

## Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Verkehrsausschuss	19.02.2008	

Anlass:

Mitteilung der Verwaltung

Beantwortung von Anfragen  
aus früheren Sitzungen

Beantwortung einer Anfrage  
nach § 4 der Geschäftsord-  
nung

Stellungnahme zu einem  
Antrag nach § 3 der Ge-  
schäftsordnung

### Umweltzone Köln

Die Umweltzone in Köln wurde laut Infofaltblatt des Oberbürgermeisters mit der Zielsetzung eingerichtet, die Luftbelastung durch Feinstaub und Stickstoffoxid zu reduzieren, und um die vorgeschriebenen Grenzwerte bis 2010 dauerhaft einzuhalten.

Ferner wird in diesen Blatt behauptet, für die hohen Konzentrationswerte seien in erster Linie der Autoverkehr verantwortlich.

Die Luftverschmutzung und hohe Konzentration an Schadstoffen und Staubpartikeln resultiert aber nicht ausschließlich aus der Verbrennung flüssiger fossiler Brennstoffe in den Verbrennungsmotoren der Kraftfahrzeuge. Vielmehr verursacht auch die - durch die gestiegenen Energiepreise forcierte - Verbrennung von festen Brennstoffen (z.B. Holz) als günstige Heizungsalternative in den Kölner Haushalten eine vermehrte Feinstaubbelastung. Und nicht zuletzt wird durch die Aufwirbelung des Straßenstaubs an trockenen Sommertagen ein weiterer Anstieg der Messwerte verursacht.

Aus diesen Feststellungen resultieren folgende Fragen:

1. Ist bekannt, wie viele Haushalte in Köln schätzungsweise in ihren Öfen und Kaminen feste Brennstoffe zum Zwecke der Wohnungsbeheizung verbrennen?

2. Ist es möglich, aufgrund der Messwerte der Messstationen in Köln zu unterscheiden, was die Quelle der Luftbelastung ist? Gibt es Studien, Erfassungen, Umfragen, Prognosen oder gar Schätzungen, die sich mit Belastungen dieser Art befassen und welche Haltung nimmt die Fachverwaltung dazu ein?

3. Welche qualitative und quantitative Rolle spielt der Straßenstaub im unmittelbaren Bereich der Messstation?

4. In wie weit können Schadstoffverschiebungen aus den Außenbezirken in Richtung Umweltzone

durch Luftströmungen die Luftqualität innerhalb der Zone beeinträchtigen und in welchem Maße tragen zu der Luftbelastung große Industrieanlagen bei?

5. Welche weiteren Schritte in Richtung der Verbesserung der Luftqualität plant die Stadt und auf welchen Erkenntnissen bzw. Studien oder Erfahrungen basieren diese?

Zu 1. Dies ist der Verwaltung nicht bekannt, da der Betrieb von Kaminöfen nicht genehmigungspflichtig ist. Es muss lediglich eine **Abnahme** durch den **Schornsteinfeger erfolgen**. Die mit dem Betrieb von holzbefeuerten Kleinfeuerungsanlagen verbundenen Feinstaubemissionen und der vermehrte Einsatz solcher Öfen haben dazu geführt, dass der Gesetzgeber im Juni 2007 einen Gesetzentwurf zur Novellierung der 1. BImSchV vorgelegt hat. Die Emissionsgrenzwerte gelten künftig auch für kleine Anlagen und fallen deutlich strenger aus. Allerdings gelten für bestehende Einzelraumfeuerungen (Kaminöfen/Kachelöfen) lange Übergangsfristen.

Zu 2. Anhand der Messwerte können die Quellen nicht unterschieden werden.

Aus Simulationsberechnungen (Screenings) auf Grundlage der Emissionserklärungen der genehmigungspflichtigen Betriebe und der Emissionsdaten der Kfz-Flotte lässt sich jedoch die Hintergrundbelastung wie folgt abschätzen:

Beim Feinstaub stammen ca. 26% der Jahresgesamtemissionen aus industriellen Quellen und ca. 66% stammen aus dem Verkehr.

Für NO<sub>x</sub> entfällt ein Anteil von 38% auf Industrieanlagen, 53% der Jahresgesamtemissionen stammen aus dem Verkehr. (Quelle: Luftreinhalteplan Köln, LANUV, 2006)

Diese Hintergrundbelastung stellt an in vielen Örtlichkeiten in Köln ca. 60% der Gesamtbelastung. Das Verhältnis zum lokalen Anteil kann sich aber stellenweise auch umkehren, da sich direkt neben vielbefahrenen Straßen der verkehrsbezogene Anteil der Emissionen deutlich erhöht.

Zu 3. Im groben Durchschnitt ist die Hälfte der lokalen Staubemissionen den Emissionen aus dem Auspuff zuzuschreiben, und die andere Hälfte entstammt aus Straßenstaubaufwirbelungen sowie Abrieb von Bremsen, Reifen und Straßenbelag.

Der lokale Anteil der Staubbelastung variiert stark von Ort zu Ort (u.a. je nach Anteil der leichten und schweren Nutzfahrzeuge und den gefahrenen Geschwindigkeiten).

Zu 4. Die Luftverunreinigungen aus den Außenbezirken tragen durch den weiträumigen Transport in den bodennahen Luftschichten zu der Belastung bei, die unter 2. als allgemeine Hintergrundbelastung beschrieben wurde. Der Anteil der Industrie an der Hintergrundbelastung, die in Köln in einiger Entfernung von vielbefahrenen Straßen gemessen werden kann, liegt, wie ebenfalls unter 2. dargestellt, bei etwa 25 - 40%.

Zu 5. In Zuge der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes wird mittelfristig zu überprüfen sein, ob die räumliche Ausdehnung der Umweltzone ausreicht und ob ggf. noch weitere Schadstoffklassen mit Fahrverboten belegt werden müssen. Erkenntnisse über die Entwicklung der Luftqualität werden hierbei aus Messungen an verschiedenen Standorten im Stadtgebiet gezogen.

Kurzfristig ist auf jeden Fall eine intelligente Steuerung des Verkehrsflusses unabdingbar.