

# **Stellungnahme zum Luftreinhalteplan Koblenz – Fortschreibung 2016-2020**

1 – Anlass

2 – Zur Rechts- und Datenlage

3 – Zur Gesundheitsbelastung durch Stickoxide und deren Ursachen

4 – Zur Wirksamkeit der angeführten europäischen und nationalen Maßnahmen

5 – Zur Wirksamkeit der angeführten örtlichen und regionalen Maßnahmen

5.1 – Einhaltung der Grundsätze des Verwaltungshandelns wird angezweifelt

5.2 – Alter Maßnahmenkatalog von 1994 ist rechtlich überholt und wurde kaum umgesetzt

5.3 – Übernommene Maßnahmen aus dem abgelaufenen Luftreinhalteplan 2008-2015 sind völlig unzureichend

5.4 – Neue lokale Maßnahmen: Keine nennenswerten oder frühestens mittelfristige Wirkungen

5.5 – Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen M1 – M16

6 – Zur Evaluation

7 – Vorschläge für zusätzliche Sofortmaßnahmen in Koblenz

Literatur und Anhänge

## **1 – Anlass**

Die Stadtverwaltung Koblenz hat unter Mitwirkung des Landesamtes für Umwelt und des Umwelt-Ministeriums Rheinland-Pfalz eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Koblenz 2016-2020 erstellt und zur Stellungnahme und Eingabe von Anregungen öffentlich ausgelegt und auf ihrer Homepage veröffentlicht. Die Stellungnahmefrist endet am 22.6.2017.

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland eV. BUND, Landesverband Rheinland-Pfalz, Kreisgruppe Koblenz, als anerkannter und klagebefugter Umweltverband bringt fristgerecht hiermit zahlreiche Bedenken und Anregungen ein – in der Hoffnung, dass noch im Vorfeld der Beschlussfassung der Luftreinhalteplan deutlich optimiert wird.

Die Stellungnahme wird gleichzeitig auch an das Umweltministerium, an Fachbehörden und an weitere Interessierte weitergereicht mit der Bitte um eine qualifizierte Bewertung der Eingabe – möglichst innerhalb von 4 Wochen.

## **2 – Zur Rechts- und Datenlage**

(nach Lit. 1, 2)

### **Koblenz gehört zu den Städten mit der schmutzigsten Luft im Land**

Die Belastung unserer Luft durch Stickoxide und Feinstaub ist ein bislang völlig unzureichend angegangenes Problem in zahlreichen Ballungsgebieten. Koblenz gehört zu den drei Städten in Rheinland-Pfalz mit der schmutzigsten Luft. Insbesondere die Stickstoffdioxid-Immission liegt seit nunmehr mindestens 11 Jahren permanent und deutlich über den gesetzlichen Grenzwerten. Unsere

Bürgerinnen und Bürger sind in der Innenstadt seither einer anhaltend hohen Luftverschmutzung durch NOx und inakzeptablen Gesundheitsrisiken ausgesetzt. Auch der gemessene Feinstaubanteil ist erhöht, liegt aber noch unter dem gültigen Grenzwert.

### **Vertragsverletzungsverfahren wegen permanenter Grenzwertüberschreitung**

Zur Abwendung der Gesundheitsgefahren hat die EU 2008 die Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG erlassen. Die Umsetzung in nationales Recht erfolgte verspätet durch Rechtsverordnung (39. BImSchV). Maßgebliche Grenzwerte für NOx, auch für Koblenz, sind seit 2010 der Jahresmittelwert von 40 µ/m<sup>3</sup> und der 1-Std.-Mittelwert von 200µ/m<sup>3</sup>, der höchstens 18mal pro Jahr überschritten werden darf. Ersteren Grenzwert konnte Koblenz wie viele andere Kommunen auch, nicht einhalten und nahm eine Fristverlängerung bis 2015 bei der EU in Anspruch, allerdings unter der Bedingung, dass die Kommune in einem Luftreinhalteplan plausibel darlegen kann, wie die Grenzwerte künftig eingehalten werden sollen. Da die Maßnahmen von Koblenz in dem abgelaufenen Plan 2008-2015 und denen von zahlreichen weiteren deutsche Städte nicht zu einer Einhaltung der Gesetzeswerte führten, leitete die EU nach Mahnschreiben vom Juni 2015 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland ein. Die derzeit vorliegende Fortschreibung des unzureichenden Luftreinhalteplanes 2016-2020 muss zwingend und kurzfristig zu einer Einhaltung der NO2-Grenzwerte führen. Die dort enthaltenen und vom Stadtrat beschlossenen Maßnahmen sind nicht lediglich ein Rahmenplan sondern rechtlich bindend.

### **Juristische Anfechtung des Luftreinhalteplans droht**

Da zahlreiche Kommunen trotz eindeutiger Rechtslage keine hinreichenden Luftreinhaltemaßnahmen ergriffen haben, haben Bürgerinnen und Bürger sowie Umweltverbände juristische Verfahren angestrengt, in vielen Fällen erfolgreich. Laut Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes von 2013 haben auch Umweltverbände das Recht, unzureichende Maßnahmen gerichtlich überprüfen zu lassen. Dies ist bereits in mindestens 16 Städten geschehen, z.B. auch in Mainz. Auch Koblenz läuft Gefahr, dass sein Luftreinhalteplan wegen völlig unzureichender Maßnahmen juristisch angefochten wird.

### **Zahlreiche erfolgreiche Klagen von Umweltverbänden wegen zu langer Fristen und finanzieller Einschränkungen**

Einige Beispiele: In Düsseldorf hat das Verwaltungsgericht 2016 der Klage der Deutschen Umwelthilfe in vollem Umfang stattgegeben und erklärt, dass Fahrverbote für Dieselfahrzeuge so schnell wie möglich auszusprechen sind. Die rechtlichen Instrumentarien sind nach Auffassung des Gerichtes dort bereits vorhanden. Es wurde eine sehr kurze Frist festgelegt. In Köln wird die Stadt beklagt, weil ihr NO2-Grenzwert erst nach 2020 vollständig eingehalten werden soll, also 10 Jahre nach verbindlicher Einführung. Auch dies ist mit Koblenz vergleichbar. In mehreren Städten wurden Zwangsgelder wegen Untätigkeit verhängt. Vielerorts wurden Fristen von nur 1 Jahr oder kürzer festgelegt. Für Limburg entschied das Verwaltungsgericht Wiesbaden 2015, dass ein verbindlicher Zeitplan vorgelegt werden muss. Die Richter machten deutlich, dass finanzielle und wirtschaftliche Aspekte keine Argumente sind, wirksame Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte abzulehnen. Ähnlich urteilte das VG Wiesbaden auch für den Fall Offenbach.

Wenn diese Richtersprüche auch auf Koblenz angewendet werden, dürfte der vorliegende Entwurf von vornherein rechtswidrig sein. Dies ist insbesondere deshalb von Belang, weil bereits der Plan 2008-15 keinerlei tatsächlich wirksame regionale und örtliche Maßnahmen enthielt. Die Fortschreibung geht über diese alten Maßnahmen nicht hinaus und nennt zumeist lediglich vage allgemeine Appelle und Zeitziele weit nach 2020 und fast immer finanzielle Vorbehalte. Die Gesundheitsgefahren sind aber seit vielen Jahren real und dulden keinen weiteren Aufschub und schon gar nicht eine Abwägung mit „wirtschaftlicher Darstellbarkeit“.

