit sehen, zumal u. E. der Verkehr und insbesondere der Linienbusverkehr nicht maßgeblich für die erhöhte Schadstoffbelastung in Eschweiler verantwortlich sind. Sollte die Umweltzone für E-

Verpflichtungserklärung

Aachener Straßenbahn- und Energieversorgungs-AG (ASEAG)
vertreten durch den Vorstand Herrn Dipl.-Kfm. Michael Carmincke M. Sc.
Neuköllner Str. 1
52068 Aachen

gibt gegenüber der

Stadt Eschweiler
vertreten durch den Bürgermeister Herrn Rudi Bertram
Rathaus
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

folgende verbindliche und unwiderrufliche Verpflichtungserklärung ab:

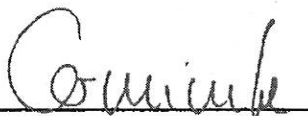
Präambel

Im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) werden Vorgaben der europäischen Luftqualitätsrichtlinie in deutsches (nationales) Recht umgesetzt. Hier ist vorgegeben, dass der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO₂) 40µg/m³ Luft nicht überschritten werden darf. Dabei dürfen 200µg/m³ nicht öfter als 18 mal im Kalenderjahr überschritten werden. Für Feinstaub (PM₁₀) liegt der Immissionsgrenzwert bei 40µg/m³. Dabei dürfen 50µg/m³ nicht öfter als 35 mal im Kalenderjahr überschritten werden. Seit dem 01.01.15 ist auch ein Grenzwert einzuhalten für die feinere Feinstaub-Fraktion PM_{2,5}. Er liegt bei 25µg/m³. Die ASEAG wird das Ziel der Stadt Eschweiler, die genannten Grenzwerte einzuhalten, mit nachfolgender Verpflichtung nachhaltig unterstützen:

Verpflichtungserklärung

Die ASEAG verpflichtet sich hiermit unwiderruflich spätestens ab dem 01.01.2018 im Stadtgebiet Eschweiler ausschließlich Busse mit mindestens der Schadstoffgruppe 4 (Grüne Plakette) einzusetzen. Dies bedeutet, dass ab dem genannten Zeitpunkt ausschließlich Fahrzeuge ab der Schadstoffklasse 3 mit Filter der Partikelminderungsklasse 2 (grün) oder besser eingesetzt werden.

