

Dringlichkeitsentscheidung und Genehmigung

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Entscheidung durch den Bezirksbürgermeister und ein Mitglied der Bezirksvertretung gemäß § 36 Absatz 5, Satz 2 GO NRW und Genehmigung durch die Bezirksvertretung.

Betreff

Luftreinhaltung - Position der Stadt Köln zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	19.03.2018

Begründung für die Dringlichkeit:

Die Bezirksregierung will unmittelbar nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts am 22.02.2018 in die Fortschreibung des Luftreinhalteplans Köln einsteigen. Der Zeitplan der Landesregierung sieht vor, dass der Düsseldorfer Luftreinhalteplan vor der Sommerpause in Kraft treten soll. Dieser Zeitplan wird auf sämtliche beklagten Städte (und damit auch die Stadt Köln) übertragen.

Die Bezirksregierung Köln hat die klare Erwartung formuliert, dass die Stadt Köln im März im Rahmen der Gespräche zur Fortschreibung des Luftreinhalteplan handlungsfähig sein muss und bis zur Sommerpause belastbare Ergebnisse vorliegen müssen. Dies insbesondere unter dem Aspekt, dass alle kommunalrelevanten Maßnahmen einer erneuten Beschlussfassung bedürfen.

Damit die Stadt Köln unmittelbar nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts im Februar sprachfähig ist und mit der Bezirksregierung über weitere Maßnahmen verhandeln kann, muss der Rat am 6. Februar 2018 über das Maßnahmenpaket des Runden Tisches entscheiden.“

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Ehrenfeld vertreten durch Bezirksbürgermeister und ein Mitglied der Bezirksvertretung, empfiehlt gemäß § 36 Absatz 5, Satz 2 GO NW dem Rat, folgenden **geänderten** Beschluss zu fassen:

1. Der Rat der Stadt Köln bekräftigt, den Schutz der Gesundheit der Bevölkerung im Zusammenhang mit der Luftreinhaltung als **höchste** Priorität zu behandeln.
2. Der Rat nimmt die Ergebnisse des sogenannten „Runden Tisches Luftreinhaltung“ im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte für Stickoxid zur Kenntnis, die auf einer Priorisierung der Einzelmaßnahmen nach Priorität, Zeit und Nutzwert basieren.
3. Der Rat beschließt, den Maßnahmenkatalog des Runden Tisches in den Prozess zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Bezirksregierung Köln einzuspeisen. **Die Priorisierung der Maßnahmen wird geändert und soll entsprechend ihrer Wirksamkeit bei der NO₂-Reduktion erfolgen**
4. Der Rat beauftragt die Verwaltung, für den Fall der Einführung einer Blauen Plakette durch den Bund oder der Bestätigung der Rechtmäßigkeit von vergleichbaren Maßnahmen durch das Bundesverwaltungsgericht einen Entwurf für eine entsprechende Anpassung der bestehenden Umweltzone zur erneuten Beschlussfassung vorzulegen. Ein derart beschlossener Vorschlag soll sodann in den Prozess der Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Bezirksregierung Köln eingebracht werden.

5. Der Rat beauftragt die Verwaltung, **sofort** wirksame Maßnahmen zur NO₂-Reduktion vorzubereiten und umzusetzen. Es wird nicht erst der Erlass eines Luftreinhalteplanes abgewartet.

Hierzu sollen konkrete Planungen für alle Einzelmaßnahmen aufgenommen werden, deren Wirkung als „hoch“ oder „mittel“ eingeschätzt wird, sofern bzw. sobald die rechtlichen Grundlagen gegeben sind. Hierbei ist die Ergänzung aus Anlage 6 zu beachten, dass bei einer weiteren Betrachtung der ÖPNV-Ausbaumaßnahmen (zumindest der Stadtbahnausbau gemäß der Anmeldung zum ÖPNV-Bedarfsplan) im Zusammenhang mit der Luftreinhalteplanung diese in der Summe betrachtet werden müssen, da die Summe der ÖPNV-Maßnahmen entgegen der Darstellung im Maßnahmenkatalog zu einer erheblichen Wirkung in Bezug auf das Schadstoffminderungspotenzial führt, und ist somit - nicht nur im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes - mit höchster Priorität weiter zu verfolgen und in der Roadmap ÖPNV entgegen derzeitiger Planungen zu berücksichtigen.

