

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Ausschuss für Umwelt und Grün	19.11.2013

Sachstand Luftreinhaltung

Beantwortung der Anfrage AN 1092/2013 „Sachstand Luftreinhaltung“ vom 13.09.2013

1. Wie ist der aktuelle Status der Luftqualität in Köln unter besonderer Berücksichtigung der Werte für NO_x und für PM₁₀?

Seit Einführung der Umweltzone in Köln sind an den Messstellen im Stadtgebiet keine Überschreitungen der Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀) mehr aufgetreten. Sowohl im Jahresmittelwert als auch in der Anzahl der Tage mit Tagesmittelwertüberschreitung (max. 35 Tage) werden die Grenzwerte an allen Messstellen in Köln eingehalten.

Hinsichtlich des Parameters Stickstoffdioxid ist die Situation nicht so positiv. Trotz ergriffener Maßnahmen, ist im Gegensatz zu Feinstaub, kein Rückgang bei den Stickoxiden zu verzeichnen. Die durch die Umweltzone, den Fahrzeugwechsel nach Abwrackprämie und andere weiche Maßnahmen erwirkte Minderung der Emissionen, wurde durch die neu in den Markt gekommenen Dieselfahrzeuge kompensiert.

Dies ist dadurch zu erklären, dass die Dieselfahrzeuge ab der Abgasstufe Euro 3, bei der die Fahrzeuge mit einem Oxidationskatalysator ausgestattet sind, 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>)

Eine tabellarische Aufstellung der gemessenen Schadstoffwerte ist der Mitteilung als **Anlage 1** beigelegt. Die über dem Grenzwert der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung liegenden Werte sind in der Tabelle fett gedruckt.

2. Welche konkreten Maßnahmen aus dem gültigen Luftreinhalteplan Köln wurden bisher umgesetzt und wie ist deren Wirksamkeit im Hinblick auf die maßgeblichen Grenzwerte zu beurteilen?

In einer aktuellen Berichterstattung an die Bezirksregierung wurde eine Auflistung der flankierenden Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan erstellt. Die Liste wird als **Anlage 2** dieser Vorlage beigefügt.

Die Maßnahmenliste wurden in Abstimmung mit dem Landesumweltamt und der Bezirksregierung aufgestellt und nach damaliger Einschätzung des Landesumweltamtes als ausreichend angesehen, die Grenzwerte einzuhalten. In der Summe trifft dies für Feinstaub zu, für Stickstoffdioxid nicht. Der Grund, nach Einschätzung der Verwaltung, ist in Antwort 1 dargelegt. Eine konkrete Aussage zur Einzelwirksamkeit einzelner Maßnahmen kann von der Verwaltung nicht gegeben werden. Dazu wären aufwendige Mess- und Rechenkampagnen durch das Landesumweltamt notwendig. Dafür sind dort keine Kapazitäten vorgesehen.

3. Welche weiteren Maßnahmen sollen kurz- bis mittelfristig realisiert werden und wie ist hier jeweils der genaue Zeitplan?

Verantwortlich für die Messungen und die Einhaltung der Grenzwert ist die Landesregierung NRW. Von dort wurde in 2012 ein Notifizierungsverfahren zum Aufschub der Grenzwerteinhaltung bei Stickstoffdioxid bei der zuständigen Kommission in Brüssel eingeleitet. Dieses wurde Anfang 2013 abgelehnt.

Vor dem Hintergrund der unter 1. beschriebenen Entwicklung ist inzwischen allen Fachleuten klar, dass erst nach der Einführung von EURO 6 Fahrzeugen, bei gleichbleibenden Verkehrszahlen die Immissionsbelastung für Stickstoffdioxid reduziert werden kann. Dies wurde auch in einem Appell des Deutschen Städtetages an die Bundesregierung erklärt und eine frühere Marktpflicht für EURO 6 Fahrzeuge sowie ein Moratorium für den Grenzwert für Stickstoffdioxid gefordert.

Eine Äußerung der EU-Kommission oder der Landesregierung NRW wie weiter verfahren werden soll steht aus.

Gez. Reker