Aachen, den _____

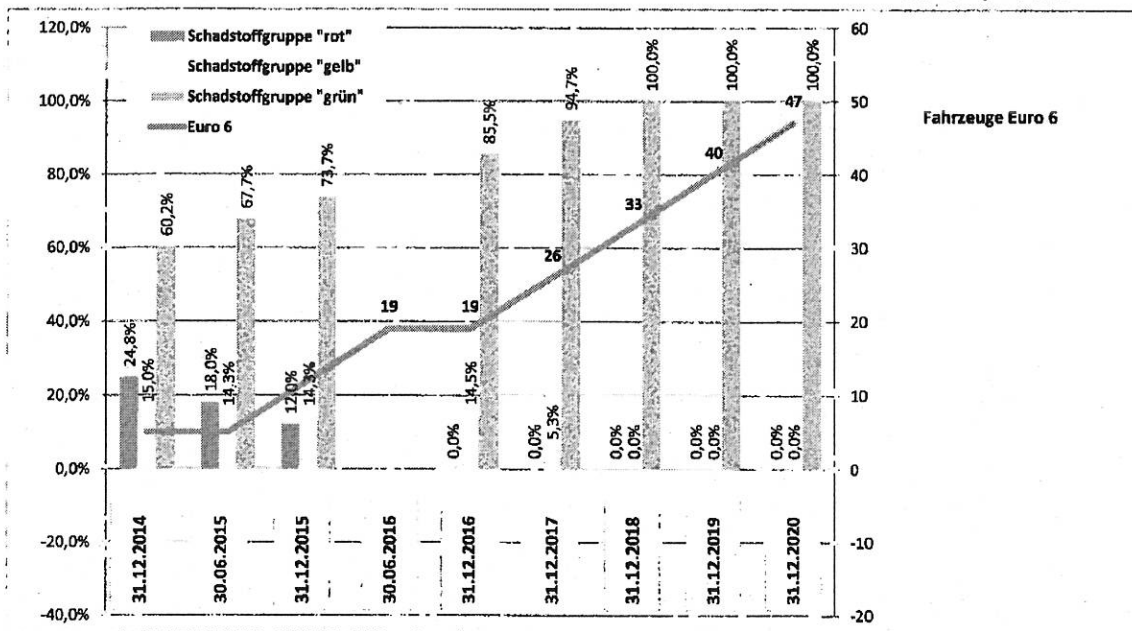


Unterschrift und Firmenstempel

Anlage: Stellungnahme ASEAG zur Umweltzone Eschweiler (14.12.2015)

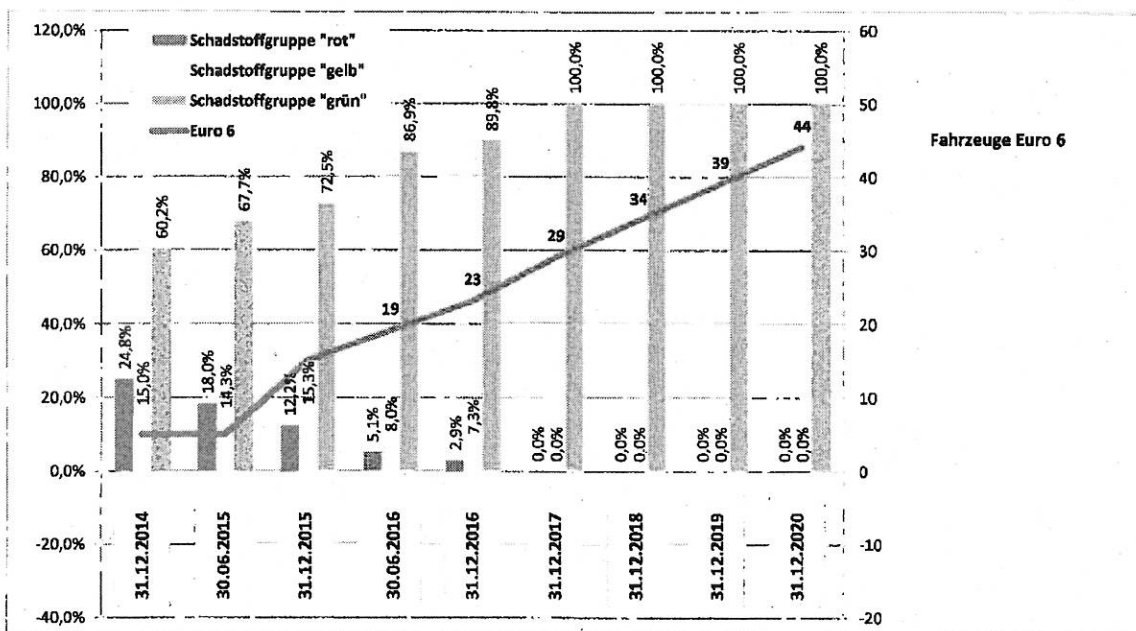
Vorschau Fahrzeugentwicklung Auftragsunternehmer (Sub's) von 2014 bis 2020

