

| | | | | | | | | | | |
|--|--|-------|---------|--|------------|-------------------|--|------------|-----------------|--|
| Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Umwelt Beteiligte Dienststelle/n: | Vorlage-Nr: FB 36/0006/WP15 Status: öffentlich AZ: Datum: 04.01.2005 Verfasser: FB 36/40 | | | | | | | | | |
| <p>Umsetzung der europäischen Luftqualitätsrichtlinien in NRW; Untersuchungen und Maßnahmen in Aachen, erster Sachstandsbericht Antrag der CDU- Fraktion zur Tagesordnung des Verkehrsausschusses vom 06.12.2004</p> | | | | | | | | | | |
| Beratungsfolge: TOP: __ <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">Datum</td> <td style="width: 15%;">Gremium</td> <td></td> </tr> <tr> <td>20.01.2005</td> <td>Verkehrsausschuss</td> <td></td> </tr> <tr> <td>25.01.2005</td> <td>Umweltausschuss</td> <td></td> </tr> </table> | | Datum | Gremium | | 20.01.2005 | Verkehrsausschuss | | 25.01.2005 | Umweltausschuss | |
| Datum | Gremium | | | | | | | | | |
| 20.01.2005 | Verkehrsausschuss | | | | | | | | | |
| 25.01.2005 | Umweltausschuss | | | | | | | | | |

Finanzielle Auswirkungen:

Bisher keine

Beschlussvorschlag:

Der Umweltausschuß nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Der Umweltausschuß beauftragt die Verwaltung:

- einen Arbeitskreis ‚EU - Luftqualitätsrichtlinien‘ zu bilden, in dem Vorschläge zu einem kommunalen Maßnahmenkonzept erarbeitet werden und
- und im Frühjahr/sommer 2005 mit dem Vorliegen neuer Daten / Informationen einen aktualisierten Sachstand zur Luftreinhalteplanung und zu geeigneten Maßnahmen vorzulegen.

Erläuterungen:

Umsetzung der europäischen Luftqualitätsrichtlinien in NRW Untersuchungen und Maßnahmen in Aachen, erster Sachstandsbericht

1. Vorbemerkungen

In den 90er Jahren haben sich die Schwerpunkte der Luftreinhaltepolitik stark verschoben. Die Belastungen mit den „klassischen“ Luftschadstoffen vornehmlich aus der Industrie (Schwefeldioxid und Stickstoffoxide etc.) sind deutlich gesunken und nehmen heute nur noch einen geringeren Stellenwert ein¹.

Statt dessen sind andere Luftschadstoffe in den Vordergrund getreten. Aufgrund von Forschungsergebnissen aus der Epidemiologie gehören heutzutage vor allem Feinstaub, Benzol, Bezo(a)pyren Dioxin und Cadmium zu den wirkungsrelevanten Luftschadstoffen. Während die Emissionen aus dem Industrie- / Gewerbesektor auch hier stark abnehmend sind, steigen die Emissionen aus dem Straßenverkehr seit Jahren kontinuierlich an. Vor diesem Hintergrund und angesichts der großräumigen und auch grenzüberschreitenden Belastungen hat die EU für ihre Mitgliedstaaten Richtlinien zur Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität mit festgelegten Grenzwerten erlassen.

2. Die Luftqualitätsrahmenrichtlinie der EU

Grundlage für die neuen Regelungen im Bereich der Luftqualität und des Immissions-schutzes ist in Europa die **Luftqualitätsrahmenrichtlinie** 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität. Diese für alle EG-Staaten verpflichtende Rahmenrichtlinie verfolgt insbesondere vier Ziele:

- ◆ die Definition und Festlegung von Luftqualitätszielen im Hinblick auf die Vermeidung, Verhütung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt;
- ◆ die Beurteilung der Luftqualität in den Mitgliedstaaten anhand einheitlicher Methoden und Kriterien;
- ◆ die Verfügbarkeit von sachdienlichen Informationen über die Luftqualität und die Unterrichtung der Öffentlichkeit hierüber u.a. anhand von Informations- und Alarmschwellen;
- ◆ die Erhaltung und soweit geboten die Verbesserung der Luftqualität (Maßnahmen).

