



| | | | | | | | |
|--|---|---------------|---------|-----------|------------|-----|---------------|
| <p>Vorlage</p> <p>Federführende Dienststelle: Fachbereich Umwelt Beteiligte Dienststelle/n:</p> | <p>Vorlage-Nr: FB 36/0059/WP15-1 Status: öffentlich AZ: Datum: 02.03.2006 Verfasser: FB 36/40</p> | | | | | | |
| <p>Umsetzung der europäischen Luftqualitätsrichtlinien in NRW hier: Dritter Sachstandsbericht zur Immissionssituation und zur vorbereitenden Luftreinhalteplanung in Aachen</p> | | | | | | | |
| <p>Beratungsfolge: TOP: __</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Datum</td> <td style="width: 30%;">Gremium</td> <td style="width: 50%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>21.03.2006</td> <td>UmA</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </table> | | Datum | Gremium | Kompetenz | 21.03.2006 | UmA | Kenntnisnahme |
| Datum | Gremium | Kompetenz | | | | | |
| 21.03.2006 | UmA | Kenntnisnahme | | | | | |

Finanzielle Auswirkungen:

Bisher keine.

Beschlussvorschlag:

Der Umweltausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Der Umweltausschuss beauftragt die Verwaltung zum Thema Luftreinhalteplanung und der Immissionssituation für 2006 aktuell zu berichten und die Maßnahmenvorschläge weiter zu konkretisieren.

Erläuterungen:

Umsetzung der europäischen Luftqualitätsrichtlinien in NRW

hier: 3. Sachstandsbericht zur Immissionsituation und zur vorbereitenden Luftreinhalteplanung

1. Bisherige Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffe in Aachen

Seit Anfang der 90er Jahre wurden in der Stadt Aachen im Bereich der Luftreinhaltung zahlreiche Maßnahmen und Projekte mit unterschiedlich starkem Einfluss auf die Aachener Immissionsituation durchgeführt. Die wichtigsten Projekte finden sich in der Anlage.

Bereits im Umweltbericht 2000, Luftqualität in Aachen, wurde die besondere Wirksamkeit sämtlicher bundes- und lokalpolitischer Maßnahmen eindrucksvoll belegt. Die allgemeine Luftqualität hatte sich spürbar verbessert; für einzelne Parameter wurden Reduktionen der Belastungen je nach Schadstoffparameter bis über 90 % innerhalb von 15 - 20 Jahren nachgewiesen.

Schon damals wurde verwaltungsseitig gezielt darauf hingewiesen, dass damit:

- die Verbesserung der allgemeinen Luftqualität aus dem Fokus der städtischen Luftreinhaltestrategien rückt,
- über die Luftqualität am Wohnort nicht länger der Stadtteil, sondern die örtliche Verkehrsbelastung entscheidet und
- der Kfz-Verkehr auf absehbare Zeit erhebliche lufthygienische Probleme bereiten wird und die Anforderungen der EU-Richtlinien für die Stadt eine große Herausforderung darstellen.

2. Ergebnisse der Immissionsmessungen an der Luftmessstation Kaiserplatz für 2005 im Vergleich zu den Vorjahren (NO₂ und PM₁₀) und Modelluntersuchungen

2.1. Immissionsmessungen am Kaiserplatz

Die aktuellen Auswertungen für das Jahr 2005 zeigen für die Luftschadstoffe NO₂ und PM₁₀ überwiegend ein ähnliches Belastungsniveau wie in den Vorjahren 2000 bis 2004, d.h. mit stagnierender Tendenz. Dies trifft sowohl auf die Jahresmittelwerte als auch auf die Tagesmittel (Kurzzeitbetrachtung) zu, siehe Anlage 1 und 2.

NO₂

Anlage 3 zeigt einen NO₂-Stationsvergleich sämtlicher NRW-Luftmessstationen. Dabei bestätigt sich die Erkenntnis, dass an der Messstation Aachen-Kaiserplatz auch im NRW-Vergleich recht hohe NO₂-Immissionen auftreten.

