

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/1072/2008
Auskunft erteilt:
Herr Besler
Ruf:
492 67 98
E-Mail:
Besler@stadt-muenster.de
Datum:
16.12.2008

Betrifft

Luftreinhalteplan Münster - Stellungnahme

Beratungsfolge

10.02.2009	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
24.02.2009	Ausschuss für Personal, Recht und Ordnung	Vorberatung
03.03.2009	Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen	Vorberatung
05.03.2009	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Vorberatung
25.03.2009	Hauptausschuss	Vorberatung
25.03.2009	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass nach der Wirkungsabschätzung im von der Bezirksregierung Münster vorgelegten Luftreinhalteplan, der Grenzwert für Stickstoffdioxid voraussichtlich nur eingehalten werden kann, wenn der Maßnahmenkatalog (**Anlage 3**) umgesetzt wird.
2. Der Rat nimmt ferner zur Kenntnis, dass die genauen Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen noch nicht quantifiziert werden können.
3. Der Rat nimmt weiterhin zur Kenntnis, dass die Bezirksregierung Münster erst nach der Auswertung der Messergebnisse des 1. Halbjahres 2009 über die Einführung einer Umweltzone zum 01.01.2010 entscheiden wird.
4. Die Stadt Münster erklärt zu der Umsetzung der verkehrlichen Maßnahmen des Luftreinhalteplanes im Grundsatz ihr Einverständnis.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, verkehrstechnische und -rechtliche Einzelfragen zur Umweltzone direkt mit der Bezirksregierung Münster zu regeln.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, den Maßnahmenkatalog zur Reduzierung der Luftschadstoffe (**Anlage 3**) abzuarbeiten.
7. Die an den Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen verwiesenen Anträge der GAL/Grüne-Ratsfraktion vom 18.04.2005, „Zu einer lebenswerten Stadt gehört auch saubere Luft – sofortige Einleitung der Luftreinhalteplanung für Münster“, der SPD-Fraktion vom 21.08.2007 zu Reduktionsmaßnahmen Weseler Straße und dem Ratsantrag der Fraktions-

gemeinschaft UWG-MS/ödp vom 30.01.2008, Nr. A-R/0003/2008, „Einrichten einer Umweltzone in Münster“, (**Anlage 6**) sind erledigt.

II. Kosten/Folgekosten

Es wird zur Kenntnis genommen, dass Kosten für die erstmalige Beschilderung bei der Einrichtung der Umweltzonen in Höhe von 50.000 € entstehen. Folgekosten können derzeit nicht quantifiziert werden.

Ferner wird zur Kenntnis genommen, dass für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit zur Umsetzung des Luftreinhalteplanes zusätzliche Kosten in Höhe von 50.000 € entstehen.

Weiterhin wird zur Kenntnis genommen, dass mit der Einrichtung einer Umweltzone ab 2010 Erträge in Höhe von jährlich 30.000 € für die Ausstellung von Ausnahmegenehmigungen etc. erwartet werden.

III. Finanzierung/Mittelbereitstellung

Die erforderlichen Ermächtigungen für Aufwendungen sind im Haushaltsplan 2009 wie folgt zusätzlich zur Verfügung zu stellen:

Teilergebnisplan - Aufwendungen					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrs- flächen und -anlagen	2009	50.000	Beschilderung
Teilergebnisplan (Zeile)	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen			
Insgesamt:				50.000	

Teilergebnisplan - Aufwendungen					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1401	Übergreifender Umweltschutz, Klima, Immission, Boden, Abfall	2009	50.000	Öffentlich- keitsarbeit
Teilergebnisplan (Zeile)	16	Sonstige ordentliche Auf- wendungen			
Insgesamt:				50.000	

Teilergebnisplan - Erträge					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	0203	straßenverkehrsrechtliche An- gelegenheiten	2010 ff.	15.000	jährlich für Ausnahmege- nehmigungen
Teilergebnisplan (Zeile)	04	öffentlich-rechtliche Leistungs- entgelte			
Insgesamt:				15.000	

Teilergebnisplan - Erträge					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	0204	Bürgerangelegenheiten	2010 ff.	15.000	jährlich für Ausnahmege- nehmigungen
Teilergebnisplan (Zeile)	04	öffentlich-rechtliche Leistungs- entgelte			
Insgesamt:				15.000	

Begründung:

1. Veranlassung

In Münster traten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte auf, die in der „Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft“, 22. Bundes-Immissionsschutzverordnung (22. BImSchV) geregelt sind. Zur künftigen Einhaltung der Grenzwerte müssen nun Minderungsmaßnahmen geplant und umgesetzt werden (Luftreinhalteplanung¹). Die Bezirksregierung Münster ist nach einer Regelung des Landes NRW die für die Aufstellung von Luftreinhalteplänen zuständige Behörde. In einer Projektgruppe der Bezirksregierung wirkten Vertreter der Stadtverwaltung Münster, der Stadtwerke Münster GmbH, der Kammern und Innungen sowie des Umweltforums an der Erstellung des Luftreinhalteplanes mit. Der Entwurf des Planes wird hiermit dem Rat der Stadt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Stellungnahme vorgelegt. Der Entwurf ist aufgrund des Umfangs nicht vollständig der Vorlage beigelegt. Den Ratsfraktionen und den Sprechern der Fraktionen in den Fachausschüssen sowie der Bezirksvertretung Münster-Mitte wurde der gesamte Entwurf zur Verfügung gestellt. Die Zusammenfassung befindet sich in der **Anlage 1**.

Die öffentliche Bekanntmachung des Luftreinhalteplanes erfolgt durch die Bezirksregierung Münster. Im Gebäude Nevinghoff 22 wird der Luftreinhalteplan ab dem 02.02.2009 für einen Monat zur Einsichtnahme ausgelegt und außerdem auf der Homepage der Bezirksregierung Münster bereitgestellt. Schriftliche Stellungnahmen können von den Bürgerinnen und Bürger bis 14 Tage nach Ende der Auslegungsfrist abgeben können.

2. Rechtlicher Rahmen

Ende der 90-er Jahre führten neue Erkenntnisse über gesundheitliche Gefährdungen durch Luftschadstoffbelastungen zu der Aufstellung der EU-Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie und deren Tochterrichtlinien. Geregelt sind dort nicht nur strenge Immissionsgrenzwerte, sondern auch das Vorgehen zur Ermittlung der Immissionsbelastungen und zur Reduzierung von Schadstoffbelastungen im Falle von Grenzwertüberschreitungen. Falls Wohnbevölkerung betroffen ist, sind auch bei kleinräumigen Überschreitungen der Grenzwerte Maßnahmen erforderlich. Die EU-Richtlinien wurden durch eine Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der 22. BImSchV in deutsches Recht übergeleitet.

In Nordrhein-Westfalen wird die Immissionssituation in den Ballungsräumen durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) erfasst. Werden vom LANUV Überschreitungen der Grenzwerte festgestellt, wird die zuständige Bezirksregierung darüber informiert. Diese veranlasst die Umsetzung von Minderungsmaßnahmen mit dem Ziel, die Grenzwerte zukünftig einzuhalten. Die Maßnahmen müssen entsprechend dem Verursacheranteil unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten gerichtet werden, die zum Überschreiten der Immissionswerte beitragen (§ 47 Abs. 4 BImSchG).

Werden Minderungsmaßnahmen im Straßenverkehr erforderlich, sind diese im Einvernehmen mit der zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde festzulegen. Deshalb bittet die Bezirksregierung die Stadt Münster, das Einvernehmen für diese Maßnahmen zu erteilen. Im Grundsatz könnte die Stadt Münster das Einvernehmen verweigern. Die Bezirksregierung hat jedoch erklärt, dass sie aus rechtlichen Gründen ein fehlendes Einvernehmen ersetzen müsse, da, wie nachstehend weiter ausgeführt wird, die Grenzwerte nur mit der Gesamtheit aller Maßnahmen erreicht werden können. In NRW haben bei der Aufstellung von Luftreinhalteplänen bis auf zwei alle betroffenen Kommunen das Einvernehmen erklärt. In diesen beiden Fällen ist das fehlende Einvernehmen ersetzt worden.

¹ Seit Einführung der EU-Richtlinie 2008/50/EG im Mai 2008 wird nur noch der Fachterminus „Luftqualitätsplan“ verwendet. Um Irritationen zu vermeiden, wird im Folgenden der gängigere Begriff „Luftreinhalteplan“ verwendet. Die Begriffe bezeichnen dasselbe.