Stand April 2015



Vorschau Fahrzeugentwicklung Auftragsunternehmer (Sub's) von 2014 bis 2020

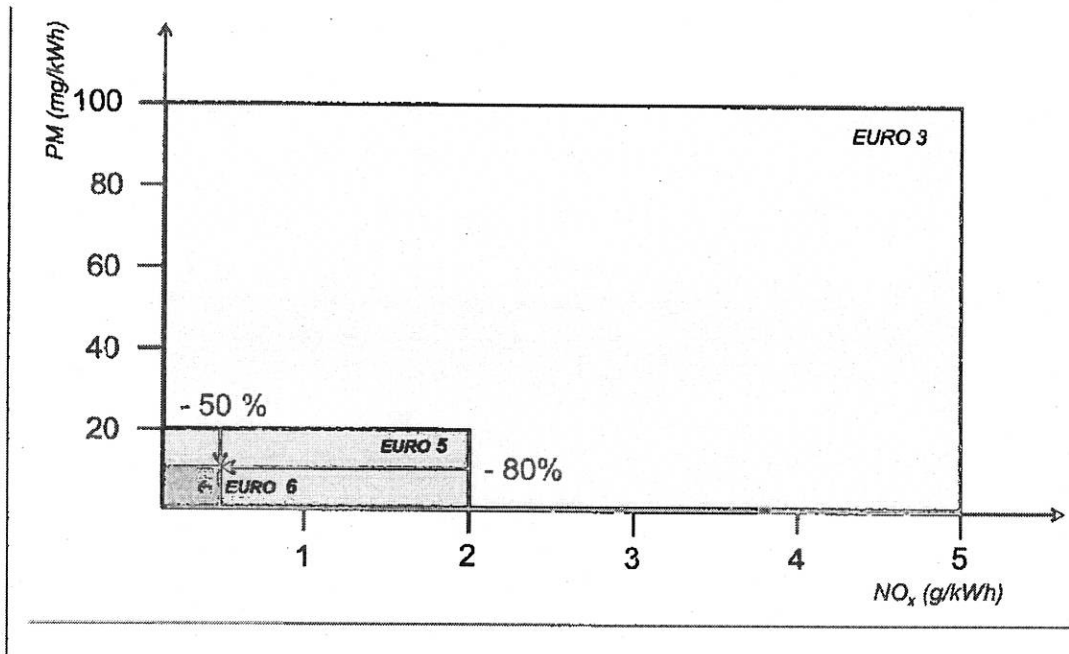
Stand Dezember 2015 *1)



*1) Hier sind zusätzlich 6 Fahrzeuge Schadstoffgruppe 4 von ESBUS enthalten, die ESBUS von der ASEAG angemietet hat und überwiegend in Eschweiler zum Einsatz kommen.

Die Veränderungen gegenüber dem Stand von April 2015 ergeben sich durch die verstärkte Nachrüstung von Euro 3 Fahrzeugen mit Partikelfilter und Euro 6 Fahrzeugen in 2015 und 2016. Im Hinblick darauf, dass evtl. für die nächsten Jahre bis 2020 einige Unternehmen keine Förderung mehr erhalten, wurde ab 2018 nur noch von jährlich plus 5 Euro 6 Fahrzeugen ausgegangen.

Anlage: Stellungnahme ASEAG zur Umweltzone Eschweiler (14.12.2015)





Eingang Dez. III			
15. DEZ. 2015			
Anl. / A.			
63			
Aachener Verkehrsverbund GmbH			
b. R.	tel. R.	z. R.	Entscheidung

Aachener Verkehrsverbund GmbH | Neuköllner Straße 1 | D-52068 Aachen

Stadt Eschweiler
Herrn Gödde
Postfach 1328
52233 Eschweiler

Aachener Verkehrsverbund GmbH
Neuköllner Straße 1
D-52068 Aachen
Tel.: 0241 96897-0
Fax: 0241 96897-20
✉ info@avv.de
🌐 www.avv.de

Sie erreichen uns mit den Linien 23, 30 und 43. Haltestelle: ASEAG

Geschäftsführung:
Hans-Peter Geulen
Dipl.-Ing. (FH) Heiko Sedlaczek

Aufsichtsratsvorsitzender:
Wilhelm Paffen

Bankverbindung:
Sparkasse Aachen
IBAN: DE57 3905 0000 0006 0946 50
BIC: AACSD33

Registereintrag:
Registergericht Aachen,
Handelsregister Abt. B Nr. 5952

USt-Id-Nr.:
DE 169 963 856

Steuernummer:
201 5940 3252



Ansprechpartner	E-Mail/Durchwahl	Dokument	Datum
Juan Zaplana	j.zaplana@avv.de/15	Dokument1	14.12.2015

Luftreinhalteplan Eschweiler - Ihr Schreiben vom 25.11.2015

Sehr geehrter Herr Gödde,
bezugnehmend auf das Gespräch vom 18.11.2015 fragten Sie unsere Stellungnahme zum Luftreinhalteplan für die Stadt Eschweiler an.

Im Vorfeld hat der Aachener Verkehrsverbund mit Schreiben vom 03.06.2015 gegenüber der Bezirksregierung Köln eine Stellungnahme abgegeben (Anlage). Gerne verweisen wir auf dieses Schreiben, in dem unsere Empfehlungen bezüglich der Luftreinhalteplanung in differenzierter Betrachtungsweise aufgeführt wurden.

