

Anlage 2: Runder Tisch Luftreinhalteplanung Köln - Gesamtkatalog, Maßnahmen, sortiert nach Priorität, Zeit und Nutzwert										
Maßnahme	Maßn.-Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zeit	Wirkung	Kosten Verwaltung	Kosten Kunde	Umsetzbarkeit	Nutzwert	Priorität	
Kommunikationsaktivitäten	6	- Reduzierung des MIV durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Setzung von Anreizen zur Änderung des Mobilitätsverhaltens - Informieren über Tage mit NOx- und Feinstaubalarm seitens der Stadt für eine frühzeitige Kenntnisnahme/ Reaktion der Verkehrsteilnehmer - Kooperation mit lokalen Medien	1	3	1	1	1	7	1	
Stauhinweise auf Verkehrsleittafeln (Vario-Tafeln)	7	Schaltung von Stauhinweisen auf den städtischen Verkehrsleittafeln	1	3	1	1	1	7	1	
Baustellenmanagement	5	Ausschöpfung der Potentiale zur Minimierung baustellenbedingter Verkehrseinschränkungen.	1	3	1	2	1	8	1	
Förderung emissionsarmer bzw. emissionsfreier Lieferverkehr - Lastenrad	8	Logistikkonzept (Zustellung mit Lastenrädern auf der letzten Meile, Depots in den Vierteln nach Vorbild UPS Hamburg, Schaffung großzügiger Lieferzonen)	1	3	1	2	1	8	1	
Intell. Verkehrsmanagement, Verkehrsfl. opt. auf Einzelabschn. bas. auf dig. Datenerf. und Kommunikation	20	Verkehrsflussinformationssystem zur digitalen Darstellung der aktuellen Verkehrslage (Beispiel: Bluetooth-Detektion der Bundestadt Bonn)	2	2	2	1	1	8	1	
Landstrom	26	Installation von Ladestationen für Fracht- und Hotelschiffe im Hafen. Zugangs- und Abrechnungsmöglichkeiten über eine App.	2	3	2	1	1	9	1	
Erhöhung der Auslastung beim MIV	3	Die Masse der zumeist nur mit einer Person besetzten PKW verursacht Stau sowie eine hohe Luftverschmutzung. Wenn es gelänge, die Auslastung der Autos zu erhöhen, könnte der motorisierte Individualverkehr mit weniger Stau und weniger Schadstoffemissionen abgewickelt werden.	1	2	1	1	2	7	1	
Mobilitätskonzepte für Siedlungen: Verkehrssparsame Siedlungsentwicklung	40	Köln wird gemäß vorliegender Prognosen bis 2040 um weitere rund 150.000 Einwohner wachsen. Aus Sicht der Luftreinhaltung gilt es, das Wachstum so zu gestalten, dass möglichst wenig Verkehr induziert wird und der entstehende Verkehr verträglich, d.h. zu einem Großteil mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbands, abgewickelt werden kann. Dies gelingt nur mit einer verkehrssparsamen Siedlungsentwicklung.	3	1	1	1	2	8	1	
Umweltsensitive Ampelsteuerung	11	Auf allen großen Zufahrtstraßen, wie Aachener Straße, Dürener Straße und Luxemburger Straße, werden so genannte Umweltsensitive Ampelschaltungen installiert, und zwar dort, wo es ausreichend Rückstauraum und keine Wohnbebauung gibt.	2	2	2	1	2	9	1	
Parkraummanagement - Bewohnerparken Mülheim	22	Einrichtung von bis zu 9 weiteren Bewohnerparkgebieten im Stadtbezirk Mülheim (siehe Anlage) mit mehreren tausend bewirtschafteten Stellplätzen.	2	2	2	1	2	9	1	
Ausbau und Förderung des ÖPNV - Bussonderfahrstreifen	24	Einrichtung von Bussonderfahrstreifen sowie Umsetzung ergänzender Maßnahmen (z.B. Beeinflussung von Lichtsignalanlagen) an ausgewählten Stellen	2	2	2	1	2	9	1	
Bereitstellung einer ausreichenden E-Ladeinfrastruktur	36	Aufstellung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur im städtischen Gebiet Installation von Mobilitätshubs (Pedelecs, e-Carsharing, öffentliche Ladeinfrastruktur)	3	1	2	1	2	9	1	