Das Präsidium des deutschen Städtetages weist ausdrücklich darauf hin, dass die kommunalen Bemühungen, die Verkehrsimmissionen mit stadtplanerischen, verkehrsplanerischen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen zu verringern, an ihre Grenzen stoßen. Der Städtetag fordert EU, Bund und Länder auf, die Maßnahmen an der Quelle zur Verbesserung der Luftqualität in den Städten endlich mit Vorrang zu ergreifen. Eine zügige Einführung verschärfter Abgasstandards wird gefordert. Der Bund solle den Einsatz von Partikelfiltern für PKW und LKW zur Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid verbindlich anordnen. Bund und Länder bleiben aufgefordert, den Städten eine zusätzliche finanzielle Unterstützung für städtische Infrastrukturmaßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte nach der EU-Luftqualitätsrichtlinie zu gewähren.

3. Luftmessstationen und Immissionssituation

Seit dem Jahr 2000 betreibt das LANUV Messstationen in Münster. Derzeit gibt es noch zwei kontinuierlich betriebene Messstellen. An der Weseler Straße wird die Schadstoffbelastung mit Stickstoffdioxid und Feinstaub im Verkehr gemessen. Die Station an der Ludwig-Erhard-Schule, Münster Geist, misst neben den genannten Schadstoffen zusätzlich die Ozonbelastung (**Anlage 2**). Die Messwerte dieser Station sind charakteristisch für die städtische Hintergrundbelastung in Münster. Für die ehemaligen kontinuierlichen Messstationen am Friesenring und an der Steinfurter Straße liegen Messdaten bis 2006 vor. Des Weiteren werden diskontinuierliche Passivsammler zur Bestimmung des Jahresmittelwertes von Stickstoffdioxid an zwei Stellen an der Weseler Straße eingesetzt.

Zur Analyse der Verursacher der Feinstaubbelastung hat die Stadt Münster in den Jahre 2005 bis 2008 eine Kooperation mit der Westfälischen-Wilhelms-Universität durchgeführt. Die Quellen der Feinstaubbelastung an der Steinfurter Straße wurden messtechnisch erfasst und quantifiziert. Parallel dazu wurde in einer städtischen Arbeitsgruppe unter der Mitwirkung der Bezirksregierung Münster die Umsetzung von freiwilligen kommunalen Maßnahmen zur Reduzierung von Feinstaub geplant. Die Ergebnisse aus der Quellenanalyse und aus der Arbeitsgruppe sind in den Luftreinhalteplan Münster eingeflossen.

Weitere Erkenntnisquellen für die Immissionsbelastung sind rechnerische Verfahren zur Ermittlung von Immissionsbelastungen. Anhand der Berechnungen können die Anteile der einzelnen Verursacher an der Schadstoffbelastung abgeschätzt werden. Dadurch können Aussagen gemacht werden, welche Maßnahmen zu einer wirkungsvollen Reduzierung der Schadstoffbelastungen an den Messstandorten beitragen. Für alle oben genannten Messstandorte und die Straße „Am Bült“ liegen solche Berechnungen vor.

Stickstoffdioxid

Im Jahr 2006 wurde erstmals an einem Passivsammler in der Weseler Straße zwischen Geiststraße und Moltkestraße eine deutliche Überschreitung des Jahresgrenzwertes für Stickstoffdioxid von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (gilt ab 01.01.2010) festgestellt. Der Jahresmittelwert lag mit $73 \mu\text{g}/\text{m}^3$ deutlich über dem Grenzwert mit Toleranzmarge² von $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für das Jahr 2006. Diese Überschreitung veranlasste die Bezirksregierung, einen Luftreinhalteplan für Münster aufzustellen. Die Überschreitung von $64 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2007, gemessen mit einer kontinuierlich betriebenen Luftmessstation, bestätigte die hohe Überschreitung an dieser Messstelle. An der Messstation Steinfurter Straße wurde 2006 $47 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Jahresmittelwert ermittelt. Auch hier sind, wenn auch im deutlich geringeren Maße, Überschreitungen des Grenzwertes im Jahr 2010 möglich. Die Screening-Berechnungen des LANUV ergaben zudem eine hohe rechnerische Stickstoffdioxidbelastung „Am Bült“ mit prognostizierten $57 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Jahresmittelwert. Die Messergebnisse an der Verkehrsmessstation am Friesenring lagen trotz hoher Verkehrsfrequenzierung deutlich unterhalb der Grenzwerte.

