



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

Bezirksregierung Köln  
Dezernat 53 - Immissionsschutz  
z. H. Frau Mende  
Zeughausstraße 2

50667 Köln

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**  
**06.09.2017**

## **Stellungnahme der Aachener Verkehrs- und Umweltverbände zur zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Aachen**

### **Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts wird zu Dieselfahrverbot im Jahr 2018 führen – endlich saubere Luft für Aachen!**

Den Fachleuten ist es seit längerem klar – so langsam bekommt es auch die Öffentlichkeit mit – ohne ein Dieselfahrverbot wird es in deutschen Städten kurzfristig keine saubere Luft ohne gesundheitsschädliche Konzentrationen von giftigem Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) geben. Schuld daran sind zum einen die illegalen Machenschaften der Automobilindustrie, zum anderen die Untätigkeit der Bundesregierung und insbesondere des Bundesverkehrsministers Alexander Dobrindt, diese Missstände abzustellen. Der „Diesel-Gipfel“ Anfang August hat leider keine Lösung gebracht, da die Industrie mit Software-Updates für nur 20 % des Dieselfahrzeugbestandes aus der Verantwortung entlassen wurde <sup>(i)</sup>. Die Software-Updates werden keine ausreichende Schadstoffminderung für die Städte in Deutschland bringen, um die seit dem Jahr 2010 geltenden Grenzwerte für Stickstoffdioxid einzuhalten. Die Beschlüsse des zweiten „Diesel-Gipfels“ am 4. September unter Beteiligung von betroffenen Kommunen führen zumindest in die Richtung, die die Umweltverbände seit langem als erforderlich propagieren, kommen aber für eine kurzfristige Verbesserung zu spät. Der Verursacher der Schäden, die Automobilindustrie, darf sich zudem nicht so billig aus der Verantwortung stellen.

Eine besondere Verantwortung trifft eben auch die Kommunalpolitik, die Stadtverwaltung und die Wirtschaftsverbände (z. B. IHK, Handwerkskammer,...), welche es auf lokaler Ebene aufgrund einer verfehlten Verkehrspolitik seit vielen Jahrzehnten nicht schaffen, die nachhaltige Mobilität (ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger) im Vergleich zum Kraftfahrzeugverkehr so zu fördern, dass diese Form der Mobilität an Attraktivität



gewinnt und dementsprechend zunimmt. Stattdessen wird großen Teilen der Gesellschaft – vor allem Kindern und älteren Personen – eine unbeschwerte und sichere Bewegung im Straßenraum durch die stetige Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs mehr und mehr verwehrt. Wer hat noch ein ruhiges Gewissen, wenn seine Kinder mit dem Fahrrad oder zu Fuß alleine in der Stadt unterwegs sind? In fortschrittlichen Städten mit einer menschenfreundlichen Verkehrspolitik ist der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und die Bevorzugung der nachhaltigen Mobilität gelebte Praxis (z. B. Amsterdam, Kopenhagen, ...).

Das Kraftfahrzeug genießt in Aachen Vorfahrt vor allen anderen Verkehrsmitteln. Das muss sich zu Gunsten von ÖPNV, Fußgängern und Radfahrern ändern, da heutzutage Radfahrer sich an Baustellen in Luft auflösen müssen, der Busverkehr keine Vorfahrt an Ampeln erhält, Fußgänger von parkenden Fahrzeugen auf Gehwegen behindert und gefährdet werden, Stellplätze für Kfz flächendeckend zur Verfügung stehen – für Fahrräder aber nicht. Die zahlreichen schweren Unfälle in letzter Zeit mit Radfahrern machen es überdeutlich – es muss sich dringend etwas ändern in dieser Stadt!

Lösungsvorschläge für alternative Formen der Mobilität – insbesondere von den Aachener Verkehrs- und Umweltverbänden - hat es in der Vergangenheit zur Genüge gegeben. Leider wurden die in der **“Chronologie zur Luftreinhaltung von 2013 bis heute“** <sup>(ii)</sup> dokumentierten Vorschläge von Politik und Verwaltung nicht umgesetzt. Ein Dieselverbot wäre bei Realisierung der Vorschläge sehr wahrscheinlich vermeidbar gewesen. Nun hilft nur noch der Blick nach vorne.

