

Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Münster, Entwurf zur Veröffentlichung Auszug aus den Kapiteln „5.3 Maßnahmenkatalog“ und „5.4 Maßnahmen aus dem Luftqualitätsplan 2009“

5.3 Maßnahmenkatalog

Zum Schutz der Anwohner an stark befahrenen Straßen und für eine umweltgerechte und gesundheitsverträgliche Entwicklung wurden für das Stadtgebiet Münster folgende zusätzliche Minderungsmaßnahmen erarbeitet:

Maßnahmenpaket M1

5.3.1 Modernisierung der Busflotte

Die Stadtwerke Münster GmbH planen bis zum Jahr 2015 ältere Fahrzeuge mit höheren Abgasemissionen gegen neuere, abgasärmere Fahrzeuge auszutauschen. Bei den neueren Fahrzeugen handelt es sich um Busse mit dem Abgasstandard Euro V (bzw. EEV-Standard) und Euro VI. Auch im Regionalbusverkehr erfolgt eine Modernisierung der Flotte. Die Regionalverkehr Münsterland GmbH tauscht in ihrem Fuhrpark bis 2015 eine große Anzahl der Busse mit Abgasstufe Euro III gegen Busse mit Euro Stufe V (EEV Standard) bzw. Stufe VI aus. Die Schadstoffminderung dieser Maßnahme ist bei allen Wirkungsanalysen für den Prognosezeitraum 2015 mit betrachtet.

In der Tabelle 5.3.4/1 sind, unterschieden nach den Maßnahmenpaketen, die Abgasstandards der Stadtwerke Busflotte aufgeführt.

5.3.2 Elektrifizierung einer Buslinie

Im Jahr 2016 wird mit der kompletten Elektrifizierung einer Buslinie erreicht, dass sich am Hot-Spot „Bült“ die Anzahl der emissionsrelevanten Busse um ca. 90 Busfahrten/Tag verringert. Durch die voll elektrifizierten Busse werden keine Schadstoffemissionen im Straßenraum verursacht.

5.3.3 Reduzierung der Busfrequentierung am Hot-Spot „Bült“:

Bei den Maßnahmen M1 wird auch die anstehende Änderung der Buslinienführung im Rahmen des 3. Nahverkehrsplanes berücksichtigt. Im 3. Nahverkehrsplan ist die Herausnahme von zwei Buslinien für den Bereich „Bült“ geplant, damit reduziert sich die Busfrequentierung am Hot-Spot „Bült“ um ca. 200 Fahrten/Tag. Der Nahverkehrsplan ist im Entwurf fertiggestellt und wird im Frühjahr 2014 der Politik zur Beratung vorgelegt.

Maßnahmenbündel M2 (aufbauend auf M1)

5.3.4 Busmanagement

Im Maßnahmenbündel M2 werden zusätzlich zu M1 für den Hot-Spot am Bült organisatorische Maßnahmen im Busmanagement durchgeführt. Die Euro III-Busse und einige Euro IV-Busse aus dem Bestand der Stadtwerke Münster GmbH einschließlich der Auftragsunternehmen werden nicht mehr auf den Buslinien, die über den Bült führen, eingesetzt. Somit wird erreicht, dass 95 % der eingesetzten Busse den Abgasstandard Euro V oder besser aufweisen.

Bus-Segmente nach dem "Handbuch für Emissionsfaktoren" (HBEFA 3.1)	Busflotte der Stadtwerke im Jahr 2015		
	M0 Anzahl Busse	M1 Anzahl Busse	M2 Anzahl Busse
LBus Standard >15-18t Euro IV EGR (DPF)	5	0	0
LBus Standard >15-18t Euro IV SCR (DPF)	5	3	0
LBus Standard >15-18t Euro V EGR (DPF)	16	16	16
LBus Standard >15-18t Euro V SCR (DPF)	21	21	21
LBus Standard >15-18t Euro VI	10	10	10
LBus 3-Achser >18t Euro III (DPF)	15	15	0
LBus 3-Achser >18t Euro IV SCR	2	2	0
LBus 3-Achser >18t Euro IV EGR (DPF)	6	6	6
LBus 3-Achser >18t Euro V EGR (DPF)	23	23	23
LBus 3-Achser >18t Euro V SCR (DPF)	38	38	38
LBus 3-Achser >18t Euro VI	22	22	22
Hybridbus 3-Achser >18t	2	5	5
Elektrobus	1	5	5
Summe	166	166	146

M0: Basismaßnahmen

M1: gegenüber Basismaßnahmen weitergehende Modernisierung der Busflotte, Elektrifizierung einer Linie, zwei Linien fahren nicht mehr über den Bült

M2: durch Maßnahmen im Busmanagement weitere Steigerung des Anteils an abgasarmen Bussen am Bült; in der Spalte sind nur die Busse aufgeführt, die über den Bült fahren

Tab. 5.3.4/1: Zusammensetzung der Stadtwerke-Busflotte im Jahr 2015, ohne und mit den Maßnahmen zur Luftqualitätsverbesserung (Quelle: Stadtwerke Münster GmbH)

5.3.5 Verschärfung der bestehenden Umweltzone von „Gelb/Grün“ auf „Grün“

[...]

