

An die
Vorsitzende des Rates

Frau
Oberbürgermeisterin
Henriette Reker

Rathaus · 50667 Köln
Fon 0221. 221-23830
Fax 0221. 221-23833
fdp-fraktion@stadt-koeln.de
www.fdp-koeln.de

Eingang beim Büro der Oberbürgermeisterin: 31.03.2017

AN/0530/2017

Änderungs- bzw. Zusatzantrag gem. § 13 der Geschäftsordnung des Rates

Gremium	Datum der Sitzung
Rat	04.04.2017

Luftreinhalteplanung Stadt Köln (Vorlagen-Nr. 3786/2016)

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

die FDP-Fraktion im Rat der Stadt Köln bittet Sie, folgenden Änderungsantrag zur Beschlussvorlage 3786/2016 (Luftreinhalteplanung Stadt Köln) auf die Tagesordnung der Ratsitzung am 04.04.2017 zu setzen.

Der Rat der Stadt Köln möge beschließen:

Der Maßnahmenkatalog Luftreinhalteplanung in der Form der Vorschlagstabelle der Stadt Köln vom 06.01.2017 (Anlage 3 der Beschlussvorlage) wird wie folgt geändert:

- Nr. 1 – Erweiterung der Umweltzone bis zur Stadtgrenze – wird gestrichen.
- Nr. 3 – Alternierende Zufahrtbeschränkung/Dieselfahrverbote – wird gestrichen.
- Nr. 7 – Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h bzw. 40 km/h – wird gestrichen.
- Nr. 16 – Einschränkung von Pkw-Stellplätzen im öffentlichen Raum – wird gestrichen.
- Nr. 25 – City Maut – wird gestrichen.

Begründung:

Zu Nr. 1:

Wie im vorgelegten Maßnahmenkatalog bereits beschrieben, ist die Umsetzung einer Erweiterung der Umweltzone bis zur Stadtgrenze wegen der vielen Transitstrecken schwierig und die Wirkung gering. Dagegen wiegen die Nachteile für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie für die Besucherinnen und Besucher der Stadt schwer. Die Luftqualität in Köln hat sich gemessen an ihrer Feinstaubbelastung trotz Einführung der Umweltzone im Jahr 2008 verschlechtert. Damit wurde das Ziel einer Reduzierung der Feinstaubbelastung, die seinerzeit als Begründung diente, deutlich verfehlt. Das Instrument der Umweltzone für nicht geeignet, um die Schadstoffbelastungen in den Innenstädten zu reduzieren. Eine Ausweitung bis an die Stadtgrenze als weitere Verschärfungen ist damit folgerichtig abzulehnen, da diese Maßnahme in umweltpolitischer Sicht in keinem Verhältnis zur Einschränkung der Mobilität steht.

Zu Nr. 3:

Eine alternierende Zufahrtsbeschränkung und Dieselfahrverbote sind in der Kontrollierbarkeit problematisch und erfordern einen hohen Personaleinsatz. Daher ist es fraglich, ob und inwieweit derartige Beschränkungen und Verbote umgesetzt und geahndet werden und zu einer prägnanten Verbesserung der Luftreinhaltung beitragen können. Der Städte- und Gemeindebund NRW hält Fahrverbote für bestimmte Dieselfahrzeuge bei Feinstaub- oder Stickoxidalarm nicht für eine geeignete Lösung. Fahrverbote dürfen aus nur die ultima ratio sein und überhaupt nur dann in Betracht kommen, wenn alle anderen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten ausgeschöpft wurden.

Zu Nr. 7:

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist in den meisten Kölner Wohngebieten bereits umgesetzt. Auf den Hauptstraßen ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bzw. 40 km/h nicht sinnvoll bzw. nicht möglich, weil diese oft als Bundesstraßen oder Autobahnen nicht der Regelungszuständigkeit der Stadt Köln unterfallen.

Zu Nr. 16:

Wie bereits im Maßnahmenkatalog beschreiben, ist die Wirkung einer Einschränkung von Pkw-Stellplätzen im öffentlichen Raum auf die Luftreinhaltung gering. Köln gehört zu einer der am dichtesten bewohnten Innenstädte in Europa. Normalverdiener, die auf ein Auto angewiesen sind, werden sich in der Innenstadt keine Wohnung leisten können, wenn öffentlicher Parkraum abgeschafft wird und teuer in Parkhäusern angemietet werden muss. Damit trägt die Stadt zur Gentrifizierung von Stadtvierteln bei. Der Stadt entstehen durch den Wegfall der Parkgebühren erhebliche Einnahmeverluste. Außerdem gefährdet diese Maßnahme viele Arbeitsplätze in der City, weil im Einzelhandel und in der Gastronomie die Kundinnen und Kunden wegbleiben.

Zu Nr. 25:

Die Einführung einer City-Maut erfordert eine hohe P&R-Kapazität und den massiven Ausbau des ÖPNV. Beide Voraussetzungen kann Köln kurzfristig nicht erfüllen. Die City-Maut ist kein geeignetes Instrument und soll nicht eingeführt werden. Sie würde vor allem die vielen Pendler betreffen, die dringend auf das Auto angewiesen sind, um zur Arbeit zu kommen. Auch Unternehmen, die ihren Sitz in der Innenstadt haben, wären deutlich benachteiligt.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Ulrich Breite
Fraktionsgeschäftsführer