Die Planungen werden den Fachgremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

6. Der Rat stellt fest, dass auch unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte NO₂ und Feinstaub gesundheitlich nicht unbedenklich sind. Daher wird eine Reduktion auch über die Einhaltung der Grenzwerte hinaus angestrebt.
7. Der Rat beauftragt die Verwaltung, Maßnahmen für eine nachhaltige Kölner Verkehrswende zu unternehmen, um die Ziele von Köln Mobil 2025 zu gewährleisten, den Ausstoß von Schadstoffen zu senken und die Kölner Klimaschutzziele zu erreichen. Hierzu werden in Angriff genommen:
- a. Einstieg in einen entgeltfreien ÖPNV; zum Beispiel durch eine kostenlose Nutzung des ÖPNV an Tagen, an denen die Grenzwerte für Luftschadstoffe überschritten werden.
 - b. Ein beschleunigter Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur und hierzu Verzicht auf alle Tunnelvarianten auf der Ost-West-Achse, die ohne Vorteil für den ÖPNV Fachpersonal und Finanzmittel binden.

Dazu gehören eine Taktverdichtung bestehender Linien (AN/1143/2017) sowie eine Ertüchtigung der HGK-Güterstrecke für die S-Bahn-Nutzung mit der Option den Bahnknoten Köln zu entlasten (AN/1102/2017).
 - c. Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen
 - d. Rückbau von Autospuren zugunsten des ÖPNV und des Rad- und Fußverkehrs
 - e. Einsatz von Quartiersbussen (AN/1350/2017), Elektrobussen (AN/0303/2017) analog der Beschlüsse der BV Ehrenfeld sowie der Einsatz von Expressbussen auf eigener Busspur auf der Inneren Kanalstraße
 - f. Aufbau eines umfassenden Radschnellwegenetzes
 - g. Bau eines „Ehrenfelder Deckels“ über die A57 (AN/0550/2016), mit dem zwischenzeitlichen Einsatz von City Trees entlang der Schulflächen von Albertus-Magnus-Gymnasium und Paul-Klee-Grundschule
 - h. Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses, insbesondere ist dabei das „Parken in zweiter Reihe“ konsequent zu ahnden, u.a. auf der Venloer Straße

Datum	Abstimmungsergebnis	Unterschrift	Unterschrift
05.02.2018	geändert zugestimmt	gez. Wirges	gez. Martin

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input checked="" type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	30.000__€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr: 2018 ff

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€
c) bilanzielle Abschreibungen	<u>3.000</u> €

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Erträge	_____€
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____€

Einsparungen: ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€

Beginn, Dauer _____

Die Umsetzung der Einzelmaßnahmen wird haushaltsmäßige Auswirkungen haben. Lediglich für die Maßnahme Nr. 4 „Erweiterung der Umweltzone bis zur Stadtgrenze“ können bereits jetzt Kosten in Höhe von 30.000 € angegeben werden. Zu den übrigen Maßnahmen wird im Laufe der Konkretisierung der Einzelmaßnahmen sukzessive mit einer separaten Beschlussvorlage eine Entscheidung über die Ratsgremien herbeigeführt. In dem Zusammenhang wird auf den Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ verwiesen, der sich in der Entstehung befindet. Ein Bestandteil des Masterplans wird die Erstellung einer Darstellung der kurz-, mittel und langfristigen finanziellen Auswirkungen der Maßnahmen sein.