Die EU-Tochtrichtlinien

Die oben genannten Ziele werden in sog. **Tochtrichtlinien** konkretisiert²:

- 1. Tochtrichtlinie (1999/30/EG) über Grenzwerte für Schwefeldioxid (SO₂), Stickstoffdioxid (NO₂) und Stickstoffoxide (NO_x), Partikel (PM₁₀)* und Blei in der Luft;
- 2. Tochtrichtlinie (2000/69/EG) über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid (CO) in der Luft;
- 3. Tochtrichtlinie (2002/3/EG) über den Ozongehalt (O₃) der Luft.

Eine vierte Tochtrichtlinie über Arsen, Cadmium, Quecksilber Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft steht kurz vor der Verabschiedung.

Grenzwerte:

Die in den ersten drei Tochtrichtlinien festgelegten Luftschadstoffgrenzwerte basieren auf den Arbeiten der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und liegen in der Regel deutlich unter den Werten bisheriger nationaler und internationaler Regelungen. Bei den Partikeln ersetzen neue Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀) die bisher bestehenden Grenzwerte für Schwebstaub und Ruß. Um schrittweise das Einhalten der ab 2005 bzw. 2010 verbindlichen Grenzwerte zu erreichen, wurde für die meisten Luftschadstoffe eine Übergangszeit mit jährlich abnehmenden Toleranzmargen festgelegt.

¹ vgl. hierzu u.a. Stadt Aachen, Umweltbericht 2000, Luftqualität in Aachen

² die Tochtrichtlinie mit allen relevanten Grenzwerten kann unter www.env-it.de/luftdaten/download/tochter1.html heruntergeladen werden

Beurteilung der Luftqualität:

Neben der Festlegung von Grenzwerten ist die Gewährleistung einheitlicher Beurteilungskriterien von großer Bedeutung. Um einen Vergleich der in den einzelnen Mitgliedstaaten durchgeführten Messungen zu ermöglichen, enthalten die Tochterrichtlinien entsprechende Regelungen über die Lage und Mindestzahl der Probenahmestellen, die Datenqualitätsziele, die Zusammenstellung der Luftqualitätsbeurteilung und die Referenzmethoden zur Beurteilung von Konzentrationen der einzelnen Luftschadstoffe.

Die Richtlinien legen fest, dass die Messungen dort vorgenommen werden müssen, wo die mutmaßlich höchste Belastung, bei der Menschen betroffen sind, zu erwarten ist. Außer den verpflichtenden Messungen u.a. in festgelegten Ballungsräumen (z.B. Region/Stadt Aachen) sind ausdrücklich auch Modellrechnungen, orientierende Messungen, Auswertungen von Emissionskatastern oder objektive Schätzungen zur Beurteilung der Luftqualität zugelassen.³

Zur Beurteilung der Luftqualität wurde es erforderlich, das gesamte Staatsgebiet der BRD in Ballungsräume und sonstige Gebiete mit hoher Luftschadstoffbelastung einzuteilen. Jeder Ballungsraum und jedes sonstige Gebiet ist bezogen auf den jeweiligen Luftschadstoff / das jeweilige Schutzziel nach folgenden Kriterien zu beurteilen :

- die Luftbelastung im Ballungsraum /Gebiet liegt unterhalb des Immissionsgrenzwertes,
- die Luftbelastung im Ballungsraum/Gebiet liegt oberhalb des Immissionsgrenzwertes und der Toleranzmarge (sofern es für den Luftschadstoff eine Toleranzmarge gibt),
- die Luftbelastung im Ballungsraum liegt oberhalb der Summe von Immissionsgrenzwert und Toleranzmarge.

Für Luftschadstoffe / Schutzziele ohne Toleranzmarge wird die Luftqualität nach Einhaltung / Überschreitung des Grenzwertes beurteilt.

Der Luftreinhalteplan (LRP)

Für Gebiete oder Ortsbereiche⁴ in denen ein oder mehrere Luftschadstoffe die festgelegten Grenzwerte bzw. Toleranzwerte überschreiten, ist durch die zuständige Behörde ein Programm (Maßnahmenplan / Luftreinhalteplan (LRP)) auszuarbeiten und durchzuführen.