### **Ab wann wird es ein Dieselfahrverbot geben?**

Derzeit läuft eine Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das Land Nordrhein-Westfalen und hier gegen die Bezirksregierung Köln als zuständige Behörde zur Aufstellung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet Aachen. Das Klageverfahren ruht derzeit, bis die Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) zur gleichen Thematik für den Luftreinhalteplan Düsseldorf mit einem höchstrichterlichen Urteil abgeschlossen ist. Ein Urteil des BVerwG wird nach neuesten Informationen erst für den Jahreswechsel 2017/2018 erwartet. Das Verwaltungsgericht Düsseldorf hat im Urteil vom Oktober 2016 <sup>(iii)</sup> bereits ein Dieselfahrverbot als wirksames Mittel gegen die gesundheitsschädliche Luftbelastung eingestuft.

Ende Juli 2017 hat es ein weiteres richtungsweisendes Urteil vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart zur Stickstoffdioxid-Belastung in Stuttgart gegeben <sup>(iv und v)</sup>. Hier ist über wesentliche derzeit in der Öffentlichkeit diskutierte Punkte geurteilt worden:

- Dieselfahrverbote sind mit den Instrumentarien der Straßenverkehrsordnung (StVO) durchsetzbar und rechtssicher mittels Zusatzzeichen zu beschildern
- Dieselfahrverbote verstoßen nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, weil der Schutz der Rechtsgüter Leben und Gesundheit der von den Immissionen



- betroffenen Wohnbevölkerung höher zu gewichten ist als die dagegen abzuwägenden Rechtsgüter (Eigentum und allgemeine Handlungsfreiheit) der von dem Verkehrsverbot betroffenen Kraftfahrzeugeigentümer
- Dieselfahrverbote sind schnellstmöglich – also spätestens zum 01.01.2018 – umzusetzen, da der Zeitraum der Grenzwertüberschreitung schon zu lange andauert (Deutschland hat sich 2008 mit Verabschiedung der EU-Luftqualitätsrichtlinie verpflichtet, die Grenzwerte ab 2010 einzuhalten)
  - die Verkehrsbeschränkungen sind nicht nur auf einzelnen Straßen, sondern in der gesamten Umweltzone geboten

Die oben aufgeführten Punkte stellen die Richtschnur für die Fortschreibung des Aachener Luftreinhalteplans dar und werden aller Voraussicht nach so vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt. Die Stadt Aachen wie auch die Bezirksregierung Köln sind daher sehr gut beraten, wenn sie sich auf Dieselfahrverbote einstellen und die entsprechenden organisatorischen und administrativen Vorkehrungen hierfür treffen. Im Frühjahr 2017 hat die Bezirksregierung Köln die Arbeitsgruppe zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Stadt Aachen eingeladen, sowie alle Bürger zur Beteiligung aufgerufen <sup>(vi)</sup>. Zentrales Thema für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans ist die Abgrenzung der Flächen für ein mögliches Dieselfahrverbot sowie – eher als „rhetorische Frage“ – mögliche alternative Maßnahmen für eine schnelle Grenzwerteinhalten.

### **Wo wird ein Dieselfahrverbot gelten?**

Überall dort, wo es zu Grenzwertüberschreitungen bei Stickstoffdioxid kommt, und in einem ausreichenden großen Pufferbereich um die betroffenen Straßen. Wie bereits im Luftreinhalteplan 2015 <sup>(vii)</sup> vermerkt, wird eine flächenhafte gesundheitsgefährdende Luftbelastung in den Talkesselbereichen von Aachen bestätigt. Im Stadtgebiet sind alle größeren Straßen mit mehr als ca. 15.000 Kfz/24h oder hohem Busanteil wie z.B. der Bereich Friedrich-Wilhelm-Platz/Elisenbrunnen von zu hohen Luftschadstoffwerten betroffen. Insbesondere tagsüber, wenn viele Menschen unterwegs sind, werden die NO<sub>2</sub>-Grenzwerte an den stark befahrenen Straßen – wie z. B. an der Wilhelmstraße – erheblich überschritten. An fast 100 Tagen im Jahr werden hier mehr als 100 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> über viele Stunden gemessen <sup>(viii)</sup>, obwohl der Grenzwert für den Jahresmittelwert bei nur 40 µg/m<sup>3</sup> liegt. Bei besonders viel Verkehr und ungünstiger Witterungslage wurden in Aachen im letzten Jahr Spitzenwerte von mehr als 200 µg/m<sup>3</sup> gemessen.