Begründung

Auf der Grundlage der EU-Richtlinie 2008/50/EG vom 21.05.2008 besteht die auch gemäß 39. BImSchV im Jahr 2010 in Bundesrecht umgesetzte Anforderung, geltende Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Feinstaub (PM10), Schwefeldioxid, Benzol, Kohlenmonoxid und Blei einzuhalten. Zum Schutz der menschlichen Gesundheit beträgt der über eine volle Stunde gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) 200 Mikrogramm pro Kubikmeter bei 18 zugelassenen Überschreitungen im Jahr und der über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert 40 Mikrogramm pro Kubikmeter. Zum Schutz der Vegetation beträgt der über ein Kalenderjahr gemittelte kritische Wert für Stickstoffoxide (NO_x) 30 Mikrogramm pro Kubikmeter. Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) berichtete am 02.11.2017, dass im Jahr 2016 an 47% der Messstellen in NRW die Grenzwerte für Stickoxide überschritten wurden und an den Verkehrstandorten nur ein geringfügiger Rückgang von Stickstoffdioxid feststellbar war. Das LANUV misst in Köln die Stickoxidkonzentration an 14 Messstellen. An mehreren Messstellen werden die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte anhaltend und zum Teil beträchtlich überschritten. Der Schutz der Gesundheit der Menschen in Köln, anhängige Klageverfahren der Deutschen Umwelthilfe und ein Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission fordern das Ergreifen schnell wirksamer Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte. Der Rat der Stadt Köln hat die Verwaltung beauftragt, solche Maßnahmen zu benennen, sie zu bewerten und anschließend ein abgestimmtes Maßnahmenpaket der Bezirksregierung Köln zu überreichen. Diese wird in ihrer Fortschreibung des Luftreinhalteplans das Maßnahmenpaket berücksichtigen.

In der ersten Fortschreibung des Luftreinhalteplans 04/2012 stellte die Bezirksregierung die durch Verkehr bedingten Stickoxidemissionen zusammen und fand für das Jahr 2008 folgende Quellen (in Tonnen pro Jahr): Straße 4.963 t/a; Schiff 2.127 t/a; Schiene 251 t/a; Sonstige (insbesondere Offroad- und Flugverkehr) 1.367 t/a. Die Rolle des Verkehrs wird im Vergleich der Emissionen weiterer Quellbereiche deutlich: Der Verkehr führt zu jährlichen Stickoxidemissionen von 8.711 t, nicht genehmigungsbedürftige Feuerungsanlagen von 1.430 t und genehmigungsbedürftige Anlagen (Industrie) von 6.775 t.

Für die besonders belastete Messstelle am Clevischen Ring berichtet der Luftreinhalteplan 2012 folgende Quellen der Stickoxidemission: regionaler Hintergrund 43%, lokaler Kfz-Verkehr 48%, urbaner Kfz-Verkehr 4%, Schiffe 0%, Schiene 0%, Offroad 1%, Hausbrand und Kleinf Feuerungen 3% und Industrie 1%. Aus diesen Darstellungen wird deutlich, dass für eine wirksame Veränderung der Emissionen der lokale Verkehr in den Mittelpunkt der Maßnahmen rücken muss. Vor diesem Hintergrund ist die teilweise deutlich über der zulässigen Grenze liegende Stickoxidemission von Dieselfahrzeugen relevant. Obwohl die technische Möglichkeit der sehr wirksamen Begrenzung der Stickoxidemission von Dieselmotoren bestünde, halten viele Fahrzeuge sogar der Euro5- und Euro6-Abgasnorm diese Werte nicht ein, und übersteigen sie teilweise um ein Vielfaches.

Aufforderung an den Umweltdezernenten

Mit Schreiben vom 12.06.2017 liegt eine Aufforderung der Bezirksregierung an den Umweltdezernenten der Stadt Köln vor, nach der die Verpflichtung besteht, bei der Abwägung von Maßnahmen dezidiert auch Fahrverbote für Dieselfahrzeuge zu prüfen sind und sie dann zur Anwendung kommen müssen, wenn „keine ausreichend wirksamen anderweitigen Maßnahmenpakete zur Verfügung stehen, die kurzfristig Wirkung zeigen“.