² Vor dem Zeitpunkt der Rechtswirksamkeit von Immissionsgrenzwerten, sind bereits Luftreinhaltepläne aufzustellen, falls die - um eine Toleranzmarge erhöhten - Grenzwerte nicht eingehalten werden.

Feinstaub (PM10)

PM10 ist Feinstaub mit einem Partikeldurchmesser kleiner 10 µm. Wegen des geringen Durchmessers ist der Feinstaub lungengängig und kann erhebliche Gesundheitsgefährdungen verursachen. Fast alle bestehenden Umweltzonen in deutschen Kommunen sind aufgrund von Überschreitungen des PM10 Grenzwertes eingerichtet worden. Die Einhaltung des Grenzwertes ist (im Gegensatz zum Grenzwert für Stickstoffdioxid) bereits seit 2005 verbindlich. Bei PM10 gilt, dass an nicht mehr als 35 Tagen im Jahr der Tagesmittelwert von 50 µg/m³ überschritten werden darf. Im Jahr 2008 wurde erstmals in Münster mehr als die zulässige Anzahl ermittelt. An 38 Tagen wurde der Tagesgrenzwert an der Messstation Weseler Straße überschritten. Die knappe Einhaltung der rechtlich zulässigen Überschreitungshäufigkeit im Jahr 2006 an der Messstation Steinfurter Straße und 2007 an der Weseler Straße (mit jeweils 35 Überschreitungen) war bereits ein Indiz, dass Überschreitungen in Münster nicht auszuschließen sind.

Besonders beim Schadstoff Stickstoffdioxid zeigt sich deutlich, dass der Straßenverkehr maßgeblichen Anteil an den Immissionskonzentrationen hat. Die Überschreitungen in Münster treten lediglich an Straßen auf, die hoch frequentiert sind und zudem einen hohen Anteil an schweren Nutzfahrzeugen aufweisen. Das allein führt allerdings noch nicht zu Überschreitungen der Grenzwerte, wie die vergleichsweise niedrige Immissionskonzentration trotz hoher Verkehrsfrequentierung am Friesenring verdeutlicht. Kennzeichnend für Straßenabschnitte mit potentiellen Überschreitungen ist nicht nur eine hohe Verkehrsfrequentierung, sondern im gleichen Maße eine schluchtartig geschlossene Straßenrandbebauung mit ungünstigen Ausbreitungsbedingungen.

4. Maßnahmenkatalog für den Luftreinhalteplan

Verkehrliche Maßnahmen

Die umzusetzenden verkehrlichen Maßnahmen im Aufgabenbereich der Stadt und die sonstigen Maßnahmen sind tabellarisch im Maßnahmenkatalog (**Anlage 3**) aufgeführt. Angaben zu den einzelnen Maßnahmen sowie die Ordnungsnummer der Maßnahme im Text des Luftreinhalteplanes, der Durchführungszeitraum der Maßnahme und das für die Umsetzung verantwortliche Amt sind in der Tabelle aufgeführt.

Der Maßnahmenschwerpunkt zur Senkung der Stickstoffdioxide und der PM10-Belastung liegt im Bereich Verkehr. Die Bewertung der Maßnahmen ist bezogen auf 2010, das Jahr, in dem der Grenzwert für Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ Rechtsgültigkeit erlangt. Das LANUV prognostiziert ohne Berücksichtigung von Maßnahmen an der Weseler Straße eine Überschreitung des Grenzwertes um 18 µg/m³, während die erlaubte Überschreitungshäufigkeit bei PM10 voraussichtlich auch ohne weitere Maßnahmen unterschritten wird. Die Maßnahmen im Luftreinhalteplan wurden daher speziell auf die Reduzierung von Stickstoffdioxid zugeschnitten. Zumeist tragen die Maßnahmen aber auch zur Reduktionen von PM10 bei.

Ziel bei der Maßnahmenwahl war nicht nur, effiziente und nach dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verträgliche Maßnahmen zu finden, sondern auch Maßnahmen, die nicht zu Überschreitungen der Grenzwerte an anderer Stelle im Straßennetz führen. Gleichzeitig wurde die Lärminderung als Ziel mitverfolgt.