Es ist auch nicht länger hinnehmbar, dass kurzfristig wirksame Maßnahmen des so genannten Luftreinhalteplans Koblenz immer weiter verzögert werden, trotz des Vertragsverletzungsverfahrens der EU 2015. Die Fortschreibung hätte bereits seit über einem Jahr in Kraft sein müssen. Ein dringlicher Appell des BUND Koblenz vom 4.4.2017 an den Oberbürgermeister mit Kopie an alle Fraktionen, das Thema auf die Tagesordnung des Stadtrates zu nehmen, wurde ebenso ignoriert wie das damalige Angebot eines Gespräches mit der Verwaltungsspitze. Das Schreiben wurde bis Mitte Juni noch nicht einmal von der Verwaltung beantwortet.

### **Unzureichende Datenbasis – vertiefter Luftreinhalteplan des Landes und Messstellen fehlen**

Zur Datenlage ist zu bemängeln, dass Ist-Daten der Messstellen für 2016 nicht aufgeführt sind, obwohl diese ja vorliegen. Hier wäre zu erkennen, dass bis zum heutigen Tag die Jahresmittelwerte für NO<sub>2</sub> deutlich und praktisch konstant über dem verbindlichen Grenzwert liegen.

Das Land Rheinland-Pfalz hat für die Belastungsgebiete mit überhöhter Stickoxid-Immission, darunter Koblenz, gesonderte, höher auflösende Immissions-Modelle durchgeführt. Sie sollen die bisherigen und neuen Maßnahmen der Luftreinhaltepläne in den betroffenen in ihrer Wirksamkeit bewerten. Diese wichtige Dokumentation erschien im Dezember 2016, zwar ebenfalls um 1 Jahr verspätet, dennoch ist sie weder der Fortschreibung beigelegt noch zu Grunde gelegt. Die Daten und Aussagen dieser Untersuchung werden der Bevölkerung und den Entscheidungsgremien der Kommune vorenthalten.

In Koblenz gibt es lediglich zwei Messstellen. In der Nähe des stark befahrenen Moselringes sowie für den Bereich Hauptbahnhof und Zentralplatz mit besonders starkem Dieselbusverkehr gibt es keinerlei Messwerte. Auch die Zahl der Busse mit reduziertem Schadstoffausstoß (Filter, IV, E bzw. Hybrid) wird nicht bekanntgegeben, weder im Ist-Zustand noch für die Zukunft.

### **Wissenschaftlicher Nachweis der Wirksamkeit fehlt**

Auch die behauptete Wirksamkeit der aufgeführten Maßnahmen wurde weder erläutert noch plausibel nachgewiesen. Wenn die Methodik nicht beschrieben wird, wie man diese Wirksamkeit feststellt, und wenn man die Parameter nicht benennt, so ist eine Wirksamkeit nicht nachprüfbar und eine bloße Behauptung. Folglich kann auch eine Evaluation nicht stattfinden. Wissenschaftlich ist das völlig unzureichend und keine Grundlage für einen effektiven Einsatz von Haushaltsmitteln. Vgl. Abschnitt 6.

## **3 – Zur Gesundheitsbelastung durch Stickoxide und deren Ursachen**

(nach Lit. 1, 2)

### **Atemwegs- und Herz-Kreislaufkrankungen, auch mit vorzeitiger Todesfolge**

Luftschadstoffe sind in hohem Maße gesundheitsschädlich. Prinzipiell ist dies in der vorliegenden Fortschreibung beschrieben, nicht jedoch beziffert. Dies muss als Bagatellisierung angesehen werden. Darum wird hier ergänzend auf Folgendes hingewiesen:

„Eine hohe Konzentration von NO<sub>2</sub> in der Atemluft führt beim Menschen zu Hustenreiz, Atemwegsbeschwerden und Augenreizungen. Neben diesen akuten Symptomen können sich langfristige Schädigungen der Atmungsorgane ergeben. Zudem wird eine Zunahme von Herz-Kreislauf-Erkrankungen im Zusammenhang mit hohen NO<sub>2</sub>-Belastungen beobachtet. Die Europäische Umweltagentur (EFA) beziffert die jährlichen vorzeitigen Todesfälle durch NO<sub>2</sub> in Deutschland auf mehr als 10 000.

## **Schädigungen auch unterhalb der Grenzwerte**

Es gibt Hinweise, dass NO<sub>2</sub> bereits in Konzentrationen unterhalb des derzeitigen Grenzwertes gesundheitsschädlich wirkt. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt daher, die Grenzwerte zu überarbeiten und herabzusetzen.“ (Lit. 2) Ferner sei auf die stark oxidierende Wirkung und die Mitwirkung bei der Bildung von schädlichem bodennahem Ozon sowie auf die Vegetationsschädigung hingewiesen.

## **Kinder sind besonders empfindlich**

Ferner ist keinerlei Aussage im Luftreinhalteplan zu finden, wie die Schadstoffe Stickoxid und Feinstaub auf Kinder und besonders empfindliche Menschen wirken. Kinder atmen bodennahe Abgase verstärkt ein. Ihr Organismus ist wesentlich empfindlicher. Atemwegserkrankungen bei Kindern sind in Ballungsgebieten erhöht, Daten dazu hat die Verwaltung aber nicht angeführt. Dies muss nachgeholt werden. Entlang der Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt sind zahlreiche Schulen platziert, drei allein an Mosel- und Friedrich-Ebert-Ring. Hier muss die Luftbelastung sofort und deutlich reduziert werden.

## **Todesfälle auch in der Region Koblenz**

Der BUND hat die Verwaltung mehrfach und öffentlich auf die gesundheitsschädliche Wirkung der permanenten Grenzwertüberschreitungen durch NO<sub>2</sub> hingewiesen. Grob abgeschätzt sind diesen Schadstoffen 2 – 300 000 Menschen gelegentlich oder fast ständig ausgesetzt. Neben den Koblenzer Einwohnerinnen und Einwohnern suchen täglich oder häufig viele Menschen aus der Region unsere Innenstadt auf, um dort zu arbeiten, sich zu bilden oder einzukaufen. Legt man die o.g. Zahl der abgeschätzten vorzeitigen Todesfälle in Deutschland von 10 000 zugrunde, muss man befürchten, dass jedes Jahr mehrere Dutzend Bürgerinnen und Bürger auch aus Koblenz und Umgebung darunter sind.

Wir weisen auf diese Brisanz ausdrücklich hin; denn die im vorliegenden Plan vorgeschlagenen Maßnahmen sind weiterhin völlig unzureichend. Man muss das als klare Verletzung des Rechtes auf körperliche Unversehrtheit bezeichnen.

## **Verkehr, insbesondere Dieselfahrzeuge sind Hauptverursacher**

Stickoxide entstehen vor allem als Folge des dichten Verkehrs in unserem Ballungsraum. Hinzu kommen auch noch in geringerem Maße Industrie- und Kleinf Feuerungsanlagen. Innerhalb des Straßenverkehrs sind es in erster Linie Dieselfahrzeuge ohne oder mit fehlerhaften Abgasreinigungen. Selbst bei der neuesten Schadstoffklasse, Euro 6, erreichen die Realemissionen von Dieselfahrzeugen lediglich wieder die Werte der bereits 25 Jahre alten Abgasnorm Euro 1, vermutlich sogar höher.

Ein Skandal ist die Manipulation der Abgasreinigung durch Abschaltvorrichtungen im Realbetrieb. Da dies bei zahlreichen Automodellen praktiziert wird, steigt die Stickoxidemission, ohne dass die Aufsichtsbehörden in Deutschland einschreiten. Hier wird nicht nur der Verbraucher betrogen und die Umwelt belastet, es werden auch weitere Erkrankungen und Todesfälle in Kauf genommen. Solange dies nicht deutlich verändert wird, müssen Dieselfahrzeuge aus den besonders belasteten Innenstadtbereichen herausgehalten werden.

