

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:	V/0213/2005
Auskunft erteilt:	Herr Besler
Ruf:	492 67 98
E-Mail:	BeslerR@stadt-muenster.de
Datum:	11.04.2005

Betrifft

Luftqualität in Münster
Änderung des kommunalen Messkonzeptes und Prüfung von Maßnahmen zur Reduzierung des Feinstaubes

Beratungsfolge

26.04.2005 Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung:

1. Die Ursachen der PM10-Belastungen in Münster werden analysiert. Eine Kooperation mit dem Institut für Landschaftsökologie der Westfälischen-Wilhelms-Universität wird angestrebt.
2. Der Ausschuss nimmt zur Kenntnis, dass die Verwaltung mit der Bezirksregierung Münster in Kontakt tritt, um die strategische Vorgehensweise zur Reduzierung der Immissionsbelastungen von PM10 in Münster zu erörtern.
3. Zur Finanzierung der Aufwendungen für die Ursachenanalyse werden die kontinuierlichen Luft- und Meteorologiemessungen am Stadthaus 1 zum 01. Mai 2005 eingestellt. Der Beschluss des AUB zur Weiterführung der Luftmessstation (Vorlage 142/2003) wird aufgehoben.
4. Die Anfrage der SPD-Fraktion vom 24.01.05 zu PM10 im Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen ist hiermit erledigt.

Kosten/Folgekosten

Es wird zur Kenntnis genommen, dass durch Ursachenanalyse der PM10-Belastung in Münster drei Jahre lang Kosten, aber keine Folgekosten entstehen. Es wird geprüft, ob eine Förderung der Maßnahme durch das Land beantragt werden kann.

Finanzierung/Mittelbereitstellung

Die Mittel stehen in der Haushaltsstelle 1200.655.2000.6 nur zur Verfügung, wenn der Sachentscheidung zu 3. zugestimmt wird:

Ausgaben				
Haush.- stelle	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkung
1200.655.2000.6	Untersuchungen, sonstige Projekte zum Immissionsschutz	2005	16.500	
1200.655.2000.6	Untersuchungen, sonstige Projekte zum Immissionsschutz	2006	33.000	
1200.655.2000.6	Untersuchungen, sonstige Projekte zum Immissionsschutz	2007	33.000	
1200.655.2000.6	Untersuchungen, sonstige Projekte zum Immissionsschutz	2008	16.500	

Insgesamt:	99.000	
------------	--------	--

Einnahmen				
Haush.- stelle	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkung

Insgesamt:		
------------	--	--

Begründung:

ZUSAMMENFASSUNG

Informationen zum Thema Luftschadstoffe und PM10

1. Feinstaub (PM10) ist das derzeit wichtigste Problem der Lufthygiene, aber nicht das einzige. Die in deutsches Recht überführten europäischen Richtlinien beinhalten u. a. auch Grenzwerte für Stickoxid und Ozon. Auch bei diesen Schadstoffen treten nach wie vor bundesweit Grenzwertüberschreitungen auf.
2. Die plötzliche öffentliche Diskussion zu Feinstaub verwischt die Tatsache, dass es sich um eine schon lange bekannte schädliche Umweltauswirkung „zivilisatorischer Prozesse“ (Verbrennung fossiler Brennstoffe etc.) handelt. Seit über fünf Jahren sind die Luftbelastungen durch Feinstäube ein Brennpunktthema des Immissionsschutzes.
3. Es gibt für PM10 natürliche Quellen (z.B. Bodenerosion, maritimes Aerosol, Pollen) und anthropogene Quellen (z.B. Verkehr, Gewerbe, Haushalte, Landwirtschaft).
4. Der Jahresgrenzwert für PM10 liegt bei 40 µg/m³ und der Tagesgrenzwert von 50 µg/m³ darf bis zu 35 mal im Jahr überschritten werden. Auf Europaebene werden weitere Senkungen der Grenzwerte diskutiert.
5. Bindend sind die Grenzwerte für jede öffentlich rechtliche Institution, die Überwachungsbehörde für die Einhaltung der Grenzwerte ist in NRW die jeweilige Bezirksregierung.
6. Betroffene Anwohner können auf Tätigwerden der Behörden klagen, wenn Überschreitungen von Grenzwerten festgestellt wurden. Hierbei wird nicht gegen einen bestimmten Verursacher geklagt, sondern auf die (Durchführung von Maßnahmen zur) Einhaltung der Grenzwerte.

