

## **5.2 Maßnahmen in der Stadt Köln**

Ziel der Stadt Köln ist es, durch ein Maßnahmenbündel die Luftbelastung positiv zu beeinflussen. Im Vordergrund steht die Entlastung der stark frequentierten Hotspots innerhalb und außerhalb der neuen Umweltzone. Mit begleitenden Maßnahmen im Energiebereich soll die Hintergrundbelastung weiter gesenkt werden. Neben dem zentralen Aspekt der Luftreinhaltung erzielen die einzelnen Maßnahmen ebenso positive Effekte für den Lärm- und Klimaschutz.

### **5.2.1 Umweltsensitives Verkehrsmanagement am Clevischen Ring in Köln-Mülheim**

Das umweltsensitive Verkehrsmanagement sieht eine Steuerung der Lichtsignalanlagen vor, bei der sowohl Verkehrsdaten als auch Umweltparameter berücksichtigt werden. Damit ist eine Verkehrsregulierung in Teilen des Netzes durch Detektion und Bewertung der Verkehrszustände an Knoten zusammenhängender Netzstrukturen möglich.

Mit dieser Maßnahme wird beabsichtigt, dass durch die Verstetigung des Verkehrs und dessen Reduzierung oder Verlagerung auf weniger befahrenen Strecken eine Minderung der Schadstoffbelastung erreicht werden soll.

Die Vorrangschaltungen für den ÖPNV dürfen dabei allerdings nicht eingeschränkt werden, da die Reisezeit das empfindlichste Kriterium bei der Nutzungsentscheidung für den ÖPNV ist. Folglich würde eine Einschränkung der Vorrangschaltung zu einer Induzierung von zusätzlichem motorisierten Individualverkehr führen, was dem Ziel der Reduzierung der Schadstoffemissionen entgegenstehen würde.

Das von der Maßnahme betroffene Gebiet in Köln-Mülheim umfasst die Strecke Clevischer Ring bzw. Bergischer Ring vom BAB-Zubringer im Norden bis zur Grünstraße im Süden mit insgesamt zwölf Lichtsignalanlagen (LSA). Hinzu kommen drei tangierende Anlagen: Berliner Str., Frankfurter Str. sowie die Umfahrung Wiener Platz. Das Gebiet mit den Lichtsignalanlagen ist auf der folgenden Seite in der Abbildung 5.2/1 dargestellt.

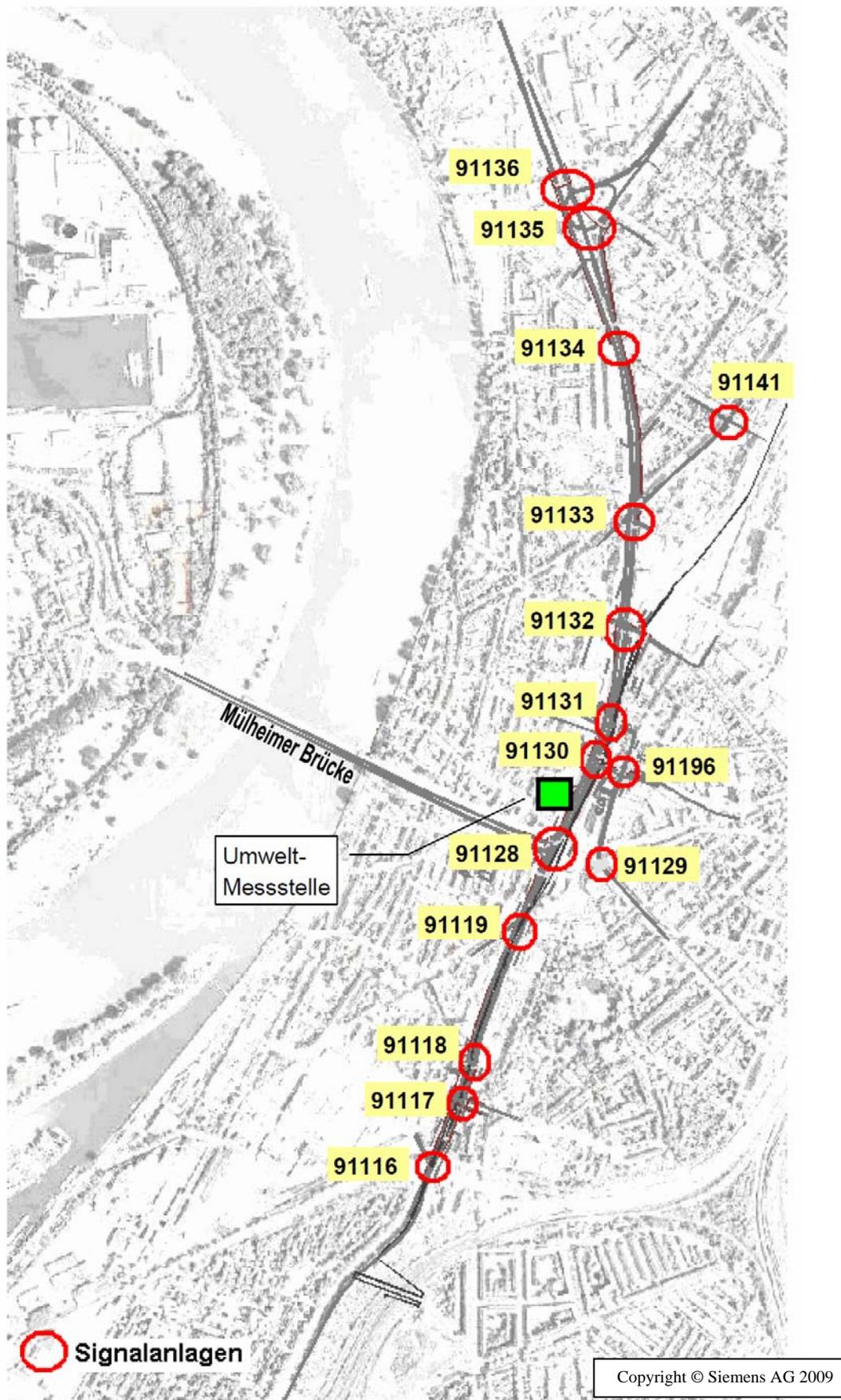


Abb. 5.2/1: Maßnahmenggebiet in Köln Mülheim mit LSA-Standorten

**Bezeichnungen der Lichtsignalanlagen:**

91116	Bergischer Ring / Grünstraße
91117	Bergischer Ring / Rendsburger Platz
91118	Bergischer Ring / Schleiermacherstraße
91119	Bergischer Ring / Danzierstraße
91128	Wiener Platz West
91129	Wiener Platz Ost / Frankfurter Straße
91130	Clevischer Ring / Bergisch Gladbacher Straße
91131	Clevischer Ring / Carl-Brisch-Straße
91132	Clevischer Ring / Keupstraße
91133	Clevischer Ring / Berliner Straße
91134	Clevischer Ring / Von-Lohe-Straße
91135	Clevischer Ring / Mülheimer Zubringer (Süd)
91136	Clevischer Ring / Mülheimer Zubringer (Nord)
91141	Berliner Straße / Von-Sparr-Straße
91196	Bergisch Gladbacher Straße / Genovevastraße

Im Auftrag der Stadt Köln und gefördert vom Land NRW wurden im Modellgebiet am Clevischen Ring die Auswirkungen des Verkehrs auf die Schadstoffemissionen untersucht. Die Bedingungen und Ergebnisse sind im Kapitel 6.3.1 dargestellt.