Wir begrüßen ausdrücklich den in der Stadt Eschweiler initiierten Prozess einer nachhaltig angelegten Luftreinhaltestrategie. Bezüglich des Fahrzeugeinsatzes im öffentlichen Straßenpersonenverkehr unterstützt der AVV eine Vereinbarung der Stadt Eschweiler und der ASEAG über den ausschließlichen Einsatz von Fahrzeugen mit grüner Plakette.

Angesichts der nicht gesicherten Auswirkungen auf die Verbesserung der Luftqualität, des erheblichen Aufwandes zu dessen Einführung und Handhabe und im Sinne einer optimalen Ausrichtung von Investitionen im Fuhrpark sind aus Sicht des AVV die nachhaltig angelegten Maßnahmen gegenüber der Einführung einer Umweltzone zu bevorzugen.

Der Aachener Verkehrsverbund unterstützt die gemeinsamen Bemühungen aller Beteiligten zur Verbesserung der Luftqualität in Eschweiler.

Mit freundlichen Grüßen

Aachener Verkehrsverbund GmbH

H. P. Geulen
Geulen

i. A.
J. Zaplana
Zaplana



Aachener Verkehrsverbund GmbH | Neuköllner Straße 1 | 52069 Aachen

Bezirksregierung Köln
Dezernat 53
Herrn Achim Halmschlag
50606 Köln

Aachener Verkehrsverbund GmbH
Neuköllner Straße 1
D-52069 Aachen
Tel.: 0241 96897-0
Fax: 0241 96897-20
✉ info@avv.de
🌐 www.avv.de

Sie erreichen uns mit den Linien 23, 30
und 40. Haltestelle: ASEA

Geschäftsführung:
Hans-Peter Geulen
Dipl.-Ing. (FH) Heiko Sedlaczek

Aufsichtsratsvorsitzender:
Wilhelm Paffen

Bankverbindung:
Sparkasse Aachen
IBAN: DE57 3905 0000 0006 0946 50
BIC: AACSDE33

Registereintrag:
Registergericht Aachen
Handelsregister Abt. B Nr. 5952

USt-Id-Nr.:
DE 169 963 856

Steuernummer:
201 5940 3252



Ansprechpartner	E-Mail/Durchwahl	Dokument	Datum
B. Krücken	b.kruecken@avv.de/-28	Dokument2	03.06.2015

Luftreinhalteplan Eschweiler

Sehr geehrter Herr Halmschlag,

die Akteure der Projektgruppe zum Luftreinhalteplan der Stadt Eschweiler sind aufgerufen, Maßnahmenvorschläge zu übersenden. Auf Ebene des Verkehrsverbundes bestehen unterschiedliche Möglichkeiten der Einflussnahme, auf die wir im Folgenden eingehen möchten.

Fahrzeugförderung und Fahrzeugeinsatz

Der Zweckverband, Aachener Verkehrsverbund (ZV AVV) fördert die Beschaffung neuer, umweltfreundlicher Fahrzeuge für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV). Seit dem Förderjahr 2014 hat der ZV AVV die Fördervoraussetzungen für ÖSPV-Fahrzeuge in Hinsicht auf die Umweltverträglichkeit weiter angehoben. Seither gelten die auch gesetzlich vorgegebenen Fördervoraussetzungen zur Umsetzung der EURO VI-Norm. Die EURO VI-Norm entspricht dem derzeitigen Stand der Technik, daher sind weitergehende Forderungen im Rahmen der Förderrichtlinie nicht zielführend.

Die Fördervoraussetzungen im ZV AVV liegen jedoch oberhalb gesetzlicher Normen. So hat der ZV AVV bereits in 2007 ausschließlich Fahrzeuge mit EURO V-Norm gefördert. Gesetzlich vorgeschrieben wurde diese Norm erst in 2009. Darüber hinaus wurden nur Fahrzeuge mit einem geschlossenen CRT-Filtersystem gefördert, die den Ausstoß von Kleinstpartikeln gegenüber Fahrzeuge ohne Filtersystem um den Faktor 6 bis 10 verringern. Fahrzeuge

der EURO V-Norm waren spätestens seit 2010 auch ohne CRT-Filter erhältlich.

