

Stellungnahme



Stellungnahme des Deutschen Gewerkschaftsbundes zum
Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Köln

Zweite Fortschreibung 2019 - Entwurf

Mobilität in Köln gesund, sozial und fair organisieren

19.02.2019

Mit der Zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplans (LRP) für das Stadtgebiet Köln reagiert die Bezirksregierung auf das gerichtlich verhängte Flächenfahrverbot für Dieselfahrzeuge. Der Plan enthält vor allem Maßnahmen, um Grenzwertüberschreitungen von NOx im Verkehrssektor zu verhindern.

Deutscher Gewerkschaftsbund
DGB-Region Köln-Bonn

Jörg Mährle
Regionalschäftsführer

Zu den geplanten Maßnahmen des LRP nimmt der DGB Köln wie folgt Stellung:

Joerg.Maehrle@DGB.de

1. Alle Menschen wollen in einer möglichst intakten Umwelt ohne Gesundheitsbelastungen leben. Ziel muss daher sein, Umweltbelastungen – in einem Abwägungsprozess mit weiteren Interessen wie Mobilität, Energieversorgung, Wohnraum usw. - möglichst gering zu halten. Eine Abwägung ist notwendig, da verschiedene Interessen gleichberechtigt sind, aber teilweise in Konkurrenz zueinander stehen.
2. Eine Diskussion über vorgeschriebene Grenzwerte ist kontraproduktiv. Gesetzlich festgelegte Grenzwerte sind nach dem Rechtsstaatsprinzip einzuhalten. Sollten sich Grenzwerte als ungeeignet oder falsch herausstellen, sind sie in einem transparenten parlamentarischen Prozess zu revidieren.
3. Das gerichtlich verhängte Dieselfahrverbot ist eine schallende Ohrfeige für die politisch Verantwortlichen in Bund, Land und Kommune. Grenzwertüberschreitungen finden seit Jahren statt, ohne dass es bisher gelungen ist, gesetzliche Vorgaben flächendeckend einzuhalten. Durch die Rechtsprechung ist nun zeitlicher Druck entstanden, der die Verantwortlichen zu einem schnelleren Handeln zwingt.
4. Der Feinstaub-Ausstoß im Verkehrssektor hat sich bundesweit zwischen 1995 und 2015 durch technische Verbesserungen bei Motoren und Abgasanlagen für Partikel bis 10 Mikrometer um die Hälfte und für Partikel bis 2,5 Mikrometer auf ein Drittel reduziert.
5. Der NOx-Ausstoß hat im gleichen Zeitraum um 1,5 Millionen auf 450.000 Tonnen abgenommen. Doch diese Erfolge reichen an einigen „Hotspots“ nicht aus. Aus diesem Grund konzentriert sich der LRP hauptsächlich auf Maßnahmen zur Reduktion von NOx.

Telefon: 0221-500032-16
Telefax: 0221-500032-20
Mobil: 0175 - 4328811

Hans-Böckler-Platz 1
50672 Köln

www.Koeln-Bonn.DGB.de



6. Wir begrüßen, dass der neue LRP – im Vergleich zur ersten Fortschreibung – ambitioniertere Maßnahmen enthält, die aus Sicht der Bezirksregierung geeignet sind, Fahrverbote zu verhindern, beispielsweise eine schnellere Umrüstung / Erneuerung der Busflotte der KVB bzw. der Fahrzeugflotte von Stadt und stadt eigenen Betrieben. Die Öffentliche Hand muss eine Vorbildfunktion einnehmen. Die 159.000 Kölner/innen und 106.000 Pendler/innen mit Diesel-Fahrzeugen dürfen nicht für Probleme in Haftung genommen werden, die sie nicht zu verantworten haben.
7. Wir folgen der Auffassung von Bezirksregierung und Stadt, dass Fahrverbote für Dieselfahrzeuge nicht verhältnismäßig sind. Bei Einführung von Diesel-Fahrverboten besteht zudem die Gefahr, dass Dieselfahrzeuge durch Benziner ersetzt werden, was zu einer deutlichen Steigerung des CO²-Ausstoßes führt. Notwendig ist vielmehr eine grundlegende Mobilitätswende, die mit attraktiven Angeboten im Bereich des ÖPNV/SPNV zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beiträgt.
8. Kritisch sehen wir die derzeitige politische Diskussion über die Einrichtung von Busspuren entlang der Aachener Straße. Laut LRP sind sie notwendig, um die gültigen Grenzwerte zu erreichen. Das Veto der Stadtspitze gegen die vom Rat beschlossene Maßnahme ohne Nennung einer Alternativmaßnahme kann sich negativ auf die Vermeidung von Fahrverboten auswirken. Hier sind Stadtspitze und Rat gefordert, Klarheit zu schaffen und mit der Bezirksregierung eine gemeinsame Lösung zu finden.
9. Die geplanten Maßnahmen zum Ausbau und Förderung des Radverkehrs in Köln ist dringend notwendig, beschränken sich in LRP aber auf den Ausbau von Fahrradwegen und Leihsystemen. Nicht genannt werden Maßnahmen, um Fahrräder geschützt und sicher in der Stadt abzustellen. Letzteres ist ebenfalls entscheidend, um Fahrräder als attraktive Transportmittel zu stärken. Ein Blick auf das Umfeld der Kölner Bahnhöfe zeigt exemplarisch, dass hier erheblicher Handlungsbedarf besteht. Gleiches gilt für die „wild abgestellten“ Leihräder im Stadtgebiet.
10. Wünschenswert – und letztlich auch notwendig, um eine ökologische Verkehrswende in Köln zu erreichen – ist eine schneller Umsetzung von „Köln mobil 2025“. Hier ist der Entwurf des LRP zu zaghaft. Die Stadt kann durch eine noch stärkere personelle Aufstockung die notwendigen Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen. Im Bedarfsfall kann die Stadt nach dem Vorbild von Wien zusätzliche Finanzmittel für den Ausbau und die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV erschließen.
11. Die Maßnahmen des LRP beschränken sich ausschließlich auf das Kölner Stadtgebiet. Mit Blick auf die hohe Pendlerquote und das regionale Hintergrundniveau der NO_x-Belastung sind aber auch ergänzende Maßnahmen im Umland und in Absprache mit dem Umland notwendig, z.B. Ausbau von P&R-Parkplätzen. Dieser Aspekt wird allerdings nicht thematisiert. Hier ist die Bezirksregierung als untere Planungs- und Aufsichtsbehörde gefordert, Kooperationen zu initiieren.