Die an die immissionsbelasteten Hauptverkehrsstraßen angrenzenden Nebenstraßen sind ebenfalls mit einem Fahrverbot zu belegen, um Verkehrsverlagerungen und dementsprechend neue Grenzwertüberschreitungen zu verhindern. Die derzeitige Umweltzone wird nicht ausreichen, da z. B. entlang des Außenrings mit bis zu 30.000 Kfz/24h, an der Alt-Haarener Straße sowie an der Von-Coels-Straße ebenfalls zu hohe Stick-



stoffdioxidwerte auftreten. Dies wurde von der städtischen Verwaltung in den zuständigen Ausschüssen der Politik im Juli 2017 anhand einer Übersichtskarte zum wiederholten Male erläutert <sup>(ix)</sup>. An vielen anderen Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Umweltzone ist mit nur knapp eingehaltenen Grenzwerten zu rechnen (z. B. Roermonder Straße, Trierer Straße).

Die Umweltverbände hatten bereits im Jahr 2014 gefordert, die Umweltzone innerhalb des gesamten Aachener Talkessels auszuweisen. Diese Forderung wurde damals wider besseres Wissen leider nicht berücksichtigt. Das Dieselfahrverbot oder die Bereiche für eine blaue Plakette werden also für den gesamten Talkessel gelten müssen, um wirksam zu sein (siehe Stellungnahme vom April 2014 <sup>(x)</sup> und Pressekonferenz Folie 16 vom Dezember 2014 <sup>(xi)</sup>).

### **Wird es Ausnahmeregelungen geben?**

Wie bei der Umweltzone wird es zeitlich befristete Ausnahmen geben. Diese können aber nur in einem sehr engen Rahmen gewährleistet werden, da ansonsten das Ziel – eine schnellstmögliche Grenzwerteinhaltung – nicht erreicht wird. Die Ausnahmen werden sich zum einen an der Fahrleistung der Fahrzeuge und an dem Erfordernis der Fahrbeziehung mit einem Dieselfahrzeug orientieren müssen. Bei einem allgemeinen Dieselfahrverbot kann es Ausnahmen für alle Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO 6/VI mit funktionierender Abgasreinigung außerhalb von Laborprüfständen geben. Für Fahrzeuge mit geringeren Schadstoffklassen kann es aus Sicht der Verbände generell keine Ausnahmen für Nutzergruppen Pendler, Anwohner und den allgemeinen Wirtschaftsverkehr geben. Dies gilt auch für Freizeit- und Urlaubsfahrten von Wohnmobilen und Reisebussen. Fahrzeuge für die Daseinsvorsorge wie z. B. Polizei, Krankenwagen und Feuerwehr werden Ausnahmen erhalten müssen. Der ÖPNV kann nur zeitlich sehr enge Ausnahmen erhalten, da in der Vergangenheit die Zusagen im Luftreinhalteplan nicht eingehalten wurden (Vergleich Ziele des Luftreinhalteplans 2009, M8 <sup>(xii)</sup> und 2015, MF4 <sup>(vii)</sup> sowie Eigendarstellung der ASEAG <sup>(xiii)</sup>). Die sehr hohen Fahrleistungen des Busverkehrs im Aachener Talkessel führen zu erheblichen Schadstoffbelastungen entlang der stark von Buslinien befahrenen Straßen.

Die Bundesregierung hat in einem Schreiben im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens der EU-Kommission zur Stickoxidproblematik <sup>(xiv)</sup> darauf verwiesen, dass im Land NRW das Umwelt- und das Verkehrsministerium sowie der Deutsche Städtetag bereits im Jahr 2011 mit dem Landesverband deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) vereinbart hatte, alle im Regelbetrieb fahrenden Busse in NRW bis zum Ende des Jahres 2015 auf den Emissionsstandard für eine grüne Umweltzonen-Plakette zu bringen. In Aachen wird dies voraussichtlich erst Ende 2017 erreicht. Von daher sind die zukünftigen Emissionsminderungen der Busflotte verbindlicher und mit deutlich erhöhter Geschwindigkeit durchzuführen. Aus Sicht der Aachener Umweltverbände sind daher bis Ende 2018 alle Busse im Bestand unabhängig von ihrem Alter mit einem



geregelten SCR-Filter, welcher die Stickstoffdioxid-Emissionen deutlich senkt, nachzurüsten. Die deutsche Umwelthilfe fordert in ihrem „Acht-Punkte-Sofortprogramm für saubere Luft“<sup>(xv)</sup> vom Juli 2017 sogar eine Nachrüstung der Busse bis zum 01.07.2018. Bei Neufahrzeugen dürfen nur noch Busse mit neuestem EURO VI-Standard, welcher seit Januar 2014 verpflichtend ist, und Elektrobusse in Betrieb genommen werden.