Mobilitätskonzepte für Siedlungen: Parken am Siedlungsrand sowie Siedlungsinnenbereich als Fußgängerzone	47	Die/jede zukünftige Neubausiedlung hält ein Parkhaus incl. einer CarSharing-Station am Rande der Siedlung vor. Alle Straßen und Wege sind als zusammenhängende Fußgängerzone (Radverkehr frei) gewidmet. Die Erschließungsstraßen sind reduziert und nicht für Begegnungsverkehr ausgelegt. Es gibt keine PKW-Stellplätze im öffentlichen Raum	3	2	1	1	2	9	1	
Intelligentes Verkehrsmanagement - Umfassendes Gesamtkonzept	38	Entwicklung und Aufbau eines umfassenden Verkehrssystemmanagements, welches u.a. Parkrauminformationen, ein Verkehrslagesystem, eine zentrale Steuerung der LSA sowie eine dynamische Verkehrsleitung beinhaltet. Langfristiges Ziel sollte es sein, auf den technischen Möglichkeiten der jeweiligen Einzelmaßnahmen aufbauend, ein intermodales Verkehrskonzept für möglichst viele Verkehrsträger zu entwickeln.	3	1	3	1	2	10	1	
Ausbau des Radverkehrs (mobil 2025)	42	Ausbau des Radverkehrs gemäß Strategiepapier mobil 2025 (z.B. Erstellung von Radverkehrskonzepten für alle Stadtbezirke, Radschnellwegkonzeption, Planen im Bestand und bei Neubauprojekten, Weiterentwicklung des Modells „Fahrradparken in der Stadt“ )	3	2	3	1	2	11	1	
Ausbau und Förderung des ÖPNV - Stadtbahnanbindung Flittard und Mülheim Süd	54	Neubau einer Stadtbahntrasse zwischen dem Messekreisel und Wiener Platz (Deutz-Mülheimer Straße, Danzierstraße) sowie von der Keupstraße bis nach Flittard	3	3	3	1	2	12	1	
Ausbau und Förderung des ÖPNV - Stadtbahnanbindung Rondorf/ Meschenich Nord	55	Verlängerung der Stadtbahnstrecke vom Bonner Verteiler, zentrale Erschließung von Rondorf sowie der geplanten Siedlungserweiterung bis Meschenich Nord (Kölnberg)	3	3	3	1	2	12	1	
Parkraummanagement - Reduzierung Parksuchverkehr über Sensorik	19	Sensorgestützte Parkraumbewirtschaftung. Installation der Sensoren an Straßenlaternen, Gebäudefassaden oder in der Fahrbahn im Stadtgebiet. Anzeige der Parkkapazitäten und Navigation zu freien Parkplätzen über eine App.	2	2	2	2	3	11	1	

Maßnahme	Maßn.-Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zeit	Wirkung	Kosten Verwaltung	Kosten Kunde	Umsetzbarkeit	Nutzwert	Priorität
Parkraummanagement (Infrastruktur, Auslastung von Parkhäusern)	21	- Förderung von Quartiersgaragen, Verringerung Parkproblem für Anwohner - Bessere Auslastung vorhandener Parkhäuser - Schaffung von Parkhäusern an bisher ungenutzten Stellen (Bsp. unter Brücken)	2	2	3	1	3	11	1
Ausbau und Förderung des ÖPNV - Ertüchtigung der Ost-West-Achse	44	Ertüchtigung der Ost-West-Achse (Linie 1) für den Betrieb mit Langzügen	3	2	3	1	3	12	1
Ausbau und Förderung des ÖPNV - Verlängerung Linie 13, linksrheinisch	49	Verlängerung der Linie 13 von der heutigen Endstelle Sülzgürtel bis zur Rheinuferstraße	3	2	3	1	3	12	1
Mobilitätsstationen an ÖPNV-Stationen	17	Mit Mobilitätsstationen wird der Umstieg auf emissionsarme Mobilitätsoptionen vereinfacht - in dem sie flexiblen und günstigen Zugang zu Leih-Fahrrädern, (Elektro-)Lastenrädern, effizienten / emissionsarmen oder elektrisch betriebenen Autos und Kleintransportern schaffen. Die Mobilitätsstationen sollten in der Nähe von ÖPNV-Angeboten platziert sein.	2	2	3	1	1	9	2
Umrüstung der Fahrzeuge Stadt u. städt. Gesellschaften, Umstellung auf Elektro- u. Hybridfahrzeuge	30	Umrüstung eines Prototyps der Abfallwirtschaftsbetriebe (AWB) im ersten Schritt; Möglichkeit der Ausweitung auf den gesamten Fuhrpark	2	3	3	2	1	11	2