7. Das Ziel die PM10 Emissionen nachhaltig zu senken, ist nur erreichbar wenn ein Maßnahmenbündel aus technischen, stadt- und verkehrsplanerischen, steuer- und ordnungspolitischen Maßnahmen vorsorglich und rechtzeitig ergriffen wird. Maßnahmen zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, zur Förderung des Fahrradverkehrs in den Städten sowie zur Umsetzung einer intelligenten Verkehrssteuerung werden dabei im Vordergrund stehen.
8. Erfolgreich werden konzeptionelle Maßnahmen und Programme nur dann sein, wenn der Bund als auch die Länder und die Gemeinden Beiträge leisten, die sich sinnvoll ergänzen.
9. Technische Maßnahmen zur Reduzierung von PM10 im Straßenverkehr müssen in erster Linie an Dieselfahrzeugen vorgenommen werden.

Informationen zur Situation in Münster

10. Es ist davon auszugehen, dass auch in Münster an einzelnen Stellen die Anzahl der Überschreitungen des Tagesgrenzwertes auf Dauer auf über 35 mal im Jahr ansteigen wird. Die verbleibende Zeit muss zur Vorsorge genutzt werden.
11. Auch in Münster spielen Luftschadstoff-Emissionen aus dem Straßenverkehr eine bedeutende Rolle. Welche Emittenten die Luftschadstoffbelastung in Münster darüber hinaus prägen, soll schnellstmöglich geklärt werden.
12. Die Straßenabschnitte mit verkehrlichen PM10 Spitzenbelastungen sind anhand der Untersuchungen zur 23. BImSchV im Wesentlichen bekannt.
13. Die städtische Hintergrundbelastung spielt neben dem Straßenverkehr am Ort der Messungen eine wichtige Rolle bei den Überschreitungen der PM10-Grenzwerte. Die Quellanteile einzelner Verursacher an der Hintergrundbelastung sind kaum bekannt. Die öffentliche Diskussion fokussiert sich zu stark auf Maßnahmen im Straßenverkehr am Ort der Messung.
14. Aus Sicht der Verwaltung sind Aktionspläne bei punktuellen Überschreitungen der Grenzwerte im Straßenraum grundsätzlich nicht dazu geeignet Luftschadstoffe ursachen- und verursachergerecht und vor allem nachhaltig zu reduzieren. Sie führen zumeist nur zur Verlagerung von Immissionsbelastungen.
15. Die Weiterführung der in Münster bereits ergriffenen umwelt- und verkehrsplanerischen Maßnahmen zur Minderung auch der Luftschadstoffbelastung und aktuell bei den PM10-Emissionen wird voraussichtlich nicht ausreichen, um die gesetzlichen Vorgaben auf Dauer einhalten zu können. Zusätzliche Programme und Maßnahmen sind erforderlich (z.B. nachhaltige Fahrzeugbeschaffung bei der Stadt und den städtischen Beteiligungen, Intensivierung der Energieeinsparung ...). Diese müssen integriert werden in die anstehende Verkehrsentwicklungsplanung Münster 2015, beim 2. Nahverkehrsplan Münster, bei der Umsetzung des Radverkehrskonzept Münster 2010 und auch bei der anstehenden Umsetzung des netzbezogenen Verkehrssteuerungsprogramms. Hier müssen über alle Verkehrsarten integrierte netzbezogene Maßnahmenprogramme entwickelt werden, die auch vorsorgend/vermeidend und möglichst vor Erreichen kritischer Grenzwerte mindernd wirksam werden.

