Saubere Luft in Köln. Jetzt. Für Alle.

Agora Köln-Factsheet #1

AGORA KÖLN

Stickstoffdioxid (NO_2) ist in der Luft.

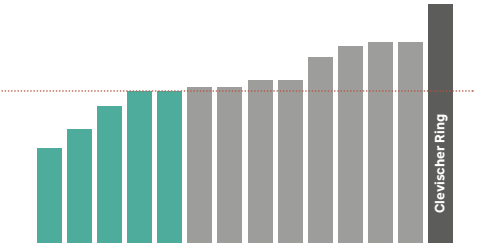
9 von 9 Kölner Messstationen in Verkehrsnähe überschritten 2016 die EU-Grenzwerte für die Konzentration von Stickstoffdioxid (NO_2).[1]

[1] LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen); alle Links zu Quellen auf agorakoeln.de/fakten/saubere-luft

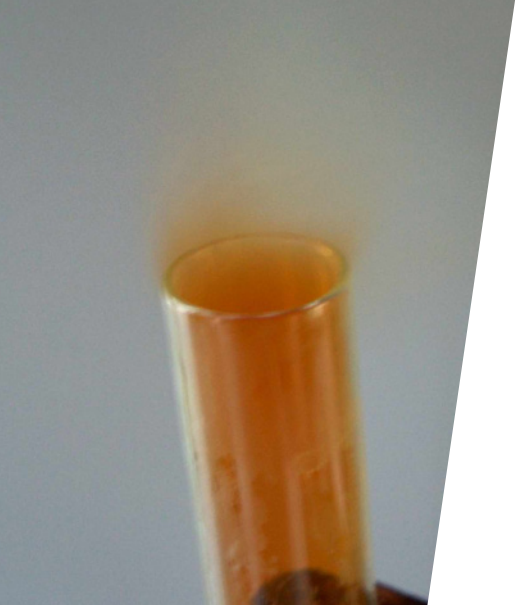
63 µg

(also Mikrogramm) pro Kubikmeter Luft betrug die durchschnittliche NO_2-Konzentration an der Messstation Clevischer Ring im Jahr 2016. Der Grenzwert liegt bei 40 µg/m³.

2016: Am Vortag dieser Aktion am Clevischen Ring wurde eine NO_2-Konzentration von 157 µg/m³ gemessen.



EU-Grenzwert
Verkehrsnahe Messstationen
Hintergrundmessstationen außerhalb des Verkehrs



Was ist NO_2?

Stickstoffoxide (Sammelbezeichnung: NO_x) entstehen bei Nebenreaktionen in Verbrennungsprozessen. Hauptquellen sind Verbrennungsmotoren und Feuerungsanlagen für Kohle, Öl, Gas, Holz und Abfälle. In Ballungsgebieten ist der Straßenverkehr die bedeutendste NO_x-Quelle. Die aktuellen Diskussionen um Fahrverbote von Dieselfahrzeugen haben ihre Ursache in der NO_x-Schadstoffbelastung.

Eine mobile NO_2-Messung von Greenpeace stellte im Februar 2016 vor allem „entlang der Bäche" durchgehend Grenzüberschreitungen fest, teilweise bis über 200 µg/m³.

Stickstoffdioxide (NO_2) können bis tief in die Lungenbläschen eindringen, greifen die Schleimhäute an und verursachen Atemwegserkrankungen. Bei hohen NO_2-Konzentrationen werden mehr Menschen wegen Atemwegserkrankungen ins Krankenhaus eingewiesen. Auch eine Zunahme der Herz-Kreislauf-Erkrankungen und der Sterblichkeit wird beobachtet.[2]

[2] Umweltbundesamt

Feinstaub ist in der Luft.

	PM_{10}	$PM_{2,5}$
Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation als Grenzwert für die Konzentration im Jahresdurchschnitt (in µg/m³). Bei Werten, die darüber liegen, erhöht sich die Sterberate durch Atemwegs-Erkrankungen und Lungenkrebs mit 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit.[3]	**20**	**10**
Jahresdurchschnitt (2015) der Konzentration an den 3 (für $PM_{2,5}$) bzw. 4 (für PM_{10}) Kölner Messstationen [4]	**20–29**	**14–26**
Aktuell geltender EU-Grenzwert	**40**	**25**

Was ist Feinstaub?