Bestandteile der Maßnahme, die je nach situationsbezogenen Erfordernissen einzeln oder in Kombination zur Wirkung gebracht werden können, sind:

- Erweiterung des Clevischen Rings in Fahrtrichtung Norden vor der Keupstraße um eine Spur;
- Dosierung des Verkehrs durch Pfortnerung in abgestimmten und für die Umweltbelastung eher unkritischen Bereichen des südlichen, nördlichen und westlichen Zuflusses
- Restriktionen für die KVB. Bahnen werden zu Gunsten der Koordinierung des Individualverkehrs bei Bedarf länger in Haltestellen zurückgehalten.

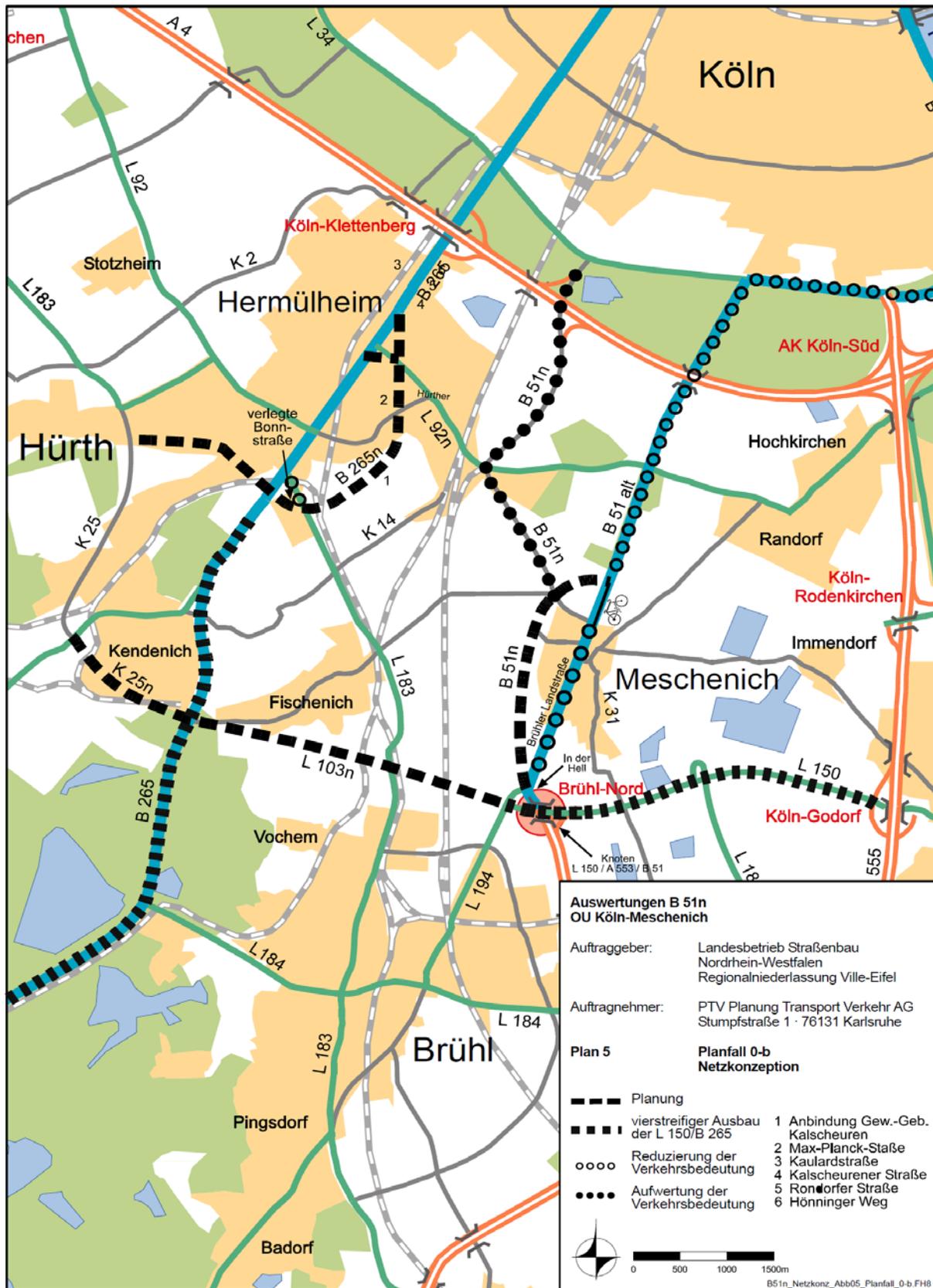
### **5.2.2 Ortsumfahrung Meschenich**

Zur Entlastung des Hot Spots in Meschenich ist der Bau einer Ortsumgehung geplant. Die Regionalniederlassung Vile-Eifel des Landesbetriebes Straßen NRW in Euskirchen hat dazu die Planfeststellungsunterlagen erstellt.

Das Maßnahmenpaket beinhaltet u. a. die Ortsumfahrung B 51n Köln-Meschenich mit Anbindung an die AS Köln-Eifeltor, den Rückbau der B 51alt im Verlauf der Ortsdurchfahrt Meschenich, den vierstreifigen Ausbau der L 150 und weitere Entlastungsmaßnahmen in Hürth-Hermülheim.

Die B 51 weist im Bereich Köln-Meschenich eine Verkehrsbelastung von ca. 21.400 Kfz/24h auf. Mit der Einrichtung der Ortsumgehung soll laut Prognose des Landesbetriebes Straßen NRW der Verkehr an dieser Stelle auf ca. 6.300 Fahrzeuge pro Tag reduziert werden.

Die Baumaßnahme in Meschenich ist im Zusammenhang mit den weiteren Maßnahmen im südlichen Bereich von Köln und in Hürth-Hermülheim in der Abbildung 5.2/2 auf der folgenden Seite dargestellt.



© Landesbetrieb Straßen NRW (2008)

**Abb. 5.2/2:** Geplante Ortsumfahrung Meschenich in Verbindung mit Entlastungsmaßnahmen in Hürth-Hermülheim

### **5.2.3 Weitere Maßnahmen in Stadtteilen mit Belastungsschwerpunkten (B)**

#### B1 Meschenich

Zusätzlich zu der unter 5.2.2 beschriebenen Ortsumfahrung wurde in Meschenich bereits die Schaltung der Lichtsignalanlagen (LSA) optimiert. Eine weitere Verbesserung würde die Realisierung des geplanten vierspurigen Ausbaus der L 150 zwischen der A 553 (Anschlussstelle Brühl-Nord) und der A 555 (Anschlussstelle Köln-Godorf) bedeuten. Dies würde zu einer teilweisen Ableitung des Verkehrs nach Osten und damit zu einer weiteren Verkehrsverflüssigung beitragen.

Darüber hinaus wird ein nächtliches LKW-Fahrverbot in Meschenich diskutiert.

#### B2 Porz

Im Bereich der Heidestraße (Porz-Wahnheide) kommt eine Beschränkung des LKW-Verkehrs auf Anlieferverkehr und/oder auf den Verkehr mit Fahrzeugen mit „grüner Plakette“ als Minderungsmaßnahme in Betracht. Zudem würde der Bau von weiteren Kreisverkehren zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses führen.

