

**Antrag des Arbeitskreises Umwelt auf dem Kreisparteitag...**  
**Der Kreisparteitag möge beschließen:**

**Die Kreispartei wird aufgefordert auf einem geeigneten Weg die Bundesregierung zu veranlassen, dass die Bundesimmissionschutzverordnung folgendermaßen geändert wird:**

*Wir beantragen, dass die Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Belastung der Innenstädte weiter verbessert wird. Dafür sind auf längere Sicht die schärferen Richtwerte der WHO in die BImSchV aufzunehmen, die zurzeit in beiden Fällen in vielen Städten ähnlich wie in Köln im Jahresmittel um 10 - 50% überschritten werden. Eine schnelle Beseitigung dieser Überschreitungen ist jedoch unrealistisch und es werden weitere 10 Jahre nötig sein, bis sich die Wirkung nachhaltiger Minderungsmaßnahmen ausreichend entfalten können. Dieses ist in der BImSchV in geeigneter Weise zu berücksichtigen.*

*Die Anlage 3 der BImSchV ist darüber hinaus folgendermaßen zu ergänzen:*

*Messstationen, deren Messwerte durch Baumaßnahmen und Umleitungen vorübergehend erhöhte Werte anzeigen, sollen zur Kontrolle und Reduzierung der zusätzlichen Belastungen am bisherigen Ort bleiben vor allem, wenn dieser unabhängig von der Baumaßnahme eine langfristige Eignung besitzt. Die Heranziehung zwischenzeitlich erhöhter Werte zur Begründung von Gegenmaßnahmen außerhalb des von den Baumaßnahmen und zugehörigen Verkehrs betroffenen Gebietes ist aber auf jeden Fall auszuschließen.*

**Begründung:**

Für die Richtwerte von Feinstaub und Stickoxid wurden bis 2006 mehr als 600 Studien ausgewertet, die einen schädigenden Nachweis von Feinstaub ab  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und für Stickstoffdioxid ab  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  führten. Beim Feinstaub wurde im Gegensatz zu Stickstoffdioxid der Grenzwert der Jahresmittelwerte für Innenstädte verdoppelt. Das können alle dt. Städte bis auf ganz wenige wie Stuttgart inzwischen einhalten. Hätte man bei Stickstoffdioxid das Gleiche gemacht und hätte erst einmal den doppelten Richtwert ( $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) als Grenzwert festgelegt, würden das heute nahezu alle deutschen Städte ebenso einhalten. Hier war man ganz offensichtlich zu optimistisch und glaubte in spätestens 10 Jahren den tieferen Richtwert einhalten zu können.

Wir schlagen daher vor, weitere 10 Jahre in der BImSchV Zeit zu geben, bis die Städten den 2006 gefundenen Richtwert für PM10-Feinstaub von  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und für Stickoxid von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (ab denen Schädigungen nachgewiesen sind) im gesamten Stadtgebiet im Jahresmittel einhalten müssen. Bis 2030 sollte man das in beiden Fällen mit stetigen Reduzierungsmaßnahmen schaffen können. Für 2017 lagen die Jahreswerte der Kölner City-Stationen bei 20 und  $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bei PM10-Feinstaub bzw. zwischen 43 und  $62 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für Stickstoffdioxid. Wir müssten also in beiden Fällen die Messwerte um etwa 30% reduzieren, was aber mit Hilfe steigender Verkehrsanteile mit Euro-6d-Norm und Elektroantrieb, sowie intelligenter Verkehrslenkungsmaßnahmen zur Vermeidung unnötigen Stop- und Go-Verkehrs möglich sein sollte.

*Auch die Diskussion um Messstationen, die durch Baumaßnahmen und Umleitungen für begrenzte Zeit erhöhte Messwerte anzeigen, sollte versachlicht werden. Hier scheint uns nicht die Verlegung der Stationen, sondern gerade die nachhaltige Verbesserung vergleichbarer Messwerte sowohl während als auch nach der Beendigung der Baumaßnahmen die zielführendere Maßnahme zu sein. Der Angst davor, dass solche vorübergehenden Messwerte, flächendeckende Dieselfahrverbote begründen, soll soweit nötig durch die vorgeschlagene Ergänzung im Immissionsgesetz, begegnet werden.*

Wichtig ist es, mit diesem Antrag deutlich zu machen, dass es auch der CDU darum gehen muss, für eine nachhaltige Verringerung der Luftschadstoffe und damit zur Verbesserung der Gesundheit der Anwohner zu sorgen. Gleichzeitig darf das aber nicht zu einer übermäßigen Belastung einzelner Bevölkerungsgruppen führen.

Des Weiteren scheint uns die Diskussion viel zu verengt auf Stickstoffdioxid und Dieselfahrzeuge zu sein. Ursache für diese Fehlentwicklung sehen wir (neben den bisher unzureichenden Emissions-Messverfahren für Kfz) in der eingangs beschriebenen politisch motivierten Festlegung der Grenzwerte, die der gesundheitlichen Bedeutung von PM10-Feinstaub weniger als der von Stickstoffdioxid gerecht wird.