Die Einführung der Umweltzone erfolgte als Maßnahme des Luftqualitätsplans 2009 zum 01.01.2010. Seitdem ist die Einfahrt nur noch für Kfz mit gelber und grüner Plakette erlaubt. Bei der Einführung der Umweltzone wurde im angemessenen Umfang Ausnahmen vom Einfahrtverbot erteilt. Außergewöhnliche Härten für einzelne Kfz-Halter konnten somit vermieden werden.

Die Einfahrt in die Umweltzone wird nun verschärft. Ab dem 01.01.2015 gilt die Einfahrterlaubnis nur noch für Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 (grüne Plakette) oder für Fahrzeuge, die die gesetzlichen Ausnahmetatbestände erfüllen (z. B. Sonderfahrzeuge). Bei der Verschärfung der Zufahrtberechtigung ist mindestens ein Zeitraum von sechs Monaten zwischen Inkrafttreten des Luftqualitätsplanes und der Umsetzung der grünen Umweltzone notwendig, damit ausreichend Zeit für die Vorbereitung bleibt. Zur Einführung der grünen Umweltzone gibt es Ausnahmeregelungen, um besondere Härten bei einzelnen Kfz-Haltern zu vermeiden (siehe hierzu Kapitel 5.3.6).

Die räumliche Ausdehnung der Umweltzone wird nicht verändert [...].

Die Größe und Lage der Umweltzone ist laut Untersuchungen des LANUV nach wie vor geeignet, die Reduzierung des Schadstoffes Stickstoffdioxid an den Verkehrs-Hot-Spots, unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit, zu gewährleisten. Die Ausdehnung der Umweltzone ist in der folgenden Grafik dargestellt.

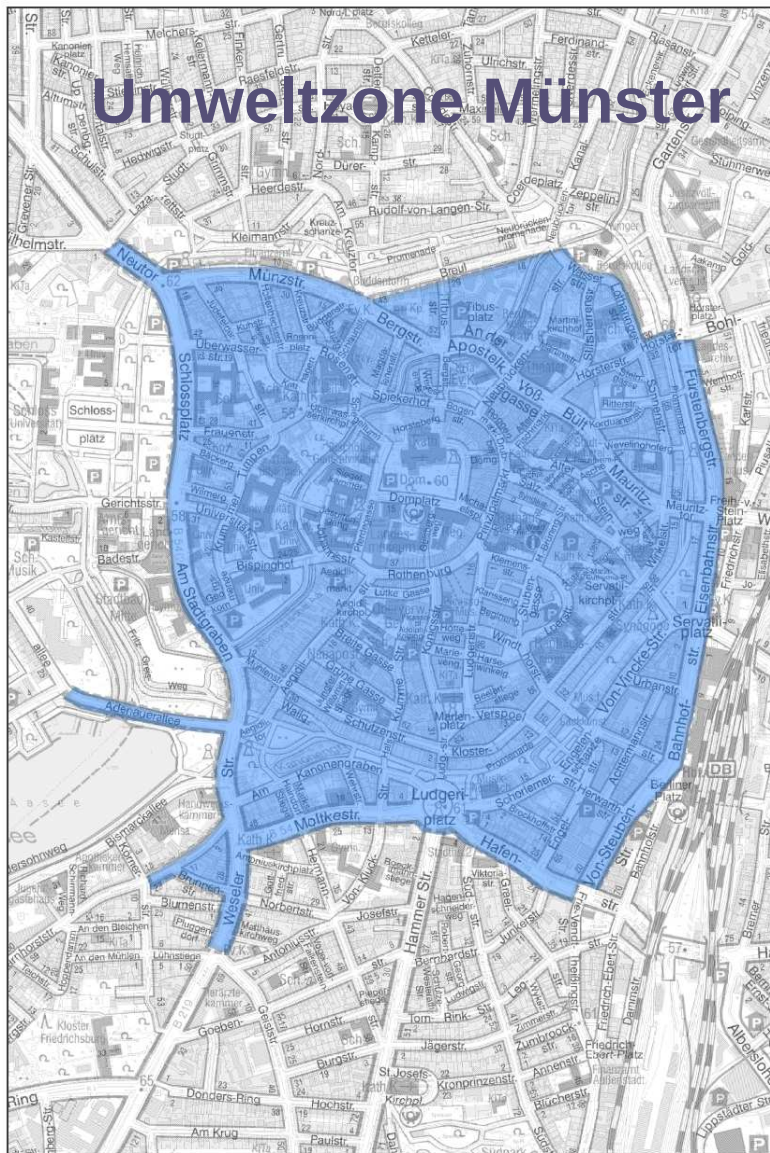


Abb. 5.3.5/5: Räumliche Abgrenzung der Umweltzone Münster

[...]