Wesentliche Bausteine zur Reduzierung der Überschreitungen im Straßenraum sind

- der stetige Austausch der Busflotte durch Busse mit EEV-Standard³,
- ein Bündel aus Einzelmaßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses und der Verlagerung der Kraftverkehre aus der Verkehrsachse Weseler Straße/ Steinfurter Straße auf den westlichen 2. Tangentenring und
- die Errichtung einer Umweltzone.

³ Europäischer Abgasstandard für besonders umweltfreundliche Busse und Lkw

Die Wirksamkeit der Maßnahmen bzw. des Maßnahmenpaketes wird exemplarisch an den rechnerischen Auswirkungen an der Messstation Weseler Straße aufgezeigt (**Anlage 4**). Der Austausch der Busflotte wird dort zu einer Reduzierung des Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid von ca. 4 bis 5 µg/m³ führen. Das Maßnahmenbündel Verkehrsverlagerung/ -verstetigung trägt zu weiteren Reduzierungen von 4 bis 5 µg/m³ bei. Die Wirkung einer Umweltzone wird je nach Szenario mit 2 bis 3 µg/m³ veranschlagt. Insgesamt ist durch diese Maßnahme eine Reduktion des Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid um 10 bis 13 µg/m³ erreichbar. An der Steinfurter Straße wird der Grenzwert für Stickstoffdioxid nach der Prognose des LANUV unterschritten.

Die Bezirksregierung Münster kommt insgesamt zu folgendem Fazit:

„Mit der Umsetzung des Gesamtpaketes der Maßnahmen einschließlich einer Umweltzone ist für alle betroffenen Straßen in der Stadt Münster mit einer wesentlichen Minderung der Stickstoffdioxidemissionen und der hieraus bewirkten Immissionsbelastungen für Stickstoffdioxid zu rechnen. Bis auf die Weseler Straße wird aller Voraussicht nach der zulässige Grenzwert als Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid eingehalten werden können. In der Weseler Straße wird eine Minderung der Stickstoffdioxidbelastung in einem grenzwertnahen Bereich möglich sein.“

Auf die Errichtung einer Umweltzone bzw. die Initiative zur Forcierung des Jobtickets in Münster wird gesondert in den nachfolgenden Unterpunkten eingegangen.

Sonstige Maßnahmen

Verkehrliche Reduktionsmaßnahmen machen einen Großteil der prognostizierten Minderungen an den betrachteten Messstandorten aus. Da sämtliche potentiellen Orte mit Überschreitungen von Grenzwerten in vielbefahrenen Straßenschluchten liegen, ist dies folgerichtig. Werden die Maßnahmen ausschließlich anhand der Wirkung in den Straßenschluchten beurteilt, besteht die Gefahr, dass Maßnahmen, die nur im geringen Maße zur Verbesserung der Luftqualität an den Messstandorten beitragen, jedoch ein gesamtstädtisches Reduktionspotential haben, ein zu geringes Gewicht beigemessen wird. Demnach sind die nachfolgenden Maßnahmen nicht nur der Vollständigkeit halber im Luftreinhalteplan genannt, sondern sie sind wichtige Bausteine einer kommunalen Strategie zur Reinhaltung der Luft:

- Für die Aktivitäten zur kontinuierlichen Verbesserung der Klimaschutzarbeit ist die Stadt Münster mit dem European Energy Award GOLD® ausgezeichnet worden. Klimaschutzmaßnahmen reduzieren den Einsatz von Energie und damit die Emission von Schadstoffen.
- Der ökonomische und ökologische Einsatz von Ressourcen in Gewerbebetrieben wird durch das städtische Projekt Ökoprotit initiiert.
- Maßnahmen, wie die Verdichtung des Fernwärmenetzes und emissionsmindernde Maßnahmen an Industrieanlagen, werden laufend fortgesetzt.

5. Bewertung Umweltzone

Eine erste Zwischenbilanz des Deutschen Städtetages zur Wirksamkeit von Umweltzonen zeigt, dass aufgrund der positiven Wirkungen auf die Luftqualität ein vorsichtiger Optimismus bei Kommunen mit Umweltzonen vorherrscht. Vor allem bei Feinstaub sind deutliche Reduzierungen der Schadstoffkonzentrationen zu verzeichnen. Inwieweit günstige meteorologische Bedingungen zu dieser positiven Einschätzung beigetragen haben, ist jedoch noch nicht geklärt.

