

Anlage 1

Antrag GAL/Grüne-Ratsfraktion

18.04.05

„Zu einer lebenswerten Stadt gehört auch saubere Luft - Sofortige Einleitung der Luftreinhalteplanung für Münster“

Der Rat möge beschließen:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, in Absprache mit dem Landesumweltamt einen Luftreinhalteplan im Sinne des BImSchG für Münster, insbesondere für das Hauptverkehrsstraßennetz, bis zum 30.9.2005 zu erarbeiten und dem Rat zur Entscheidung vorzulegen.
2. Der Luftreinhalteplan hat geeignete und erforderliche Maßnahmen mit Zeitplan vorzusehen, um die Einhaltung des Jahresmittelwerts und der Tagesmittelwerte für Feinstaub PM₁₀ für 2005 und 2010 sicherzustellen. Dazu ist zu klären, welche Emittenten für die Staubbelastung in Münster verantwortlich sind. Für die Hauptemittenten sind entsprechende Minderungsmaßnahmen, u. U. auch Verkehrsbeschränkungen für bestimmte Zeiten und/oder bestimmte Fahrzeugtypen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen im Sinne des § 40 BImSchG zu prüfen.
3. Der Luftreinhalteplan soll auch Maßnahmen vorsehen, um die Einhaltung der Grenzwerte für Stickoxide (NO₂ und NO_x) ab 2010 sicherzustellen.
4. Zur Verbesserung der Informationsgrundlage richtet die Stadt in Zusammenarbeit mit dem Landesumweltamt an weiteren kritischen Stellen des Hauptverkehrsstraßennetzes (vor allem an der Weseler Straße) Messstellen für Feinstäube ein.
5. Der Entwurf des Luftreinhalteplans wird veröffentlicht. Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt erhalten Gelegenheit zur Stellungnahme, die beteiligten Gruppen (Verkehrs- und Umweltverbände, Wirtschaft und Einzelhandel u. a.) werden zum Entwurf des Luftreinhalteplans angehört. Das Ergebnis der Stellungnahmen und Anhörungen wird dem Rat und seinen Ausschüssen für ihre Beratungen zur Verfügung gestellt.
6. Kurzfristige Maßnahmen, die zur Reduzierung der Verkehrsemissionen beitragen, bzw. strategische Maßnahmen, wie die weitere Förderung des ÖPNV und der Altbausanierung, die die Emissionssituation in der Innenstadt und an den Hauptverkehrsstraßen entschärfen können, sind unabhängig von der Luftreinhalteplanung möglichst zügig umzusetzen (siehe dazu die diversen einschlägigen GAL-Anträge).

Begründung

Die Gesundheitsschädlichkeit von Luftschadstoffen und speziell von Feinstäuben ist unstrittig und seit langem bekannt. Feinstaubpartikel mit einem Durchmesser von weniger als 10 Mikrometer (PM₁₀) sind lungengängig und gelangen so in die Blutbahnen. Sie werden auf diesem Weg im ganzen Körper verteilt. Unabhängig von ihrer chemischen Zusammensetzung können sie Krebs erzeugen; sie verursachen vor allem bei Kindern und alten Menschen Herz-Kreislauf- und Lungenerkrankungen sowie Lungenkrebs.

Nach einem Bericht der Süddeutschen Zeitung vom 19. Februar 2005 kommt eine Studie der EU zu dem Ergebnis, dass jedes Jahr bis zu 310.000 Europäer aufgrund der Luftschadstoffbelastung vorzeitig sterben.

Mit der „EU-Rahmenrichtlinie zur Luftqualitätsüberwachung“ von 1996 wurde ein Instrumentarium geschaffen, mit dem die Luftqualität in den Ländern der EU nach einheitlichen Kriterien beurteilt werden kann. Gleichzeitig wurden so Maßstäbe definiert, mit deren Hilfe schädliche Auswirkungen der Luftbelastung auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt „vermieden, verhütet oder verringert werden sollen“. Dabei wurden Grenzwerte für verschiedene Luftschadstoffe (u. a. Feinstaub PM₁₀, Stickstoffoxide NO₂/NO_x, Schwefeldioxid SO₂, Ozon u. a.) festgelegt, die sich auf die entsprechenden Erkenntnisse der Weltgesundheitsorganisation (WHO) beziehen. Ziel der Richtlinie ist es, die Luftqualität „zu erhalten und wo notwendig zu verbessern“.