Der Luftreinhalteplan legt geeignete Maßnahmen fest, um die Grenzwerte innerhalb einer vorgegebenen Frist einzuhalten. Darüber hinaus sind bei Bedarf Aktionspläne aufzustellen. Hier werden Maßnahmen benannt, die bei der Gefahr einer Grenzwertüberschreitung und / oder einer Alarmschwellenüberschreitung kurzfristig zu ergreifen sind⁵.

Die EU-Richtlinien überlassen den Mitgliedstaaten (verständlicherweise) die Verantwortung für die Festlegung und Durchführung von Maßnahmen, die unter den gegebenen örtlichen Bedingungen am besten geeignet sind. Die Luftreinhaltepläne müssen neben allgemeinen Informationen zum Überschreitungsgebiet insbesondere Aussagen über Art, Ursprung und Beurteilung der Luftverschmutzung sowie über bereits ergriffene, beschlossene und geplante Maßnahmen zur Einhaltung des Grenzwertes enthalten⁶.

Die erstellten Pläne sind der Öffentlichkeit und relevanten Organisationen wie Umweltschutzorganisationen, Verbraucherverbänden, Interessenvertretungen gefährdeter Personengruppen und anderen mit dem Gesundheitsschutz befassten Stellen zur Verfügung zu stellen. Die EU-Kommission wird über die Aufstellung der Luftreinhaltepläne unterrichtet; sie überprüft in regelmäßigen Zeitabständen die Durchführung der Pläne.

³ Da in Aachen nur am Kaiserplatz und in Burtscheid Dauermessstellen des Landesumweltamtes betrieben werden, wurde für die Ermittlung von Immissionsbelastung an anderen Hauptverkehrsstrassen schon bei der Umsetzung der 23. BImSchV auf ergänzende Methoden (z.B. Modellrechnungen) zurückgegriffen.

⁴ Im Einzelfall kann in einer Stadt nur ein einziger Straßenzug betroffen sein.

⁵ Dies könnten beispielsweise Maßnahmen zur Information oder die Anordnung von Fahrverboten sein.

⁶ Maßnahmenpläne und andere Reduzierungsstrategien, die sich auf Staubpartikel beziehen, sollen darauf abzielen, die Konzentrationen von Feinstaub über alle relevanten Partikelgrößen $< 10 \mu\text{m}$ Durchmesser, d.h. auch über solche, für die derzeit noch keine Grenzwerte festgelegt sind. Dies betrifft insbesondere die sehr feinen Schwebstäube $< 2,5 \mu\text{m}$ (PM 2,5).

Fazit: Die EU-Richtlinien begründen neue Aufgaben und Verpflichtungen der Umwelt- und insbesondere der örtlichen Verkehrsbehörden. Die Luftreinhaltepläne sind bei Überschreiten von Grenzwerten verbindlich zu erstellen und umzusetzen.⁷

3. Beurteilung der Luftqualität in Deutschland und NRW nach den EU-Richtlinien für die Bezugsjahre 2002 und 2003

Mit einer Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Novelle der 22. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (22. BImSchV), wurde die Luftqualitätsrahmenrichtlinie mit den beiden ersten Tochtrichtlinien 2002 in deutsches Recht überführt. Die dritte Tochtrichtlinie (Ozonrichtlinie) folgte im September 2003. Federführend für den Immissionsschutz sind in Deutschland die obersten Landesbehörden, d.h für NRW das Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) unterstützt durch das Landesumweltamt (LUA). Die Berichtspflichten des Staates gegenüber der EU erfüllt der Bund.

Für das **Bezugsjahr 2002** konnte in 2003 die Luftqualität in Deutschland erstmals nach den gültigen EU - Richtlinien beurteilt werden. Die zuständigen Landesbehörden haben hierzu Ballungsräume / Gebiete ausgewiesen und beurteilt. Als Ballungsraum gilt ein verstädterter Siedlungsraum mit einer Kernstadt von mind. 250.000 Einwohnern. Dies trifft u.a. auf den Ballungsraum Aachen zu.