Klage der Deutschen Umwelthilfe und Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission

Die EU-Kommission hatte bereits mit Schreiben vom 18.06.15 ein formelles EU-Vertragsverletzungsverfahren zur Umsetzung der EU-Luftqualitätsrichtlinie in Bezug auf Stickstoffdioxid (NO₂) gegen Deutschland eingeleitet (Mitteilung 2951/2015). Nach verschiedenen Presseberichten aus November 2017 plant die EU-Kommission eine Klage gegen Deutschland wegen der anhaltenden Grenzwertüberschreitung vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) einzureichen.

Gegenstand der Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) vom 17.11.2015 gegen das Land Nordrhein-Westfalen/NRW (Beigeladen ist die Stadt Köln; Az. 13 K 6684/15) ist ebenfalls die Überschreitung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung in Köln.

Im Urteil des Verwaltungsgerichts Düsseldorf vom 13.09.2016 zur Klage der Deutschen Umwelthilfe gegen den Luftreinhalteplan Düsseldorf wird das Land hingegen „verurteilt“, den Plan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Grenzwertes für NO₂ in Höhe von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter enthält. In diesem Prozess ist eine Prüfung von Minderungsmaßnahmen auf Wirksamkeit und Verhältnismäßigkeit geboten. Die Bezirksregierung Düsseldorf und die Stadt Düsseldorf müssen in dem Zusammenhang Fahrverbote für Dieselfahrzeuge prüfen und abwägen. Das Land NRW hat daraufhin Sprungrevision beim Bundesverwaltungsgericht Leipzig zu der Rechtsfrage eingelegt, inwieweit bei gegebener Verhältnismäßigkeit schon nach jetziger Rechtslage die Verhängung eines Dieselfahrverbots angeordnet werden kann. Das VG Düsseldorf sieht einen zeitlichen Orientierungsrahmen von etwa einem Jahr für die Änderung bzw. Fortschreibung des Luftreinhalteplans als angemessen an. Am 22.02.2018 wird das Bundesverwaltungsgericht voraussichtlich unmittelbar nach der mündlichen Verhandlung, in der die rechtlichen Erwägungen des Gerichts in der Regel mündlich vorab durch die/den Senatsvorsitzende/n erläutert werden, ein Urteil verkünden. Die ausführliche schriftliche Fassung des Urteils, dessen genaue Auswertung erforderlich ist, um rechtssichere Maßnahmen durch die Verwaltung zu beschließen, wird indes erfahrungsgemäß frühestens vier bis sechs Wochen nach diesem Termin vorliegen.

Runder Tisch

Das Dezernat Soziales, Integration und Umwelt hat im Oktober 2016 in Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln, als für die Luftreinhaltung in NRW federführenden Dienststelle, einen Runden Tisch mit Akteuren aus Logistik, Wirtschaft, Verwaltung, Verkehrs- und Umweltverbänden (s. Anlage 1) einberufen. Aufgabe des Runden Tisches ist die Erstellung eines Maßnahmenkatalogs mit der Auflistung

effektiver kurz-, mittel- und langfristiger Maßnahmen zur Schadstoffreduzierung.

Die Arbeit des Runden Tisches ist abgeschlossen, und die Ergebnisse aus den vier Facharbeitsgruppen (Verkehr, Umweltverbund/ÖPNV/Radverkehr, Technik und Stadtentwicklung) liegen in Form von Steckbriefen zu den Einzelmaßnahmen sowie eines Gesamtkatalogs von Maßnahmen zur Reduzierung der Stickoxidbelastung im Stadtgebiet vor (s. Anlagen 2 und 3). Unter der Maxime des Gesundheitsschutzes hat unter den Beteiligten ein konstruktiver Dialog stattgefunden.