Die EU-Richtlinie wurde 2002 durch die Novellierung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und die 22. Verordnung zum BImSchG in deutsches Recht umgesetzt. Damit gelten seit dem 1. Januar 2005 die neuen, verschärften Grenzwerte für die wichtigsten Luftschadstoffe. So wurde der Grenzwert des Tagesmittels für Feinstaub PM₁₀ auf 50 Mikrogramm pro m³ Luft festgesetzt, eine Toleranzmarge lässt maximal 35 Überschreitungen im Jahr zu – ab 2010 sind nur noch 7 Überschreitungen zulässig.

Hauptverursacher der Feinstaubbelastung dürfte in Münster vor allem der Straßenverkehr (Dieselfahrzeuge, insbesondere der Schwerlastverkehr) sein, dabei sind sowohl die Auspuffemissionen als auch der Reifen- und Straßenabrieb zu berücksichtigen. Daneben dürften die Emissionen aus Kleinf Feuerungsanlagen/Hausfeuerung und aus der Landwirtschaft in Münster mehr als anderswo zur Luftbelastung beitragen. Der Anteil industrieller Emissionen dürfte in Münster insgesamt vergleichsweise niedrig sein – Emissionsschwerpunkte in bestimmten Stadtteilen sind trotzdem nicht ausgeschlossen. Detaillierte Angaben über die Emissionsquellen liegen bisher nicht vor. Um Minderungsmaßnahmen zielgerichtet durchführen zu können, ist deshalb eine genauere Analyse der Emissionslage in der Stadt erforderlich.

Bisher werden in Münster an drei Messstellen des Landesumweltamtes Daten über die Belastung mit Feinstaub u. a. erhoben. Die bisherigen Messergebnisse aus 2005 zeigen, dass damit gerechnet werden muss, dass die Toleranzmarge für Feinstäube auch in Münster in Zukunft öfter als 35 mal überschritten und damit geltendes Luftreinhalte recht verletzt wird.

Im Zeitraum vom 1.1. bis zum 17.4.2005 wurde der Grenzwert von 50 Mikrogramm an der Messstation Steinfurter Straße 15 mal, am Friesenring 3 9 mal und auf der Geist 6 mal überschritten (Messdaten des Landesumweltamtes - <http://www.lua.nrw.de/>). Vor allem für den Bereich Steinfurter Straße/Grevener Straße – und damit mitten in der Stadt – ist daher bis zum Herbst oder Winter mit mehr als 35 Überschreitungen zu rechnen. An anderen Stellen der Stadt (z. B. Weseler Straße) muss evtl. mit noch höheren Feinstaubbelastungen gerechnet werden, ohne dass dies bisher durch Messungen dokumentiert wurde.

Die Entwicklung der letzten Jahre lässt ebenfalls vermuten, dass die Toleranzmargen für Feinstaub überschritten werden dürften. Der zulässige Tagesmittelwert von 50 Mikrogramm wurde z. B. am Friesenring im Jahre 2004 18 mal, 2003 33 mal und 2002 36 mal überschritten.

Gemäß BImSchG besteht die Rechtspflicht, einen Luftreinhalteplan aufzustellen, wenn die festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Dies ist spätestens dann der Fall, wenn der Tagesmittelwert von 50 Mikrogramm zum 36sten Mal überschritten sein wird. Sofortiges Handeln ist auch deshalb geboten, weil mit Geltung ab 2010 der Jahresmittelwert auf 20 Mikrogramm und die Überschreitung des Tagesmittelwerts von 50 Mikrogramm auf 7-mal im Jahr verschärft werden soll.