## **Hauptversucher an der Messstelle Hohenfelder Straße sind die Dieselbusse**

Bei Bussen und anderen schweren Nutzfahrzeugen stellt sich die Situation ähnlich dar. Der Innerortsbetrieb führt aufgrund geringerer Geschwindigkeiten und häufiger Standzeiten zu niedrigen Abgastemperaturen, die eine wirkungsvolle NO<sub>x</sub>-Minderung erschweren.

Für die am stärksten belasteten Innenstadtbereiche wurde in der Verkehrszählung nachgewiesen, dass ein überproportional hoher Schwerlast-, insbesondere Dieselbusverkehr vorherrscht. Täglich sind am Wöllershof ca. 1500 Busfahrzeuge festgestellt worden, sämtlich mit Dieselmotoren betrieben. Welche Abgasreinigungen bei ihnen installiert sind, nennt der Plan nicht. Es muss davon ausgegangen werden, dass hierin der Hauptgrund für die besonders hohen Spitzenwerte bei NO<sub>2</sub> liegt. Dies legt auch ein Vergleich mit den etwas niedrigeren Werten bei der Messstation Friedrich-Ebert-Ring nahe. Wirksame Sofortmaßnahmen müssten bei einer sauberen Antriebstechnik und der wirksameren Abgasreinigung der Busse ansetzen.

Grundsätzlich ist ein gut frequentierter ÖPNV natürlich zu begrüßen und weiter zu fördern, denn er hilft die massenhaften umweltschädlichen Individualverkehre zu reduzieren. Die Antriebstechnik muss aber dringend nach Stand der Technik modernisiert werden, auch wenn dies umfangreiche Investitionen und klare Vorgaben bei Gesetzen und Ausschreibungen erfordert.

#### **4 – Zur Wirksamkeit der angeführten europäischen und nationalen Maßnahmen**

##### **Stadt verweist primär auf europäischen und nationalen Gesetzgeber**

Im Luftreinhalteplan Koblenz führt man auf vielen Seiten zahlreiche Gesetze und Verordnungen an, wo auf europäischer, nationaler und Landesebene die Schadstoffproblematik reduziert werden soll. Lokale und regionale Maßnahmen haben dem gegenüber offenbar nur ergänzenden Charakter. Das ist wenig überzeugend. So wird man der Verantwortung und Aufgabe unserer Kommune weder gerecht noch wird die fristgerechte Wirksamkeit der Maßnahmen überregionalen schlüssig belegt. Hauptverursacher der überhöhten Stickoxide sind bekanntlich Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor, insbesondere Dieselfahrzeuge, auch Dieselbusse. Deren Anteil am Innenstadtverkehr muss sofort und ernsthaft heruntergefahren werden. Das Gegenteil ist der Fall, denn der Dieselanteil bei PKW steigt von Jahr zu Jahr und das trotz des Dieselskandals. In Koblenz liegt der Dieselanteil sogar deutlich über dem Landesdurchschnitt. Bei Bussen ist die Umstellung auf Elektrobusse in manchen Städten in Pilotprojekten angelaufen, nicht so in der Region Koblenz (sieht man mal von wenigen Hybridbussen der Fa. Zickenheimer einmal ab). Alle in Abschnitt 6.1 und 6.2 aufgeführten Maßnahmen werden die Koblenzer Problematik in absehbarer Zeit nicht entspannen können. Einige Beispiele:

##### **Zeitziel 2050 ist inakzeptabel**

Der Fahrplan der EU „Verkehr 2050“ (vgl. 6.1., S. 36ff) umfasst vor allem langfristige Ziele. Zwar wird gefordert, keine mit konventionellem Kraftstoff betriebenen PKW mehr in den Städten zuzulassen, jedoch bezieht sich das auf das völlig inakzeptable Zeitziel 2050! Für die vorliegende Fortschreibung bis 2020 ist das völlig irrelevant. Wenn wir uns das Tempo derzeitiger Umstellungsszenarien ansehen sowohl im Klimaschutz, bei der Kohleverbrennung als auch bei den KFZ-Emissionen und der E-Mobilität, kann auch sehr bezweifelt werden, dass das Zwischenziel einer Halbierung bis 2030 erreicht und in den nächsten Jahren überhaupt politisch angegangen wird.

##### **Warten auf Berlin?**

Der Umgang der Bundesregierung und der EU mit dem Diesellabgas-Betrug durch illegale Abschaltvorrichtungen, die fehlenden staatliche Kontrollen und Zulassungsbeschränkungen von Neufahrzeugen und die Verschleppung schärferer Grenzwerte im Realbetrieb zeigen nur zu deutlich, dass man aus Rücksicht auf die Autolobby bislang keine einschneidenden Maßnahmen ergreifen will. Ähnlich bewertet das auch der Spiegel vom 17.6.2017. Er berichtet u.a. von Plänen mehrerer Städte, ihre City teilweise oder ganz für Dieselfahrzeuge zu sperren. Zitat: „Weil Dieselmotoren Stickoxide und Feinstaub erzeugen, die die Gesundheit gefährden. Statt sich dieser Realität zu stellen, hat die deutsche Autoindustrie die Belastungen durch Diesel regelrecht mit krimineller Energie zu vertuschen versucht. ... dieses Dilemma ist auch dem Versagen der deutschen Politik geschuldet. Die schaute bei den schmutzigen Tricks zu lange weg.“ (Spiegel, 17.6.17, S. 8)

Noch nicht einmal die Steuerprivilegierung von Diesel wird in Deutschland zurückgefahren.

Die Rußpartikelnachrüstung für Diesel wird in Deutschland ab 2017 nicht mehr gefördert. (s. 6.2.1, S. 38).

### **LKW-Maut ist irrelevant für Koblenzer Innenstadt**

Weiterhin wird die LKW-Maut angeführt, die nach Umweltbelastung „stärker gespreizt“ wird. (s. 6.2.2, S. 39). Dies ist für die Innenstadt weitgehend irrelevant, denn wird überhaupt keine LKW erhoben. Und die Hoffnung, dass die LKW-Flotten dadurch insgesamt sauberer würden, ist angesichts der hohen Anschaffungskosten allenfalls mittelfristig realistisch. In Koblenz ist der Schwerlastanteil, abgesehen von den Bussen, sehr gering und liegt selbst auf der B9 und B49 bei nur 2-3%. Umwelt-Effekte der Maut dürften kaum nachweisbar sein.

### **Der Traum von 1 Million E-Fahrzeugen**

Extrem falsch liegt die Fortschreibung in der von ihr angeführten Förderung von Elektrofahrzeugen. Obwohl selbst die Bundesregierung längst ihre Zielzahlen drastisch gekürzt hat und die Effekte der Förderanreize für Neuanschaffungen von E- und Hybrid-KFZ weit hinter den Erwartungen zurückbleiben, gehen die Autoren des Luftreinhalteplanes immer noch davon aus, dass bis 2020 „sich 1 Million Elektrofahrzeuge in der deutschen Fahrzeugflotte befinden.“ (s. S. 40) Allein dadurch sollen sich die NO<sub>2</sub>-Werte in der Innenstadt von Koblenz um 5% reduzieren – eine Irreführung der Entscheidungsgremien! Auch die gesetzlich mögliche Bevorrechtigung von E- und Brennstoffzellen-Fahrzeugen hat auf absehbare Zeit keinerlei Effekte auf die Luftqualität in unserer Stadt.

### **E-Busse werden ignoriert**

Über Elektroantriebe bei Bussen schweigt sich der neue Luftreinhalteplan völlig aus. Dies ist umso unverständlicher, je mehr die Technik dort voranschreitet und anderswo bereits erfolgreich eingesetzt wird. Siehe letzter Abschnitt dieser Stellungnahme und Anhang.