In der Frage von Aufwand und Nutzen einer Umweltzone zur Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung bleibt die Stadtverwaltung skeptisch. Die Wirkanalyse im Luftreinhalteplan zeigt zwar eine Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung, allerdings wird dort nicht die verminderte Wirksamkeit durch Ausnahmegenehmigungen berücksichtigt. Andererseits erfordert die Höhe der Überschreitung an der Weseler Straße, dass alle in Betracht kommenden Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffbelastung ergriffen werden. Aus diesem Grunde ist der gesamte Maßnahmenkatalog Bestandteil des Luftreinhalteplans. Die Bezirksregierung hat angekündigt, dass bei einer Verweige-

rung des Einvernehmens durch die Stadt Münster dieses aus rechtlichen Gründen ersetzt werden müsste.

Für die geplante Umweltzone (**Anlage 5**) in Münster sind Kraftfahrzeuge mit gelber und grüner Plakette einfahrberechtigt. Zirka 7% der in Münster gemeldeten Fahrzeuge haben eine rote oder keine Plakette und wären ohne Ausnahmegenehmigung nicht einfahrberechtigt. 50 % dieser Fahrzeuge sind wiederum Nutzfahrzeuge. Die Ausnahmegenehmigungen, die für die Umweltzonen im Ruhrgebiet gelten, sollen auf Münster übertragen werden, um eine einheitliche Handhabung in NRW zu unterstützen. Ausnahmegenehmigungen sind erforderlich, um soziale oder wirtschaftliche Härten zu vermeiden, bzw. damit die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme gewahrt bleibt. Erfahrungen aus anderen Kommunen zeigen, dass der Verwaltungsaufwand für die Errichtung und Überwachung einer Umweltzone groß ist. Zu Beginn der Einführung einer Umweltzone besteht erhöhter Informationsbedarf in der Bevölkerung, die Beschilderungen sind zu installieren, Ausnahmegenehmigungen zu erteilen und eine ordnungsrechtliche Überwachung durchzuführen.

Die Entscheidung der Bezirksregierung Münster über die Einführung einer Umweltzone am 01.01.2010 fällt nach Maßgabe des Luftreinhalteplanes am 01.07.2009. Ist dann abzusehen, dass der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ am Messstandort Weseler Straße nicht einzuhalten ist, wird die Einführung der Umweltzone in Münster umgesetzt. Durch diesen Zwischenschritt wird sichergestellt, dass aktuelle Werte der endgültigen Entscheidung über die Einführung einer Umweltzone zugrunde gelegt werden und damit die Wirkungen der bis dahin umgesetzten Maßnahmen in die Entscheidung mit einfließen. Ferner können gegebenenfalls vorliegende neuere Erkenntnisse über die Wirksamkeit der Umweltzone eingebracht werden. Nach Feststellung der Notwendigkeit zur Einrichtung benötigt die Verwaltung einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten, um die Vorarbeiten für die Einrichtung einer Umweltzone bürgernah und wirtschaftlich umzusetzen.

Im Grundsatz ist die Verwaltung mit der Abgrenzung der Umweltzone einverstanden. In Teilbereichen ist eine Anpassung der Umweltzone aus verkehrstechnischen Erfordernissen sinnvoll. Bis zur Entscheidung über die Einführung der Umweltzone am 01.07.2009 sind die verkehrlichen Erfordernisse mit den Erfordernissen aus dem Luftreinhalteplan mit der Bezirksregierung Münster abzugleichen. Die Verwaltung wird daher geringfügige Anpassungen an der Grenze der Umweltzone - insbesondere an den Einfahrtstraßen - vorschlagen, wenn sich einzelne Verkehrsbeziehungen in die Umweltzone als unpraktikabel herausstellen sollten.

6. Unterstützende Maßnahmen zur Senkung der Schadstoffbelastung

Initiative Förderung schadstoffarme Mobilität

Innerstädtisch werden in Münster lediglich 36% der Wege mit dem Kraftfahrzeug durchgeführt. Hingegen beträgt im Stadtumlandverkehr zwischen Münster und anderen Kreisen der Kraftfahrzeuganteil 81%. Nach und von Münster pendeln täglich über 110.000 Beschäftigte zum Arbeitsplatz. Unternehmen und Verwaltungen bieten demnach große Potentiale, wenn es um Maßnahmen zur umweltverträglicheren Verkehrsmittelwahl oder Verkehrsvermeidung geht. In Münster werden zurzeit über 8.200 regionale FirmenAbo's genutzt. In den teilnehmenden Unternehmen /Institutionen beteiligen sich im Durchschnitt zirka 20 % der Mitarbeiter am FirmenAbo.