Eine ähnlich starke Befristung wird es für die Ausnahmeregelungen des Taxigewerbes geben müssen. Auch diese Fahrzeuge weisen sehr hohe Fahrleistungen auf und können daher keine längeren Ausnahmeregelungen als bis Ende 2018 bekommen. Da alternative Antriebskonzepte zum Diesel zur Verfügung stehen, können Ausnahmen daher nur bei drohender Insolvenz und nicht generell gestattet werden.

Im Anhang befindet sich eine Bewertungsmatrix, welche Grundlage für die Gewährung von Ausnahmetatbeständen aus Sicht der Umweltverbände sein sollte.

### **Welche Fahrzeugtypen werden von einem Verbot betroffen sein?**

Zufahrtsverbote wird es für alle Dieselfahrzeuge, welche höhere Abgasmengen emittieren, als dies gemäß ihrer Zulassung genehmigt wurde, sowie alle Fahrzeuge mit einer Abgasnorm schlechter als EURO 6/VI geben. Sollte die Bundesregierung es nicht schaffen, vor dem Vollzug des Urteils beim Bundesverwaltungsgericht die blaue Plakette für Fahrzeuge der Klasse EURO 6/VI, welche die Grenzwerte auch im Fahrbetrieb einhalten, einzuführen, wird das Verbot pauschal für alle Dieselfahrzeuge gelten, da es ansonsten nicht zu kontrollieren ist.

### **Gibt es Alternativen zum Dieselfahrverbot?**

Ja, eine kurzfristige Halbierung der Verkehrsmengen auf das Niveau von ca. 1980 würde eine ausreichende Reduzierung der Abgasbelastung bringen. Dies könnte durch eine erhebliche Reduzierung der Parkplätze in der Innenstadt (- 50 %), Reduzierung von Fahrspuren auf mehrspurigen Straßen, deutliche Anhebung der Parkgebühren (+ 300 %), Schleifenerschließung innerhalb des Alleenringes und in Wohngebieten, um Schleichverkehre zu reduzieren und Komfortsteigerungen für Radfahrer zu erzielen, gelingen. Zusätzlich sind flächendeckend baulich getrennte und sichere Radwege entlang von Hauptverkehrsstraßen einzurichten und der ÖPNV müsste massiv ausgebaut werden. Das sind im Prinzip alles Werkzeuge, die schon Mitte der 1990er Jahre in Aachen bei der Entwicklung des damaligen Verkehrsentwicklungsplans diskutiert, aber leider nie umgesetzt wurden. Ob eine Umsetzung unter den geänderten Rahmenbedingungen der heutigen Zeit sehr kurzfristig innerhalb weniger Monate realistisch wäre, ist mehr als fraglich. Bisher hat in Aachen immer der politische Wille gefehlt, wenn es dem Autoverkehr „an den Kragen“ gehen sollte.



Die Geduld der EU-Kommission mit der Bundesregierung ist am Ende, da die im Jahr 1999 von allen Mitgliedsländern der Europäischen Union gemeinsam beschlossenen Grenzwerte für die Luftqualität in Städten seit dem Jahr 2010 verbindlich einzuhalten sind <sup>(xvi)</sup>. Von daher läuft gegen die Bundesregierung ein Vertragsverletzungsverfahren. Die Erwartungen an die Luftreinhaltepläne sind bundesweit bisher nicht erfüllt worden. Die gewünschte Förderung der nachhaltigen Mobilität (Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV) beschränkte sich auf marginale Maßnahmen und war nicht von Erfolg gekrönt. Von daher sind nun effektivere Schritte und neue Maßnahmen erforderlich.