5.4 Maßnahmen aus dem Luftqualitätsplan 2009

Die Maßnahmen des Luftqualitätsplans 2009 sind in das laufende Geschäft der Stadtverwaltung integriert. Als flankierende Maßnahmen sind sie weiterhin relevant für den Luftreinhalteplan 2014. Nachfolgend sind die Maßnahmenbereiche zusammengefasst und kurz erläutert sowie der Stand der Umsetzung zum 30.11.2013 dargestellt. Die Maßnahmen sind ausführlich im Bericht zum Luftqualitätsplan Münster 2009 beschrieben. Der Bericht ist einzusehen unter <http://www.muenster.de/stadt/umwelt/luft.html>. Die Maßnahmen des Luftqualitätsplans 2009, die sich mit Straßenbegleitgrün (5.2.1.17.2 u. 5.2.1.17.3)¹ befassen, haben keine bzw. sehr geringe Relevanz für eine NO₂-Reduzierung.

Parkraummanagement

(5.2.1.1.1 u. 5.2.1.1.2)

Das Parkleitsystem wurde und wird laufend an aktuelle Veränderungen angepasst. Darüber hinaus verfügt Münster über vier permanente P+R-Plätze mit fast 900 Pkw-Stellplätzen und über weitere sechs P+R-Einrichtungen mit fast 2.600 Pkw-Stellplätzen, die bei Bedarf zur Verfügung stehen.

¹ In Klammern die Lfd.Nr. nach Luftqualitätsplan Münster 2009

Verkehrslaitsysteme

(5.2.1.2.1 u. 5.2.1.2.2)

Das überregionale Verkehrsnetz in Münster wird überarbeitet. Ziel ist es, den Durchgangsverkehr in den engen Straßenschluchten im Zentrum der Stadt auf Abschnitte des zweiten Tangentenringes (Kolde- bis Kaiser-Wilhelm-Ring) zu verlagern. Hierzu müssen innerstädtische Straßen in Abstimmung mit anderen Institutionen umgewidmet und die Wegweisung durch die Innenstadt angepasst werden. Die Überarbeitung des Verkehrsnetzes soll bis Ende 2015 abgeschlossen werden. Durch diese Maßnahme wird auch der LKW-(Durchgangs)verkehr optimaler geführt.

Verkehrsadaptive Lichtsignalanlage

(5.2.1.3)

Die Verkehrsachse Albersloher Weg und Weseler Straße/Steinfurter Straße wurde durch eine verkehrsadaptive Ampelsteuerung ertüchtigt, um die Verstetigung des Verkehrsfluss zu erreichen und die Ampelhalte zu minimieren. Die begleitende wissenschaftliche Untersuchung zur Wirksamkeit der verkehrsadaptiven Steuerung der Weseler Straße/Steinfurter Straße konnte jedoch keine Verbesserung des Verkehrsablaufs nachweisen. Somit ist auch nicht mit einer ökologisch positiven Wirkung zu rechnen. Daher erfolgt die Signalsteuerung entlang des Straßenzuges Weseler Straße/Steinfurter Straße und des Albersloher Weges nicht mehr adaptiv. Unabhängig von der Umsetzung dieser Maßnahme sind an der Verkehrsmessstation „Weseler Straße“ seit Einführung des Luftqualitätsplans Münster 2009 beachtliche Immissionsminderungen zu verzeichnen und für 2015 wird die Einhaltung des Jahresgrenzwertes für Stickstoffdioxid prognostiziert. Eine Fortführung dieser Maßnahme ist daher entbehrlich.

Baustellenlogistik

(5.2.1.4)

In der Innenstadt werden für größere Hochbaustellen Logistikkonzepte zur weitestgehenden Vermeidung von Stausituationen erarbeitet (s. Baustelle Alter Fischmarkt). Auch diese Maßnahme wird fortgeführt.

Tempolimit im Straßennetz

(5.2.1.5.1 u. 5.2.1.5.2)

In Wohngebieten außerhalb des städtischen Vorbehaltsnetzes werden in Münster grundsätzlich Tempo-30-Zonen oder aber verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet. Das Ordnungsamt und die Polizei legen zweimal jährlich in Messstellenkonferenzen die Überwachungsschwerpunkte und -frequenzen fest.

