

**Anlage 3****Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung**

Stadthaus Deutz - Westgebäude
 Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln
 Auskunft Frau xxx
 Telefon 0221 221-xxx, Telefax 0221 221-xxx
 E-Mail strassen-verkehrsentwicklung@stadt-koeln.de
 Internet www.stadt-koeln.de

Stadt Köln - Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung
 Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln

Frau xxx
 Bezirksregierung Köln
 Dezernat 53 -Immissionsschutz
 50606 Köln

Sprechzeiten
 Mo. u. Do. 08.00 - 16.00 Uhr
 Di. 08.00 - 18.00 Uhr
 Fr. 08.00 - 12.00 Uhr
 und nach besonderer Vereinbarung

KVB Stadtbahn Linien 1, 3, 4, 9
 Bus Linien 150, 153, 156
 S-Bahn Linien S6, S11, S12, S13, S19 sowie RE-/RB- und
 Fernverkehr
 Haltestelle Bf. Deutz/Messe LANXESS arena

Vorab per E-Mail an: xxx@bezreg-koeln.nrw.de

Ihr Schreiben

Mein Zeichen

Datum

III-66 Bi

Stellungnahme zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Köln von 2021

Sehr geehrte Frau xxx,

aus Sicht der Stadtverwaltung Köln ist der Entwurf des novellierten Luftreinhalteplanes im Grundsatz zustimmungsfähig. Die Stellungnahme erfolgt unter dem Beschlussvorbehalt des Rates der Stadt Köln. Seitens der Verwaltung der Stadt Köln wird die entsprechende Vorlage in die Beratung eingebracht, wenn klar ist, wie die Bezirksregierung mit den Einwendungen der Verwaltung umgeht.

Seite 2

Auf Seite 2 wird das Umwelt- und Verbraucherschutzamt redaktionell als mitarbeitende Dienststelle genannt. Da das Umwelt und Verbraucherschutzamt mit diesem Entwurf erstmalig im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung beteiligt wird, ist an dieser Stelle – auch wegen der internen Zuständigkeitsregelung – stattdessen das Dezernat III, Mobilität und Liegenschaften aufzuführen.

Kap. 2 – Verfahrensablauf – Seite 7

Auf Seite 7 wird ebenfalls das Umwelt- und Verbraucherschutzamt als an dem Entwurf des Luftreinhalteplans beteiligte Dienststelle genannt. Aus oben aufgeführten Gründen ist diese Nennung zu streichen.

Kap. 2.3 – Inhaltliche Anforderungen – Seite 9

In Kapitel 2.3 wird unter der Überschrift ‚Inhaltliche Anforderungen‘ im vierten Absatz darauf hingewiesen, dass beispielsweise „Fahrverbote mit den Grundrechten und Interessen der von einem Fahrverbot Betroffenen kollidieren könne“. Ein Grundrecht auf unbeschränktes Befahren jeglicher Bereiche des Stadtgebietes mit jedem zur Verfügung stehenden Fahrzeug besteht meines Wissens nicht. Daher ist dieser Satz auf die Benennung der Interessen und zustehende Rechte zu beschränken.

Kap. 2.5 – Ausgangssituation in Köln – Seite 13

Anstatt: „erheblich belastet“; sollte wegen der Verbesserung die Formulierung in „belastet“ geändert werden.

Kap. 4.1 – Tabelle 8 – Seite 40

Jahresfahrleistung Busse: 17,6 ersetzen durch 19,8
 17,6 ist der für die Fahrzeugförderung ermittelte Wert aus dem Jahr 2018. Der adäquate Wert für das Jahr 2019 beträgt 19,0 Mio. FZkm/a und der Wert für das Jahr 2020 19,8 Mio FZkm/a. Zu den anderen Werten in der Reihe kann keine Aussage getroffen werden.

Kap. 4.1. – Tabelle 9 – Seite 41

Busse, Jahresfahrleistung 0,0%: In Abhängigkeit der Werte, die man nun ansetzen möchte, ergibt sich die hier ausgewiesene Steigerung der Jahresfahrleistung. Diese müsste rd. 4% betragen. Zur NOx-Veränderung kann keine Aussage getroffen werden, es müssen aber die spezifischen Minderungsmaßnahmen aus der Luftreinhaltung durch Einsatz emissionsarmer Busse berücksichtigt werden. Die allgemeinen Ansätze nach HBEFA werden den örtlichen Gegebenheiten nicht gerecht, weil über die Vergabe von Verkehrsleistungen entsprechende Auflagen zur Emissionsklasse bestehen.