Unabhängig von der Diskussion um das giftige Stickstoffdioxid sollte bei den geplanten Maßnahmen nicht vergessen werden, dass Kraftfahrzeuge noch viele weitere Schadstoffe emittieren und hiermit die Gesundheit der Bevölkerung schädigen. Hierbei sind zum einen giftige Feinstäube durch Reifen- und Bremsabrieb zu nennen, welche auch bei Elektrofahrzeugen in gleicher Größenordnung auftreten, aber auch ultrafeine und tief lungengängige Feinstäube mit Größen kleiner als  $2,5 \mu\text{m}/\text{m}^3$  durch Abgase aus direkteinspritzenden Benzinfahrzeugen. Aufgrund von vermeintlichen Unklarheiten bei den Abgasnormen für Benzinfahrzeuge kommt es bei manchen Herstellern zu extrem hohem Ausstoß von Feinstaub <sup>(xvii)</sup>. Man kann sich also nicht darauf ausruhen, dass man seit 2014 den Grenzwert für den „groben“ Feinstaub PM<sub>10</sub> ( $10 \mu\text{m}/\text{m}^3$  große Partikel) im Stadtgebiet einhält.

Daher muss die Aachener Politik einen Schwerpunkt auf eine erhebliche Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs im Stadtgebiet legen. Hierdurch ließe sich auch die Lebensqualität der Menschen durch weniger Lärm, Staub, Abgase und Stress verbessern und man würde neue Flächen für Fuß- und Radwege, Außengastronomie, Bäume, usw. gewinnen. Die Aktionen am PARK(ing) Day am 15. September <sup>(xviii)</sup> geben eine Vorstellung davon, wie der vorhandene Straßenraum gestaltet werden kann, um den Menschen in der Stadt mehr Lebensraum und Lebensqualität zu bieten.

Die Aachener Verkehrs- und Umweltverbände haben in den letzten Jahren eine Vielzahl an Vorschlägen zur Verbesserung der Luftqualität und Mobilität in die Diskussion eingebracht. Hier sind insbesondere die folgenden Stellungnahmen zu nennen, welche in der **“Chronologie zur Luftreinhaltung von 2013 bis heute“** <sup>(ii)</sup> auf der Internetseite des ADFC Aachen zu finden sind:

- Mobilitätskonzept Aachen 2020,  
Oktober 2013 <sup>(xix)</sup>
- Maßnahmenvorschläge zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans,  
März 2014 <sup>(xx)</sup>
- Stellungnahme grüne Umweltzone,  
April 2014 <sup>(xxi)</sup>



- Abwendung einer möglichen Klage, Brief an Oberbürgermeister Herr Philipp, Oktober 2014 <sup>(xxii)</sup>
- Stellungnahme zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans 2015, April 2015 <sup>(xxiii)</sup>
- Aachener Verkehrs- und Umweltverbände unterstützen Klage der DUH, November 2015 <sup>(xxiv)</sup>
- Anregung gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW: Einrichtung eines Rad-Vorrang-Routen-Netzes, September 2016 <sup>(xxv)</sup>
- Antrag gem. § 24 der Gemeindeordnung NRW: Verkehrsentwicklung für mehr Lebensqualität in Aachen, März 2017 <sup>(xxvi)</sup>

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen

Gez.

Helga Weyers, 2. Vorsitzende  
ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB, Aachen

Andreas Schulze  
GREENPEACE AACHEN

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

Ulrich Bierwisch  
VERKEHRSClub DEUTSCHLAND, Kreisverband Aachen – Düren e.V.

**Kopie der Stellungnahme:**

Stadt Aachen, Herr Oberbürgermeister Philipp und Herr Meiners

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

Deutsche Umwelthilfe, Frau Saar und Frau Münster

BUND-Bundesverband, Herr Hilgenberg

NABU-Bundesverband, Herr Oeliger

Medien in der Stadt Aachen

Fraktionen im Stadtrat

## Matrix zur Bewertung von Ausnahmetatbeständen für Dieselfahrzeuge

Nutzergruppe	Mobilitäts- erfordernis mit Dieselfahrzeug für Stadt- gesellschaft *	Fahrleistung im Stadt- gebiet (Talkessel) **	Ausnahmen	Zeitraum für Umrüstung auf EURO 6/VI Norm, Elektro,... ***
Polizei	ja	mittel	ja	bis Ende 2019
Krankenwagen	ja	mittel	ja	bis Ende 2019
Feuerwehr	ja	gering	ja	bis Ende 2019
ÖPNV	ja	hoch	ja	bis Ende 2018
Taxi	nein	hoch	ja	bis Ende 2018
Stadtbetrieb	ja	mittel	ja	bis Ende 2019
Lieferverkehr Lebensmittel	ja	mittel	ja	bis Ende 2018
Lieferverkehr Paketdienste	bedingt	mittel	nein	-
Lieferverkehr sonstige	bedingt	mittel	ja	bis Ende 2019
Handwerker	bedingt	mittel	ja	bis Ende 2019
Anwohner	nein	mittel	nein	-
Pendler	nein	mittel	nein	-
Reisebusse	nein	gering	nein	-
Wohnmobile	nein	gering	nein	-
Baumaschinen	bedingt	gering	ja	bis Ende 2019
Sonderfahrzeuge	bedingt	gering	ja	bis Ende 2019