Spezifisches Grün an Belastungsschwerpunkten	33	CityTrees zur ungehinderten Luftzirkulation in Straßenschluchten sowie Filterung von Feinstaub und NO <sub>2</sub> aus der Luft. Die Wände sind mit verschiedenen Moosarten bepflanzt.	2	3	3	2	1	11	2
LKW-Führungskonzept	9	Das Lkw-Führungskonzept beschreibt einen Lkw-Routenplan, welcher die Erreichbarkeit aller Gewerbegebiete auf optimaler Strecke sicherstellt und Lkw-Durchgangsverkehre, insbesondere in Wohngebieten, vermeiden soll. Komplettiert wird dieser Routenplan durch weitere Informationen, wie Lkw-Beschränkungen hinsichtlich Höhenbegrenzungen an Unterführungen oder Lastbegrenzungen auf Brücken.	2	2	1	1	2	8	2
Mobilitätskonzepte für Siedlungen: Fahrleistungsmodell/ Fahrtenkontingentierung	39	Nach dem Vorbild des Kantons Bern bzw. der Stadt Zürich Einführung eines „Fahrleistungsmodells“. Für ein Gebiet werden maximal zulässige Fahrleistungen und Fahrten im MIV festgelegt, regional oder lokal verteilt. Somit wird das Verkehrsaufkommen besser auf Standorte von Arbeitsplätzen, Wohnen und Infrastrukturen abgestimmt.	3	1	1	1	2	8	2
Städtisches Grün	32	Fassaden- und Dachbegrünung zur Wärmedämmung, zur Produktion von Kaltluft und Steigerung der Verdunstungshöhe, zur Senkung der Oberflächentemperatur und vor allem zur Reduzierung von Feinstaub in der Luft	2	3	2	1	2	10	2
Förderung emissionsarmer bzw. emissionsfreier Lieferverkehr - Elektromobilität im Lieferverkehr (Bsp. DHL-Scooter)	35	Austausch von konventionell angetriebenen (Liefer-)Fahrzeugen (v.a. Diesel) durch E-(Lasten-) Fahrzeuge (PHEV, BEV).	2	3	1	2	2	10	2
Transitverbot für LKW	10	Transitverbot für Lkw > 7,5t in der Innenstadt (innerhalb der Inneren Kanalstraße).	2	2	2	3	2	11	2
Förderung emissionsarmer bzw. emissionsfreier Lieferverkehr - Mikrodepots	34	Entwicklung eines stadtverträglichen, ökologischen und ökonomischen Anlieferungsmodells durch UPS für die Stadt Köln durch die Reduzierung der Lieferverkehre in der Innenstadt und durch die Ausweitung der Elektromobilitätslösungen. Dabei sollen die Pakete von einem Mikro-Depot aus mit Sackkarren und E-Lastenrädern feinverteilt werden.	2	3	2	2	2	11	2
Ausbau und Förderung des ÖPNV - Stadtbahnbindung Neubrück	53	Neubaustrecke als Abzweig von der Linie 1 östlich der Haltestelle Merheim. Anbindung von Neubrück an das Stadtbahnnetz. Trasse im Zuge des Neubrucker Rings	3	3	3	1	2	12	2
Ausbau und Förderung des ÖPNV - Verlängerung Linie 7	46	Verlängerung der Linie 7 von der heutigen Endstelle in Zündorf um zwei Haltestellen bis zum südlichen Ortsrand.	3	2	3	1	3	12	2
Förderung emissionsarmer bzw. emissionsfreier Lieferverkehr - Hub- and Spoke Systems für die Rheinhäfen (Bahn-Shuttle als LKW-Ersatz)	23	Realisierung von Lkw-Ersatzverkehren auf der Schiene mit Quelle und Ziel linksrheinischer Binnenhäfen und rechtsrheinischen Industrie- und Handelsunternehmen als Empfänger/Absender	2	2	3	3	3	13	2
Mobilitätsstationen - Mobilitätsstationen in Siedlungsgebieten	31	Mit Mobilitätsstationen wird der Umstieg auf emissionsarme Mobilitätsoptionen vereinfacht - in dem sie flexiblen und günstigen Zugang zu Leih-Fahrrädern, (Elektro-)Lastenrädern, effizienten / emissionsarmen oder elektrisch betriebenen Autos und Kleintransportern schaffen. Die Mobilitätsstationen sollten in Siedlungsgebieten platziert sein.	2	3	2	2	1	10	3