**Insgesamt geht der neue Luftreinhalteplan von einer Minderung von NO<sub>2</sub> durch überregionale Maßnahmen in Höhe von mind. 15 % aus. (s. S. 71). Diese optimistische Annahme ist in keiner Weise nachvollziehbar und kann nicht belegt werden. Sie dürfte mindestens eine 10er-Potenz zu hoch sein.**

## **5 – Zur Wirksamkeit der angeführten örtlichen und regionalen Maßnahmen**

## 5.1 - Einhaltung der Grundsätze des Verwaltungshandelns wird angezweifelt

Erst ab Seite 44 werden die regionalen und örtlichen Maßnahmen thematisiert. Zu Beginn werden die Grundsätze des Verwaltungshandelns für die Luftreinhaltung hervorgehoben. Leider widerspricht der Maßnahmenkatalog in den meisten Einzelpunkten diesen selbst gesetzten **Verwaltungsgrundsätzen**.

So heißt es, jede der festzulegenden Maßnahmen müsse u.a. diesen Kriterien entsprechen:

- sie müssen **erforderlich sein zur Verminderung der lokalen Belastungssituation**,
- sie müssen **nennenswerte Wirkungen** erwarten lassen,
- sie müssen **in angemessener Frist umsetzbar und wirksam** werden,
- sie dürfen **Probleme nicht verlagern**.

All dies wird bei vielen der Maßnahmen M1 bis M16 nicht eingehalten (wie unten noch näher nachgewiesen wird).

## 5.2 - Alter Maßnahmenkatalog von 1994 ist rechtlich überholt und wurde kaum umgesetzt

Zuvor wird bei der vorliegenden Fortschreibung auf mehreren Seiten der längst überholte Maßnahmenkatalog Koblenz – Neuwied aus dem Jahre 1994 aufgeführt. Der Sinn dieser Abhandlung erschließt sich dem Leser nicht. Sollen hier historische politische Verdienste gewürdigt werden oder geht es um Argumente zur Relativierung von Vorschlägen in der aktuellen politischen Diskussion?

**Rechtlich relevant ist der Plan von 1994 nicht** mehr, denn er wurde ja durch den Luftreinhalteplan Koblenz für 2008-2015 ersetzt. Dennoch wird anhand von einigen Beispielen hier von erläutert, wie unzureichend schon damals die Luftreinhaltung angegangen wurde:

- **Parkraumbewirtschaftung:** zögernd nur in der Innenstadt, gleichzeitig wird zusätzlicher Kurzparkraum für Einzelhandel geschaffen (was Immissionen erhöht statt zu reduzieren)
- **Verbesserung des ÖPNV:** Busspuren und Taktverdichtung (sukzessive ausgebaut)
- **Pförtnerampeln:** zur Drosselung des MIV (wurde nur punktuell eingerichtet, dann wieder abgeschafft, um den Verkehrsfluss auf der Straße nicht zu hemmen)
- **Park and Ride:** nur an der A61 und nur bei Sonderveranstaltungen am Oberwerth, zwei neue P+R-Plätze nicht verwirklicht (angeblich „weil P+R in Koblenz nicht funktionieren würde“ wegen zu vieler und preiswerter Innenstadt-Parkplätze)
- **Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die B9:** durch Rückbauten in Hohenzollernstraße (teils zurückgenommen, weitere nicht verwirklicht)
- **Tempo 30:** in „vielen“ Nebenstraßen wegen Lärm und Sicherheit umgesetzt (Bedarf besteht weiter, auf Hauptverkehrsstraßen nicht umgesetzt)
- **Rückbau auf Ortsdurchfahrten:** nur in Ehrenbreitstein und Horchheim, ansonsten nicht zu finanzieren
- **Verbesserung im Radverkehr:** keine wesentliche Neukonzeption oder Umsetzung.

**Zusammenfassend muss also leider festgestellt werden, dass bis auf den ÖPNV keine Verbesserungen aus dem Maßnahmenkatalog 1994 wesentlich vorangekommen sind. Die Immissionswerte sind folglich seither konstant hoch in der Koblenzer Innenstadt.**

### **5.3 – Übernommene Maßnahmen aus dem abgelaufenen Luftreinhalteplan 2008-2015 sind völlig unzureichend (vgl. 6.4.2, S.52ff)**

#### **M1 – Umweltorientiertes Verkehrsmanagement: Ohne nennenswerte Wirkung, nicht in angemessener Frist umzusetzen**

Die alte Maßnahme „Intelligente Beeinflussung des Verkehrs“ wurde lediglich umbenannt und damals auch nur sehr eingeschränkt umgesetzt, die Planung für neue Lichtanlagen aus finanziellen Gründen eingestellt. Im Vordergrund steht der Verkehrsfluss, ergänzt durch nicht näher genannte Umweltparameter. Derzeit ist lediglich eine Angebotserarbeitung für eine Machbarkeitsstudie genannt. Die Minderungspotenziale sind noch völlig unklar. Für das Konzept seien keine Kapazitäten vorhanden, die Realisierung könnte erst mittel- bis langfristig erfolgen.

→ Wirkung bis 2020 = 0, längerfristiges Potenzial unklar.

#### **M2 – Neubau von Bahnstationen: wünschenswert, aber in nächster Zeit nicht umsetz- und finanzierbar**

Bislang wurde nur ein neuer Haltepunkt (Mitte) umgesetzt, der gut angenommen wird. Weitere Haltepunkte des SPNV sind im Zuge der DB-Stationsoffensive angedacht. Sie könnten den Umstieg der MIV-orientierten Pendler anregen, z.B. im Bereich Raumental. Allerdings wird angegeben, dass noch grundsätzliche Fragen bis zu einer Realisierung zu klären seien, insbesondere die Finanzierung. Der Zeitpunkt der Umsetzung ist noch völlig unklar.

→ Wirkung bis 2020 = 0, längerfristiges Potenzial positiv.

#### **M3 – Verbesserung der Fahrgastinformation im ÖPNV: momentan nicht finanzierbar**

Eine Echtzeit-Fahrgastinformation, wie das in vielen größeren Städten an allen Haltestellen der Haupt-ÖPNV-Linien Standard ist, wurde vor Jahren nur am ZOB Hbf. eingerichtet. Inzwischen ist diese defekt und kann nur mit hohen Kosten repariert werden (am Hbf. in 2017 geplant). Für Zentralplatz und Löhrcenter soll dies aus Kostengründen erst längerfristig geplant werden. Die Umsteigeeffekte vom MIV auf den ÖPNV und die Reduktion der Stickoxide sind durch diese Einzelmaßnahmen kaum messbar und auch im Maßnahmenkatalog als mittel- bis langfristig angegeben.

→ Wirkung bis 2020 = 0, längerfristiges Potenzial sehr gering.

#### **M4 – Förderung des Radverkehrs: Konzept seit langem in Bearbeitung, Finanzierung und straßenrechtliche Prüfung einzelner Maßnahmen sind offen**

Straßenbauten und Optimierungen des KFZ-Verkehrs haben in Koblenz seit langem Vorrang. So sind auch in dem alten Luftreinhalteplan (vgl. Zusammenfassung S. 49f) 8 straßenbauliche Vorhaben aufgeführt, die teilweise gebaut sind oder weiterverfolgt werden, teilweise allerdings auch nicht finanzierbar sind. Ein Nachweis einer positiven Wirkung für die Luftreinhaltung fehlt dabei völlig. Demgegenüber ist die Förderung des Radverkehrs völlig nachgeordnet. Die Folgen sind ein sehr geringer Anteil am von Rädern am Gesamtverkehr (Modal split KO 8% - zum Vergleich Münster: 40%), Sicherheitsprobleme und Unfallgefahren, Nutzungskonflikte mit Fußgängern durch Abdrängung auf Fußgängerflächen. Bei einer kürzlichen Nutzerbefragung des Allg. Deutschen Fahrradclubs ADFC schnitt Koblenz mit der Note 4,5 denkbar schlecht ab (3. schlechteste Stadt in Deutschland in der Kategorie 100 000 – 200 000 E.). Freundlich ausgedrückt: Hier liegt ein ganz enormes Potenzial nach oben.

