

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat, Dienststelle
VIII/66

Vorlagen-Nummer

0815/2019

Freigabedatum

02.04.2019

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

2. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes Köln

Beschlussorgan

Rat

Gremium	Datum
Rat	04.04.2019

Beschluss:

Der Rat nimmt den Entwurf der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Köln 2019 zur Kenntnis und genehmigt die abgegebene Stellungnahme (Anlage 4).

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Begründung:

Durch die 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Köln im Jahre 2012 ist es nicht gelungen, die Grenzwerte für Stickoxid einzuhalten. Deswegen hat das Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch die Bezirksregierung Köln, die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Köln veranlasst. Die Umwelthilfe hat am 19.11.2015 Klage gegen das Land NRW erhoben mit dem Ziel, den für die Stadt Köln geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Grenzwertes für NO₂ von 40 µg/m³ im Stadtgebiet Köln enthält.

Das Verwaltungsgericht Köln hat den Beklagten mit Urteil vom 08.11.2018 verurteilt, den für die Stadt Köln geltenden Luftreinhalteplan zum 01.04.2019 unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts so fortzuschreiben, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Jahr gemittelten Grenzwertes für Stickstoffdioxid (NO₂) i. H. v. 40 µg/m³ im Stadtgebiet Köln enthält (Anlage 1).

Sowohl das beklagte Land NRW als auch die Stadt Köln halten dieses Urteil nicht für sachgerecht und haben gegen dieses Urteil Berufung eingelegt.

Zwischenzeitlich hat die Bezirksregierung Köln am 01.02.2019 den Entwurf der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Köln 2019 offengelegt. Die Offenlagefrist endete am 15.03.2019. Der Entwurf ist als Anlage 2 dieser Vorlage beigefügt. Die Auswahl und Festlegung von Maßnahmen nebst Verhältnismäßigkeitsprüfung von Einfahrtbeschränkungen sind in Kapitel 7 enthalten.

Folgende Einzelmaßnahmen werden im Entwurf der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Köln berücksichtigt:

- Lkw-Transitverbotszone Innenstadt (> 7,5 t.)
- Masterplanmaßnahmen:
 - o Erhöhung der Auslastung des MIV (M 1.1),
 - o Parkraummanagement (M 1.8),
 - o Parkraummanagement (M 1.9),
 - o Steuerung des Reisebusverkehrs (M 1.11),
 - o Förderung des Radverkehrs (M 3.0 – M 3.5),
 - o Landstromversorgung für Binnenschiffe (M 4.1),
 - o Umstellung der CarSharing-Flotte auf Elektrofahrzeuge (M 4.2),
 - o Umstellung der Fahrzeuge von Stadt und städtischen Gesellschaften auf elektrischen Antrieb (M 4.4),
 - o Förderung emissionsarmer bzw. emissionsfreier Lieferverkehr-, Lastenrad und Mikrodepots (M 5.1),
 - o Förderung emissionsarmer bzw. emissionsfreier Lieferverkehr-, Lastenrad und Mikrodepots (M 5.2),
 - o Emissionsarmer bzw. emissionsfreier Lieferverkehr-, Bahn-, Shuttle als Lkw-Ersatz mit Schwerpunkt auf den Rheinhafen Niehl (M 5.4) (der Masterplan ist als Anlage 3 dieser Vorlage beigefügt).
- Busflottenerneuerung
- Baumaßnahme Mülheimer Brücke
- Baumaßnahmen L 361n

- Bundesstraßenmaut für Lkw (> 7,5 t)
- Erweiterung der bisherigen Umweltzone
- Softwareupdate und Rückkaufprämie mit 50 % Umsetzung
vergleiche Kapitel 7.2 des Entwurfs des Luftreinhalteplans Köln.

Zusätzlich werden zwei weitere Maßnahmen aufgenommen:

- Die Erneuerung und Optimierung einer Lichtsignalsteuerungsanlage auf der Luxemburger Straße und der Justinianstrasse
- Auswirkung der Einrichtung der Expressbuslinie auf der Aachener Strasse.

Die Minderungswirkung der beiden vorgenannten Maßnahmen ist nicht in die berechneten Maßnahmen eingeflossen.