Feinstaub – eine Herausforderung für die Lufthygiene

Feinstaub bzw. Feinpartikel werden als das derzeit wichtigste Problem der Luftverschmutzung angesehen¹. Die vorherrschende Feinstaub-Konzentration in Europa führt zu einer Verkürzung der durchschnittlichen Lebenserwartung von 8,6 Monaten, unter anderem durch Herz-Lungen-Erkrankungen und durch Lungenkrebs².

¹ Umweltgutachten des Rates für Sachverständige für Umweltfragen

² WHO 2004

Der Verursacher der gesundheitlichen Auswirkungen ist vor allem Schwebstaub mit einem aerodynamischen Durchmesser unter einem hundertstel Millimeter (das entspricht $10\ \mu\text{m}$). Im englischsprachigen Raum werden diese Partikel als "particulate matter $10\ \mu\text{m}$ " bezeichnet, daher die Abkürzung PM10. Alle PM10-Partikel, ob sie natürlichen oder menschlichen Ursprungs sind, haben ein gesundheitsgefährdendes Potential. Es gibt für PM10 keinen gesundheitlich unbedenklichen Schwellenwert, ähnlich wie bei krebserzeugenden Stoffen. Es gibt jedoch Unterschiede bei der gesundheitlichen Bewertung der Partikel. Partikeln unter $2,5\ \mu\text{m}$ (PM2,5), die bis in die Lungenbläschen vordringen, wird ein besonders schädigendes Potential zugeschrieben. Auch die jeweilige chemische Zusammensetzung der Partikel kann zu unterschiedlichen Bewertungen für die Gesundheitsgefährdung führen.

Es gibt die unterschiedlichsten Quellen für PM10. Anthropogen verursachte Partikel entstehen durch jegliche Art der Verbrennung (durch Verkehr, Gewerbe, Haushalte), durch industrielle Prozesse und durch landwirtschaftliche Quellen. Natürliche Quellen sind maritimes Aerosol, Winderosion, Pollen und Saharastaub. Bei den Verkehrsquellen sind die Hauptverursacher von PM10 vor allem die Abgase von Dieselfahrzeugen insbesondere durch den Schwerverkehr, aber auch die Aufwirbelungen im Straßenraum spielen eine Rolle. Kritische Belastungen im Bereich der PM10 Grenzwerte findet man regelmäßig an viel befahrenen Straßen mit hohem Lkw-Anteil und schlechten Ausbreitungsbedingungen (Straßenschlucht) oder an stark emittierenden Anlagen an industriell geprägten Standorten.

In Münster werden zwar die Spitzenbelastungen von PM10 an verkehrsnahen Standorten in der Innenstadt gemessen, doch nach bisherigen Erkenntnissen erreicht in Münster die städtische Hintergrundbelastung allein 60-70 % des Jahresgrenzwertes für PM10. Demnach werden Überschreitungen an den verkehrsnahen Messstandorten nicht ausschließlich durch den Straßenverkehr vor Ort verursacht. Der Vergleich der verkehrsnahen Messstationen Friesenring und Geist-Viertel verdeutlicht dies:

33 Überschreitungen des Tagesgrenzwertes für PM10 wurden an der Verkehrsstation des Landes am Friesenring im Jahre 2003 festgestellt. Im gleichen Jahr gab es 29 Überschreitungen an der Messstation im Geist-Viertel. Besonders bemerkenswert ist die Übereinstimmung der Anzahl von Überschreitungen im Jahre 2003 deshalb, weil es sich bei Münster-Geist um keine Verkehrsstation handelt, sondern die städtische Hintergrundbelastung gemessen wird.

Das zeigt zweierlei:

- Maßnahmen zur Reduzierung von PM10-Belastungen sollten nicht nur kleinräumig ansetzen.
- 2003 blieben die Anzahl der Überschreitungen der Tagesmittelwerte nur knapp unter den rechtlich erlaubten 35 Überschreitungen.