Aus sicherheitstechnischen Aspekten wurden im innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetz Temporeduzierungen durchgeführt. Im Sommer 2012 wurde die Einführung von Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit im Hauptverkehrsstraßennetz vom Rat der Stadt Münster beschlossen. Letzte Anpassungen fanden im Sommer 2013 statt. Im Bereich des Verkehrs-Hot-Spots am Bült wurde darüber hinaus die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Die Reduzierung der Geschwindigkeit kann einen positiven Effekt auf die Immissionssituation haben.

Förderung des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

(5.2.1.6.1, 5.2.1.6.2, 5.2.1.8 u. 5.2.1.9)

Im ÖPNV wurde ein Bündel von Maßnahmen umgesetzt, die direkt oder indirekt zur Reduktion der Schadstoffbelastung im Straßenraum beitragen. Hervorzuheben sind:

- Das aktuell gültige "Parkraumkonzept Münster 2010 Altstadt/Hbf-Bereich" wird mit Wirkung bis 2015 fortgeschrieben.
- Neu installierte Lichtsignalanlagen erhalten eine ÖPNV-Beschleunigungsfunktion.
- In die Ausschreibung der Stadt Münster zum Schulbusverkehr wurde der Einsatz von abgasärmeren Fahrzeugsystemen als Kriterium mit aufgenommen. Derzeit sind nur noch Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 4 und 5 im Einsatz.
- Die Reaktivierung der WLE-Trasse für den Schienenpersonennahverkehr wurde als Bestandteil des 1. Nahverkehrsplans für den SPNV im Nahverkehr Westfalen-Lippe aufgenommen.

Maßnahmen im Mobilitätsmanagement

(5.2.1.10, 5.2.1.11, 5.2.1.12, 5.2.1.13 u. 5.2.1.14)

Die Stadtwerke Münster GmbH bieten seit Jahren für Betriebe ein kostengünstiges Jobticket an. Das Jobticket wird stark beworben. Die Anzahl der Abonnements ist in 2013 auf 12.000 gestiegen. Die Stadtwerke Münster GmbH fördern zudem die Elektromobilität durch Einrichtung von Stromtankstellen und durch finanzielle Anreize.

Stadtplanung und -entwicklung

(5.2.1.15.1 u. 5.2.1.15.2)

Die Stadtplanung und -entwicklung stellt Leitpläne auf, die gleichermaßen die Ziele der Stadtentwicklung und der Umweltverträglichkeit umsetzen. Aktuell wird der 3. Nahverkehrsplan und eine Revision des Radverkehrsnetzes erarbeitet. Die Revision erfolgt vor dem Hintergrund einer Vereinheitlichung des Ausbaustandards, der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Erhöhung des Anteils an Modal-Split.

Klimaschutzmaßnahmen

(5.2.1.16 u. 5.2.2.1)

Die Stadt Münster setzt seit 20 Jahren auf den kommunalen Klimaschutz. Von 1990 bis zum Jahr 2011 wurden in Münster die Emissionen von Kohlendioxid um 18 % gemindert. In jüngster Vergangenheit wurde die Re-Zertifizierung des European Energy Award GOLD erfolgreich umgesetzt. Zudem ist der Ausbau des Fernwärmenetzes als Maßnahme in das Klimaschutzkonzept aufgenommen worden. Der Ausbau soll bis 2020 intensiviert werden. Informationen zu den umfangreichen Aktivitäten im Klimaschutz sind unter www.muenster.de/stadt/umwelt „Klima und Energie“ erhältlich. Mit der Reduzierung des Energieverbrauches und der Steigerung der Effizienz der Energieerzeugung geht eine Reduzierung der NOx-Emission einher.

Ökoprofit

(5.2.1.17.1)

Bei Ökoprofit Münster handelt es sich um ein Kooperationsprojekt zwischen Kommune und Wirtschaft, zur Einführung und Verbesserung eines Umweltmanagementsystems in den Betrieben mit dem Ziel, den betrieblichen Umweltschutz zu fördern, Ressourceneinsatz zu minimieren und Betriebskosten gleichzeitig zu verringern. Der achte Durchgang dieses Projektes ist im Dezember 2012 gestartet und findet im Februar 2014, mit der Übergabe der Auszeichnungsurkunde, seinen Abschluss.

Intensivierung der Straßenbegrünung

(5.2.1.17.2 u. 5.2.1.17.3)

In den engen Straßenschluchten der Verkehrs-Hot-Spots steht nur ein begrenzter Raum für Begrünungen zur Verfügung. Das Potential zur Reduzierung der Schadstoffbelastung an den Hot-Spots ist eher gering. Die Maßnahme wird deshalb nicht mehr im Rahmen des Luftreinhalteplanes weitergeführt. Die Pflanzung und Erhaltung von innerstädtischen Grün ist eine maßgebliche Voraussetzung zur Schaffung urbaner Räume mit hoher Aufenthaltsqualität. Daher ist die Intensivierung der Straßenbegrünung auch unabhängig von den Zielen des Luftreinhalteplans im Interesse der Kommune.