### Erläuterungen für die einzelnen Bewertungen:

\* = Bewertung – Mobilitätsanforderung mit Dieselfahrzeugen für Stadtgesellschaft:

Polizei	zur Aufrechterhaltung der Sicherheit in der Stadt müssen Diesel-Fahrzeuge einsatzbereit sein
Krankenwagen	zur Aufrechterhaltung der notärztlichen Versorgung in der Stadt müssen Diesel-Fahrzeuge einsatzbereit sein
Feuerwehr	zur Aufrechterhaltung der Notfall-Versorgung in der Stadt müssen Diesel-Fahrzeuge einsatzbereit sein
ÖPNV	zur Aufrechterhaltung des ÖPNV müssen Diesel-Busse in der Stadt einsatzbereit sein
Taxi	Alternativen sind verfügbar und wirtschaftlich wie Benzin-Hybrid



Stadtbetrieb	viele Sonderfahrzeuge nur mit Dieselantrieb (z. B. Müllfahrzeuge, Kehrmaschinen,...)
Lieferverkehr Lebensmittel	zur Aufrechterhaltung der Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln müssen Diesel-Lastwagen verfügbar sein
Lieferverkehr Paketdienste	alternative Antriebstechnologie steht zur Verfügung (z.B. Streetscooter oder Benzin) oder alternative Lieferform mittels Lastenrädern (wirtschaftlich auf der „letzten“ Meile)
Lieferverkehr sonstige	abhängig von den Liefermengen und Gewichten, Bewertung sonst wie Paketdienste
Handwerker	zur Aufrechterhaltung der Bau- und Reparaturleistungen müssen Diesel-Transporter einsatzbereit sein, wobei alternative Antriebstechnologien zum Teil zur Verfügung stehen
Anwohner	Alternativen sind verfügbar (Benzin-, Hybrid- und Elektrofahrzeuge, ÖPNV, Fahrrad,...)
Pendler	Alternativen sind verfügbar (Benzin-, Hybrid- und Elektrofahrzeuge, ÖPNV, Fahrrad,...)
Reisebusse	für die Daseinsvorsorge der Stadtgesellschaft keine erforderlichen Fahrten
Wohnmobile	Bewertung wie bei Reisebussen
Baumaschinen	viele Sonderfahrzeuge nur mit Dieselantrieb verfügbar
Sonderfahrzeuge	Autokräne, Messwagen, ... nur mit Dieselantrieb verfügbar

\*\* = Bewertung – Fahrleistung im Stadtgebiet (Talkessel):

gering	mittel	hoch
bis 10 km am Tag	11 bis 99 km am Tag	über 100 km am Tag

\*\*\* = Bewertung – Zeitraum für Umrüstung auf EURO 6/VI-Norm, Elektro,...

Polizei	Ausnahme für EURO 4 und EURO 5, bis Ende 2019 ist komplette Diesel-Fahrzeugflotte mit SCR-Filtern nachzurüsten, auf EURO 6-Norm oder Elektro zu modernisieren
Krankenwagen	Forderung: siehe Polizei
Feuerwehr	Forderung: siehe Polizei
ÖPNV	Versäumnisse der Vergangenheit sind zügig zu beseitigen, Aufrüstung des kompletten Fahrzeugbestandes mit SCR-Filtern bis Ende 2018, Neufahrzeuge nur EURO VI-Norm oder Elektro
Taxi	Ausnahme bei wirtschaftlicher Härte bis Ende 2018 für EURO 4 und EURO 5-Norm, ansonsten alle Dieselfahrzeuge mit SCR-Filter nachzurüsten oder EURO 6-Norm