PM10

Beim PM10 verzeichnete die Station Kaiserplatz im vergangenen Jahr mit nur 13 Überschreitungen des Tagesmittels von 50 µg/m³ (35 erlaubte Überschreitungen) ein auch landesweit vergleichbar niedriges Niveau, siehe Anlage 4. Die wenigen Überschreitungen waren hier hauptsächlich in dem sehr „günstigen“ Witterungsverlauf in 2005 begründet. Das die Witterung der entscheidende Faktor ist zeigt auch ein erster Vergleich mit dem Jahresbeginn 2006: Allein bis zum 3. Februar wurden am Kaiserplatz 11 Überschreitungen registriert, siehe Anlage 5 !

2.2. Kommunales Online-Screening in NRW

In NRW werden aktuell alle Straßen / Straßenabschnitte in Ballungsgebieten mit potentiell kritischen Schadstoffbelastungen für Benzol, PM10 und NO₂ mittels eines vom Landesumweltamt (LUA) vorgegebenen Screening-Modells (IMMIS-Luft) überprüft.

Unter Federführung des LUA's in Essen sind in einer Testphase die Großstädte Aachen, Mülheim / Ruhr, Bochum und Duisburg beteiligt.

Die Testphase, in die für Aachen 26 belastete Straßenabschnitte einbezogen werden, begann im Dezember 2005. Nach Abschluss dieser Phase (Frühjahr 2006) wird vom LUA entschieden, für welche Straßen in NRW bzw. in Aachen ergänzende Messungen erforderlich werden. Ziel des Gesamtprojektes ist, die konkreten Erfordernisse und kommunalen Spielräume für eine wirksame Luftreinhaltestrategie zu eruieren.

Angesichts der bereits vorliegenden Erkenntnisse gehen Umweltverwaltung und LUA davon aus, dass an einigen Hauptverkehrsstraßen des inneren Talkessels höhere Immissionsbelastungen vorliegen als an der Kreuzungssituation um den Kaiserplatz. An diese These knüpfen sich aktuelle Überlegungen des LUA, die Luftmessstation Kaiserplatz (Platzsituation) in eine Hauptverkehrsstraße mit Straßenschluchtcharakter zu verlegen.

2.3 Wertung der Messergebnisse / des Online-Screenings

Die allgemein durch technische Emissionsminderungsmaßnahmen am Kfz erhofften Reduzierungen auch auf der Immissionsseite haben sich vor allem beim Schadstoff NO₂ nicht bestätigt. Hierfür gibt es je nach Schadstoff verschiedene Gründe, die jedoch nicht in kommunaler Verantwortung liegen.

Bei Experten aus den Bereichen Verkehr & Umwelt besteht in diesem Zusammenhang Einvernehmen darüber, dass die Kommunen bei der Lösung der Probleme nicht die „Hauptrolle“ bzw. die Hauptlast

übernehmen können und dem Bundesgesetzgeber die Verantwortung obliegt, den Schadstoffausstoß durch wirksame Strategien zu steuern.

2.4 Fazit aus den aktuellen Immissionsuntersuchungen

Die flächenbezogene Luftqualität in Aachen hat sich in den letzten 20 Jahren deutlich verbessert. Hingegen haben sich die rein verkehrsbezogenen (linienhaften) Immissionsverhältnisse ungünstig entwickelt. Die verkehrsbedingten Belastungen werden sich ohne wirksame Gegenmaßnahmen nicht wesentlich verändern. Dies gilt nicht nur am Knotenpunkt Kaiserplatz, sondern auch an vielen anderen Hauptverkehrsstraßen im Aachener Talkessel.

Wahrscheinliche Folge wäre, dass die Stadt Aachen, wie eine Reihe vergleichbarer Großstädte in NRW, einen Luftreinhalteplan aufstellen muß.

3. Weiteres Vorgehen in 2006

Nach gemeinsamer Auffassung von MUNLV, Bezirksregierung Köln und Fachbereich Umwelt erscheint es geboten, für Aachen schon jetzt die Erstellung eines Luftreinhalteplans (LRP) mit Schwerpunkt Verkehr für eine spätere Umsetzung vorzubereiten.

Die Verwaltung hatte hierzu ab 2005 eine Arbeitsgruppe ‚Luftreinhalteplanung‘ unter Beteiligung von:

- Verkehrs- und Umweltplanung,
- Straßenverkehrsbehörde,
- Landesumweltamt / Umweltministerium,
- ASEAG, STAWAG u.a. eingerichtet.