Als Ergebnis des Beteiligungsprozesses zum Runden Tisch liegt ein Gesamtkatalog mit insgesamt 56 Maßnahmen vor, wobei zu jeder Maßnahme eine grobe Bewertung hinsichtlich der Kriterien Zeit, Kosten, Wirkung und Umsetzbarkeit vorgenommen wurde. In zahlreichen Themenfeldern fehlen die fachlichen Grundlagen zu einer dezidierten Wirkungsermittlung, weshalb die Wirkungsabschätzung auf Experteneinschätzung der am Runden Tisch beteiligten Behörden, Institutionen und Verbänden beruht. Die Wirksamkeitsermittlung der Beiträge bezüglich der festgestellten Überlastungsbereiche erfordert erheblichen weiteren Untersuchungsbedarf. Die grundsätzliche Wirksamkeit kann jedoch auf Grundlage der Expertenmeinung dargestellt werden. Diese Bewertungsparameter wurden durch die Steuerungsgruppe, die sich aus den Moderatoren der Arbeitsgruppen und Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung zusammensetzte, für eine differenzierte Betrachtung um die Beurteilungsmaßstäbe Mittelwert, Nutzwert (Summenwert: eine niedrigere Zahl zeigt eine höhere Nutzbarkeit an) und Priorität ergänzt. Die Priorität zeigt auch an, welche Maßnahmen nach Einschätzung des Runden Tisches nicht weiter in Betracht kommen (mit der Kenngröße 6), nur konditional nach Vorliegen entsprechender Rechtsregelungen (Kenngröße 4) oder nur bei unzureichender Wirkung anderer Maßnahmen („ultima ratio“: Kenngröße 5) umgesetzt werden sollen.

Die Einzelmaßnahmen sind im vorliegenden Fall nach den Kriterien „Priorität“, „Zeit“ und „Nutzwert“ sortiert. Sie lassen sich auch hinsichtlich des führenden Kriteriums „Zeit“ sortieren, wenn eine kurzfristige Einhaltung der EU-Immissionsgrenzwerte zur Luftreinhaltung das Leitziel sein sollte.

Der Gesamtkatalog soll der Bezirksregierung überreicht werden und für diese eine Grundlage für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans darstellen. Das Land NRW hat den Zeitplan der Fortschreibung des Luftreinhalteplans nach dem angekündigten Verhandlungstermin des Bundesverwaltungsgerichts verschoben. Dieser wird im 1. Quartal 2018 erwartet. Das Land NRW plant derzeit eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans Köln im Jahr 2018.

Nationale Aktivitäten

Auf Bundesebene fand am 02.08.2017 das Nationale Forum Diesel mit den Vertretern der Automobilindustrie statt. Aus diesem Treffen ist u.a. der Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ hervorgegangen. Auf der Ebene der Kommunen und Länder hat weiterhin am 04.09.2017 auf Einladung des Bundeskanzleramtes der erste „Dieselgipfel“ getagt. Das Resultat war eine Aufforderung an die Kommunen, Maßnahmen aus dem Mobilitätsfond zu entwickeln.

Eine Bewerbung der Stadt Köln an den Fördermitteln des Fonds „Nachhaltige Mobilität in der Stadt“ wurde fristgerecht beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingereicht. Die Beantragung von Fördermitteln für die Aufstellung des Masterplanes erfolgt zeitnah. Dieser Masterplan soll die planerische Grundlage zur Umsetzung von kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen zur Gestaltung einer nachhaltigen emissionsarmen Mobilität in Köln bilden.

Die Maßnahmen aus der Projektskizze und den Arbeitspaketen, die dann letztlich zum Zuge kommen und gefördert werden, können erst nach Bekanntgabe der konkreten Förderrichtlinie, die sich auf die Ergebnisse des Masterplanes beziehen, bestimmt werden. Für die Erstellung der Masterpläne ist durch das BMVI eine zeitliche Vorgabe erfolgt, die eine Fertigstellung zum 31.07.2018 vorsieht. Die Stadt Köln beabsichtigt, aus dem Mobilitätsfonds eine Förderung in zweistelliger Millionenhöhe zu beantragen. Der Deutsche Städtetag hat die Förderprogramme für eine umweltfreundliche Mobilität begrüßt. Es wird jedoch bezweifelt, dass die Förderprogramme ausreichen werden, um die Belastungen in den Großstädten kurzfristig auf Grenzwertniveau zu reduzieren. Auch für die Stadt Köln ist derzeit davon auszugehen, dass die Maßnahmen des Nationalen Forums nicht zu einer kurzfristigen Unterschreitung der Grenzwerte führen werden.