Stadtbetrieb	Aufrüstung mit SCR-Filtern bis Ende 2019, Neufahrzeuge nur aktuelle EURO 6/VI-Norm oder Elektro, Nutzung von Lastenrädern
Lieferverkehr Lebensmittel	Fahrzeuge pendeln vom Verteilzentrum der Filialisten von auswärts in die Stadt, zumeist moderne Fahrzeugflotte, Ausnahmegenehmigung für EURO 5-Norm bis Ende 2018, keine Ausnahme für EURO 4-Norm, ab 2019 alle Dieselfahrzeuge EURO 6/VI oder Nachrüstung mit SCR-Filter
Lieferverkehr Paketdienste	keine Ausnahmen da Alternativen sofort verfügbar
Lieferverkehr sonstige	abhängig von den Liefermengen und Gewichten, Bewertung sonst wie Paketdienste
Handwerker	häufig Dieselfahrzeuge im Einsatz mit Spezialeinbauten, abhängig von der Fahrleistung können Ausnahmen bis Ende 2019 bei wirtschaftlicher Härte gewährt werden, sonst Nachrüstung mit SCR-Filterssystemen
Anwohner	keine Ausnahmen da Alternativen sofort verfügbar
Pendler	keine Ausnahmen da Alternativen sofort verfügbar
Reisebusse	Umrüsten auf moderne EURO VI Fahrzeuge oder SCR-Filterssysteme zwingend notwendig, da keine für die Daseinsvorsorge der Stadtgesellschaft erforderlichen Fahrten
Wohnmobile	Bewertung wie bei Reisebussen, Freizeitfahrzeug, keine Ausnahmen bei wirtschaftlicher Härte, da kein Mobilitätserfordernis
Baumaschinen	bis Ende 2019 ist komplette Diesel-Fahrzeugflotte auf EURO 6/VI-Norm oder Elektro zu modernisieren, Sonderfahrzeuge sind mit SCR-Filterssystemen bis Ende 2019 nachzurüsten
Sonderfahrzeuge	bis Ende 2019 ist komplette Diesel-Fahrzeugflotte auf EURO 6/VI-Norm oder Elektro zu modernisieren, Sonderfahrzeuge sind mit SCR-Filterssystemen bis Ende 2019 nachzurüsten