Im Bereich des Busbahnhofs wird angestrebt, dass die KVB in diesem Bereich möglichst ausschließlich Fahrzeuge mit „grüner Plakette“ einsetzt sowie bei längeren Wartezeiten die Motoren der Fahrzeuge abgeschaltet werden. Die Stadt Köln wird eine entsprechende Vereinbarung mit der KVB anstreben.

#### B3 Rodenkirchen

Im Bereich der Rodenkirchener Hauptstraße ist vorgesehen, die Lichtsignalanlagen durch alternative Betriebsformen wie Kreisverkehre oder Querungshilfen zu ersetzen. Hierdurch wird in diesem Bereich eine Verflüssigung des Verkehrs und eine damit einhergehende Schadstoffreduzierung erwartet.

#### B4 Weiden

Angesichts der derzeitigen Belastungssituation wird der Stadtteil Weiden großflächig in die erweiterte Umweltzone einbezogen werden.

## Kapitel 5.2 Maßnahmen in der Stadt Köln

Darüber hinaus kommen folgende Maßnahmen, zur Verbesserung der Gesamtsituation, insbesondere im Bereich des Einkaufszentrums, in Betracht:

Der Vollausbau der Anschlussstelle Frechen-Nord mit einer zusätzlichen Fahrspur in Richtung Autobahnkreuz Köln-West sowie der vierspurige Ausbau der Bonnstraße zwischen Aachener Straße und der K 8 in Frechen sind in Planung. Dies wird zu einer deutlichen Reduzierung der täglichen Verkehrsstärke auf der Aachener Straße führen.

Die Stadt Köln wird eine Selbstverpflichtungsvereinbarung mit KVB und REVG (Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft) anstreben, auf den Buslinien 141, 143, 145, 149, 961 und 963 so bald wie möglich nur noch Fahrzeuge mit „grüner Plakette“ einzusetzen. Sie wird gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben prüfen, ob durch eine Optimierung der Lichtsignalanlagensteuerung und des Haltestellenmanagements im Bereich des Einkaufszentrums weitere Verbesserungen der Belastungssituation erzielt werden können.

### B5 Junkersdorf

Zu prüfen ist insbesondere der Ausbau der Dürener Straße auf drei Fahrspuren mit Wechselzeichenanlage sowie der Umbau des Verkehrsknotens Dürener Straße / Militärringstraße.

### B6 Lövenich

Zu prüfen ist insbesondere ein LKW-Durchfahrtsverbot auf der Brauweiler Straße.

## **5.2.4 Weitere lokale Maßnahmen ohne Ortsbezug im Verkehrsbereich (V)**

Neben spezifischen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten kommen zahlreiche weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffbelastung der Luft in Betracht und werden von der Stadt Köln zum Teil bereits umgesetzt. Da der lokale Kfz-Verkehr ein Hauptverursacher insbesondere der Stickoxid-Gesamtbelastung darstellt, sollte insbesondere ein Ausbau alternativer Verkehrsformen angestrebt werden.

### V1 Bau der Nord-Süd-Stadtbahn

Das ÖPNV-Netz in Köln wird kontinuierlich ausgebaut. In den letzten Jahren wurden mehrere Strecken neu in Betrieb genommen z.B. die Verlängerung der Linie 1 in Bensberg und Weiden sowie der Linie 3 bis Ollenhauerring. Derzeit befindet sich die Nord-Süd-Stadtbahn im Bau. Sie ist die größte Infrastrukturmaßnahme in Deutschland. Mit der vollständigen Inbetriebnahme wird auf der Strecke ein Fahrgastaufkommen von ca. 70.000 Fahrgästen/Tag erwartet. Die Nord-Süd-Stadtbahn wird die Kölner Innenstadt vom Kfz-Verkehr deutlich entlasten.

### V2 Ausbau des ÖPNV- und SPNV-Netzes

Die Stadt Köln sowie der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (als Aufgabenträger für den SPNV und Zuschussgeber für kommunale Infrastrukturmaßnahmen) setzen weiterhin auf einen Ausbau des Schienennetzes in und um Köln. Der 2003 in Betrieb genommene S-Bahnverkehr zwischen Düren und Köln sowie auf der Flughafenschleife hat zu enormen Fahrgastzuwächsen geführt. Bereits zur Fußball-WM 2006 konnte an der Strecke Richtung Düren der neue Haltepunkt Weiden-West in Betrieb genommen werden, der eine Verknüpfung zwischen dem Regionalverkehr (S-Bahnlinien S12 und S13) und der Stadtbahnlinie 1 herstellt. Hier entstanden in zwei Bauabschnitten bis 2009 zudem rd. 700 P+R-Plätze, die den Individualverkehr aus dem Umland auf schienengebundene Verkehrsmittel umlenken sollen. Die Auslastung des P+R-Platzes war von Beginn an sehr gut.

Eine weitere große P+R-Station soll in den kommenden Jahren an der S-Bahn-Station in Porz-Wahn (ebenfalls S-Bahnlinien S12 und S13) errichtet werden.

Mittelfristig ist der zweigleisige Ausbau der S-11-Strecke zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach vorgesehen. Diese Maßnahme ist Voraussetzung für die von der Stadt Köln gewünschte Einrichtung eines Haltepunkts „Deutzer Feld“ in Nachbarschaft zu den umgenutzten Flächen des ehem. Geländes der Chemischen Fabrik Kalk. Dieser Haltepunkt soll das dort neu entstehende Wohn- und Gewerbegebiet einschließlich des Odysseums, der Köln-Arkaden und des Polizeipräsidiums an das regionale Schienennetz anbinden.

## Kapitel 5.2 Maßnahmen in der Stadt Köln

Ebenfalls mittelfristig ist der Ausbau der beiden Bahnhöfe Köln Hbf und Köln Messe/Deutz um zwei zusätzliche S-Bahn-Gleise plus Bahnsteig vorgesehen, um eine schnellere Abwicklung des Fahrgastwechsels an diesen hoch frequentierten Haltepunkten zu ermöglichen und somit die zunehmenden Fahrgastzahlen besser bewältigen zu können. Diese Maßnahme ist auch Voraussetzung für zukünftig eventuell erforderliche dichtere Zugfolgen im S-Bahn-Verkehr.

Auch das Stadtbahnnetz wird in Köln kontinuierlich ausgebaut. Derzeit befinden sich die ersten beiden Baustufen der Nord-Süd-Stadtbahn im Bau. Sie ist die größte derartige Infrastrukturmaßnahme in Deutschland. Mit der infolge des Archiveinsturzes auf den Zeitraum zwischen 2016 und 2018 verschobenen Gesamt-Inbetriebnahme wird auf der Strecke ein Fahrgastaufkommen von ca. 70.000 Fahrgästen/Tag erwartet. Die Nord-Süd-Stadtbahn wird die Kölner Innenstadt vom Kfz-Verkehr deutlich entlasten. In der dritten Baustufe ist mittelfristig eine Verlängerung bis zum Verteilerkreis am Militärring einschließlich eines Park+Ride-Parkplatzes vorgesehen.