Die Ergebnisse der bundesweiten Untersuchungen zeigten u.a. Handlungsbedarf für drei Kommunen des Landes NRW. Angesichts dessen wurden in den betroffenen Städten Düsseldorf (Südliche Innenstadt, Corneliusstraße; Verkehr - NO₂), Duisburg (Nord, Bruckhausen/Marxloh; Schwerindustrie - PM₁₀) und Hagen (Innenstadt; Verkehr - NO₂) kurzfristig die ersten Luftreinhaltepläne neuer Generation erstellt und verabschiedet.

Für das **Bezugsjahr 2003** ergaben die Analysen der Messdaten einen weiter gestiegenen Handlungsdruck und die Notwendigkeit zur Aufstellung weiterer Luftreinhaltepläne in NRW. Der Vergleich weist gegenüber 2002 insbesondere eine Steigerung der Überschreitungen beim NO₂-Jahresmittel und bei der PM₁₀-Tagesmittelbelastung aus. Dieser Belastungsanstieg ist jedoch teilweise durch die (aus Sicht der Lufthygiene) ungünstige Witterung erklärbar; vor allem im Sommerhalbjahr herrschten häufig austauscharme Wetterlagen vor. Wie auch 2002 wurde bei der NO₂-Kurzzeitbelastung (1h-Mittel) keine Überschreitung von Grenz- oder Toleranzwert festgestellt.

Anlage 1 veranschaulicht die NO₂-Jahresmittelwertbelastung an allen Landesluftmeßstationen in NRW. Dabei fällt auf, daß die Station Aachen-Kaiserplatz an vierter Stelle der Rangskala aufgeführt ist (vierte Säule mit der Bezeichnung VAAC). Demgegenüber liegt die Luftmessstation Burtscheid (AABU) erwartungsgemäß im hintersten Bereich.

4. Die Immissionssituation in Aachen

Das MUNLV – NRW und die Bezirksregierung Köln haben die Stadt Aachen im Herbst 2004 über die Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinien in NRW sowie über die Notwendigkeit der neuen Luftreinhalteplanung gemäß § 47 BImSchG informiert. Die Information wurde erforderlich, damit die Stadt bei anstehenden Verkehrsplanungsprozessen und städtebaulichen Planungen die Belange des Immissionsschutzes mit Blick auf die neue Gesetzgebung frühzeitig einbringen und berücksichtigen können.

NO₂-Immissionsbelastung

In Aachen werden an den Luftmessstationen Kaiserplatz und Burtscheid seit dem Jahr 2000 kontinuierlich Daten der Luftqualität erhoben. Eine Gegenüberstellung der Messwerten von 2000 bis 2004 am Standort Aachen-Kaiserplatz⁸ und dem Grenzwert bzw. der Toleranzmarge zeigt **Anlage 2**.

Angesichts der stetig sinkenden Toleranzmargen und der ungünstigen Entwicklung der NO₂-Immissionsbelastungen am Kaiserplatz ist nach Auffassung der Verwaltung, des Bezirksregierung und

⁷ Die für die Städte und Gemeinden bislang maßgebliche 23. Verordnung nach dem BImSchG sah kein vergleichbares Maß an Verbindlichkeit vor und wurde nicht selten als „zahnloser Tiger“ kritisiert.

⁸ Der Wert für 2004 wurde grob abgeschätzt; endgültige Ergebnisse liefert das Landesumweltamt im Februar / März 2005.

des Landesumweltamtes NRW ein Erreichen oder Überschreiten des NO₂-Jahresgrenzwertes schon in den Jahren 2005 / 2006 denkbar bzw. wahrscheinlich. Damit würde für den Ortsbereich Aachen Kaiserplatz - neben insgesamt 12 anderen Belastungsbereichen in NRW - die Entwicklung eines Luftreinhalteplanes erforderlich.

PM10-Immissionsbelastung

Auch hinsichtlich des Luftschadstoffes PM10 (Feinstaub als Schwebstaub) kann es zukünftig am Kaiserplatz zu Grenzwertüberschreitungen kommen.