Im Jahre 2004 wurde eine geringere Anzahl der Überschreitungen des Tagesgrenzwertes festgestellt. An der Messstation Münster-Geist waren es 10 und am Friesenring 18 Überschreitungen. Im Jahr 2005 liegen (bis zum Stichtag 11. April 2005) an den Messstationen Münster-Geist 5 und Friesenring 9 Überschreitungen vor. An der im Januar 2005 eingerichteten Messstation an der Steinfurter Straße wurden bis zum Stichtag 13 Überschreitungen festgestellt.

Auf weitere Quellen, die zu Überschreitungen des PM10 Grenzwertes führen können, weisen die Messdaten um Ostern 2005 hin. Am Ostersonntag und den Tagen danach traten an allen drei Messstationen gleichzeitig Überschreitungen des Tagesmittelwertes auf. Zurückzuführen sind diese Überschreitungen auf das Abbrennen der Osterfeuer und auf ungünstige meteorologische Bedingungen. Ähnliche gelagerte Überschreitungen können an Neujahr durch das Sylvesterfeuerwerk auftreten. Solche Episoden von großräumigen Überschreitungen sind sicherlich nicht die Regel. Typischerweise ist in Großstädten der motorisierte Straßenverkehr auch bei der städtischen Hintergrundbelastung einer der Hauptverursacher. Jedoch zeigen die Beispiele, dass eine alleinige Betrachtung der Verkehrsbelastungen im direkten Umfeld einer Verkehrsmessstation für eine Interpretation der PM10-Überschreitungen nicht ausreicht.

Andere Städte vergleichbarer Einwohnerzahl haben ähnliche Immissionsbelastungen: 2003 wurde an der Messstation Bielefeld Ost eine städtische Hintergrundbelastung von 28 Überschreitungen des Tagesgrenzwertes ermittelt.

Rechtliche Ausgangslage

Die Richtlinie 1999/30/EG vom April 1999, in der unter anderen Luftschadstoffen (wie Stickoxide, Schwefeldioxid und Blei) auch die Grenzwerte für PM10 festgelegt sind, wurde mit der Novellierung der 22. Bundes-Immissionsschutzverordnung "Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft" im August 2002 in deutsches Recht übernommen. Der Jahresgrenzwert für PM10 von 40 µg/m³ und der Tagesgrenzwert von 50 µg/m³, der bis zu 35 mal im Jahr überschritten werden darf, gelten seit Anfang des Jahres 2005 verbindlich.

Bindend sind die Grenzwerte aller in der 22. BImSchV aufgeführten Luftschadstoffe für jede öffentlich rechtliche Institution. **Die Überwachungsbehörde für die Einhaltung der Grenzwerte und Aufstellung von Luftreinhalte- und Aktionspläne ist in Nordrhein-Westfalen die Bezirksregierung.** Die Messdaten für die Überwachung werden durch das Landesumweltamt erhoben. Werden Überschreitungen festgestellt, sind im ersten Schritt die Ursachen für die Überschreitungen festzustellen. **Denn die einzuleitenden Maßnahmen hängen vom Verursacheranteil der einzelnen Schadstoffquellen ab.** Die zuständige Behörde (des Landes) bildet eine Projektgruppe mit beteiligten Kommunen, (Landes-) Behörden und -Einrichtungen, die die Aufstellung eines Luftreinhalteplanes bzw. Aktionsplanes begleiten und Maßnahmenvorschläge aus dem jeweiligen Verantwortungsbereich einbringen. Nach Prüfung der Wirksamkeit und Verhältnismäßigkeit der geplanten Maßnahmen und Herstellung des Einvernehmens mit den Verkehrsbehörden werden die Maßnahmen im Plan festgeschrieben.