Feinstaub entsteht durch Emissionen aus Kraft- und Fernheizwerken, privaten Öfen und Heizungen, bei der Metall- und Stahlerzeugung, in der Landwirtschaft und durch Kraftfahrzeuge. In verkehrsnahen Gebieten werden oft die höchsten Konzentrationen gemessen. Neben Autoabgasen entsteht dort Feinstaub auch durch Reifen- und Bremsabrieb.

Für Feinstaub gibt es keine Wirkschwelle. Er kann Schleimhautreizungen und lokale Entzündungen im Rachen, der Luftröhre und den Bronchien verursachen, Ablagerungen in den Blutgefäßen bilden, das Nervensystem schädigen und das Schlaganfallrisiko erhöhen.[5]

[3] WHO Air quality guidelines, [4] LANUV, [5] Umweltbundesamt

Warum wir beim Verkehr anfangen müssen.

Der motorisierte Verkehr ist in der Stadt Hauptverursacher von Stickstoffoxid-emissionen[6] und – nach der Hintergrund-belastung – zweitgrößter Feinstaubver-ursacher in Köln. Feinstaub-Spitzenwerte werden entlang der Verkehrsstraßen gemessen.[7]

Verkehrspolitik ist also der größte Hebel für eine bessere Luft, den es in Köln gibt. (Und eine neue Verkehrspolitik bringt noch viele weitere Verbesserungen für die Stadt mit sich!)

„Mehr Verkehr, mehr Kranke: Die Statistik ist deutlich.“ (ADAC motorwelt im April 2017)

[6] Bezirksregierung Köln, [7] LANUV

Verursacher der Stickstoffdioxid-belastung in Deutschland [8]

Kfz-Verkehr 64%

Großräumige Hintergrundbelastung 21%

Heizung 7%

Sonstige Quellen 5%

Industrie 3%

Großräumige Hintergrundbelastung meint die Belastung, die in einem Umkreis ab 15 km Entfernung und darüber hinaus entsteht. Sie setzt sich wieder aus Verkehr, Industrie und anderen Emittenten zusammen.[9]

[8] Mittelwert aus 107 deutschen Städten / Quelle: Umweltbundesamt, [9] Umweltschutzamt Stuttgart

Foto: Daniel Ullrich

Über
870 Menschen
starben 2012
in Köln vorzeitig an
Luftverschmtzung.[10]
23 Verkehrstote
gab es im selben
Zeitraum.[11]

10.000 – 800.000 € Strafgeld pro Tag können auf die Kölner*innen durch ein Vertragsverletzungs-verfahren der EU-Kommission und eine Klage der Deutschen Umwelt-hilfe zukommen.

Radfahrende und zu Fuß Gehende würden über öffentliche Abgaben für die Verschmutzung bezahlen, der sie selbst ausgesetzt sind.

[10] Lineare Umrechnung einer Zahl der Europäischen Umweltagentur, [11] Polizei Nordrhein-Westfalen

Stell Dir vor, Du lebst in einer Stadt, in der Du gerne einatmest.

Seit 2006 ist in Köln ein Luftreinhalteplan in Kraft.
Er wurde 2012 durch eine erste Fortschreibung ergänzt,
aber die Grenzwerte werden weiterhin überschritten.
Wirkungsvolle Maßnahmen sind jetzt endlich notwendig!

Verkehrsberuhigung und Dieselverbote erleichtern das Atmen. Was wir in Köln jetzt brauchen:

- **Fahrverbote für Diesel-Pkw innerhalb der Umweltzone –** bei absehbaren NO_2-Grenzwertüberschreitungen und bei prognostizierten Inversionswetterlagen (drei Tage oder länger). Beschränkte Ausnahmen gibt es beispielsweise für Rettungsfahrzeuge und das Gewerbe.

- **Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in der Nähe von Krankenhäusern, Kindergärten, Schulen und Orten für Senior*innen.** Eng zusammenliegende Tempo-30-Zonen werden verbunden. Die Maßnahme verringert den Spritverbrauch, verbessert den Verkehrsfluss und schützt zu-Fuß-Gehende.