Ziel der Arbeitsgruppe ist, kurzfristig geeignete Vorschläge für die Luftreinhalteplanung zu entwerfen. Angesichts der Ergebnisse aus den Untersuchungen / Messungen zur 22. BImSchV wird sich dieser Planungsauftrag nicht allein auf den Belastungsschwerpunkt „Kaiserplatz“ beschränken können.

Eine solche Vorgehensweise würde das MUNLV aufgrund von Erfahrungen zur Umsetzung von LRP's in anderen NRW-Städten nicht mittragen.

Statt einer sehr lokalen Planung soll möglichst ein innerstädtisches Gesamtkonzept zur Reduzierung der Immissionskonzentrationen von NO₂ und PM10 verfolgt werden. Dieser weitreichenden Vorgabe des Landes kommt die Arbeitsgruppe nach. Mit dem Stand vom Februar 2006 ergibt sich folgender Sachstand der aktuell umgesetzten, beschlossenen und eingeleitenden Maßnahmen.

Umgesetzte bzw. begonnene Maßnahmen

- Sukzessive Einführung schadstoffarmer Motorabgastechnik in der Fahrzeugflotte der ASEAG durch entsprechende Beschaffung (ca. 18 Neufahrzeuge pro Jahr) und Forcierung der Einführung schadstoffarmer Motorabgastechnik beim ÖPNV (Ratsantrag von SPD und GRÜNEN aus Dezember 2005 zur verstärkten Ausrüstung der ASEAG -Busflotte mit Partikelfiltern)

- Umfassende Einführung von Partikelfiltertechnik bei Fahrzeugen des Stadtbetrieb, d.h. für alle technisch umrüstbaren Dieselfahrzeuge, Finanzmitteleinsatz bis 2009: 1.218.000,- € (siehe Anlage 6).
- Einrichtung und Betriebsaufnahme der ersten öffentlichen Pflanzenöltankstelle in NRW, u.a. mit städt. Unterstützung.
- Veranlassung von PM10-orientierter Nassreinigungen an Hauptverkehrsstraßen im Umfeld des Kaiserplatzes mittels Stadtbetriebfahrzeuge (zeitlich begrenzte Maßnahme in Akutsituationen um „vermeidbare“ Überschreitungen auszuschließen).
- Förderung von Maßnahmen zur Senkung der Hausbrandemissionen u.a. durch verbesserte Heizungstechnik, Wärmeschutz etc. (vgl. STAWAG - Förderprogramme).

Beschlossene Maßnahmen

- Verstärktes Einfordern von Luftreinhaltemaßnahmen bei Landes- und Bundesbehörden in Aachen, z.B. bei der Beschaffung von Fahrzeugen, Jobticketeinführung; hier haben sich die Landesjustizbehörde und inzwischen auch das STUA Aachen zur Jobticketeinführung positiv geäußert. Anlage 7 zeigt eine Übersicht der bisherigen Firmen / Behörden mit Jobticketnutzung.
- Weitere Umrüstung städt. Kehrmaschinen mit emissionsarmer Pflanzenöltechnik
- Umrüstung aller STAWAG-Transporter mit Partikelfiltertechnik (z.Z. in Umsetzung), mehrere Pkw der STAWAG sind auf Erdgas umgerüstet.
- Weiterer Ausbau der Fernwärme im Aachener Talkessel.

Maßnahmen in Vorbereitung

- Verstärkung der City-Logistik u.a. durch die IHK
- Unterstützung der IHK-Aachen in Sachen Jobticket-Einführung für Firmen in der Region nach dem Vorbild IHK-Köln und dem Nahverkehrsverbund VRS
- verkehrsplanerische Maßnahmen: Maßnahmen zur Reduzierung des Stauanteils (Verflüssigung des Verkehrs), Verkehrslenkung, Verkehrsbeschränkungen (z.B. für den Lastverkehr) , Förderung des Umweltverbundes. Über dieses Maßnahmenpaket werden laufend Gespräche geführt, da sich erfahrungsgemäß derartige Maßnahmen nur mit großen Schwierigkeiten umsetzen lassen.
- Bewerbung der Stadt Aachen bei einem aktualisierten Finanzförderprojekt des MUNLV zur Einführung der Pflanzenöltechnik bei kommunalen Fahrzeugen.
- Verstärkung der Berücksichtigung stadtklimatischer Belange in der Bauleit- und Bauplanung nach dem Empfehlungen des Gesamtstädt. Klimagutachtens 2000 – zur Reduzierung von Immissionsbelastungen. Lokal wirksame Klimafunktionen im Talkessel sollten als wichtiger Umweltbelang bei Planungen von der Politik verstärkt gewürdigt werden.

