

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

| Gremium | Datum |
|-------------------------------|--------------|
| Verkehrsausschuss | 05.11.2013 |
| Ausschuss für Umwelt und Grün | 19.11.2013 |

Drohende Fahrverbote wegen überhöhter Stickoxidbelastungen in Köln

Die Beantwortung dieser Anfrage erfolgt verspätet, weil bisher auf eine Antwort der Bezirksregierung Köln gewartet wird, wie im Falle der Ablehnung zu verfahren ist, bzw. welche Schritte die Bundes- und Landesregierung im Hinblick auf das unten beschriebene Normendilemma unternehmen will. Da weiterhin nicht absehbar ist, wann dies erfolgen wird, gibt die Verwaltung nunmehr nachstehende Einschätzungen ab.

1. Worin liegen die Gründe für die dargestellte Erhöhung der Stickstoffdioxide in den genannten Ballungsräumen und insbesondere in Köln?

Die Aussage einer Erhöhung ist nicht im Allgemeinen zutreffend. Richtig ist, dass trotz ergriffener Maßnahmen, im Gegensatz zu Feinstaub, kein Rückgang bei den Stickoxiden zu verzeichnen ist. Die durch die Umweltzone, den Fahrzeugwechsel nach Abwrackprämie und andere weiche Maßnahmen erwirkte Minderung der Emissionen wurde durch die neu in den Markt gekommenen Fahrzeuge kompensiert wurden.

Dahinter verbirgt sich die relativ neue Erkenntnis, dass die neuen Fahrzeuge zwar insgesamt weniger Stickoxide emittieren, aber prozentual mehr Stickstoffdioxid.

Zur Erläuterung:

Stickoxide sind ein Gemisch aus mehreren Stickstoff-Sauerstoff-Verbindungen. Die wesentlichen sind Stickstoffmonoxid (NO) und Stickstoffdioxid (NO₂). Bei älteren Fahrzeugen wird sehr viel NO emittiert und nur ein geringer Prozentsatz NO₂. Das NO ist vergleichsweise harmlos, wird aber in der Umgebungsluft durch Oxidationsprozesse zu NO₂ und damit zu einem aggressiven Schadstoff. Dies dauert eine Weile und dadurch ist die Konzentration im Straßenraum durch Verwirbelung geringer, weil Stickoxid nach oben abtransportiert wird.

Bei neuen Fahrzeugen, insbesondere Dieselmotoren, sind die Verdichtungswerte im Motor und damit die Verbrennungstemperaturen wesentlich höher. Das hat zur Folge, dass dabei unmittelbar mehr NO₂ und weniger NO emittiert wird. Damit wird unmittelbar am Auspuff mehr NO₂ frei gesetzt und die Konzentration für NO₂ im Straßenraum ist trotz geringerer Gesamtmenge an Stickoxid genauso hoch wie vor den getroffenen Maßnahmen. (Weitere Erläuterungen finden Sie auf

<http://www.umweltbundesamt.de/luft/schadstoffe/no.htm>)

2. Ist es richtig, dass mit Blick auf die Grenzwerte und Zeitvorgaben die EU unterschiedliche Maßstäbe in der Umweltgesetzgebung bzw. den technischen Anforderungen an potentielle Emittenten (z. B. Fahrzeugbau) stellt?

Ja, das stimmt und die Verwaltung hält dies gerade für nicht richtig. Die Einführung der emissionsbegrenzenden EURO-Normen für Fahrzeuge hinken den Immissionsgrenzwerten, die die Städte einhalten sollen ca. 2 – 4 Jahre hinterher. Erst mit der Einführung und Marktdurchdringung von EURO 6 Fahrzeugen und besser (z. B. Elektro) ist bei heute gegebenem Verkehr in Ballungsräumen die Ein-

haltung der Grenzwerte realistisch möglich. Euronorm 6 ist für die Neuzulassung von PKW ab dem 1. September 2015 bindend. EURO 6 ist für LKW ab dem 1. April 2014 bindend.

Die Grenzwerte für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO₂) müssen aber jetzt bereits eingehalten werden. Sofern noch eine Fristverlängerung gewährt wird, endet sie endgültig am 31.12.2014.

3. Welche Konsequenzen für den Individual- und Frachtverkehr drohen in Köln nach der Ablehnung der geforderten Fristverlängerung durch die EU, auch mit Blick auf das subjektive Recht auf Abwehr gesundheitlicher Beeinträchtigungen durch die Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid?

Sofern die Fristverlängerung nicht gewährt wird, müssten erhebliche Eingriffe in den Verkehr erfolgen. Die Palette reicht von Fahrverboten für LKW in Straßen mit Wohnbebauung bis zur flächenhaften Geschwindigkeitsbegrenzung zur Verstetigung des Verkehrs.

4. Gibt es zu pauschal geforderten Fahrverboten alternative Maßnahmen, die der Verstetigung des Verkehrs und somit der Reduzierung der Schadstoffbelastungen führen, ohne Individual- oder Frachtverkehr großflächig auszuschließen? Wie ist in diesem Zusammenhang die auch von der Regierungspräsidentin geforderte umweltsensitive Lichtsignalanlage für den Clevischen Ring zu bewerten?

Grundsätzlich führt die Verstetigung, weniger Stop and Go-Verkehr, zu einer Minderung der emittierten Schadstoffe. Dies soll mit der Verbesserung der Lichtsignalanlagensteuerung am Clevischen Ring nachgewiesen werden. Ob dies ausreichend ist muss sich noch in der Praxis erweisen. Generell sind motorisierten Verkehr ersetzende Maßnahmen immer sinnvoll. (z. B. Umstieg auf ÖPNV, Bündelung von Logistik etc.)

5. Wie bewertet die Verwaltung die Idee eines „EU-Moratoriums“ in Bezug auf die Einhaltung der Grenzwerte aus der Luftreinerichtlinie bis zu einer eventuellen Harmonisierung, sofern diese nicht mit den technischen Anforderungen an potentielle Emittenten übereinstimmen?

Vor dem Hintergrund des oben beschriebenen Dilemmas, würde ein „EU-Moratorium“ begrüßt. Dies wurde auch bereits über die Gremien des Deutschen Städtetages gefordert.

Gez. Reker