Die Linie 5 wird bis Ende 2010 in das Ossendorfer Gewerbegebiet „Am Butzweilerhof“ verlängert, womit u.a. auch das dortige IKEA-Möbelhaus direkt an den schienengebundenen ÖPNV angeschlossen wird. Bis voraussichtlich 2013 soll zudem die Linie 3 um eine weitere Station bis ins Görlinger-Zentrum des Stadtteils Bocklemünd/Mengenich verlängert werden. Die erste Baustufe der Verlängerung (bis zur vorläufigen Endhaltestelle Ollenhauerring) war 2002 in Betrieb genommen worden.

Bereits Ende 2003 wurde mit der Umsetzung des vom Rat beschlossenen Niederflur-Konzepts begonnen. Seit 2003 werden die Linie 12 und seit August 2006 auch die Linie 15 mit Niederflur-Stadtbahnwagen betrieben, die den Fahrgästen das niveaugleiche Ein-/Aussteigen an Haltestellen ermöglichen. Im Hochflurnetz wurden in den letzten Jahren die Bahnsteige an allen Haltestellen des Innenstadt-Tunnels zwischen Ebertplatz und Poststraße für einen stufenlosen Zugang angehoben.. Dadurch konnten auch die Aufenthaltszeiten an den Haltestellen verringert und ein wichtiger Beitrag zur mehr Pünktlichkeit und zu mehr Attraktivität des ÖPNV geleistet werden. Aktuell werden bis 2011 nun auch die Haltestellen der Linie 5 in

Neuehrenfeld/Ossendorf westlich des Gürtels barrierefrei ausgebaut. Des Weiteren erfolgen gemäß einer Prioritätenliste Aufzugsnachrüstungen an U-Bahn-Haltestellen, aktuell an den Haltestellen Bf. Deutz/Messe und Neusser Str./Gürtel, anschließend bis voraussichtlich 2012 an den Haltestellen Kalk Post und Friesenplatz.

Seit 1995 wurde das Kölner Busnetz in seinen fünf Teilräumen neu konzipiert. Ab 2010 steht eine Überprüfung der Teilräume an, beginnend mit dem Netz im Teilraum Linksrheinisch Mitte. Daneben werden bei Bedarf einzelne zusätzliche Verbindungen eingerichtet wie z.B. 2009 die sog. „Unibuslinie“ (Verlängerung der Linie 142) auf der Inneren Kanalstraße/Universitätsstraße, die Linie 149 zur Erschließung des neu entstehenden Wohngebiets Widdersdorf-Süd oder die neue Buslinie zu den Merheimer Kliniken (Linie 158).

Auch zahlreiche Bushaltestellen wurden in den letzten Jahren zu sog. „Buskaps“ mit erhöhten Bordsteinen ausgebaut, wo der stufenlose Einstieg in die Niederflurbusse möglich ist. Das Buskap-Programm schreitet voran und wird entsprechend den verfügbaren Mitteln kontinuierlich fortgesetzt. Nach Fertigstellung der Kaps auf den Linien 152, 153 und 159 im Rechtsrheinischen stehen nun die linksrheinischen Linien 141, 140 und 127 an.

### V3 Attraktivitätssteigerung des ÖPNV

Seit Mitte der 1990er Jahre wird mit großem Erfolg auf allen Stadtbahnlinien tagsüber ein 10-Minuten-Grundtakt gefahren. Im Jahr 2000 erfolgte aufgrund der geänderten Ladenöffnungszeiten die Ausdehnung des 10-Minuten-Takts bis 20:00 Uhr. Durch das 2007 eingeführte sog. „Rendezvous-System“ mit abgestimmten Übergangszeiten am zentralen Umsteigepunkt Neumarkt (sowie ergänzend am Ebertplatz und am Barbarossaplatz) wird auch im 30-Minuten-Takt (in den späten Abendstunden nach 23 Uhr sowie sonntags vormittags) der Umstieg zwischen den einzelnen Linien erleichtert.

Weiterhin wird kontinuierlich an benutzerfreundlichen Preissystemen im VRS gearbeitet. Insbesondere die stärkere Verbreitung von Jobtickets, Semestertickets, Schülertickets oder Handytickets sollen die Nutzung des ÖPNV noch attraktiver und für den eingebundenen Nutzer noch selbstverständlicher machen. Beispiele sind die

## Kapitel 5.2 Maßnahmen in der Stadt Köln

kürzlich erfolgte Einbeziehung des Ahrtals in den Verkehrsverbund und die Einführung des landesweiten NRW-Tickets. Die Ausweitung des Preissystemverbundes mit den benachbarten Verkehrsverbänden soll zusätzliche Akzeptanz für Dauerticketnutzer erzeugen, ist aber noch ausbaufähig.

Zur Verbesserung des Sicherheits-Empfindens der Fahrgäste und zur Verringerung der Vandalismus-Schäden haben die Kölner Verkehrsbetriebe in 2010 zusätzlich zu den bereits vorhandenen 18 neue Servicekräfte als „Zugbegleiter“ eingestellt, welche vornehmlich in den Abend- und Nachtstunden eingesetzt werden.

Durch die intensiven Bemühungen der Stadt Köln und der KVB (Streckenerweiterung, Ausbau von Haltestellen, verbessertes Verkehrsangebot, neuere Busnetze) konnte die Zahl der Fahrgäste allein in den letzten zehn Jahren von 230,0 Mio./a (1999) um 15,6% auf 265,8 Mio./a (2009) gesteigert werden. Stadt Köln und KVB erwarten weiterhin steigende Fahrgastzahlen in den nächsten Jahren.

### V4 Förderung des „Car-Sharing“

Die gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen wird in Köln seit über 10 Jahre erfolgreich praktiziert und von der Stadt im Rahmen der Möglichkeiten unterstützt. Der größte CarSharing-Anbieter „cambio“ stellt seinen zwischenzeitlich mehr als 9.000 Kundinnen und Kunden nach eigener Angabe knapp 300 Autos unterschiedlicher Größe zur Verfügung, die auf mittlerweile 41 Stationen im ganzen Stadtgebiet verteilt sind. Seit März 2009 ist mit der DB Rent GmbH ein zweiter Anbieter in Köln vertreten, der unter dem Markennamen „Flinkster“ rd. 130 Fahrzeuge an 81 über die Innenstadt verteilten Standorten bereit hält. Nach wissenschaftlichen Untersuchungen ersetzt ein CarSharing-Auto fünf private Autos, die Benutzung der CarSharing-Autos erfolgt in der Regel bewusster. Es werden von einem Fahrer rund 40 % weniger Fahrten gemacht als vorher mit dem privaten Kfz. Da die Potentiale allerdings bei weitem noch nicht erreicht worden sind, ist eine konsequente und intensive Förderung sinnvoll.

### V5 Ausbau von P+R- bzw. B+R-Plätzen

Seit dem Beschluss des Park-and-Ride-Konzepts 1992 ist das P+R-Angebot von damals 2.900 Stellplätzen auf fast 5.500 (2008) Stellplätze an schienenengebundenen

Haltestellen im Kölner Stadtgebiet erweitert worden. Entsprechend dem P+R-Konzept ist eine Erweiterung auf stadtweit bis zu 11.500 Stellplätze geplant.