Kap. 5.2. – Lokale Ansatzpunkte zur NO2-Minderung – Seite 46

Es sollte vermerkt werden, dass die aktuellen Messergebnisse und die Prognosen erwarten lassen, dass die Grenzwerte dauerhaft unterschritten werden. Demzufolge erscheint es nicht mehr notwendig, alte noch nicht umgesetzte Maßnahmen weiter zu verfolgen. Insofern ist die weitere Verfolgung aller Maßnahmen, die nicht Gegenstand der 3. Fortschreibung des Luftreinhaltungsplanes, sind nicht mehr erforderlich. Es wird eine positivere Darstellung der erfolgreichen Arbeit und damit verbundenen Einhaltung der Grenzwerte erwartet.

Textvorschlag:

Mit der Erstaufstellung des Luftreinhaltungsplans für das Stadtgebiet Köln vom 01.10.2006, in der ersten Fortschreibung vom 01.04.2012 sowie der zweiten Fortschreibung vom 01.04.2019 wurden zahlreiche Maßnahmen festgelegt. In Überlagerung aller Maßnahmen und Entwicklungen werden die Grenzwerte aller Schadstoffgruppen eingehalten. Für vormalige Überschreitungen beim Feinstaub erfolgte dies ab 2009 und bei Stickstoffdioxid ab 2020. Es gilt mit der Fortschreibung des Luftreinhaltungsplans die Einhaltung der Grenzwerte mit den nachfolgend beschriebenen Maßnahmen nachhaltig zu sichern.

Kap. 5.2 – 9. Maßnahmen mit stadtweitem Effekt – Seite 52

Textvorschlag:

- Radfahrstreifen auf der Nord-Süd-Fahrt mit bereits umgesetzten Maßnahmen auf Vorgebirgstraße (2016; 2019), der Ulrichgasse (2017; 2018) und auf der Tel-Aviv-Straße (Lückenschluss zwischen Ulrichgasse und Tel-Aviv-Straße-Nord, umgesetzt I. Quartal 2021) sowie geplanten Maßnahmen u.a. der Riehler Straße und der Turiner Straße (ab 2021), sowie kontinuierlich in den verbleibenden Abschnitten;
- Radfahrstreifen auf Haupttrouten in den Stadtteilen, u.a. auf der Achse Friesenplatz / Zeughausstraße / An der Burgmauer / Magnusstraße (in Umsetzung seit I. Quartal 2021) und der Achse Gladbacher Straße (umgesetzt 2018) / Gereonstraße / Unter Sachsenhausen / An den Dominikanern (umgesetzt 2020); Christophstraße (in Umsetzung seit I. Quartal 2021)

Kap. 5.2 – 9 d) Umstellung der ÖPNV-Busflotte – Tabelle 10 Seite 55

Bitte Zahlen ändern:

	EURO III	EURO IV	EEV	EURO VI und EEV mit Nox Filter	E-Busse
Fahrzeuge KVB	0	0	27	238	12

Davon:			Reservefahrzeuge		
GL			23	171	12
Solo			4	66	

Textvorschlag: (Text unter der Tabelle 10, ab Absatz 3)

Die ab Ende des Jahres 2020 geplante Auslieferung von 53 weiteren Elektrobussen hat sich aufgrund von Lieferengpässen verzögert. Bisher wurden 3 E-Gelenkbusse ausgeliefert, die derzeit für den Linieneinsatz vorbereitet werden. Von den restlichen 50 Fahrzeugen soll ein Großteil in zweiten Quartal 2021 ausgeliefert werden, alle Fahrzeuge sollen bis Ende des Sommers 2021 nach Köln überführt werden. Die im Auslieferungsprozess befindlichen Busse sollen auf sechs Linien zum Einsatz kommen. Die zur Umrüstung der sechs Linien notwendigen Infrastrukturanpassungen (z. B. durch Einrichtung von Ladestationen) befinden sich in der Umsetzung. Im Einklang mit der Fertigstellung der Ladeinfrastruktur und der Auslieferung der E-Busse erfolgt die schrittweise Umstellung der jeweiligen Linien.

Zur Umstellung weiterer 6 Buslinien wurde der Auftrag zur Produktion und Lieferung von 51 E-Gelenkbussen – im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung – am 30.03.2021 an VDL erteilt. Parallel zum Beschaffungsprozess der E-Busse wurde mit der Planung für die dazugehörige Ladeinfrastruktur frühzeitig begonnen.