## Quellenangaben:

- 
- <sup>i</sup> <http://www.duh.de/pressemitteilung/diesel-forum-grandios-gescheitert-softwareloesung-bringt-nur-2-bis-3-prozent-nox-reduktion-der-deut/>
- <sup>ii</sup> <https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-aachen/radverkehr/chronologie-zur-luftreinhaltung.html>
- <sup>iii</sup> [http://www.duh.de/uploads/media/2016-10-04\\_Urteil\\_VG\\_Duesseldorf.pdf](http://www.duh.de/uploads/media/2016-10-04_Urteil_VG_Duesseldorf.pdf)
- <sup>iv</sup> <http://www.duh.de/pressemitteilung/verwaltungsgericht-stuttgart-diesel-fahrverbote-in-stuttgart-ab-1-januar-2018-zulaessig-und-erforde/>
- <sup>v</sup> [http://vgstuttgart.de/pb/,Lde/Klage+der+Deutschen+Umwelthilfe+e\\_V\\_+gegen+das+Land+Baden-Wuerttemberg+wegen+Fortschreibung+des+Luftreinhalteplanes\\_Teilplan+Landeshauptstadt+Stuttgart+erfolgreich/?LISTPAGE=4414005](http://vgstuttgart.de/pb/,Lde/Klage+der+Deutschen+Umwelthilfe+e_V_+gegen+das+Land+Baden-Wuerttemberg+wegen+Fortschreibung+des+Luftreinhalteplanes_Teilplan+Landeshauptstadt+Stuttgart+erfolgreich/?LISTPAGE=4414005)
- <sup>vi</sup> [http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/luftreinhalteplaene/index.html](http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/luftreinhalteplaene/index.html)
- <sup>vii</sup> [http://aachen.de/DE/stadt\\_buerger/umwelt/luft-stadtklima/luftreinhalteplan\\_umweltzone/pdf\\_materialien\\_fotos/lrp\\_ac\\_erste\\_fortschreibung\\_2015\\_08.pdf](http://aachen.de/DE/stadt_buerger/umwelt/luft-stadtklima/luftreinhalteplan_umweltzone/pdf_materialien_fotos/lrp_ac_erste_fortschreibung_2015_08.pdf)
- <sup>viii</sup> [https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Aachen/PM\\_ADFC-VCD\\_Luft-wie-in-China\\_170213.pdf](https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Aachen/PM_ADFC-VCD_Luft-wie-in-China_170213.pdf)
- <sup>ix</sup> <http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=16946>
- <sup>x</sup> [https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Aachen/for\\_download/LRP/06\\_Stellungnahme-Verbaende-Bezreg-Koeln-gruene-Umweltzone\\_140415.pdf](https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Aachen/for_download/LRP/06_Stellungnahme-Verbaende-Bezreg-Koeln-gruene-Umweltzone_140415.pdf)
- <sup>xi</sup> [https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Aachen/for\\_download/LRP/09\\_Pressekonferenz-Praesentation-Klagebegruendung-LRP-2014\\_141212.pdf](https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Aachen/for_download/LRP/09_Pressekonferenz-Praesentation-Klagebegruendung-LRP-2014_141212.pdf)
- <sup>xii</sup> [http://aachen.de/DE/stadt\\_buerger/umwelt/luft-stadtklima/luftreinhalteplan\\_umweltzone/pdf\\_materialien\\_fotos/luftreinhalteplan2009.pdf](http://aachen.de/DE/stadt_buerger/umwelt/luft-stadtklima/luftreinhalteplan_umweltzone/pdf_materialien_fotos/luftreinhalteplan2009.pdf)
- <sup>xiii</sup> „Bis zum Jahr 2014 soll die gesamte Flotte mit moderner Filtertechnik ausgerüstet sein.“  
[http://www.aseag.de/no\\_cache/aktuelles/presse/pressemitteilung/article/neue-busse-fuer-die-rote-flotte/?cHash=9b2f7be50ac9a109642853445e7d9f07&sword\\_list%5B0%5D=partikelfilter](http://www.aseag.de/no_cache/aktuelles/presse/pressemitteilung/article/neue-busse-fuer-die-rote-flotte/?cHash=9b2f7be50ac9a109642853445e7d9f07&sword_list%5B0%5D=partikelfilter)
- <sup>xiv</sup> [https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Aachen/EU-Kommission-Schreiben-BRD-NO2\\_170215-Aachen-kommentiert.pdf](https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Aachen/EU-Kommission-Schreiben-BRD-NO2_170215-Aachen-kommentiert.pdf)
- <sup>xv</sup> <http://www.duh.de/pressemitteilung/nach-stuttgarter-richterspruch-zu-diesel-fahrverboten-deutsche-umwelthilfe-fordert-umsetzung-eines/>
- <sup>xvi</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999L0030&from=DE>
- <sup>xvii</sup> <http://www.duh.de/pressemitteilung/verkaufsverbot-smart-fortwo-120517/>
- <sup>xviii</sup> <http://parkingday-aachen.de/>
- <sup>xix</sup> <http://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-aachen/aktuelles/aktuelles/article/moebilitaetskonzept-aachen-2020.html>



- 
- <sup>xx</sup> [https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Aachen/for\\_download/RVP\\_2014/Massnahmenvorschlaege\\_LRP\\_2014-140303.pdf](https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Aachen/for_download/RVP_2014/Massnahmenvorschlaege_LRP_2014-140303.pdf)
- <sup>xxi</sup> <https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-aachen/aktuelles/aktuelles/article/luftreinhalteplan-2014.html>
- <sup>xxii</sup> [https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Aachen/for\\_download/LRP/08\\_Schreiben-OB-Philipp-Klageandrohung\\_141029.pdf](https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Aachen/for_download/LRP/08_Schreiben-OB-Philipp-Klageandrohung_141029.pdf)
- <sup>xxiii</sup> <https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-aachen/adfc-kreisverband-aachen-ev/aktuelles-aus-aachen-und-der-staedtereion/article/luftreinhalteplan-stadt-aachen.html>
- <sup>xxiv</sup> <https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-aachen/adfc-kreisverband-aachen-ev/aktuelles-aus-aachen-und-der-staedtereion/article/schlechte-luft-in-aachen-beschaefigt-jetzt-auch-d.html>
- <sup>xxv</sup> <https://www.vcd.org/der-vcd-in-nrw/aachen-dueren/news/neue-radrouten-auf-alten-wegen/>
- <sup>xxvi</sup> <https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-aachen/aktuelles/aktuelles/article/adfc-aachen-fordert-verkehrskonzept-fuer-eine-lebe.html>