In der 22. BImSchV werden zwei Arten von **Maßnahmenplänen** unterschieden. Der **Aktionsplan** ist auf eine kurzfristige Änderung der akuten Situation angelegt und der **Luftreinhalteplan** ist ein vorbeugendes Instrument und beinhaltet mittel- und langfristig angelegte Maßnahmen. Soweit die Pläne Verkehrsbeschränkungen oder -verbote vorsehen, müssen die zuständigen Straßenverkehrsbehörden diese im gesetzlich möglichen Rahmen/Umfang umsetzen. Die Bezirksregierung unterrichtet die Öffentlichkeit über die Überschreitungen und die vorgesehenen Maßnahmen.

Das Bundesverwaltungsgericht konkretisierte in einem Urteil zum Luftreinhaltegebot der 22. BImSchV vom Mai 2004, dass

- die Grenzwerte bereits überschritten werden, wenn die Überschreitung auf einem (bewohnten) Grundstück auftreten und nicht nur wenn großräumig Überschreitungen auftreten,
- in Bereichen mit Überschreitungen Straßenbauvorhaben von der Planfeststellungsbehörde nur zuzulassen sind, wenn absehbar ist, dass die Einhaltung der Grenzwerte mit Maßnahmen des Luftreinhalteplans gesichert werden kann.

Die Aufstellung von Luftreinhalteplänen hat demnach auch Bedeutung für die Rechtssicherheit von Planvorhaben in Bereichen mit Überschreitungen der Grenzwerte. Betroffene Anwohner können auf Tätigwerden der Behörden klagen, wenn Überschreitungen von Grenzwerten festgestellt werden.

Bausteine der kommunalen Luftqualitätsermittlung

Die wesentlichen Erkenntnisse zur Luftqualität in Münster im Allgemeinen und zur PM10-Belastung im Besonderen basieren auf drei Bausteinen:

1) Kontinuierliche Luftmessstationen

An der Heinrich-Brüning-Straße 10 wird seit 1987 von der Stadt Münster kontinuierlich die städtische Hintergrundbelastung der Schadstoffe Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid erfasst. Der Zweck dieser Messungen ist, neben der Bereitstellung aktueller Messdaten bei erhöhten Schadstoffkonzentrationen für die Bevölkerung Münsters, die Entwicklung der lokalen Immissionssituation über längere Zeiträume zu dokumentie-

ren. 1994 wurde die Messung von Kohlendioxid durch die Messung von Ozon, die Leitkomponente des Sommersmogs, ersetzt. Am gleichen Ort werden seit 1994 auch meteorologische Daten erfasst. Es gibt seit dem Jahr 2000 in Münster zwei weitere kontinuierliche Messstellen - des Landes NRW - an der Ludwig-Erhard-Schule zur Erfassung der städtischen Hintergrundbelastung und eine verkehrsnah Station am Friesenring (Polizeipräsidium). Seit Januar 2005 befindet sich eine weitere Verkehrsstation des Landes an der Steinfurter Straße. Die Messungen dort sind auf ein Jahr beschränkt. An allen drei Messstellen wird auch PM10 gemessen. Aktuelle Daten und statistische Auswertungen sind im Internet zugänglich und können zur Information der Bevölkerung und Auswertungen herangezogen werden.