Eine Ausweitung des regionalen FirmenAbo's von derzeit 8000 auf das Doppelte soll Ziel einer Initiative der Stadt Münster und der Stadtwerke Münster GmbH sein. Dabei wird eine Zusammenarbeit mit den Kammern und Innungen angestrebt.

Beschleunigte technische Umrüstung der Busflotte

Die Möglichkeit zur Verringerung der Schadstoffbelastung durch die nachträgliche Umrüstung von

Bussen ab Abgasstufe Euro-3 mit SCR⁴-System soll in Erwägung gezogen werden. Die Busse können durch die Umrüstung den EEV-Standard erreichen. Die Kosten pro Umrüstung betragen ca. 15.000 € pro Bus. Welches Minderungspotential zur Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung unter Berücksichtigung des Kosten/Nutzen-Aspektes vorliegt, soll in Zusammenarbeit mit der Stadtwerke Münster GmbH untersucht werden. Alternativ wird eine noch weiter beschleunigte Anschaffung neuer Busse nach dem EEV-Standard geprüft.

Öffentlichkeitsarbeit zur Umsetzung des Luftreinhalteplanes

Die Maßnahmen des Luftreinhalteplanes werden durch eine Informationskampagne begleitet, um den Luftreinhalteplan und seine Auswirkungen nachvollziehbar der Öffentlichkeit darzulegen und für umweltfreundliches Verhalten zu werben.

7. Ressourceneinsatz für den Luftreinhalteplan

Die Kosten für die Umsetzung der Einzelmaßnahmen werden im Folgenden nur aufgeführt, soweit es sich um zusätzliche Maßnahmen handelt, die erstmalig im Rahmen der Aufstellung des Luftreinhalteplanes aufgegriffen werden. Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsreduzierung im Hauptverkehrsstraßennetz, Einführung einer verkehrsadaptiven Steuerung in der Verkehrsachse Weseler Straße/Steinfurter Straße und die Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanes wurden und werden auch unabhängig von den Anforderungen, die sich aus dem Luftreinhalteplan ergeben, geplant und umgesetzt. Die Umsetzung der Maßnahmen erhält jedoch durch die Nennung im Luftreinhalteplan eine hohe rechtliche Verbindlichkeit. Die Mehrkosten der Neubeschaffungen von Linienbussen mit einem SCR-Abgas-Nachbehandlungssystem werden von der Stadtwerke Münster GmbH getragen und belasten daher nicht unmittelbar den städtischen Haushalt.

Die Kosten für Maßnahmen, die erstmalig im Luftreinhalteplan aufgegriffen werden, beschränken sich im Wesentlichen auf die Errichtung einer Umweltzone und auf die Öffentlichkeitsarbeit:

- Es entsteht vorübergehend zusätzlicher Personalaufwand - überwiegend zeitlich befristet - bei der Erstellung von Ausnahmegenehmigungen, der Ausgabe von Umweltplaketten und dem Betrieb einer Hotline. Eine detaillierte Aufwandserhebung auf Basis von Vergleichswerten aus anderen Kommunen findet in Kürze statt.
- Bei der Einrichtung einer Umweltzone werden Kosten für die erstmalige Beschilderung in Höhe von ca. 50.000 € entstehen.
- Für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit wird aufgrund der Erfahrungen anderer Städte mit einem finanziellen Aufwand von 50.000 € gerechnet. Ein modernes Internet- und Informationsportal für die Umweltplaketten und die Ausnahmegenehmigungen wird eingerichtet.
- Für die Bewilligung von Genehmigungen im Rahmen der Umweltzone wird mit jährlichen Erträgen von ca. 30.000 € gerechnet.