Das geht schon in: Oslo

Am 17.01.2017 hat der Stadtrat in Oslo (Bild) zum ersten Mal ein Fahrverbot für Dieselautos verhängt. Wegen des erwarteten Winter-Smogs durften die etwa 122 000 Dieselfahrzeuge der Stadt nur auf Autobahnen und einigen Durchgangsstraßen fahren.[12] (Übrigens: Auch in Deutschland sollen Kommunen bald eigene Maßnahmen zur Verkehrsregelung treffen können.)[13]

[12] Süddeutsche Zeitung, Januar 2017, [13] Die ZEIT, Dezember 2016

Foto: Pudelek (Marcin Szala) / CC BY-SA 3.0

Fahrradverkehr schafft reine Luft. Was wir in Köln jetzt brauchen:

Foto: flickr@tonywebster.com (CC BY 2.0) | Ausschnitt

- **Mehr Fahrradstraßen, ein Netz von Radschnellwegen, Fahrradstreifen auf Autospuren und die Grüne Welle für Radfahrende.** So schaffen wir durchgängige, schnellere und attraktivere Radverbindungen durch die Stadt.
- **Konsequente Anwendung der Straßenverkehrsordnung bei Falschparkern.** Die Behinderung des Fuß- und Radverkehrs ist kein Kavaliersdelikt.
- **Die zügige Umsetzung des bereits verabschiedeten Radverkehrskonzeptes Innenstadt** wäre ein Schritt in die richtige Richtung. Weitere Konzepte sind vonnöten.

Das geht schon in: Zürich, Berlin, London, Kopenhagen, Chicago ...

Zürich investiert zwischen 2016 und 2018 pro Jahr rund 10 Millionen Franken in die gesamte „Veloinfrastruktur“[14], Berlin hat an vielen Straßen die Grüne Welle für Fahrradfahrer*innen eingeführt[15], London hat ein Wegenetz von „Cycle Super Highways“ ausgebaut.[16] In Kopenhagen (Bild) werden 45 Prozent der Wege mit dem Rad zurückgelegt.[17] Die Stadt hält die EU-Grenzwerte ein. In Chicago kann die Umgestaltung und Erweiterung einer Straße mit einer „Protected Bike Lane“ innerhalb von 60 Stunden erfolgen.[18]

[14] Bericht der Stadt Zürich, [15] B.Z. Berlin, April 2014, [16] Appel, Martin (2013), [17] Tagesspiegel Berlin, Dezember 2015, [18] ADFC

Ein guter öffentlicher Nahverkehr ersetzt Luftverschmutzer. Was wir in Köln jetzt brauchen:

- **Express- und Verstärkerbusse mit Gas-, Hybrid-, Elektro- oder Wasserstoffantrieb auf überlasteten Linien.**
- **Exklusive Busspuren auf überlasteten Straßen,** zum Beispiel auf der Inneren Kanalstraße, der Zoobrücke oder der Rheinuferstraße.
- **Eine City Maut.** Das Befahren der Innenstadt wird nur noch mit einem gültigen ÖPNV-Ticket erlaubt.

Das geht schon in: Tallin, Paris, London

In Tallin ist der öffentliche Nahverkehr für Einwohner*innen und bestimmte Besuchergruppen umsonst.[19] Viele andere Städte, zum Beispiel Paris, treffen diese Regelung tageweise.[20] London erhebt eine Staugebühr von umgerechnet etwa 13 Euro für die meisten Fahrzeuge, die zwischen 7 und 18 Uhr montags bis freitags ins Stadtzentrum fahren.[21]

[19] Tallinn City Tourist Office & Convention Bureau,
[20] FAZ, Oktober 2016, [21] Stadt London, Bürgermeisterbüro

Weniger Parkplätze bedeuten mehr Grün, mehr öffentlichen Raum, mehr zukunftsfähige Mobilität . Mehr Platz zum Aufatmen. Was wir in Köln jetzt brauchen:

Die Umgestaltung von jährlich 1% der Autoparkplätze im öffentlichen Raum. Freigewordene Flächen stehen für Fahrradstellplätze, Fahrrad- und Fußwege, Frei- und Grünflächen, Buchten für Lieferverkehr, Carsharing-plätze, oder Gastronomie zur Verfügung.