Die nachfolgende Tabelle enthält zunächst eine Prognose ohne Maßnahmen, so dann eine Betrachtung der Minderungswirkung der Kombination der o. a. Maßnahmen.

Entwurf LRP Köln – 2. Fortschreibung 2018/19

Tab. 22 NO₂-Minderungswirkung für die verschiedenen Einzelmaßnahmen und der Maßnahmenkombination inklusive Varianten von Dieselfahrverboten für die fünf Belastungsschwerpunkte in Köln im Überblick

Straßenabschnitt	Prognose (ohne Maßnahmen)	Software-Update 50% und Rückkaufprämie	Lkw-Transitverbotszone Innenstadt (> 7,5 t)	Masterplanmaßnahmen	Busflottenerneuerung	Baumaßnahme Mülheimer Brücke	Öffnung der Rheinbrücke A1, (geplant Ende 2020), in der Maßnahmenkombination nicht berücksichtigt	Baumaßnahme L361n	Bundesstraßenmaut für Lkw (> 7,5 t)	Fahrverbot Dieselfahrzeuge schlechter Euro V/5	Blaue Umweltzone	Maßnahmenkombinationen	Maßnahmenkombinationen + Fahrverbot Dieselfahrzeuge schlechter Euro V/5	Maßnahmenkombinationen + Blaue Umweltzone
				Min. Max.								Min. Max.		
2020	[µg/m ³]	[µg/m ³]	[µg/m ³]	[µg/m ³]	[µg/m ³]	[µg/m ³]	[µg/m ³]	[µg/m ³]	[µg/m ³]	[µg/m ³]	[µg/m ³]	[µg/m ³]	[µg/m ³]	[µg/m ³]
Clevischer Ring	55	53	54	54	53	48	53		54	53	45	45	44	41
				52								43		
Justinianstraße	47	45	46	46	46					46	41	44		
				45								43		
Neumarkt	46	45	46	45	44					45	40	42		
				44								41		
Köln-Weiden (Aachener Straße)	46	45		46	44			45		45	39	41*		
				44								40*		
Luxemburger Straße	44	43		44	43					43	39	43**		
				43								42**		

* zusätzliche Maßnahme an der Aachener Straße hier nicht berücksichtigt: Einrichtung einer Expressbusspur

** zusätzliche Maßnahme an der Luxemburger Straße hier nicht berücksichtigt: Erneuerung der LSA-Steuerung

Damit liegt die Belastung bei Durchführung dieser Maßnahmen im Jahr 2020 max. 5 µg/m³ über dem Grenzwert und damit so niedrig, dass das Land NRW die Einführung von Dieselfahrverboten nicht als verhältnismäßig einstuft.

Der Entwurf der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans ist seitens der Stadtverwaltung Köln intensiv geprüft worden. Das Prüfergebnis ist der Bezirksregierung Köln fristgerecht als Stellungnahme der Stadtverwaltung Köln (siehe Anlage 4) vorbehaltlich des Beschlusses des Rates zugesandt worden.

Wie Anlage 5 zu entnehmen ist, liegen für alle von der Stadt Köln gemeldeten Maßnahmen, soweit

erforderlich, die notwendigen politischen Beschlüsse vor. Insofern war es möglich und zulässig, eine vorläufige Stellungnahme gegenüber der Bezirksregierung Köln abzugeben.

Im Wesentlichen wurden folgende Hinweise gegeben und Anmerkungen gemacht:

- Die Befragung „Mobilität in Deutschland“ hat gezeigt, dass der Kfz-Verkehr in den letzten Jahren trotz Bevölkerungswachstum absolut rückläufig war. Der Luftreinhalteplan geht von geringfügigem Wachstum von 0,4 % zwischen den Jahren 2016 und 2020 aus. Nach Ermittlungen der Stadtverwaltung Köln dürfte konservativ betrachtet im genannten Zeitraum eine Abnahme von etwa 3,8 % vorliegen. Dies wirkt sich positiv auf die Luftschadstoffsituation aus. Deswegen sollte hier die Forderung gestellt werden, die realistischen Ansätze zu wählen und die Auswirkungen auch quantitativ zu bewerten und in den Plan einzustellen.
- Die Erneuerung und Optimierung der Lichtsignalanlagen im Zuge der Luxemburger Straße und auf der Justinianstraße wirken sich positiv auf die Luftschadstoffsituation aus. Hier wird empfohlen zu fordern, diese Verbesserungen tatsächlich auch zahlenmäßig zu berücksichtigen.
- Die Landstromversorgung der Binnenschiffe wird bis Ende 2019 komplett verfügbar sein. Daher sind die Annahmen hierzu im Greencity-Masterplan deutlich zu konservativ angesetzt. Deswegen wird empfohlen, diese Ansätze zu überarbeiten.
- Wesentlich und wichtig für das Erreichen der Grenzwerte wird die Geschwindigkeit der Hardwareumrüstung von stark emittierenden Kraftfahrzeugen sein. Da die Bundesrepublik Deutschland ein finanziell gut bestücktes Förderprogramm zur Umrüstung von Kommunalfahrzeugen aufgelegt hat, wird empfohlen, im Rahmen des Luftreinhalteplans abzuschätzen, wie viel Fahrzeuge umgerüstet sein müssten, damit die Grenzwerte eingehalten werden können. Damit könnte dann ein eindeutiges Signal an die Kölner Wirtschaft gegeben und das Umrüstprogramm von allen Akteuren offensiv beworben werden.
- § 47 a BImSchG besagt, dass alle Emittenten von Stickoxid im Verhältnis zu ihrem Anteil an der Gesamtemission Einsparungen bringen müssen. Der bisherige Luftreinhalteplan sieht richtigerweise den Schwerpunkt der Aktivitäten im Bereich des Kfz-Verkehrs. Die Vielzahl der Maßnahmen führt dazu, dass der Kfz-Verkehr die gesetzlich geforderten Minderungspotentiale erbringt. Dies trifft nicht für die hohe Hintergrundbelastung ($22 \mu\text{g}/\text{m}^3$) zu. Hier sollte die Bezirksregierung Köln aufgefordert werden, größere Anstrengungen zur Reduzierung der Hintergrundbelastung zu unternehmen, um die Grenzwerte schnellstmöglich einzuhalten.

Unabhängig von den im Luftreinhalteplan festgelegten Maßnahmen werden städtischerseits noch deutlich mehr Vorhaben betrieben, die auch der Verbesserung der Luftschadstoffsituation dienen. Als Anlage 5 ist eine Übersicht über alle zurzeit betriebenen Vorhaben beigefügt.

Dringlichkeitsbegründung:

Aufgrund der langanhaltenden Überschreitung der Stickoxidgrenzwerte an den fünf Hot Spots in Köln und dem anstehenden EU-Vertragsverletzungsverfahren sowie Gerichtsverfahren hat die Bezirksregierung Köln so enge Termine festgelegt, dass die Vorlage nur als Dringlichkeitsvorlage eingebracht werden konnte.

Die Fachausschüsse Ausschuss für Umwelt und Grün, Verkehrsausschuss, Gesundheitsausschuss, Stadtentwicklungsausschuss und Wirtschaftsausschuss sowie die Bezirksvertretungen Innenstadt, Nippes, Kalk und Mülheim werden zeitnah über eine gleichlautende Mitteilung informiert.

Anlagen

Anlage 1 – Urteil des VG Köln vom 08.11.2018

Anlage 2 – Luftreinhalteplan–Koeln–02–Fortschreibung–2019

Anlage 3 – GCM–Maßnahmentabelle

- Anlage 4 – BR–190314–Luftreinhalteplan–2.Fortschreibung 2019–Stellungnahme Stadt Köln
- Anlage 4a – BR–190314–Luftreinhalteplan–2.Fortschreibung 2019–Stellungnahme Stadt Köln, Anlage 1
- Anlage 4b – BR–190314–Luftreinhalteplan–2.Fortschreibung 2019–Stellungnahme Stadt Köln, Anlage 2
- Anlage 4c – BR–190314–Luftreinhalteplan–2.Fortschreibung 2019– Stellungnahme Stadt Köln, Anlage 3
- Anlage 5 – Maßnahmen Luftreinhalteplan

Die Anlagen dieser Beschlussvorlage werden aus Gründen der Ressourcenschonung digital zur Verfügung gestellt. Die Einsichtnahme ist im Ratsinformationssystem der Stadt Köln möglich.