Senkung der urbanen Hintergrundbelastung (Heizkraftwerke, Kleinf Feuerungsanlagen, Verkehr)	13	- Zur Reduzierung industrieller Emissionen wird vorgeschlagen, für das Heizkraftwerk Merkenich die Braunkohlefeuerung in einem Wirbelschichtkessel umzustellen auf Gas oder alternative Brennstoffe. - Festlegung einer Festbrennstoffverordnung für haushaltsgebräuchliche Einzelraumfeuerungsanlagen und gewerblich betriebene Öfen in Gaststätten – vor allem im Innenstadtbereich.	2	2	1	1	2	8	3
Fußgängerzonen / Shared Spaces / Verkehrsberuhigte Bereiche	16	Im Rahmen der Maßnahme sollen verstärkt Fußgängerzonen / Mischverkehrsflächen / verkehrsberuhigte (Geschäfts-)bereiche eingerichtet werden - ggf. als "Shared Spaces".	2	2	2	2	2	10	3
Einsatz von Baustoffen, die Stickoxide umwandeln	12	Einsatz von Baustoffen, die Stickoxide umwandeln; Laborergebnisse und Feldversuche in Hamburg, Berlin und auf der BAB 1 bei Osnabrück	2	2	3	2	2	11	3
Emissionsarme Baumaschinen	29	Einsatz von Baumaschinen, Baufahrzeugen und sonstigen mobilen Maschinen mit verbesserter Abgastechnik (maximal Emissionsstufe IV) bei städtischen Vorhaben.	2	3	1	3	2	11	3
Förderung der Umstellung der Taxiflotte auf Elektrofahrzeuge	28	Durch Fördermaßnahmen soll der Taxiflotte der Umstieg auf Elektrofahrzeuge erleichtert werden. Hierzu können Kaufprämien und / oder Eco-Taxi-Zerifikate genutzt werden.	2	3	2	3	2	12	3

Maßnahme	Maßn.-Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zeit	Wirkung	Kosten Verwaltung	Kosten Kunde	Umsetzbarkeit	Nutzwert	Priorität
Ausbau und Förderung des ÖPNV - Stadtbahnbindung Widdersdorf	56	Verlängerung der Linie 1 von Weiden West bis Widdersdorf	3	3	3	1	2	12	3
Pförtnerampeln	18	Auf allen großen Zufahrtstraßen, wie Aachener Straße, Dürener Straße und Luxemburger Straße, werden so genannte Pförtnerampeln installiert, und zwar dort, wo es ausreichend Rückstauraum und keine Wohnbebauung gibt. Die Ampel soll auch anzeigen, wie lange die Autofahrer bis zum nächsten Grün warten müssen. Die Umsetzung ist abhängig von einem Ausbau des ÖPNV (Maßnahme 24).	2	2	3	1	3	11	3
Umwandlung Bestandssiedlungen	43	Die meisten Kölner Viertel und Quartiere sind von einer hohen Auto-Dominanz geprägt, mit entsprechend negativen Auswirkungen, wie die Emission von Schadstoffen. Das Ziel der Maßnahme ist es, die Abhängigkeit vom privaten PKW zu reduzieren und die Bewohner zur Benutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß, Rad, Bus und Bahn) zu motivieren.	3	2	3	1	3	12	3
Ausbau und Förderung des ÖPNV - Verlängerung Linie 13, rechtsrheinisch	50	Streckenbau als Ausfädelung aus der Mülheimer Tunnelstrecke und oberirdische Führung im Zuge der Frankfurter Straße bis zum S-Bahnhaltepunkt Frankfurter Straße	3	2	3	1	3	12	3
Verkehrsverflüssigung durch operationalisierte Maßnahmen des Fuhrparks der Stadt u. stadtnahen Gesellschaften	52	Vermeidung von Fahrten während der Hauptverkehrszeiten auf den Hauptverkehrswegen, z.B. Ausschluss von Fahrten 6-9 Uhr/15-18 Uhr	3	3	3	3	3	15	3
„Blaue Plakette“	1	Dieselgetriebene Fahrzeuge mit besonders niedrigen Schadstoffemissionen im Hinblick auf Stickoxide sind gem. Festlegungen der EU einer eigenen Schadstoffklasse zugeordnet. Diese könnten mit einer Blauen Plakette gekennzeichnet werden. Durch diese Kennzeichnung bestünde die Möglichkeit, besonders schadstoffarme Dieselfahrzeuge von nicht schadstoffarmen Fahrzeugen zu unterscheiden und auf dieser Grundlage entsprechende Zufahrtsbeschränkungszone einzurichten.	1	1	1	3	2	8	4