Derzeit bieten die Hersteller EURO VI-Fahrzeuge nur mit geschlossenen Filtersystemen an. Die Vorgabe des Filtersystems in der Richtlinie des ZV AVV ist dennoch wichtig, da nicht auszuschließen ist, dass EURO VI-Fahrzeuge zukünftig auch ohne Filter angeboten werden. Die Berücksichtigung des geschlossenen CRT-Filtersystems für Fahrzeuge stellt somit eine zusätzliche Anforderung dar, die in Abhängigkeit von den Angeboten der Hersteller zur Luftreinhaltung im Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes beiträgt.

Im Weiteren sei angemerkt, dass der ZV AVV Fördermitteln für besondere Ausstattungsmerkmale fördert. So wurden Mittel z. B. zum Umbau eines Hybridfahrzeuges in ein Elektrofahrzeug zur Verfügung gestellt. Vorhandene Fördermittel werden nach Möglichkeit nicht in die Abdeckung des ÖPNV-Defizits sondern in die Verbesserung der Fahrzeugqualität investiert. Investitionen in neue Antriebstechnologien leisten dabei einen wertvollen Beitrag im Rahmen der Luftreinhaltung.

In der StädteRegion Aachen verkehren Fahrzeuge des AVV-Partnerunternehmens ASEAG, der RVE und Taeter Aachen, die zu nahezu 100% über eine grüne Plakette verfügen. Der Anteil der in der Regel von Auftragsunternehmen eingesetzten Fahrzeuge ohne grüne Plakette konnte in den letzten Jahren bereits deutlich eingeschränkt werden. Der AVV unterstützt alle Bemühungen, diesen Anteil weiterhin zu reduzieren.

Vernetzung von Mobilitätsdiensten

AVV-seitig werden Maßnahmen zur Verstärkung des Verkehrsflusses begleitet, gefördert und unterstützt. Auch Maßnahmen zur unmittelbaren Minderung des motorisierten Verkehrsaufkommens werden voran getrieben.

Der AVV arbeitet im Rahmen von Förderprojekten an der Vernetzung verschiedener Mobilitätsdienste mit dem ÖPNV, um die Informationsvermittlung, den Kauf und die Abrechnung für Kunden zu erleichtern. Gemeinsam mit regionalen Akteuren werden Marktpotenziale auf Seiten der Kunden und der Anbieter untersucht, Elektrofahrzeuge im Bereich des Carsharing integriert, gemeinsame Tarifprodukte entwickelt, eine Mobilitätsplattform aufgebaut und Möglichkeiten für einen möglichst

einfachen Zugang sowie einer integrierten Abrechnung für den Kunden erarbeitet.

Die Aktivitäten ergänzen die Soft-Policy-Maßnahmen der Stadt Eschweiler, den Modal Split dauerhaft zu verändern und die Nutzung nachhaltiger, umweltfreundlicher Mobilitätsformen zu fördern.

Tarif

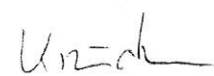
Mit der ASEAG zusammen hat der AVV im Stadtgebiet Aachen im Rahmen der Job-Ticket-Initiative nachweislich Erfolge erzielt, daher sollen die Aktivitäten AVV-weit auch zukünftig fortgesetzt werden. So wurde zum 1. Januar 2015 die Tarifkooperation zwischen dem AVV und dem VRS umgesetzt und damit eine Durchtarifierung im Rheinland erzielt. Durch deren Verbundgrenzen überschreitende Anwendbarkeit werden Job-Tickets erstmalig auch auf allen Fahrrelationen in das Gebiet des VRS hinein (und umgekehrt) anwendbar. Diese und zukünftig vorgesehene innovative Ergänzungen werden dazu beitragen, weitere Nutzerkreise in den ÖPNV einzubinden.