Ein Schwerpunkt für den Radverkehr ist in der Fortschreibung dennoch nicht zu erkennen. Seit 2011 gibt es einen aktiven AK Radverkehr, der die Verwaltung mit zahlreichen konstruktiven Vorschlägen unterstützt. Leider wurden diese bisher nur sehr zögerlich und unzureichend umgesetzt. Ein Prioritätenkatalog wurde erstellt, woran sich die Bevölkerung rege online beteiligte. Bereits die erste (preisgünstige) Maßnahme daraus scheiterte am fehlenden politischen Willen der Stadtratsmehrheit.



Zwischen aktiver Teilhabe der Zivilgesellschaft und der Entscheidung der Gremien besteht eine unübersehbare Kluft in Koblenz.

Der gesamte Abschnitt zu Maßnahme M4 (S. 57ff) ist voller Einschränkungen bezüglich der Verwirklichung solcher guter Ideen und Anregungen:

- „... der weitaus größere Teil muss noch umgesetzt werden“
- „Markierungslösungen kommen nur teilweise zur Ausführung“
- „Öffnung von Einbahnstraßen erfolgt zurückhaltend, wenn Einbußen im KFZ-Verkehr einhergehen könnten.“
- „keine städtische Initiative für Geschwindigkeitssenkungen“
- „Radabstellanlage Bahnhof Mitte ohne Dach, am Bahnhof Lützel auf unbestimmte Zeit verschoben“
- lediglich „2 Ladesäulen für Elektromobilität“ in der Innenstadt errichtet.
- Fahrbahnmarkierungen als kostengünstige Sofortmaßnahme bisher lediglich in einer einzigen Straße (Hohenfelder)
- Umbau der Südallee zur Fahrradstraße wurde bereits vor dreieinhalb Jahren beschlossen und dann immer wieder hinausgezögert und der Gipfel:
  - „Und im Übrigen soll dem Fahrradverkehr bei Straßenbaumaßnahmen mehr Beachtung geschenkt werden.“ – Weniger und unkonkreter geht es nun wirklich nicht mehr!

Zwar wird zusammenfassend zugestanden, dass ein Umstieg vom PKW auf das Fahrrad zur Abnahme der Stickoxid und Feinstaubbelastung führt, ein klares, schlüssiges und rechtliches verbindliches Konzept ist aber auch im neuen Luftreinhalteplan nicht enthalten. Zudem werden weitere Einschränkungen genannt: Die Umsetzbarkeit (Finanzen, Straßenrecht, Einzelfallprüfung) sei offen. Lediglich Einzel- und Teilmaßnahmen würden durchgeführt „im Rahmen vorhandener Kapazitäten“.

- ➔ Wirkung bis 2020 = sehr gering, mittel- und längerfristig grundsätzlich hohes Potenzial, allerdings nur bei einem deutlichen Paradigmenwechsel und entsprechender politischer Unterstützung der Gremien

#### **M5 – Öffentlichkeitsarbeit zu umweltschonendem Fahren u.ä.: Erfolge werden nur langfristig erwartet**

Mit Informations- und Aufklärungskampagnen soll generell eine Verhaltensänderung bei den MIV-Benutzern angestrebt werden. Bislang sind keinerlei Umwelteffekte zu beobachten, die Zahl der Autos insbesondere Dieselfahrzeuge steigen, die Neuzulassungen schwerer und spritschluckender KFZ steigt mehr und mehr und Umweltkampagnen der Stadt sind medial kaum wahrnehmbar und gegenüber den Reklamefeldzügen der Autolobby völlig hilf- und wirkungslos. Dennoch wird die Maßnahme für die Fortschreibung weiterhin genannt.

➔ Wirkung bis 2020 = 0; längerfristiges Potenzial ebenfalls = 0

#### **M6 – Prüfung einer Umweltzone: Warten auf ein Gutachten, Stadt zweifelt zuvor aber Verhältnismäßigkeit an, so dass sich abzeichnet, dass diese Maßnahme nicht angewendet wird**

Mehr und mehr Städte planen bzw. erwägen die Einrichtung einer Umweltzone (z.B. München) oder werden dazu per Gerichtsbeschluss verpflichtet (z.B. Düsseldorf). Hier können bestimmte Fahrzeuge mit hohem Stickoxid- und Feinstaubausstoß an der Einfahrt in besonders belastete Innenstadtbereiche gehindert werden. Die Einführung einer blauen Plakette wäre dazu eine praktikable Form der Regelung. Für den Herbst wird dazu auch eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes erwartet. In Koblenz wird diese Maßnahme seit Jahrzehnten diskutiert, allerdings sehr restriktiv und kaum ergebnisoffen. Da gleichzeitig zahlreiche Park- und Kaufhäuser in den besonders belasteten Gebieten errichtet wurden, auch in jüngster Zeit, ist in den städtischen Gremien auf absehbare Zeit keine politische Entscheidung für eine Umweltzone zu erwarten. Man

verweist ausführlich auf rechtliche Bedenken und Hemmnisse und bestreitet eine Verhältnismäßigkeit. (Was verhältnismäßig ist, wird nicht näher erläutert). Ein Gutachten zur Wirkungsprognose ist derzeit in Arbeit. Ob dieses Gutachten ergebnisoffen ist, kann angesichts der politischen Diskussion bezweifelt werden. Ebenso kann kaum damit gerechnet werden, dass die städtischen Gremien sich kurzfristig für eine Umweltzone aussprechen.

→ Wirkung bis 2020 vermutlich = 0, längerfristiges Potenzial grundsätzlich hoch, aber politisch unerwünscht.

**Die Summe der Stickoxidminderung durch die aus dem alten Luftreinhalteplan übernommenen Maßnahmen M1 bis M6 wird mit 1 – 2 % beziffert. Eine Begründung und Berechnungsmethode wird hierfür nicht angegeben. Selbst diese geringe Reduzierung muss darum eindeutig angezweifelt werden, insbesondere kurzfristig.**

**Wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs waren im alten Plan 2008-14 noch enthalten, wenn auch eingeschränkt und mit vagen Zeitperspektiven. (vgl. S. 49f) Für die Fortschreibung 2015-20 (Maßnahmen M1- M6) wurden sie gar nicht mehr gesondert aufgeführt.**

#### **5.4 – Neue lokale Maßnahmen: Keine nennenswerte oder frühestens mittelfristige Wirkungen**

##### **M7 – Förderung der Elektromobilität: Wenig Fahrzeuge in Sicht, kaum Ladeeinrichtungen**

Wie oben dargestellt tritt die bundesweite Förderung der Elektromobilität auf der Stelle. Die Neuzulassungen von E- und Hybridautos bleiben extrem weit hinter den Zielen der Bundesregierung zurück. Auch Koblenz ist bisher nicht über marginale Einzelmaßnahmen hinausgekommen. Nur ganz wenige Dienstfahrzeuge mit E-Antrieb werden von der Verwaltung genutzt. Selbst beim Energieversorger evm sind solche Fahrzeuge immer noch seltene „Exoten“. Nach der BUGA 2011 wurden praktisch keinerlei neuen öffentlichen Ladeeinrichtungen gebaut. Erste kostenlose öffentliche Parkplätze für E-Fahrzeuge sollen von der Stadt eingerichtet werden, allerdings ohne Ladeeinrichtungen. Der Effekt auf die Schadstoffminderung wird durch diese Maßnahme nicht messbar sein.