Auch das Bike-and-Ride-Angebot an schienengebundenen Haltestellen hat sich von fast 6.400 (1994) auf über 10.300 (2008) Abstellmöglichkeiten für Fahrräder erhöht. Die Stadt Köln wird den Ausbau von P+R- und B+R-Kapazitäten fortführen. Der Bedarf wurde für das Jahr 2009 auf etwa 14.000 Abstellanlagen geschätzt

#### V6 Förderung des Radverkehrs

Der Radverkehrsanteil in Köln hat nach offiziellen Zahlen zwischen 1997 und 2006 um etwa 2-3% auf 12% zugenommen. Es gibt andere Untersuchungen, die sich mit dem am häufigsten genutzten Verkehrsmittel beschäftigen. Hier liegt das Fahrrad bei einem Anteil von 16% in Köln. Fest steht jedoch, dass es erhebliche Unterschiede in der geographischen Verteilung des Radverkehrsaufkommens im Stadtgebiet gibt. Manche Stadtteile weisen 2008 Anteile von weit über 20% auf wie zum Beispiel Ehrenfeld (27%), Lindenthal (23%) oder Sülz (22%). In anderen Stadtteilen spielt der Radverkehr dagegen eine geringere Rolle wie etwa in Buchheim, Höhenberg oder Ostheim (jeweils 5%).

Durch eine Vielzahl von Maßnahmen

- Ausbau des Radwegenetzes
- Radwegesanierungsprogramm
- Anlage von Schutz- oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn
- Komfortverbesserungen durch kleinere bauliche Maßnahmen, zum Beispiel Bordsteinabsenkungen
- Öffnung Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Ausbau Fahrradparken im öffentlichen Raum
- Ausbau von bedarfsgerechten Bike-and-Ride Anlagen
- Informationen über Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- Aktionen zur Verbesserung des „Fahrradklimas“
- Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr

Soll eine weitere Steigerung des Radverkehrsanteils erzielt werden. Für die Zukunft sind insgesamt 42 Velo-Routen für den Alltagsradverkehr geplant, die entsprechend

## Kapitel 5.2 Maßnahmen in der Stadt Köln

mit Unterstützung des Landes ausgedeutert werden. Seit 2006 werden diese Velo-Routen in Abhängigkeit von ihrem Ausbau-Zustand nach und nach mit einer Wegweisungs-Beschilderung versehen.

Im Bereich Radverkehrsplanung hat die Stadt Köln in den letzten Jahren sehr viel entwickelt und investiert (Bürgerhaushalt, neue Planstellen, Öffentlichkeitsarbeit, Schwerpunktprojekte, Radwegsanierungsprogramm usw.). Einen Überblick über die aktuellen Maßnahmen ist dem Bericht der Kölner Stadtverwaltung für das Jahr 2009 zu entnehmen, der den politischen Gremien der Stadt zur Kenntnis gegeben wurde. Vor allem in den Kernbereichen steigt die Radnutzung.

### V7 Call a Bike

Das Call-a-Bike-Konzept ist erfolgreich in der Kölner Innenstadt installiert und hat zwischenzeitlich neben der DB Rent GmbH mit Nextbike einen zweiten Anbieter. Es kann entsprechend den bisherigen Erfahrungen weiter ausgebaut und zukünftig ggf. auch in den Wintermonaten angeboten werden.

### V8 Mobilitätsmanagement

Ergänzend zu den Stadtstrukturen werden Ansätze entwickelt, die bei Einzel-, Großprojekten und Planungsgebieten ein entsprechendes Mobilitätskonzept für alle Verkehrsarten mit der Zielsetzung „Förderung des Umweltverbundes“ beinhalten. Weiterhin werden derzeit im Rahmen eines Modellprojekts unter Leitung des VRS Modelle zur Mobilitätsberatung z.B. für Betriebe, für Schulen und für Neubürger entwickelt, die ggfs. dauerhaft eingerichtet werden könnten.

### V9 Vervollständigung der Fußgängerinfrastruktur

Der Fußgängerverkehr macht gesamtstädtisch einen Anteil von ca. 24 % der täglichen Wege aus, wobei die Anteile in den Stadtteilen der Innenstadt deutlich darüber liegen (bis zu 40% in der Altstadt/Nord). Daher soll die Nahmobilität durch konsequentes Vervollständigen und Verbessern der Qualität von Wegen gefördert werden. Ein kürzlich gefasster Beschluss des Verkehrsausschusses legt z.B. fest, dass Fußgänger an LSA-gesteuerten Kreuzungen immer ohne besondere Anforderung „grün“ erhalten sollen, wenn der parallele Autoverkehr fahren darf;

Anforderungsampeln sollen nur noch dann installiert werden, wenn der Fußgänger mit Betätigung der Anforderungstaste unmittelbar in den Umlauf eingreifen kann.

### V10 Verkehrsempfehlungen

Im Bereich der Einfallstraßen nach Köln und vor besonders kritischen Punkten wurden bereits variable Hinweistafeln zur Information der Autofahrer über Problemsituationen einerseits und zu alternativem Verhalten andererseits errichtet. Diese können in Abhängigkeit der Problemlage angepasst geschaltet werden. In Kombination mit dem bereits gut ausgebauten Parkleitsystem soll die Pflege und der weitere Ausbau dieser Informationsmöglichkeiten für den fließenden Verkehr zu einer weiteren Reduzierung von Stausituationen und Parksuchverkehren führen.

Ergänzend zum innerstädtischen Parkleitsystem ist im Umfeld des Stadions ein Veranstaltungleitsystem im Betrieb genommen worden. Eine lastrichtungsabhängige Fahrstreifensignalisierung zur Optimierung der Zu- und Abflüsse bei Stadionveranstaltungen sowie des Berufspendlerverkehrs für die Dürener Straße steht mittelfristig vor der Inbetriebnahme.

### V11 IT-basierte Nutzerbeeinflussung

Über das Portal Pendlernetz NRW wird in Köln und Umgebung die Bildung von Fahrgemeinschaften, insbesondere im Berufspendlerverkehr, gefördert. Darüber hinaus sollen Firmen mit hohem Verkehrserzeugungspotential angesprochen werden, diese Angebote firmenintern zu bewerben.

Die Stadt Köln ist zudem Projektträger des Regionale 2010 Projektes „mobil-im-rheinland“. Intermodalität, also die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten, ist ein wichtiger Baustein im Projekt und soll den Umstieg vom IV auf den ÖV erleichtern. Hierzu werden zukünftig u. a. Detektionsdaten, aktuelle Belegungszahlen von Parkieranlagen, Stau- und Baustellenmeldungen aber auch Soll und Ist-Zeiten des öffentlichen Personennahverkehrs aus der gesamten Region miteinander verknüpft und zu sinnvollen Informationen bzw. Diensten verarbeitet. Ziel ist eine hochqualitative Information über Reisezeiten unter Berücksichtigung verschiedenster Störungseinflüsse zur Verringerung der Verkehrsbelastung. Hierzu sollen die genannten Informationen jederzeit auch für mobile Endgeräte (Handy, Navigationsgeräte etc.) zur Verfügung gestellt werden.

### V12 Tempo-30-Zonen

Tempo-30-Zonen werden in Köln seit den 80er Jahren eingerichtet. Durch die weitere Realisierung von Tempo-30-Zonen wird eine Verstetigung des Verkehrs auf Grund der Geschwindigkeitsbeschränkung und damit ein entsprechend schadstoffarmer Verkehrsfluss insbesondere in den Wohnquartieren erreicht. Die bisher 366 in Köln eingerichteten Tempo-30-Zonen erstrecken sich auf einer Fläche von ca. 8.960 ha. Voraussichtlich bis 2013 sollen die Tempo-30-Zonen in allen Wohngebieten der Stadt Köln umgesetzt werden.