- 2) Untersuchungen zur 23. BImSchV – verkehrsbedingte Luftschadstoffe
Die verkehrsbedingten Spitzenbelastungen an Benzol, Stickstoffdioxid und Dieselruß wurden in den Jahren 1995 bis 2000 in Münster systematisch – erst mit Berechnungen, dann mit Messungen - ermittelt und wichtige Erkenntnisse über die Schadstoffbelastungen im Hauptverkehrsstraßennetz gewonnen. Die Ergebnisse aus diesen Untersuchungen werden für überschlägige Einschätzungen von Luftschadstoffbelastungen im Straßenraum im Bauleitplanverfahren herangezogen. Die Berechnungen zu Dieselruß können indirekt zur Lokalisierung hoher verkehrlichen PM10-Belastungen im Straßenraum herangezogen werden. Dieselruß ist in Gänze den PM2,5-Partikeln zuzuordnen, ist als krebserzeugend eingestuft und wird ausschließlich durch Dieselmotoren ausgestoßen. Im Rahmen dieser Untersuchungen wurden auch einjährige Messungen an sechs Messstellen im Straßenraum vorgenommen. An vier Messstellen wurde parallel zu Dieselruß auch PM10 gemessen.
- 3) Ermittlungen zur Luftqualität im Rahmen des Bauleitplanverfahrens
Weitere Erkenntnisse zur Luftqualität stehen aus Bauleitplanverfahren aus der Umweltprüfung zur Verfügung. Teilweise sind für diese Verfahren detaillierte Berechnungen zur Schadstoffbelastungen erforderlich um die Immissionssituation einschätzen zu können. Beispielsweise wurden in den Projekten "Gewerbegebiet Amelsbüren" und "Tiefgarage Ludgeriplatz" PM10-Belastungen im Umfeld der Plangebiete rechnerisch ermittelt.

Bedarf an weiteren Ermittlungen zu den PM10-Immissionen

Wie oben aufgezeigt können die Straßenabschnitte mit verkehrlichen PM10-Spitzenbelastungen anhand der bisherigen Untersuchungen zur 23. BImSchV lokalisiert werden. Die Messstationen des Landes zeigen, dass die städtische Hintergrundbelastung neben dem Straßenverkehr am Ort der Messungen eine wichtige Rolle bei den Überschreitungen der PM10-Grenzwerte spielt. Die Einflüsse der Hintergrundbelastung und deren Verursacher sind in Münster nur in geringem Maße bekannt.

Das Institut für Landschaftsökologie der Westfälischen-Wilhelms-Universität hat sich mit der Hintergrundbelastung von PM10 in Münster und deren Quellen bereits in der Vergangenheit befasst. Es bestehen Kontakte um eine Kooperation mit dem Ziel einer Ursachenanalyse der PM10-Belastung in Münster zu erreichen. Darüber können bei Bedarf flankierende Stichprobenmessungen im Straßenraum durchgeführt werden. Die Kooperation und die Messungen soll auf drei Jahre begrenzt werden. Es werden Kosten von ca. 100.000 € innerhalb von drei Jahren entstehen.

Die Kosten sollen – da im Zuge der Haushaltskonsolidierung keine anderen Mittel mehr zur Verfügung stehen - durch den Wegfall der städtischen Messstation am Stadthaus 1 finanziert werden. Bei der Beratung der nicht-öffentlichen Beschlussvorlage Nr. 142/03 zur Kostenkonsolidierung im städtischen Haushalt wurde der Vorschlag der Verwaltung die Messstation einzusparen abgelehnt. Aus Sicht des Immissionsschutzes ist derzeit eine bessere Datenlage zu den Verursachern der PM10 Hintergrundbelastung vordringlich. Daten zur Unterrichtung der Öffentlichkeit über die städtische Luftqualität werden auch nach dem Wegfall der Messstation am Stadthaus 1 vorhanden sein. Der Standard bei der Berichterstattung zu Ozon im Sommer kann auch durch die aktuell im Internet verfügbaren Messdaten der Station Münster-Geist des Landes NRW an der Ludwig-Erhard-Schule gewährleistet werden. Bei einem Vergleich der Messergebnisse sind keine signifikanten Unterschiede bei den Messergebnissen festgestellt worden. Die Immissionen am Standort Münster-Geist repräsentieren, wie die an der Messstation Stadthaus 1, die städtische Hintergrundbelastung. Meteorologische Daten für Münster werden an den NRW-Messstationen nicht erfasst,

doch existiert eine meteorologische Messstation auf dem Dach des Institutes für Landschaftsökologie an der Robert-Koch-Straße. Die aktuellen Daten der Station sind für jedermann über das Internet abrufbar.

Maßnahmen zur Minderung der PM10-Belastungen

Der deutsche Städtetag hat zur Umsetzung der Vorgaben der 22. BImSchV eine Arbeitshilfe veröffentlicht, die aktuell, aufgrund der Erfahrungen in der Praxis, überarbeitet wird.