→ Wirkung bis 2020 = 0, längerfristiges Potenzial grundsätzlich vorhanden, aber bundespolitisch unklar

##### **M8 – Förderung des Carsharings: Kleine private Carsharing-Flotte müsste erheblich erweitert werden, städtische Förderung ist völlig unterentwickelt**

Bisher wurde seitens der Stadt das Carsharing nur zeitweise und in wenigen Einzelfällen unterstützt, obwohl bundesweit ein steigender Trend pro Carsharing festgestellt wird. In Koblenz gab es bisher lediglich 5 Teil-Autos, die seit Jahren von einem kleinen Umweltverein betrieben werden. Stellplätze in Bahnhofsnähe sind Mangelware, eine Unterstützung der Stadt ist mit Ausnahme eines E-Fahrzeuges am Rathaus nicht vorhanden. Ein Anbieter will das Carsharing in nächster Zeit ausbauen. Eine städtische Förderung wäre wünschenswert, ist aber noch völlig unklar. Die Reduzierung der Schadstoffwerte durch das Koblenzer Carsharing wird angesichts der riesigen Flotte von Privat-PKW kurzfristig kaum messbar sein.

→ Wirkung bis 2020 = marginal, danach unklar.

##### **M9 – Prüfung eines Tests von „photokatalytischem Pflaster“: Teurer exotischer Vorschlag mit fragwürdigen Wirkungen**

Die flächendeckende Ausstattung öffentlicher Flächen mit Betonpflastersteinen mit Titandioxid zur Bindung von Stickoxid kann angesichts der fehlenden Finanzmittel und Erfahrungen in der Praxis als völlig unklar und unrealistisch betrachtet werden. Laut Aussage der TU Dresden ist die Wirkung des Pflaster nur sehr eingeschränkt. Die Umweltbelastung wird von der Luft ins Wasser verlagert. Die Behauptung unter 7.3, Seite 73, dass nachteilige Auswirkungen der im Luftreinhalteplan genannten

Maßnahmen auf andere Medien (Wasser, Boden) nicht zu erwarten seien, muss bezweifelt werden.  
→ Wirkung bis 2020 = 0, vermutlich auch danach.

**M10 – Aktion „Gemeinsam gegen dicke Luft“: Gelegentliche Good-will-Aktionen sind auch anderswo gescheitert**

Gelegentliche Good-will-Aktionen zur Bewusstseinsbildung auf freiwilliger Basis ohne schlüssiges Handlungskonzept. Selbst größere PR-Kampagnen in Stuttgart zeigten keinerlei Wirkung.

→ Wirkung bis 2020 = 0, ebenso danach.

**M11 – Stadtbaumkonzept und vertikale Begrünung: Bisher keine Zunahme von Grünvolumen umgesetzt, vertikale Begrünung scheint kaum bezahlbar**

Seit vielen Jahren besteht ein Stadtbaumkonzept. Meist geht es dabei aber nur um den Erhalt und Ersatz vorhandener Straßenbäume. Neuanpflanzungen in der Innenstadt sind selten. Aus Sicherheitsgründen oder wegen Baumaßnahmen werden immer wieder Bäume gefällt. Bis ihr Grünvolumen wieder ersetzt ist, dauert es Jahrzehnte (siehe dazu auch das Baumgutachten zur BUGA und die noch immer nicht vollständige Ersatzpflanzungen). Eine Baumschutzsatzung für Privatgrundstücke wurde vom Rat immer wieder abgelehnt. Bisher ist in der Innenstadt daher keine Zunahme des Grünvolumens feststellbar, folglich auch keine zusätzliche Reduzierung von Luftschadstoffen durch neue Bäume. Eine Vertikalbegrünung könnte effektiv sein, ist aber sehr kostenintensiv. Ein Finanzierungsplan hierfür wurde bisher nicht vorgestellt.

→ Wirkung bis 2020 = 0, danach grundsätzlich möglich, aber unklar.

**M12 – Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung: KFZ werden weiterhin in die Innenstadt gelockt**

Zahlreiche Parkhäuser und preiswerte Parkplätze locken täglich Zehntausende PKW ins Stadtgebiet. Vor Parkhäusern bilden sich zu Stoßzeiten oft lange KFZ-Schlangen, die mit laufendem Motor die Luft belasten. Es besteht ein erheblicher Parkplatzsuchverkehr, der die Abgasfracht weiter erhöht. Im Vergleich zu anderen Städten (vgl. z.B. Köln), sind die Parkgebühren trotz einer moderaten Erhöhung aus 2015 eher niedrig. Weitere Gebührenerhöhungen sind nicht geplant. Auch auf weitere Parkverbotsbereiche verzichtet man, obwohl hier Raum für den ÖPNV, für Radspuren und Fußgänger geschaffen werden könnte.

Hinzu kommt, dass das Parkleitsystem für Parkhäuser defekt ist und aus Finanzgründen erst mittelfristig instandgesetzt werden soll.

Ein Parkkonzept, das die Luft und die Einwohner nachhaltig entlasten soll, ist nicht erkennbar.

→ Wirkung bis 2020 = 0, längerfristig bisher keine nachhaltige Konzeption erkennbar

**M13 – Leitfaden für klimagerechte Stadtplanung: keine messbare Wirkung auf die Luftqualität**

Planer, Bauherren und Investoren sollen einen Leitfaden als klimagerechte Arbeitshilfe erhalten. Die Zielsetzung ist allgemein gehalten, die direkte Wirkung hieraus auf die Luftqualität dürfte marginal sein.

→ Wirkung bis 2020 = 0, längerfristig sicherlich mit gewisser unterstützender Wirkung.

**M14 – Klimakonzept Teil Mobilität: Verkehrsmaßnahmen müssten verbindlich umgesetzt und mit Finanzmitteln hinterlegt werden**

Die Stadt hat ein professionelles Klimaschutzkonzept erstellen lassen und beschlossen, doch ist dieses ein unverbindliches Rahmenkonzept. 13 Maßnahmen (V1 – V13) beziehen dabei auf den Verkehrsbereich und haben auch das Potenzial, die Luftreinhaltung zu unterstützen. Die vorliegende Fortschreibung schränkt aber von vornherein ein: „Leider stehen oftmals finanzielle und politische Hemmnisse der Umsetzung entgegen“ (S.68) und schlägt vor, dass der Luftreinhalteplan das Klimaschutzkonzept unterstützen soll. Welche Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzept für den Luftreinhalteplan ausgewählt und gemäß geltender Rechtsauffassung verbindlich gemacht werden, geht aus der Maßnahmenbeschreibung M14 nicht hervor. Es bleibt nach den bisherigen Erfahrungen

mit der schleppenden Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes darum die Befürchtung, dass aus Gründen der Luftreinhaltung keine effektiven Maßnahmen aus V1 – V13 in nächster Zeit besonders vorangetrieben werden, sofern sie mit Kosten verbunden sind.

→ Wirkung bis 2020 = vermutlich 0, bei verbindlicher Festlegung hohes Potenzial

#### **M15 – Neuer Verkehrsentwicklungsplan: Längerfristig gutes Potenzial nach bisheriger Planung, Umsetzung ist noch ungewiss**

Ähnliches gilt auch für den relativ fortschrittlichen Verkehrsentwicklungsplan, der in diesem Jahr zur Beschlussfassung ansteht. Leider kommt dieser sehr spät und er ist wie das Klimakonzept nur ein Rahmen. Das Zeitziel ist mit 2030 langfristig gewählt. Die verbindlichen kurzfristigen Maßnahmen und Einzelschritte sind noch nicht abzusehen und hängen jeweils von politischen Einzelentscheidungen und der Finanzierung ab. Eine Wirkung für die Luftreinhaltung ist somit sehr vage.