### V13 Parkraummanagement

Strategien und Prioritätensetzungen bei der Kriterienauswahl für Stellplatzempfehlungen zusammen mit optimaler technischer Infrastruktur für das Parkraummanagement haben zu einer nachweisbaren Reduzierung des Parksuchverkehrs um ca. 10 Mio. Fahrzeugkilometer pro Jahr geführt. Das entspricht einer Einsparung von ca. 3,2 % der Gesamtfahrleistungen in der Kölner Innenstadt. Weitere Einsparungen durch die anderen bewertbaren Instrumente des Verkehrsmanagements lassen sich auf ca. 0,7 % der Gesamtfahrleistung beziffern; auf das gesamte Stadtgebiet bezogen sind das 0,5 % Reduzierung Fahrzeugkilometer. Mit dem Bau von ca. 2.200 weiteren Stellplätzen in der Kölner Kernstadt sowie des Aufbaus des Leitsystems „Stadion“ im Bereich Köln West in Kooperation mit den Leitsystemen der BAB zur bedarfsgerechten Steuerung des Verkehrs bei Stadionveranstaltungen (seit Mitte 2006) kann mit einer weiteren Einsparung im Parksuchverkehr in der Größenordnung von ca. 1,5 Mio. Fahrzeugkilometer gerechnet werden.

Die Parkraumbewirtschaftung und die Bewohnerparkregelung in der Kölner Innenstadt sowie anderen Stadteilen führt zu einer Verminderung des Verkehrsaufkommens und Parksuchverkehrs. In ausgewählten Bewohnerparkgebieten der Kölner Innenstadt wurden Verkehrszählungen der abgestellten Fahrzeuge vor und nach Umsetzung der Parkraumkonzepte durchgeführt. Hierbei wurde festgestellt, dass die Zahl der abgestellten Fahrzeuge tagsüber um durchschnittlich 36 % und nachts um durchschnittlich 19 % abgenommen hatte.

#### V14 Verfeinerung des LKW-Führungskonzepts

Die Stadt Köln hat im Jahr 1991 als erste deutsche Großstadt ein gesamtstädtisches Konzept für die Führung des innerörtlichen LKW-Verkehrs vorgelegt. Darin wurde ein LKW-Vorzugsnetz definiert, um den Durchgangsverkehr mit LKW's aus dem städtischen Straßennetz fernzuhalten und ihn auf den Autobahnring bzw. auf das Hauptstraßennetz umzulenken. Zu den Maßnahmen des LKW-Führungskonzepts gehörten u. a. der Ausbau von Hauptstraßen (z.B. Rheinuferstraße), die Schaffung eines Anschlusses zwischen der A 4 und dem Containerbahnhof Köln-Eifeltor, die Einrichtung von Tempo-30-Zonen und die Durchführung von Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der LKW-Routen (z.B. durch Hinweisbeschilderungen, Ausgabe von LKW-Wegekarten, Signalsteuerung). Aktuell wird das Lkw-Führungskonzept überarbeitet und verfeinert. Anschließend soll das Vorzugsnetz beim Verkehrsgewerbe und bei Softwareherstellern für Navigationssysteme kommuniziert werden.

#### V15 Gleisanschlüsse von Gewerbegebieten

Bei der Planung oder Weiterentwicklung von Gewerbegebieten wäre wünschenswert, wenn zukünftig die Möglichkeit von Gleisanschlüssen berücksichtigt werden könnte, um den Kfz-Verkehr zu minimieren. Bei der Akquisition von Unternehmen für den Standort Köln und der Planung bzw. Reaktivierung von Gewerbegebieten wird die Möglichkeit des Schienenanschlusses mit geprüft.

#### V16 Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Güterverkehrs

Die Stadt Köln hat sich sehr frühzeitig um die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene bemüht. So wurde beispielsweise Anfang der 1990er Jahre das Güterverkehrszentrum Köln-Eifeltor ausgebaut. Inzwischen zählt Köln-Eifeltor zu den größten KV-Terminals in Europa. Im GVZ Eifeltor werden jährlich ca. 330.000 Ladeeinheiten umgeschlagen. Von Köln aus bestehen neben vielen innerdeutschen Schienenverbindungen auch tägliche Zugverbindungen beispielsweise nach Spanien, Italien und der Schweiz. Damit leistet das GVZ Köln-Eifeltor einen wichtigen Beitrag zur Entlastung des Straßengüterverkehrs und damit auch der Reduktion von Luftschadstoffemissionen. Zur weiteren Entlastung des Straßengüterverkehrs ist u. a. geplant:

- Ausbau des GVZ Eifeltor um ein drittes Modul  
Auf Antrag der Deutsche Bahn AG wird derzeit das Planfeststellungsverfahren für eine dritte Kranbahn im GVZ durchgeführt, das die Umschlags-Kapazität des GVZ deutlich erhöhen wird.
- KV-Terminal Nord  
Im Bereich des Niehler Hafens ist der Ausbau eines zusätzlichen Terminals für den kombinierten Güterverkehr geplant. Der Planfeststellungsbeschluss liegt bereits vor.
- Ausbau des Hafens Godorf:  
Die städtische Gesellschaft Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) plant den Bau eines neuen Hafenbeckens am Hafen Godorf. Der Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Köln liegt seit dem 30.08.2006 vor. Gemäß Ratsbeschluss wurde die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus des Hafens Godorf nachgewiesen. Allerdings wurde nach Klagen von Anliegern vorerst ein Baustop verhängt und aktuell vom OVG Münster bestätigt, so dass die Fertigstellung bis zu einer Entscheidung des OVG in dem Hauptsacheverfahren verzögert wird. Der Ausbau würde einen Containerumschlag auch im Kölner Süden ermöglichen und zur Reduzierung von LKW-Fahrten durch das Stadtgebiet (vom Niehler Hafen in den Kölner Süden) beitragen.

#### V17 Verbesserung im Lieferverkehr, LKW-Ladezonen

Mit der Verfeinerung des LKW-Konzeptes und entsprechender Kommunikation mit dem Verkehrsgewerbe sollen LKW-Fahrten gezielter gesteuert werden. Durch Verbesserungen im Lieferverkehr, Einrichtung von LKW-Ladezonen und konsequentes Vorgehen gegen Parken und Laden in zweiter Reihe soll eine Behinderung des fließenden Verkehrs möglichst verhindert werden.

#### V18 Bündelung von Frische-Einrichtungen im Frischezentrum

Ein weiterer Ansatzpunkt der Minderung des Kfz-Verkehrs in der Kernstadt bildet die Verlagerung von großen Verkehrserzeugern an die Peripherie. Ein Beispiel könnte die Verlagerung des Kölner Großmarkts in die Nähe des Kölner Autobahnringes sein. Dazu hat es seitens der Kölner Stadtverwaltung eine Standortuntersuchung für ein

## Kapitel 5.2 Maßnahmen in der Stadt Köln

neues Frischelogistikzentrum gegeben. Hintergrund der Verlagerung des Kölner Großmarktes ist, dass es am jetzigen Standort keine Entwicklungsmöglichkeiten mehr gibt und von seinen logistischen und sonstigen Einrichtungen den Anforderungen an moderne Großmärkte nicht mehr gerecht wird. Diesen Plänen liegt die Idee zugrunde, alle in Köln im Frischesektor stattfindenden Aktivitäten zu bündeln. Seit 2007 besteht der Ratsbeschluss für das Frischezentrum den Standort Marsdorf zu wählen. Eine Verlegung des Großmarktes an einen peripheren Standort wird insbesondere den Bereich Bonner Straße vom LKW-Verkehr entlasten und die damit verbundenen Emissionen verringern.