Der Städtetag kommt zum Schluss, dass die Verkehrsprobleme nur bewältigt und die Verkehrsemissionen ausreichend gesenkt werden können, wenn ein Maßnahmenbündel aus technischen Minderungen am Fahrzeug, stadt- und verkehrsplanerische Maßnahmen, steuer- und ordnungspolitische Maßnahmen, Maßnahmen zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs sowie Maßnahmen zur Umsetzung einer intelligenten Verkehrssteuerung im regionalen Kontext ergriffen werden. Maßnahmen zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes müssen an der Quelle ansetzen, das heißt vor allen bei Dieselfahrzeugen und hier vor allem beim Schwerverkehr. Eine verbindliche Anordnung von Partikelfiltern und eine steuerliche Förderung von Dieselrußfiltern bei Neubeschaffungen und bei Nachrüstungen müssen durchgeführt werden.

Die Stadt Münster hat viele stadt- und verkehrsplanerische Maßnahmen zur Emissionsminderung, wie ÖPNV-Förderung, Fahrradförderkonzepte, Parkraummanagement und Einrichtung von Tempo-30-Zonen bereits umgesetzt. Zukünftig werden intelligente Ampeln in Münster zur Verstetigung des Verkehrsflusses auf angemessenem Niveau beitragen. Auch wird geprüft, wie beim Aufbau des neuen Verkehrssteuerungssystem auch netzbezogene Luftschadstoffbelastungen frühzeitig erfasst und durch verkehrslenkende Massnahmen dazu beigetragen werden kann, Grenzwertüberschreitungen frühzeitig zu erkennen und vermeiden zu helfen (Hagener Modell). Auch technische Minderungsmaßnahmen an den Fahrzeugen sind bereits umgesetzt. Die Busse der Stadtwerke sind komplett mit Oxidationskatalysatoren und Partikelfiltern ausgestattet. Weitere Maßnahmen wie die Beschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen im städtischen Fuhrpark, beim Regionalbusverkehr und eine Öffentlichkeitskampagne zur emissionsarmen Kfz-Beschaffung durch Privatpersonen werden in Kürze kommen. Die aufgeführten Maßnahmen werden voraussichtlich noch nicht ausreichen, um Grenzwertüberschreitungen in den nächsten Jahren sicher zu verhindern.

Die Stadtverwaltung tritt deshalb mit der Bezirksregierung in Kontakt, um die strategische Vorgehensweise zur Reduzierung der Emissionsbelastungen von PM10 in Münster zu erörtern. Die strategische Vorgehensweise beinhaltet u. a. die Quellenanalyse, die wichtig für die Maßnahmenauswahl ist, eine großräumige Betrachtung der PM10 Verteilung sowie eine Prüfung sinnvoller verkehrstechnischer Möglichkeiten.