In der Stadt Eschweiler liegt der Fokus aller Bemühungen zur Verbesserung der Luftqualität auf dem Hot Spot am Bushof. Es liegt daher nahe, aktuelle Probleme durch verkehrliche Maßnahmen zu entschärfen, die eine hohe punktuelle Wirkung versprechen. Hierzu haben die ASEAG und die Stadt Eschweiler für ihren Zuständigkeitsbereich Vorschläge vorgelegt. Wir möchten daher, ergänzend zu den oben dargestellten Maßnahmen des AVV, unsere Unterstützung zu den verkehrlichen Vorschlägen der Stadt Eschweiler und der ASEAG zum Ausdruck bringen.

Mit freundlichen Grüßen
Aachener Verkehrsverbund GmbH

i. A.


Geulen


Krücken

52062 Aachen, Sandkaulbach 17 - 21
52086 Aachen, Postfach 500234
Internet: www.hwk-aachen.de

Handwerkskammer Aachen – Sandkaulbach 17 - 21 – 52062 Aachen

Bezirksregierung Köln
Dezernat 53 - Immissionsschutz
z. H. Frau Monika Mende
Zeughausstr. 2 - 10
50667 Köln

Abteilung: Unternehmensberatung
Ansprechpartner: Herr Gorny
E-Mail: ulrich.gorny@hwk-aachen.de
Telefon: 0241 471-177
Telefax: 0241 471-131
Unser Zeichen: II / 10 Go/Lg
Datum: 23. November 2015

Entwurf Luftreinhalteplan Eschweiler

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Mende,

zum vorliegenden Entwurf des Luftreinhalteplans für Eschweiler möchten wir aus Sicht der Handwerkswirtschaft folgende Einwendungen vortragen:

Die Einrichtung einer Umweltzone führt nur zu einer marginalen Senkung der NO - Emissionen ohne dem angestrebten Grenzwert - auch nur ansatzweise - nahezukommen.

Aufgrund vorhandener geografischer und tagebaubedingter Strukturen wickelt sich im Großraum Eschweiler der Regionalverkehr zwischen den Ortsteilen überwiegend in sternförmiger Art über die Sammel- und Verteilerschiene Indestraße/Dürener Straße mit versetzten Kreuzungen ab und liegt somit mit wesentlichen Verkehrsverbindungen innerhalb der Umweltzone.

Durch die geplante Umweltzone werden Fahrzeuge ohne grüne Plakette und der Schwerlastverkehr über 3,5 Tonnen durch die geplante Sperrung der Indestraße von der Benutzung der "Eschweiler Hauptverteilerschiene" ausgeschlossen. Dieser dort verdrängte Verkehr soll dann eine innerörtliche Umgehung benutzen, die durch Wohngebiete und vorbei an Kindergärten, Schulen und Altenheimen führt und zudem - schon jetzt bekannte - unfallträchtige Kreuzungen, Abbiegevorgänge und Engstellen enthält. Ob hier die Schwerpunkte der Luftreinhaltung wie Lärmschutz, urbane Lebensqualität und Verkehrssicherheit (vgl. Entwurf des LRP Eschweiler, Seite 57, letzter Absatz) noch verfolgt werden, ist hier sicherlich mehr als in Frage zu stellen.

Aus unserer Sicht sind hier die Umweltzone und die Sperrung der Indestraße für den Schwerlastverkehr völlig ungeeignete Mittel, um Menschen vor Schadstoffen zu schützen und höhere Umweltstandards durchzusetzen.

Die Handwerkskammer Aachen regt daher an, zum Schutze der örtlichen Bevölkerung und auch aus den geschilderten Umweltgründen zumindest auf die Sperrung der Indestraße zu verzichten und die Verdrängungseffekte in schutzwürdige Gebiete durch die Umweltzone realitätsnah zu bewerten.

Hier zeigt sich, dass die "gebetsmühlenartige" Forderung nach Umweltzonen der EU-Umweltgesetzgebung weder sinnvoll noch zielführend ist. Dass die EU-Bürokratie explizit Kritik und auch Güterabwägungen strikt zurückweist zeigt Fehler und unzumutbare Härten der EU-Umweltgesetze und des Vollzuges durch die zuständigen Behörden, die dringend der Überarbeitung durch die politischen und demokratischen Gremien bedürfen.

Freundliche Grüße

Handwerkskammer Aachen
Unternehmensberatung

i. A. Dipl.-Ing. Ulrich Gorny