### V19 Ausbau der regionalen Straßeninfrastruktur

Der Autobahnring Köln gehört zu den am stärksten befahrenen Strecken in Köln. Seit mehreren Jahren wird der Kölner Autobahnring ausgebaut. Im Bau befindet sich der sechsstreifige Ausbau der A1 zwischen dem Autobahnkreuz Köln-West und der Anschlussstelle Bocklemünd inklusive der Einhausung im Bereich der Anschlussstelle Lövenich. In den nächsten Jahren wird noch der Abschnitt der A3 zwischen Köln-Mülheim und Leverkusen ausgebaut. Mit Fertigstellung dieser Abschnitte ist der Autobahnring rund um Köln komplett sechs- bis achtspurig ausgebaut. Neben diesen Bundesfernstraßen baut das Land weitere Landesstraßen im Kölner Raum (z.B. die bereits fertig gestellten Ortsumgehungen Lövenich und Roggendorf/Thenhoven) weiter aus. Das Hauptstraßennetz auf Kölner Stadtgebiet erfuhr in den letzten Jahren durch den Bau u. a. der Rheinuferstraße und des Bischofswegs weitere Kapazitätserweiterungen.

### V20 Temporäre Schwerpunktentlastung

Bei besonderen Ereignissen werden auch zukünftig temporäre Konzepte zur Umweltentlastung angewandt. Verkehrslenkende Maßnahmen beim katholischen Welt-JugendTag oder der FIFA WM 2006, dem Evangelischen Kirchentag und anderen Großveranstaltungen haben sich bewährt.

Zeitlich begrenzte Maßnahmen, wie der Buspendelverkehr zwischen Messeparkplatz und der Innenstadt zur Adventszeit, entlasten ansonsten stark frequentierte Bereiche in der Innenstadt vom motorisierten Verkehr und sorgen für mehr Lebensqualität der

Kapitel 5.2 Maßnahmen in der Stadt Köln

Anwohner sowie Aufenthaltsqualität für die Besucher.

Anlage 1  
LRP 2011

### V21 Förderung der Umrüstung von Fahrzeugen auf umweltfreundliche Technik

Die KVB hat mit finanzieller Unterstützung der Stadt Köln im Rahmen der Fahrzeugförderung in den Jahren 2006/2007 einen Großteil ihrer Busflotte mit Partikelfiltern nachgerüstet. Alle neu zu beschaffenden Busse werden seither mit entsprechender Filtertechnik angeschafft. Die Ausrüstung der Busflotte mit umweltfreundlichen Antrieben ist aus Sicht der Stadt Köln ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der innerstädtischen Luftqualität.

Um im Bereich des Straßenverkehrs – als Hauptverursacher der bestehenden Problemlage – zu weiteren Verbesserungen zu kommen, sollte generell angestrebt werden, den Anteil von Fahrzeugen mit diesen schadstoffarmen Antriebsarten deutlich zu erhöhen. Gerade solche Maßnahmen tragen dazu bei, die regionale Hintergrundbelastung sowie die Belastung der Innenstadt stärker abzusenken. Allerdings wäre hierzu eine entsprechende gesetzgeberische Initiative des Bundes erforderlich.

### V22 Maßnahmen im Schiffsverkehr

In Zusammenarbeit mit der Stadt, dem LANUV NRW sowie der KD (Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG) wird als Pilotprojekt die Möglichkeit geprüft, in einen Schiffsmotor durch Einbau eines SCRT-Filters bzw. durch Einbau eines Diesel-Wasser-Mischers die Emissionen des Schiffsmotors erheblich zu reduzieren.

Im Verkehrssektor ist der Schiffsverkehr nach dem Verkehrsträger Straße der zweitgrößte Stickstoffdioxidemittent. Auch das VG Köln und das OVG Münster haben im Rahmen ihrer Rechtsprechung zur Kölner Umweltzone im Ergebnis ein angemessenes Augenmerk auf die Emissionen durch den Schiffsverkehr gefordert.

Der Binnenschiffahrt hat daher auch bei der Fortschreibung des Luftreinhalteplans Köln besondere Aufmerksamkeit zu gelten. Dies gilt sowohl für auf dem Rhein das Stadtgebiet Köln passierende als auch für im Stadtgebiet auf Reede gehende Binnenschiffe, sei es in einer Hafenanlage oder auch nur im Strom am Anker liegend.

Es sind alle rechtlichen Regelungsmöglichkeiten sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene zu initiieren, die Schadstoffminderungssysteme - wie bei Kfz nahezu schon selbstverständlich - verbindlich vorschreiben. Insoweit ist die Stadt Köln zusammen mit der Bezirksregierung Köln bestrebt, gesetzgeberische Regelungen

## Kapitel 5.2 Maßnahmen in der Stadt Köln

oder Verordnungen anzustoßen und/oder zu intensivieren. Dies geschieht auch vor dem rechtlichen Hintergrund der Beachtung des Gleichbehandlungsgrundsatzes.

In der Praxis ist weder den privaten noch den gewerblichen Kraftfahrzeugverkehrsteilnehmern ist überzeugend zu vermitteln, warum sich Luftreinhaltere Regelungen schwerpunktmäßig auf sie konzentrieren und andere Emittenten – wie die Binnenschifffahrt – weitestgehend frei von Pflichten bleibt.

**5.2.5 Weitere Maßnahmen ohne Ortsbezug außerhalb des Verkehrssektors (W)**

Neben dem (Straßen-)verkehr kommen weitere Emittentengruppen in Betracht, die mit Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffbelastung beitragen können.

W1 Stromversorgung für Liegeplätze im Schiffsverkehr

Erfahrungen aus jüngster Zeit zeigen, dass die in Köln anlegenden Schiffe ihre Aggregate in der Regel mit Diesel betreiben. Dies führt an bestimmten Anlegestellen zu erheblichen Emissionen. Um die schiffsbedingten Emissionen zu verringern, sollen die Schiffsbetreiber dazu bewegt werden, ihre Schiffe landseitig mit Strom zu versorgen. Hierzu ist allerdings die Verlegung von entsprechenden leistungsstarken Leitungen notwendig. Erste Gespräche mit der Hafen und Güterverkehr Köln AG und der Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrt zeigen, dass diese Maßnahme voraussichtlich kurzfristig umgesetzt werden kann. Im Rheinauhafen ist die Elektrifizierung der Liegeplätze bereits realisiert.

Die Stadt Köln hat sich bereits in diesem Thema engagiert. Sie hat die verpflichtende Nutzung von landseitigen Stromanschlüssen zur Vermeidung von laufenden Schiffsdieselmotoren geprüft und anstrebt. Auch die diverse Hafenanlagen betreibende stadt-eigene HGK hält bereits technische Anschlüsse vor. So sind im innerstädtischen Rheinauhafen bereits 10 Anschlussstellen vorhanden, die derzeit sogar kostenlos zur Verfügung gestellt werden. In der Praxis wird dieses Angebot zum Teil auch genutzt.