→ Wirkung bis 2020 = vermutlich gering, danach nicht absehbar

#### **M16 – Städtisches Fuhrparkmanagement: Bislang unklare Konzeption mit gering unterstützender Wirkung**

Hier gilt sinngemäß die o.a. Stellungnahme zu M7 und M8, da hier wieder das einzige E-Carsharing-Fahrzeug genannt ist. Das Konzept ist grundsätzlich sinnvoll, aber noch nicht erarbeitet und somit unverbindlich, mittelfristig und ohne kurzfristige Effekte auf die Luftqualität.

→ Wirkung bis 2020 = 0, mittelfristig noch unklar und höchstens mit unterstützender Wirkung

### **5.5 Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen M1 – M16**

Der Maßnahmenkatalog ist insgesamt enttäuschend unambitioniert und stellt freiwillige Verhaltensänderungen in den Mittelpunkt, die der Problematik nicht gerecht werden. Wichtige Konzepte sind noch unklar, werden verzögert oder gar nicht umgesetzt bisher.

Wie aus der folgenden Tabelle ersichtlich wird, ist von allen 16 Maßnahmen keine dabei, die eine nennenswerte kurzfristige Wirkung erwarten lässt. Unter „kurzfristig“ müsste nach Ablauf der von der EU eingeräumten Übergangsfrist spätestens 2018 (!) zu verstehen sein, die städtische Fortschreibung nennt als kurzfristiges Ziel aber 2020. Wegen ausstehender Gutachten, Konzepte und verbindlicher politischer Beschlüsse sowie geringer Finanzmittel könnten – unter der Voraussetzung entsprechender politischer Entscheidungen - einige wenige Maßnahmen etwa ab 2025 ein gewisses Potenzial für die Reduzierung der Abgase entfalten (Klimaschutzkonzept, Verkehrsentwicklungsplan einschließlich Radkonzept).

Ein ausdrückliches Konzept der Fußgängerförderung ist völlig vergessen worden. Man kann hier nur auf den noch nicht fertiggestellten Verkehrsentwicklungsplan hoffen. Die Abgasproblematik der zahlreichen Dieselbusse, die die Innenstadt frequentieren (1500 Busse/Tag nahe der Messstelle Hohenfelder Straße), wurde noch nicht einmal genannt. Bereits 2012 wurden keinerlei Umweltauflagen bei der Linienvergabe an die KEVAG/EVM gemacht. Derzeit wird seitens der Stadt- und Unternehmensspitze die schrittweise Neuanschaffung von Elektrobussen vehement bekämpft und als „wirtschaftlich nicht darstellbar“ bezeichnet. Förderanträge (wie in anderen Städten) sind nicht geplant. Bei etwaiger Neuanschaffung von Bussen setzt man auf Diesel-Busse mit Euro-VI-Norm. Größenordnungen und Zeitziele liegen dabei im Dunkeln.

Die Fortschreibung des Luftreinhaltungsplanes 2016-2020 wird sowohl kurzfristig wie vermutlich auch mittel- und langfristig sein Ziel deutlich verfehlen, zumal auch auf nationaler Ebene wichtige Rahmenbedingungen verzögert werden. Die im Plan behauptete Reduzierung der Stickoxide durch nationale Maßnahme in Höhe von ca. 15% und durch lokale Maßnahmen M1- M16 um weitere 3 –

8% ist durch nichts zu belegen. Die permanenten Überschreitungen der gesetzlich verbindlichen Grenzwerte für Stickoxide drohen zum Dauerzustand zu werden, sollte der Plan nicht noch erheblich nachgeschärft werden.

Maßn. Nr.	Bezeichnung	Nennenswerte Wirkung zu erwarten?	Kurzfristige Wirkung (bis 2020)	Wirkung mittel- /langfristig	Bemerkungen und Erläuterungen
<b>Übernommene Maßnahmen aus Luftreinplan 2008-15:</b>					
M 1	Umweltorientiertes Verkehrsmanagement	unklar	keine	unklar	Machbarkeitsstudie erst geplant
M 2	Neubau von Bahnstationen	Grundsätzliche Stärkung des SPNV	keine	Frühestens ab 2025	Warten auf DB- Stationsinitiative
M 3	Fahrgastinformation ÖPNV	Praktisch keine	keine	Sehr gering	Anzeige defekt Ausbau mittelfristig nur punktuell
M 4	Förderung des Radverkehrs	Grundsätzlich ja	keine	ja	Bei verbindlich umgesetzten Radkonzept
M 5	Öffentlichkeitsarbeit umweltschonendes Fahren u.ä.	Praktisch keine	keine	Sehr gering	Vielorts gescheitert
M 6	Prüfung einer Umweltzone	Grundsätzlich hohe Wirkung	keine	unklar	Gutachten/polit. Wille fehlt
<b>Neue Maßnahmen:</b>					
M 7	Förderung d. E-Mobilität (nur PKW)	Örtlich nur unterstützend	keine	unklar	Bundespolitische Hemmnisse
M 8	Förderung d. Carsharings	Etwas unterstützend	keine	unklar	Je nach Vergrößerung der sehr kleinen KFZ- Flotte
M 9	Photokatalytisches Pflaster	Unklar, teils schädlich	keine	Sehr frag- würdig	Verlagerung d. Umweltproblematik; kostenintensiv
M 10	Aktion "Gemeinsam gg. dicke Luft"	Nicht zu erwarten	keine	Nicht messbar	Ähnliche Aktionen vielerorts gescheitert
M 11	Stadtbaumkonzept/vertikale Begrünung	Nur bei mehr Grünvolumen	keine	Je nach Volumen	Sehr kostenintensiv
M 12	Parkraumbewirtschaftung	Hohes Potenzial	keine	So keine	Kein nachhaltiges Konzept erkennbar
M 13	Leitfaden klimagerechte Stadtplanung	Nur gering unterstützend	keine	Nicht messbar	Broschüre mit geringer direkter Wirkung auf Luftqu.
M 14	Klimakonzept Teil Mobilität	Nur bei Verbindlichkeit der Maßnahmen V1 – V13 und bei Bereitstellung ausreichender Finanzmittel			
M 15	Neuer Verkehrsentwicklungsplan	Hohes Potenzial	Vermutlich gering	Noch offen	Nur bei Verbindlichkeit + ausreichend. Finanzmitteln
M 16	Städt. Fuhrparkmanagement	unterstützend	Sehr gering	unklar	Konzept liegt noch nicht vor
	<b>Summe M 1 – M 16</b>		<b>0 % bis &lt; 1%</b>	<b>Vermutlich gering</b>	Je nach Finanzierung/ polit. Entscheidungen

## 6. Zur Evaluation (vgl. S. 74)

Eine wirksame und differenzierte Evaluation der lokalen Maßnahmen für Koblenz ist in dem Luftreinhalteplan NICHT vorgesehen. Es wird lediglich auf die fortlaufenden Immissionsmessungen des Landes hingewiesen. Diese sollen angeblich auch die Wirkungen der Einzelmaßnahmen kontrollieren. Das ist wissenschaftlich und fachlich völlig unzureichend. Siehe dazu z.B. Wikipedia unter <https://de.wikipedia.org/wiki/Evaluation>.

Welche Wirkungen kann man in Messwerten zu NO<sub>2</sub> ablesen, wenn z. B. die geplante Aktion „Gemeinsam gegen dicke Luft“ (M 10) durchgeführt wird? Keine.

Wenn man solch ein Maßnahme evaluieren wollte, müsste man den Teilnehmerkreis definieren, die angezielten Verhaltensweisen benennen und dann die Veränderungen durch Befragung oder Beobachtungen über eine ausreichend lange Zeit erfassen und bewerten. Dieses oder Ähnliches ist nicht vorgesehen.