Das BImSchG fordert, die Minderungsmaßnahmen nach dem Verhältnismäßigkeitsprinzip gegen den jeweiligen Verursacher zu richten. Daher taugt keine Einzelmaßnahme, vielmehr ist ein Maßnahmenbündel erforderlich. In Münster spielt der Autoverkehr nicht die einzige, aber sicherlich eine

entscheidende Rolle. Deshalb ist das Hauptaugenmerk auf eine Verminderung der Emissionen aus dem KfZ-Verkehr zu richten. Der Länderausschuss für Immissionsschutz, ein Bund-Länder-Fachgremium, nimmt an, dass 45 bis 65 % der in Verkehrsnähe auftretenden PM₁₀-Spitzenbelastungen vom Straßenverkehr verursacht werden. Der Schwerlastverkehr dürfte für mehr als die Hälfte dieses Betrages verantwortlich sein. Die schnellsten Erfolge bei der Absenkung der Staubbelastung sind deshalb von einer Reduzierung des Schwerlastverkehrs zu erwarten.

Auch wenn eine Einführung des Dieselpartikelfilters mittelfristig eine erhebliche und vor allem ursächliche Entlastung verspricht – die Stadt sollte deshalb mit ihrem Fuhrpark mit gutem umweltpolitischen Beispiel vorangehen -, erscheinen kommunale Sofortmaßnahmen sowie weitere langfristig wirksame Maßnahmen in einem Luftreinhalteplan aus gesundheitspolitischen wie verkehrspolitischen Gründen erforderlich. Eine lebenswerteste Stadt ist jedenfalls ohne saubere Luft nicht vorstellbar.

gez. Wilhelm Breitenbach
gez. Helga Bennink
gez. Christof Hoffmann
gez. Manfred Kehr
gez. Hery Klas

gez. Maria Klein-Schmeink
gez. Jutta Möllers
gez. Jörn Möltgen
gez. Carsten Peters
gez. Tim Rohleder

gez. Ilse Schleef
gez. Claudia Scholz
gez. Dr. Rita Stein-Redent
gez. Brigitte von Schoenebeck

Anlage 2

GAL/Grüne-Ratsfraktion

1. April 2005

Antrag an AUB/HA/Rat

Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion um die Feinstaubbelastung in der Stadt Münster beschließt der AUB/Rat:

1. Der Fuhrpark der Stadt Münster wird – soweit noch nicht erfolgt - mit Abgaskatalysatoren und Rußpartikelfilter ausgerüstet.
2. Die Tochtergesellschaften der Stadt werden aufgefordert, entsprechend zu verfahren.
3. Die von der Stadt bzw. der Stadtwerke Münster GmbH im Rahmen des ÖPNV beauftragten privaten Busunternehmen werden aufgefordert, ihre Fahrzeuge ebenfalls – soweit erforderlich – entsprechend technisch auszurüsten. Im Rahmen der zukünftigen Auftragsvergabe an private Busunternehmen werden die o. g. technischen Voraussetzungen als Standards für alle eingesetzten Busse vorgegeben.

Begründung:

Die seit dem 1. Januar geltenden Grenzwerte für die Feinstaubbelastung der Luft wurden an den drei Messstellen des Landesumweltamtes in Münster bereits bis zu 13 mal überschritten, so dass zu befürchten ist, dass spätestens im Herbst dieses Jahres der von der EU vorgegebene Grenzwert von maximal 35 Überschreitungstagen „Feinstaub PM10“ überschritten sein dürfte.

Unabhängig von weiteren verkehrspolitischen Maßnahmen sollte die Stadt Münster ihrer Vorbildfunktion gerecht werden und dafür sorgen, dass ihre eigenen bzw. die in ihrem Auftrag fahrenden Fahrzeuge auch unter umweltpolitischen Aspekten nach dem Stand der Technik ausgerüstet sind.

Als Vorbild kann die Flotte der Stadtwerkebusse dienen, die bereits seit einigen Jahren mit innovativer Abgas-Technik, dem sog. CRT-System (Continuously Regenerating Trap), ausgestattet sind. Dieses System besteht aus einem Katalysator plus Rußfilter, die zusammen im Schalldämpfer der Fahrzeuge integriert sind. Nach Angaben der Stadtwerke werden mit Hilfe dieses Systems Schadstoffe wie Kohlenwasserstoff und Kohlenmonoxid fast ganz reduziert, der Ausstoß von Rußpartikeln um über 95 Prozent gesenkt. Verknüpft mit dieser Technik ist der Einsatz von schwefelfreiem Diesel, was zusätzlich eine erhebliche Schadstoffreduktion der Fahrzeugemissionen bewirkt.

Breitenbach
Leuters
Wiemers