Daneben prüft die Stadt Köln, ob die zwingende Nutzung von Stromanschlüssen durch in den Häfen der HGK liegende Binnenschiffe auf privatrechtlicher Ebene – also im Wirkungsbereich des Hausrechts – durchgesetzt werden kann, soweit entsprechende Anschlüsse vorgehalten und verfügbar sind.

Einführung eines landesweiten Anschluss- und Benutzungszwangs

Darüber hinaus ist es allerdings ebenfalls notwendig, eine landesweit einheitliche Regelung zu realisieren, die die flächendeckende zwingende Nutzung von Stromanschlüssen für Binnenschiffe vorschreibt, soweit entsprechende Anschlüsse vorgehalten und verfügbar sind.

Denn nur eine flächendeckende Einheitlichkeit verhinderte letztlich eine Flucht bzw. ein Ausweichen vor Hafenanlagen, die die Nutzung von besonders umweltschonender, landseitiger Stromversorgung vorschreiben. Eine entsprechende

## Kapitel 5.2 Maßnahmen in der Stadt Köln

Regelung in der Allgemeinen Hafenverordnung NRW ist daher anzustreben. Denkbar wäre auch die Einführung einer entsprechenden Ermächtigungsregelung für die betroffenen Städte und Gemeinden.

### Nutzungsrechte an Wasserflächen

Die Stadt Köln und die Bezirksregierung wirken gemeinsam darauf hin, dass die Nutzungsrechte an den Wasserflächen der sie durchkreuzenden Bundeswasserstraßen priorisiert den Städten und Gemeinden zu überlassen sind, da sie nur über diese Verfügungsberechtigung in der Lage sind, verbindliche Regelungen zumindest für das Gebiet ihrer Körperschaft zu initiieren oder gar verbindlich einzuführen. Bestrebungen der staatlichen Wasserschiffahrtsverwaltung, insoweit heterogene Vertragsverhältnisse in der Zukunft zu vereinbaren laufen dem zuwider und werden eine einheitliche und effektive Ausgestaltung verhindern. Es ist mithin ein (Vor-)Pachtrecht der Kommunen zwingend zu praktizieren.

### W2 Förderung des Wohnens in der Stadt

Die Stadt Köln verfolgt seit mehreren Jahren unterschiedliche Ziele, um der Zersiedelung zu begegnen. Wichtige Schwerpunkte sind Innenentwicklungen, Nachverdichtungen und Flächenrecycling. Durch diese Maßnahmen sollen in den nächsten Jahren laut fortgeschriebenem Wohnungsbauprogramm der Stadt Köln Flächen in der Größenordnung von über 100 ha innerhalb bestehender Siedlungsbereiche für den Wohnungsbau (um-)genutzt werden können. Hierzu gehören z.B. das im Bereich des Wohnungsbaus bereits teilweise fertig gestellte CFK-Gelände in Kalk mit ca. 30 ha oder das Clouth-Gelände in Nippes mit ca. 10 ha. Seit mehreren Jahren setzt die Stadt Köln das Baulückenprogramm um. Im Rahmen dieses Programms werden in Köln monatlich 20 - 25 Wohnungen geschaffen. Die Stadt Köln wird das Baulückenprogramm weiter fortsetzen.

### W3 Anpassung und Erweiterung der LBauO-Pläne

Die Pläne zur möglichen Stellplatzreduzierung aufgrund guter ÖPNV-Qualität existieren in Köln seit 1955 und werden laufend überarbeitet und aktualisiert. Die Pläne werden von Architekten, Investoren und städtischen Dienststellen erfolgreich

## Kapitel 5.2 Maßnahmen in der Stadt Köln

angewendet. Als zukünftige Maßnahme ist denkbar, dass die Einzugsbereiche (Radien um die Haltestellen) erhöht und die Reduzierungsgrade bei Bauvorhaben nach der Landesbauordnung angehoben werden. Die LBO-Pläne werden laufend aktualisiert und werden stark nachgefragt.

### W4 Stellplatzplanung bei Neubauten

Entsprechend den Ansätzen aus bisherigen Projekten ist das Instrumentarium der Stellplatznachhaltigkeit weiter zu entwickeln. Dazu gehört, dass sowohl stellplatzreduzierte Projekte und „Parken am Rande“-Strukturen gefördert werden, als auch die Möglichkeit, mit Parkierungseinheiten Stellplatzanordnungen zu erarbeiten, die für die Zukunft einen variablen Umgang mit der Anzahl von Stellplätzen erlauben. Bisher nicht in Anwendung ist die Möglichkeit der Beschränkung und Untersagung für den Bau von Stellplätzen.

### W5 Stadtplanung als Steuerungsinstrument

Die Stadtplanung als Steuerungsinstrument kann u.a. folgende, weitere Beiträge zur Schadstoffreduzierung erbringen:

- Minderung des Energiebedarfs durch energieoptimierte Stadtplanung:  
Laut Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses der Stadt Köln sollen städtebauliche Planungskonzepte solarenergetisch optimiert werden.
- Minderung des Energiebedarfs durch energieoptimiertes Bauen:  
Die Stadt Köln steht umweltfreundlicher Energieversorgung von Bauprojekten, sei es durch Erdwärmenutzung, Solarenergie oder Passivbauweise, positiv gegenüber und unterstützt diese.
- Stadtstrukturbezogene Mobilitätskonzepte (für Einzel-, Großprojekte und Planungsgebiete) werden auch zukünftig zur Reduzierung und Vermeidung von MIV-Bewegungen genutzt und optimiert.

### W6 Siedlungsentwicklung an leistungsfähigen Schienenachsen

Bei der Entwicklung von neuen Siedlungsflächen bilden vorhandene leistungsfähige Schienenachsen einen entscheidenden Standortfaktor, der diese Flächen besonders attraktiv macht und gleichzeitig emissionsträchtigen Verkehr minimiert. Im Rahmen der Fortschreibung des Wohnungsgesamtplans / Wohnungsbauprogramms der Stadt und der Verkehrsentwicklungsplanung soll festgelegt werden, dass die

Flächenreserven im Bereich der Einzugsbereiche von SPNV- und ÖPNV-Haltestellen vorrangig entwickelt werden.

#### W7 Maßnahmen im Bereich Kleinf Feuerung

Auch die kleinen und mittleren Feuerungsanlagen leisten einen Beitrag zur Schadstoffbelastung in der Stadt (vgl. Kap. 3.2.4).

Als lokal wirksame Maßnahme kommt hier der Erlass einer Festbrennstoff-Verordnung in Betracht. Mit einer solchen Verordnung kann die Stadt Köln den Betrieb von sog. Einzelraumfeuerungsanlagen, z.B. Kaminöfen und Kachelöfen, regeln und vor allem den Schadstoffausstoß solcher Anlagen begrenzen.

Die Stadt wird prüfen, ob eine solche Verordnung eine geeignete Maßnahme zur weiteren Verbesserung der Luftqualität in Köln darstellt.

#### **5.2.6 Weitere Maßnahmen**

Die Stadt Köln wird diesen Maßnahmenkatalog kontinuierlich fortschreiben und weiterentwickeln, um möglichst alle Potentiale in der Stadt zur notwendigen Reduzierung der Schadstoffbelastung, insbesondere der hohen Belastung durch NO<sub>2</sub> zu nutzen.