Untersuchung zu verursacherbezogenen Minderungspotentialen

Auf Vorschlag der Verwaltung hat der Rat am 04.04.2017 (Vorlage Nr. 3786/2016) beschlossen, ein

Gutachten zu verursacherbezogenen Minderungspotentialen in Auftrag zu geben. Die Ergebnisse der Untersuchung durch AVISO liegen inzwischen vor. Unter Betrachtung verschiedener Szenarien wurden die Minderungspotenziale an den Belastungsschwerpunkten Clevischer Ring in Köln-Mülheim, Luxemburger Straße in Köln-Lindenthal und Aachener Straße in Höhe des RheinCenters in Köln-Weiden näher untersucht. An diesen Belastungsschwerpunkten wurde für die Ausgangssituation (Basisjahr 2017) und die zu erwartete Trendentwicklung in den nächsten drei Jahren (bis 2020) eine Ermittlung der Wirkungen auf die Verkehrs- und Schadstoffbelastung durch verschiedene Maßnahmen vorgenommen.

Die Szenarien umfassen dabei

- Verkehrsverringerungen (Verringerungsansätze der Verkehrsbelegung unterteilt nach Fahrzeugarten für 2017 und 2020),
- „Blaue Plakette“ (Ausschluss von Fahrzeugen mit Antrieben Otto schlechter Euro 3 und Diesel schlechter Euro 6/VI),
- Dieselfahrverbot,
- Verkehrsverflüssigung,
- Selektives Fahrverbot,
- „Light-Maßnahmen“,
- Elektromobilität.

Die Untersuchung kommt – ähnlich wie die Untersuchung für die Corneliusstraße in Düsseldorf – zu dem Ergebnis, dass lediglich mit der Maßnahme von der Einfahrbeschränkung im Sinne einer Blauen Plakette kurzfristig eine deutliche Reduzierung der Stickstoffdioxidwerte an den Belastungsschwerpunkten zu erreichen ist (Diese Textpassage ist vorläufig, da die Ergebnisse der Untersuchung noch nicht vorliegen. Die finalen Ergebnisse werden nachgereicht).

Ausblick

Der Beitrag der vielen Maßnahmen aus dem Gesamtkatalog des „Runden Tisches“ mit Ausnahme der Fahrverbote führten alleine für sich oder in Kombination mit anderen Maßnahmen entweder nicht hinreichend schnell oder nicht hinreichend wirkungsvoll zu einer Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung für Stickstoffdioxid.

Auch die über den Fonds zur „Nachhaltigen Mobilität für die Stadt“ bereitgestellten Fördermittel zur Gestaltung einer emissionsarmen Mobilität in den Städten sind auf langfristige Wirkung ausgelegt (Erweiterung des Stadtbahn- und Busnetzes, Erweiterung des Leihradsystems der KVB, Aufbau von sog. „Bike-Towern“, Radwegeausbau, Maßnahmen zur Digitalisierung des Verkehrssystems, Maßnahmen zum Ausbau der Elektrifizierung des Verkehrs). Diese Möglichkeiten sind durch die Stadt weiter zu verfolgen und zu nutzen; sie wirken aber erst langfristig. Diese Möglichkeiten müssen daher durch kurzfristig wirksame Maßnahmen ergänzt werden.