Kap. 5.2 – 9 j) Tempo 30 – Seite 59

Hier sollte es nicht heißen, dass die Stadt Köln beabsichtigt, Tempo 30 einzurichten, **sondern dass der Luftreinhalteplan dies festschreibt**. In diesem Zusammenhang sollte auch ein konkreter Plan beigefügt werden, der die Tempo 30 Zone im Detail abbildet. Hierbei ist es von Bedeutung zu wissen, welche der von der Stadt Köln vorgeschlagenen Alternativen Grundlage für die lufttechnische Bewertung die Beste ist. Weiterhin sollte erwähnt werden, dass in diesem Zusammenhang etliche Lichtsignalanlagen angepasst werden müssen und für den ÖPNV maßgeschneiderte Lösungen zu entwickeln sind.

Die Bezirksregierung wird gebeten, aus den dargestellten Varianten die auszuwählen, die den größten möglichen Nutzen und die größte mögliche Wirkung im Rahmen der Luftreinhaltung darstellt.

Textvorschlag Variante 3:

Variante 3 ist ein vermindertes Verkehrsaufkommen von 10 % in der linksrheinischen Innenstadt zugrunde gelegt.

Kap. 5.2 – Bitte um Ergänzung um Punkt k) Lenkung des Reisebusverkehrs

k) Lenkung des Reisebusverkehrs

Der Luftreinhalteplan soll als Maßnahme die Steuerung des touristischen Reisebusverkehrs für Tagesfahrten vorsehen, die im Bereich der Altstadt einen Emissionsanteil einbringen, der durch einen emissionsfreien Shuttle-Verkehr, wie ihn die Stadt Köln plant, vermieden werden kann. **Zugehöriges Instrument sind die notwendigen Festlegungen zu einem Einfahrtsverbot entsprechend in geeigneter Gebietsabgrenzung.**

Begründung:

Mit der nicht Übernahme der Sperrung des Reisebusverkehrs in der Innenstadt ist die Verlagerung auf den Kuhweg und die zugehörigen verkehrsrechtlichen Anordnungsmöglichkeiten entzogen. Damit gehen erhebliche vermeidbare Luftschadstoffemissionen einher. Eine Unterbindung der Einfahrt von Reisebussen ist anders nicht zu erzielen. Die Maßnahme wurde mehrfach durch die Stadt Köln als positiver Beitrag zur Minderung der lokalen Luftbelastung vorgeschlagen.

Kap. 6.2 – Übersicht über die Immissionsseitigen Wirkungen nach Berechnungen des LANUV – Seite 66/67

Ergänzung der aktuellen Messwerte aus 2020 ist sinnvoll.

In der Tabelle auf Seite 67 ist ergänzend ohne Herleitung eine neue Messstelle aufgeführt – Subbelrather Straße. Eine Beteiligung der Stadt Köln zur Einrichtung des Messpunktes insbesondere über eine explizite Aufnahme in den Luftreinhalteplan ist nicht erfolgt. Die Maßnahme erscheint daher willkürlich.

Kap. 6.2 – Übersicht über die Immissionsseitigen Wirkungen nach Berechnungen des LANUV – Seite 67, Tabelle 12

In Tabelle 12 weist die Prognoserechnung des LANUV für das Jahr 2020 eine Überschreitung der Grenzwerte am Messpunkt Clevischer Ring aus, obwohl der gemessene gemessene Jahresmittelwert mit $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ deutlich darunter liegt. Eine solche Darstellungsform verwundert und stellt in Frage, ob die Prognose- und Modellverfahren geeignet sind. Ein deutlicher Hinweis auf schwierige Einflüsse bezüglich der Prognoseberechnung durch derzeitige Mobilitätseinschränkungen als auch ein Verweis auf die tatsächlich festgestellten Werte ist als Begründung einer solchen Darstellung erforderlich.

Kap. 7 – Auswahl und Festlegung der Maßnahmen – Seite 69

Die umfassende Beratung und Vereinbarung von Maßnahmen im Vergleich mit der DUH hat die aktuellen wirksamen Maßnahmen identifiziert und nur diese sind mit ihrer Wirksamkeit in dieser Fortschreibung berücksichtigt. Daher sollten die in vormaligen Luftreinhalteplanungen als umzusetzende Maßnahmen durch diese nun aktualisierten Maßnahmen aus dem aktuellen Vergleich ersetzt werden.

Kap 7.1 – Ausgewählte Maßnahmen – Seite 70

Maßnahme Tempo 30 im Innenstadtbereich fehlt.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

xxx

Amtsleiter Amt für Straßen- und Verkehrsentwicklung