Foto: Marén Wirths

Das geht international und auch in Köln (an einem Tag im Jahr).

Bürgerinitiativen wie der inzwischen internationale Park(ing) Day oder der Tag des guten Lebens in Köln zeigen, wie sich das Gesicht der Straße verändert und belebt, wenn Autos den öffentlichen Raum nicht dominieren.

Sind moderne Autos nicht viel sauberer als vor Jahrzehnten? 🙂
Teilweise – das gilt aber nicht für moderne Diesel-PKW. Die Abgasaffäre hat außerdem gezeigt, dass moderne Autos viel dreckiger sind als oft behauptet wird.
Kann man nicht einfach saubere Autos bauen, zum Beispiel elektrische? 🚙💫
Theoretisch schon – aber bis die eine merkliche Luftverbesserung mit sich bringen, dauert es zu lange. Die Luftproblematik stellt sich heute, jeden Tag.
Können die Leute, die saubere Luft wollen, nicht einfach aufs Land ziehen? 🤔
Manche sind durch ihren Job an die Stadt gebunden, andere haben Freunde und Familie hier, manche mögen die Kultur. 👫 Außerdem ist die Luft auf dem Land nicht wirklich besser
Aber irgendwie müssen doch die Handwerker zu den Kunden, die Angestellten zur Arbeit, die Waren in den Supermarkt, die Kranken zum Arzt kommen.
Natürlich! Und wenn die „Bequemlichkeits-Autofahrten" (zum Beispiel die unter 5 km) wegfallen, geht das auch viel einfacher und mit weniger Stress! ☝️
Köln ist einfach so eng, da ist Luftverschmutzung unvermeidlich! 😣
Städte in den Niederlanden sind oft enger gebaut – aber dort wird für saubere Luft gesorgt! Und enge Städte eignen sich besonders für Fuß- und Radverkehr. Man muss es nur wollen. 💛💚

Und jetzt Alle: Wie du Köln helfen kannst, für eine saubere Luft zu sorgen.

Foto: Eckhard Henkel (CC BY-SA 3.0 DE), Wikimedia Commons

Wo kannst Du auf das Fahrrad, den ÖPNV, Carsharing-Angebote umsteigen?

Überlege mit Deinem Arbeitgeber, wie die Mobilität nachhaltiger gestaltet werden kann: Fehlt es an öffentlichen Linien? Gibt es Firmenfahrräder? Werden genügend Fahrgemeinschaften gebildet?

Kontaktiere deine Bezirksvertreter*in oder dein lokales Ratsmitglied – wie wollen sie sich konkret für saubere Luft einsetzen?

Beteilige dich an einem Bürger-Messprojekt – Informationen gibt es unter www.luftdaten.info.

Der Verkehr des guten Lebens braucht Unterstützerinnen und Unterstützer: Initiativen wie Agora Köln sowie die lokalen Gliederungen von VCD, ADFC und Greenpeace setzen sich für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt ein. Mach mit.

Auf der Seite
agorakoeln.de/fakten/saubere-luft
sind Hintergrundinfos, Quellenangaben und weiterführende Links zum Thema versammelt.

Impressum:

AGORA KÖLN
juristisch getragen durch das Institut Cultura21 e.V.
Vogelsanger Straße 187, 50825 Köln
www.agorakoeln.de
info@agorakoeln.de

Die Agora Köln ist ein Netzwerk für eine nachhaltige Transformation der Stadtgesellschaft. Sie organisiert den Tag des Guten Lebens und andere Projekte.

Mit freundlicher Unterstützung:

STIFTUNG UMWELT UND ENTWICKLUNG NORDRHEIN-WESTFALEN

KölnAgenda

Redaktion und Konzept: Tobias Ruderer, Mobilitätsgruppe der Agora Köln, Gestaltung: Sandra Ruderer

Bild auf Titel-, Rückseite und S. 11: Atamari (CC BY-SA 3.0), Wikimedia Commons