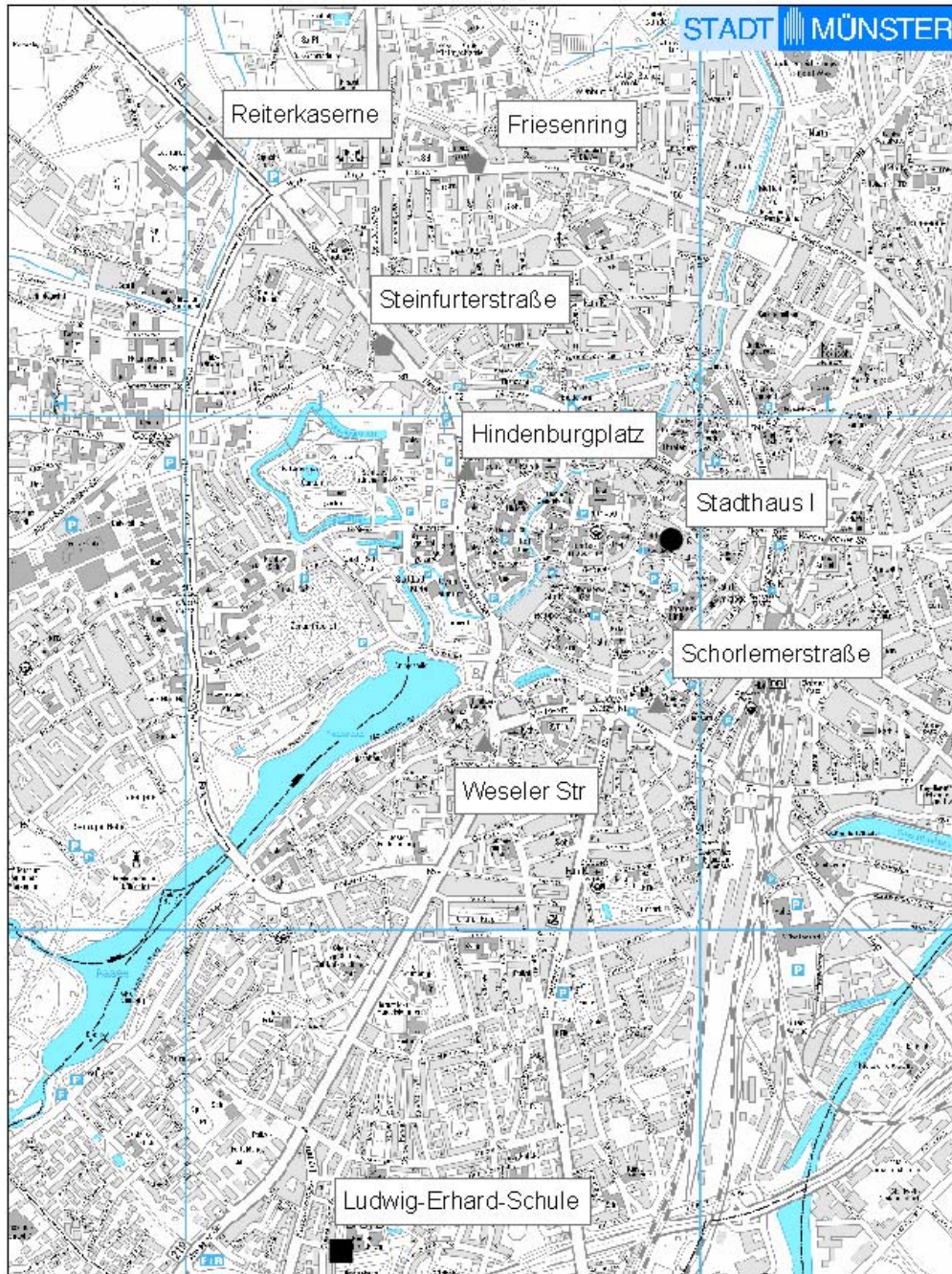
Die Anfrage der SPD-Fraktion vom 24.01.05 zu PM10 im Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen ist hiermit beantwortet. Eine Darstellung der dreißig am stärksten belasteten Verkehrsknotenpunkte erfolgt allerdings nicht. Wie oben ausgeführt kann für eine Lokalisierung hoher PM10-Belastungen im Straßenverkehr auf die Ergebnisse der Untersuchungen nach der 23. BImSchV zu Dieselruß zurückgegriffen werden. Standorte mit hohen PM10-Belastungen können der Karte in der Anlage entnommen werden. Die dort dargestellten Verkehrsstationen weisen alle hohe PM10-Belastungen auf.

Die Verwaltung wird über die eingeleiteten Maßnahmen zur Reduzierung der PM10-Belastung in Münster weiter berichten.

I. V.

gez. Joksch
Stadtbaurat

Anlage



Luftmessungen in Münster

Messstellen

Hintergrund

- Stadthaus I (kein PM10)
- Land

Verkehr

- ▲ 23.BImSchV
- ◐ Land