Dieselfahrverbote	2	Im Bereich der Umweltzone (Luftreinhalteplan) wird durch Beschilderung die Einfahrt von Diesel-Fahrzeugen untersagt; bestimmte Ausnahmen werden durch Allgemeinverfügung zugelassen.	1	1	2	3	2	9	5
Erweiterung der Umweltzone bis zur Stadtgrenze	4	Erweiterung der „grünen Umweltzone“ bis zur Stadtgrenze	1	3	1	1	1	7	6
Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bzw. 40 km/h	25	Einführung einer 30km/h-Geschwindigkeitsbegrenzung auf Neben- und Hauptstraßen innerhalb der Umweltzone. Die Ampelanlagen sind so zu schalten, dass es zu einer Verflüssigung des Verkehrs kommt, Stichwort Grüne-Welle für 30 km/h. Damit wird die Geschwindigkeit der Kfz-Verkehrs deutlich an die Geschwindigkeit der Radfahrenden angepasst, was weitere positive Effekte mit sich bringt.	2	3	3	2	1	11	6
Rückbau von Hauptverkehrsstraßen	15	Ein Rückbau der Hauptverkehrsstraßen könnte die MIV-Kapazität senken und einen Anreiz zur Änderung des Modalsplits bieten. Die frei werdenden Fahrspuren könnten alternativen Mobilitätsformen gewidmet werden und dort eine Kapazitätssteigerung bewirken. Die Umsetzung ist abhängig von einem Ausbau des ÖPNV (Maßnahme 24).	2	2	2	1	2	9	6
Güterverteilzentren	14	Die Maßnahme Güterverteilzentrum basiert auf dem Konzept „Binnenstadtservice“ aus den Niederlanden. Die Geschäfte können ein städtisches Sammel- und Verteilzentrum als Lieferadresse angeben. Von dort aus wird eine konsolidierte Belieferung durchgeführt sowie Verpackungen, leere Behälter u.a. wieder mitgenommen.	2	2	2	2	2	10	6
Steuerung des Reisebusverkehrs	27	Sperrung der Innenstadt für Touristenbusse/Reisebusse (Standort Komödienstraße) und Verlagerung an den Stadtrand bzw. außerhalb der Innenstadt. Standorte an ÖPNV/SPNV- Verknüpfungspunkten (Stadtbahn- S-Bahn Haltepunkte) oder Einrichtung eines Shuttlebusses zwischen Innenstadt und Touristenbusterminals außerhalb der Innenstadt sind Voraussetzung.	2	3	2	1	2	10	6
Nachrüstung von EuroV-Fahrzeugen auf Euro VI	37	Nachrüsten mit Schadstoffminderungssystemen bei PKW von Euro V auf Euro VI.	3	1	2	3	2	11	6
Alternierende Zufahrtsbeschränkung	41	Bei dieser Regelung dürfen Fahrzeuge mit ungerader Endziffer auf dem Kfz-Kennzeichen an einem Tag in die Sperrzone fahren und mit geradem Kfz-Kennzeichen an diesem Tag nicht. Am nächsten Tag wird die Regelung umgekehrt angewandt, d. h. Fahrzeuge mit gerader Endziffer dürfen in die Sperrzone fahren und mit ungerader Kennziffer nicht. Dieses Verfahren kann selbstverständlich nur auf dieselgetriebene Fahrzeuge beschränkt werden.	3	2	2	3	2	12	6
Ausstattung der Busflotte mit SCRT-Filtern/ alternativer Antriebstechnik	51	Durch Einbau von Nachrüstsyste-men, bzw. durch alternative Antriebe werden Rußpartikel sowie auch Stickoxidbelastungen und Stickstoffmonoxid reduziert, somit wird die Luftbelastung der Innenstädte reduziert. Alternativantriebe: Erdgas CNG, LNG-, Elektro-, O-, Wasserstoff-Busse.	3	3	2	3	2	13	6
City-Maut (eigenes System)	45	Erhebung von Gebühren für die Nutzung innerstädtischer Straßen durch den Motorisierten Individualverkehr Erhebung und Kontrolle der City-Maut durch ein eigenständiges, intelligentes System.	3	2	3	3	3	14	6
City-Maut (ÖPNV-Ticket)	48	Erhebung von Gebühren für die Nutzung innerstädtischer Straßen durch den Motorisierten Individualverkehr Erhebung der City-Maut durch das bestehende Ticketsystems des ÖPNV. Stichprobenartige Kontrollen auf der Straße.	3	2	3	3	3	14	6