8. Behandlung von Anträgen

Mit der Vorlage werden mehrere Anträge behandelt. Die Anträge sind in chronologischer Reihenfolge als **Anlage 6** beigefügt. Im Einzelnen nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Antrag der GAL/Grüne-Ratsfraktion vom 18.04.2005 „Zu einer lebenswerten Stadt gehört auch saubere Luft – sofortige Einleitung der Luftreinhalteplanung für Münster“

Dem Antrag wird mit der Annahme des Luftreinhalteplanes durch die Stadt Münster vollständig entsprochen. Ein Luftreinhalteplan wird hiermit vorgelegt, mit dem Ziel, die Grenzwerte der 22. BImSchV einzuhalten, eine kontinuierliche Messstation in der Weseler Straße ist seit 2006 in Betrieb, eine Öffentlichkeitsarbeit zur Umsetzung des Luftreinhalteplanes ist in Planung und weitere Reduktionsmaßnahmen zur Unterstützung des Luftreinhalteplanes wurden in Angriff genommen.

⁴ Abgasnachbehandlung zur Reduzierung von Stickoxiden (AdBlue-System)

Antrag der SPD-Fraktion vom 21.08.2007 zu Reduktionsmaßnahmen Weseler Straße

Dem Antrag wird im Wesentlichen entsprochen. Im Rahmen der Umsetzung des Luftreinhalteplanes soll der Lkw-Durchgangsverkehr durch verkehrslenkende Maßnahmen reduziert werden, die Stadtwerkebusse werden mit AdBlue-Technik (SCR-System) ausgerüstet, eine verkehrsadaptive Steuerung wird mit dem Ziel der Vergleichmäßigung des Verkehrs eingerichtet. Aufgrund der negativen Erfahrung soll nicht erneut ein Citylogistik-Konzept in Münster erarbeitet werden.

Ratsantrag der Fraktionsgemeinschaft UWG-MS/ödp vom 30.01.2008, Nr. A-R/0003/2008, „Einrichten einer Umweltzone in Münster“

Dem Antrag wird vollständig entsprochen. Die Einrichtung einer Umweltzone für Münster wurde untersucht. Eine Umweltzone wird eingerichtet, falls der Halbjahresmittelwert für Stickstoffdioxid im Jahre 2009 die Umsetzung dieser Maßnahme erforderlich macht.

9. Zusammenfassung

Der Gesundheitsschutz ist eine wichtige Aufgabe der Stadt Münster. Die Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten im Straßenraum in unmittelbarer Nähe von Wohnbebauungen machen es erforderlich, dort umfangreiche Maßnahmen zur deutlichen Reduzierung der Schadstoffbelastung einzuleiten und umzusetzen. Die Stadt Münster sieht unabhängig von den gesetzlichen Erfordernissen ihre eigene Verpflichtung, den Schutz der Bevölkerung zu gewährleisten.

Die im Luftreinhalteplan beschriebenen Maßnahmen sind geeignet, die Schadstoffbelastung an den hoch belasteten Messstellen deutlich und nachhaltig zu minimieren. Auch wurde bei der Planung der Maßnahmen darauf geachtet, dass durch die Reduzierung der Schadstoffbelastungen an diesen Stellen keine unzumutbaren Mehrbelastungen an anderer Stelle verursacht werden. Dieser Aspekt wird auch zukünftig bei der Umsetzung der Maßnahmen ständig zu beachten sein.

Die Maßnahmen des Luftreinhalteplanes werden nicht nur isoliert für die Reinhaltung der Luft positive Auswirkungen haben, sondern auch auf die Lärmpegel an hoch belasteten Straßen. Der Bezug der Verkehrsmaßnahmen des Luftreinhalteplanes zum Thema Umsetzung der Umgebungs-lärmrichtlinie wird in der Vorlage V/0005/2009 erörtert.

Trotz aller Anstrengungen kann die Stadt Münster, wie auch alle anderen betroffenen Kommunen, nur begrenzt zur Lösung der Luftschadstoffprobleme beitragen. Erst die konsequente Einführung verschärfter Abgasstandards wird einen durchgreifenden Erfolg bringen.

I. V.

gez.
Thomas Paal
Stadtrat

Anlagen:

- | | |
|-----------|--|
| 1. Anlage | Entwurf des Luftreinhalteplan Münster – Zusammenfassung |
| 2. Anlage | Messstandorte des LANUV |
| 3. Anlage | Maßnahmenkatalog für den Luftreinhalteplan Münster |
| 4. Anlage | Immissionsminderung für Stickstoffdioxid an der Weseler Straße |
| 5. Anlage | Umweltzone der Stadt Münster |
| 6. Anlage | Anträge zum Thema Luftreinhalteplan |