Wir raten deshalb dringend, das Evaluationskonzept nach gängigem Stand der Wissenschaft ganz neu zu verfassen und zu verfeinern und durch eine externe Institution überprüfen zu lassen.

Hilfsweise kann man dazu bei den wichtigsten Aktionsfeldern auch auf vorhandene Erhebungen zurückgreifen. Beim Thema Radverkehr bietet sich hier die Befragung des ADFC an, die auch für die Stadt Koblenz jährlich eine Bewertung der Radfahrklimas veröffentlicht und Entwicklungen, auch in zahlreichen Einzelbeurteilungen aufzeigt. Hier könnte die Stadt ablesen, ob sie sich mit ihren Radfördermaßnahmen auf einem guten Weg befindet.

Vordringlich sind auch Evaluationen beim ÖPNV, dem Schadstoffausstoß der Busse (wie viel Busse sind wie alt, haben welche Schadstoffwerte, werden wo wie oft eingesetzt, sollen wann wie modernisiert werden, wie ist die Zufriedenheit der Nutzer\*innen, wie werden Veränderungen aufgenommen usw. usw.). Ähnliches gilt für die wichtigen Komponenten Parkbewirtschaftung, Fußgängerverkehr, verwaltungsinterne Maßnahmen und anderes mehr.

Durch mangelnde Evaluation nimmt sich die Stadt selbst die Möglichkeit der Erfolgskontrolle und der Nachsteuerung.

## **7. Vorschläge für zusätzliche Sofortmaßnahmen in Koblenz**

Trotz der geringen Fortschritte bundesweit bei den Luftreinhaltungsmaßnahmen (siehe Dieselbetrugsskandal und Reaktion der Behörden) ist die Stadt verpflichtet EFFEKTIVE örtliche Maßnahmen zu ergreifen, um die EU-weit gültigen und seit 2010 verbindlichen Grenzwerte bei NO<sub>x</sub> SO SCHNELL WIE MÖGLICH einzuhalten. Hier muss die Stadt bei der ihrer vorliegenden Fortschreibung DEUTLICH NACHBESSERN.

Wir schlagen dazu u.a. vor:

### **7.1 – Verbesserte Datenerfassung:**

Verbesserung und Verfeinerung der Daten über die innerstädtischen Immissionen über die beiden Messstationen hinausgehend

### **7.2 - Initiative für einen sauberen und attraktiven Nahverkehr:**

- Gezielte Erfassung der Wirkzusammenhänge der Busbewegungen in der Innenstadt und ihr Einfluss auf die Stickoxid-Immissionen
- kurzfristige Nachrüstung aller Busse im Nahverkehr mit im Realbetrieb funktionierenden Partikel- und NO<sub>x</sub>-Filtersystemen
- sukzessive Anschaffung und Erprobung von Bussen mit Elektrobetrieb. Dazu sollten umgehend

Förderanträge gestellt werden, z.B. nach dem Vorbild der Stadt Bonn (siehe Anlage).

- Ausschreibung der Buskonzessionen für die Innenstadt 2021 nach engen Umwelt- und Luftreinhaltetechniken, ersatzweise:
- Übernahme des Stadtverkehrs durch die städtische EVM-Verkehr mit entsprechenden Umweltauflagen
- weiterer Ausbau der Busspuren zu Lasten des MIV/des Parkverkehrs zur Vermeidung von Bus-Staus (Beispiel: Pfuhlgasse – minutenlange Busstaus mit laufendem Motor wegen Rückstau der PKWs für Forum u.a. Parkhäuser. Komplette Spur ist durch Parker blockiert)
- baldige Umsetzung der ÖPNV-fördernden Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan
- Veränderung der Preisstruktur (Großwabe Koblenz/Kurzticket)

### **7.3 - Ambitionierte Radfahrinitiative:**

- Besonders wichtig sind dabei die Alltagswege, beginnend in der Innenstadt und in allen Stadtteilen im Rhein- und Moseltal
- alle wichtigen Bildungsstätten (Schulen und Hochschulen) müssen gefahrlos auf guten Radrouten erreichbar sein
- Firmen sollten radfahrende Pendler\*innen mit einem speziellen Programm unterstützen (attraktive Stellplätze, E-Lade-Stationen, Duschen, Info-Kampagne, Diensträder ... )
- verknüpft mit ÖPNV, ohne Zusatzkosten für die Nutzer\*innen
- attraktives Bike-Ausleihsystem (Modell Mainz)
- nicht zu Lasten der Fußgängerflächen sondern der MIV-Straßen- und Parkflächen
- ausgestattet mit ausreichenden Haushaltsmitteln (sofort mind. In der Größenordnung des angestrebten Modal splits von 16% zu Lasten des Straßennetzes) – Anmerkung: Die Stadt Münster wendet für den Radverkehr jährlich rd. 15 € pro Einwohner auf.
- Zeitnahe Umsetzung der 10 prioritären Maßnahmen aus dem AK Radverkehr
- als Sofortmaßnahme sollten die in den letzten Jahren bereits vom Rat bewilligten Maßnahmen noch in 2017 umgesetzt werden und endlich mit der Fahrradstraße Südallee begonnen werden (Beschluss vom März 2014!)

### **7.4 – Fußgänger\*innen-Initiative**

- Entschärfung der Konkurrenzen mit Radverkehr, z.B. am Moselufer und in der Oberen Löhrl
- Ausweisung weiterer Fußgängerzonen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Straßen und auf Plätzen durch Begrünung, lärm- und abgasgeschützter Bereiche
- Optimierung der Ampelschaltungen für Fußgänger\*innen

### **7.5 – Deutliche Reduzierung des KFZ-Verkehrs in der Innenstadt**

- innovatives Parksystem: Park & Ride überall am Stadtrand, wo starke Pendlerströme vorherrschen, mit kostenlosem ÖPNV/SPNV in die Innenstadt und zu ausgewählten Wirtschaftszentren (in Zusammenarbeit mit umliegenden Kreisen)
- merkliche Erhöhung der innerstädtischen Parkgebühren
- Sperrung weiterer Straßen in der Innenstadt für den MIV

### **7.6 - Koblenzer Initiative für eine blaue Plakette**

- in Zusammenarbeit mit dem Land RLP und dem Städtebund
- Ziel: Umweltzone mit freier Fahrt nur für saubere KFZ, auch Taxen und mit dichten Kontrollen (vgl. Lit. 2), denn dies ist die wirksamste Maßnahme zur Luftreinhaltung

### **7.7 - Verkehrs-Ziele aus dem vorhandenen Klimaschutzplan und geplanten Verkehrsentwicklungsplan verbindlich machen**

- Ziele V 1 – V 13 (siehe Maßnahme M 14) verbindlich erklären und mit hinreichenden Finanzmitteln



ausstatten

- sinngemäß gilt das auch für den gerade in der Beschlussfassung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan, soweit die Luftreinhaltung davon betroffen ist

### **7.8 - Wirkungskontrolle und Evaluation**

- möglichst externe Evaluation zur Wirkungskontrolle und eventuellen Nachsteuerung gem. Abschn. 6

-----

#### **Literatur:**

- (1) Deutsche Umwelthilfe e.V: Klagen für Saubere Luft, Radolfzell 2016
- (2) BUND, DUH, Nabu, VCD: Einführung einer Blauen Plakette zur Minderung der NO<sub>2</sub>-Belastung in Städten, Berlin 2016

#### **Anhang:**

Stadtwerte Bonn: Zukunft erfahren. Unsere e-Mission für Bonn. Neue Elektrobuse für die Bundesstadt Bonn. 2017