12. Sinnvoll ist nach unserer Auffassung eine stärkere Betrachtung und Förderung von Stadtgrün, Dach- und Fassadenbegrünung, um Luftschadstoffe zu filtern und positiven Einfluss auf das Stadtklima zu nehmen. Eine erkennbare strategische Ausrichtung in diesem Bereich könnte die Zielrichtung des LRP stärken.
13. Zur Unterstützung der Zielerreichung des LRP ist es aus unserer Sicht ebenfalls sinnvoll, die regionalen Aktivitäten im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes in die Planung einfließen zu lassen und weitere Aktivitäten zu planen.
14. Um die hohe Hintergrundbelastung zu reduzieren, müssen Öffentliche Hand und kommunale Unternehmen eine stärkere Vorbildfunktion einnehmen und beispielsweise NOx-Filter in ihren Einrichtungen einbauen.
15. Aus unserer Sicht sind die Auswirkungen des geplanten Kohleausstiegs, der durch die sogenannte Kohlekommission vorgezeichnet wird, auf die Hintergrundbelastung zu berücksichtigen.
16. Um Schadstoffbelastungen zu reduzieren, sind weitere Maßnahmen in Betracht zu ziehen, z.B. Verzicht auf verkaufsoffene Sonntage, die zusätzliche Verkehre in die Stadt ziehen; Einführung von einzelnen autofreien Sonntagen in Verbindung mit einer kostenlosen Nutzung des ÖPNV; Außerdem ist zu prüfen, ob vor dem Hintergrund von Schadstoffbelastungen und Gesundheitsschutz Silvester-Feuerwerk oder „Kölner Lichter“ noch verantwortbar sind.
17. Sofern das Urteil zum Dieselfahrverbot trotz des neuen LRP Bestand hat, sprechen wir uns für ein temporäres solidarisches Fahrverbot aus, dass alle Verkehrsträger bis zum Erreichen der Grenzwerte erfasst. Wenn alle Fahrzeuge gleichermaßen betroffen sind, entsteht kein ökonomischer Totalschaden für eine Gruppe, sondern lediglich eine partielle Mobilitätseinschränkung für alle Betroffenen, die durch ohnehin sinnvolle Fahrgemeinschaften (bei Pendlern), temporäre Umstiege auf andere Verkehrsträger (ÖPNV, Fahrräder etc.), vermehrte Nutzung von mobiler Arbeit und Home Office ausgeglichen werden können. Zeitweilige Fahrverbote können nach Nummernschildern (gerade/ungerade) oder anderen Kriterien ausgesprochen werden.

Insgesamt erkennen wir im vorliegenden LRP ein starkes Bemühen, den Grenzwertüberschreitungen unter Berücksichtigung von Mobilitätsbedürfnisse bzw. -Notwendigkeiten wirksam zu begegnen.

Die in dieser Stellungnahme aufgezeigten Ergänzungen bieten dabei eine Chance, die Zielrichtung des LRP weiter zu stärken.

Witich Rossmann
Vorsitzender DGB Stadtverband Köln

Jörg Mährle
Geschäftsführer DGB-Region Köln-Bonn