4. Kommunal bedeutsame Tendenzen auf der Ebene der Gesetzgebung

4.1 EU-Gesetzgebung

Bisher waren laut EU weitere gesetzgeberische Verschärfungen auf der Ebene verschiedener Tochterrichtlinien zur Luftqualität vorgesehen. Aufgrund der allgemeinen Umsetzungsprobleme bei der Reduzierung vorrangig verkehrsbedingter Luftschadstoff-belastungen ist die EU neuerdings von dieser Vorgehensweise abgewichen.

In der aktuellen EU-Luftreinhaltekonzeption (Clean Air For Europe - CAFE) sind daher z.B. für verschiedene Luftschadstoffparameter zukünftige Verschärfungen, gültig ab 2008 bzw. 2010, nicht mehr als Grenzwerte, sondern nur noch als Richtwerte verzeichnet. Aus Sicht der Umweltverwaltung sollte dies keinesfalls zum Anlass genommen werden, das Luftreinhalteproblem in Aachen auf die „leichte Schulter“ zu nehmen. Wegen der aktuellen Maßnahmenumsetzungsprobleme in zahlreichen deutschen Städten ist davon auszugehen, dass die Aufsichtsbehörden eine zeitliche Streckung der Maßnahmen nicht befürworten bzw. akzeptieren würden.

3.2 Bundesebene

Das Problem Feinstaub und Stickstoffoxide wird die Bundesregierung mittels Gesetzes-Verordnung nach § 40 Abs1. BImSchG mit der Ausgabe von sog. Umwelt-Plaketten angehen. Zur Steuerung innerörtlicher Fahrverbote z.B. bei Feinstaubalarm hat das Bundeskabinett beschlossen, dass Autofahrer Aufkleber auf der Windschutzscheibe anbringen müssen. Vorbild dieser Praxis sind die Kfz-Kennzeichnungen der ‚3-Wege-Kat-Plaketten‘ aus der Zeit der winterlichen Smog-Perioden (80er Jahre) und der Ozon-Gesetzgebung (Ende der 90er Jahre).

Das hat zu Folge, dass z.B. Diesel-Kfz mit hohem Partikelaustritt keine Plakette erhalten werden und damit ausnahmslos unter das von Kommunen festzulegende Fahrverbot fallen. Vier weiße Plaketten mit unterschiedlichen Schadstoffnummern regeln bei Bedarf je nach Festlegung der Städte für die Sperrzonen die Durchfahrt oder den Ausschluss. Begünstigt sind damit alle Kfz mit geringen Partikelemissionen.

Ferner wird z.Z. ein Bundesgesetz auf den Weg gebracht, dass eine erhebliche steuerliche Benachteiligung aller Neufahrzeuge ohne Partikelfilter vorsieht.

Mit diesen Maßnahmen verschärft der Gesetzgeber die aus kommunaler Sicht bislang unzureichende Initiative zur Förderung schadstoffarmer Kfz.

Anlagen:

Anlage 1 - Umsetzung der EU-Luftqualitätsrichtlinien in NRW (Aachen)

Anlage 2 - Umsetzung der EU-Luftqualitätsrichtlinien in NRW (Aachen)

Anlage 3 - Jahresmittelwerte – LUA

Anlage 4 - Vorläufige Daten – Auszug LUA

Anlage 5 - Überschreitungstage Feinstaub – Auszug LUA

Anlage 6 - Luftreinhalteplanung Aachen

Anlage 7 - Umsetzung Luftqualitätsrahmenrichtlinie in Aachen, Job-Ticket

Anlage 8 - Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffe seit 1995