Die Ergebnisse der Untersuchung der Minderungspotenziale durch AVISO zeigen auf, dass eine deutliche Reduzierung des Anteils der dieselbetriebenen PKW an der Gesamtfahrzeugflotte nötig ist, um eine deutliche Verbesserung der Luftqualität zu erreichen.

Mangels einer eindeutigen Rechtsgrundlage können Einfahrbeschränkungen für stark emittierende Antriebstechniken derzeit allenfalls vorbehaltlich einer Feststellung der Rechtmäßigkeit durch das Bundesverwaltungsgericht bzw. der Schaffung einer Rechtsgrundlage im Bundesrecht in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden. Um auf den Fall der Einführung einer Blauen Plakette vorbereitet zu sein, erarbeitet die Verwaltung derzeit einen Entwurf für eine Anpassung der bestehenden Umweltzone als Vorschlag für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Der Runde Tisch hat die Maßnahme „Anwendung von Fahrverboten unter Verwendung der Blauen Plakette“ empfohlen, sobald und sofern die Anwendungsmöglichkeit rechtlich vorliegt. Er stuft ferner Dieselfahrverbote als „ultima ratio“ ein, also als Lösung für den Fall, dass andere Maßnahmen für sich oder in Kombination untereinander nicht hinreichend schnell oder hinreichend wirkungsvoll sind, um die Grenzwerte einzuhalten. In beiden Fällen müssen Ausnahmeregelungen gewährleisten, dass die städtische Infrastruktur funktionsfähig bleibt.

Deshalb würden - wie in den bisherigen Luftreinhalteplänen realisiert - im Falle der Einführung von Fahrverboten im Rahmen von Ausnahmeregelungen wirtschaftliche und sozialverträgliche Aspekte angemessen berücksichtigt. Die Ausnahmeregelungen werden abschließend mit den Wirtschaftsverbänden diskutiert. Die Befreiung von Verkehrsverboten wird u.a. entsprechend der 35. Bundesimmissionsschutzverordnung geregelt, so dass beispielsweise für Krankenwagen, Arbeitsmaschinen, land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen weiterhin der Tatbestand der Ausnahmeregelung gelten wird.

Weiteres Vorgehen

Nach der Überreichung des Maßnahmenplanes an die Bezirksregierung wird diese, unter den Vorgaben der Landesregierung, auf dieser Grundlage die Fortschreibung des Luftreinhalteplanes betreiben. Es ist davon auszugehen, dass die im Frühjahr zu erwartenden Urteile des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig in die Fortschreibung Eingang finden werden, da hiervon die Durchführbarkeit einzelner Maßnahmen und die erforderliche Geschwindigkeit der Umsetzung abhängig sein dürften.

Es ist bereits abzusehen, dass die Luftreinhaltung in jedem Fall erheblich verbessert werden muss, und diese Verbesserungen mit erheblichem Aufwand verbunden sein werden. Aus diesem Grund wird die Verwaltung im Frühjahr 2018 beginnen, einen Masterplan zu entwickeln, der die langfristige fachlich-inhaltliche, zeitliche und wirtschaftliche Planung der einzelnen Maßnahmenumsetzungen aufzeigt. Ein Bestandteil des Masterplans wird die Erstellung einer Darstellung der kurz-, mittel und langfristigen finanziellen Auswirkungen der Maßnahmen sein.

Finanzierung

Die Mittel zur Umsetzung der Maßnahme „Erweiterung der Umweltzone bis zur Stadtgrenze“ in Höhe von 30.000 € stehen im Hpl. 2018 ff. im Teilfinanzplan 1201, Straßen, Wege, Plätze bei Finanzstelle 6601-1201-0-0100, Verkehrstechnische Maßnahmen, Teilplanzeile 8 – Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen zur Verfügung.

Des Weiteren ist im gleichen Teilergebnisplan 1201 ab dem Haushaltsjahr 2018 ff. ein entsprechender Ansatz in der Teilplanzeile 14 – Bilanzielle Abschreibungen für die jährlichen Abschreibungen in Höhe von 3.000 € berücksichtigt.

Anlagen