Die Meßdaten aus 2003 zeigen zwar einen nur mäßigen Jahresmittelwert von 33 µg/m³. Bei Vergleich mit dem Grenzwert von 40 µg/m³ (gültig ab 2005) ist daher am Kaiserplatz voraussichtlich von keiner Überschreitung der Langzeitbelastungen auszugehen, siehe **Anlage 3**.

Hingegen besteht bzgl. der zulässigen PM 10 Kurzzeitbelastungen ein erhöhter Handlungsdruck. Ausgehend von einer stagnierenden Belastungssituation würde der ab 2005 zulässige Kurzzeitgrenzwert (24 Stunden Wert) häufiger als zulässig überschritten, siehe **Anlage 4**.

5. Ursachen der Immissionsbelastung am Kaiserplatz und anderen städtischen Bereichen mit hohem Kfz-Aufkommen

Die lufthygienische Belastungssituation innerhalb Aachens wird nachhaltig durch die Lage der Innenstadt in einem Talkessel (ungünstige Luftaustausch-Bedingungen), die historisch Stadtstruktur (enge Straßenschluchten) und die Bedeutung der Stadt als Oberzentrum (hoher Anteil an Pendlern) geprägt.

Entscheidend für das konkrete Belastungsniveau sind jedoch die verschiedenen Emissionsquellen, die für Stickstoffdioxid (NO₂) und PM 10 kurz zusammengefasst werden.

(NO₂): In innerstädtischen Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen (z.B. Kaiserplatz) hat der Kraftfahrzeugverkehr beim Luftschadstoff NO₂ erfahrungsgemäß mit inzwischen über 65 % den größten Anteil am Immissionsaufkommen. Der zweitgrößte Anteil (29 %) wird allgemein als regionale oder lokale Hintergrundbelastung bezeichnet.

Die Anteile der übrigen Verursachergruppen, u.a. Kleinf Feuerungs-Anlagen (Heizungen), Industrie, Landwirtschaft, Flugverkehr, an den lufthygienischen Belastungen sind demgegenüber von untergeordneter Bedeutung bzw. nahezu irrelevant. Ausnahmen stellen Gebiete dar, die noch erhebliche Anteile an Schwerindustrie aufweisen (z.B. Stadt Duisburg).

Feinstaub: Maßgeblich für die hohen Feinstaubbelastungen, hier als PM10-Feinstaubfraktion bezeichnet, ist ebenfalls der Straßenverkehr. Als konkrete Ursachen sind zu nennen:

- der inzwischen hohe Dieselanteil bei Pkw (> 40 % der Neuzulassungen) mit einer Technik, die im Vergleich zu älteren Dieselfahrzeugen erheblich höhere Anteile an lungengängigen Feinstäuben emittiert,
- geringe Erfolge bei der Lkw-Emissionsminderungstechnik,
- verkehrsbedingte Staubaufwirbelungen und
- Fahrzeugabriebe (Reifen, Bremsbeläge. etc.).

6. 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 Immissionssituation durchgeführt. Einige Projekte seien hier noch einmal hervorgehoben.⁹

Bereich „Verkehrsplanung / Verkehrslenkung“

- Maßnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs (u.a. auf der Monheimsallee),
- Realisierung eines Parkleitsystems für die Innenstadt,
- Förderung des Umweltverbundes (Fahrrad, zu Fuß, ÖPNV),

⁹ Im Umweltbericht 2000, Luftqualität in Aachen, wurde die Wirksamkeit verschiedener bundes- und lokalpolitischer Maßnahmen eindrucksvoll belegt. Dennoch wurde schon hier darauf hingewiesen, dass der Kfz-Verkehr der Stadt Aachen auf absehbare Zeit noch erhebliche lufthygienische Probleme bereiten wird.

- Einführung einer Regionalbahn in gestuftem Ausbaukonzept (AVV-Trägerschaft) mit dem Ziel, langfristig den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen insbesondere im Talkessel Aachen zu reduzieren,

Bereich „energiebedingte Emissionsbelastungen“

- Bau der Fernwärmeschiene Weisweiler bei gleichzeitiger Stilllegung bzw. Umrüstung der kohlebefeuernten Heizwerke in der Innenstadt
- Anschluß zahlreicher (öffentlicher) Gebäude im innerstädtischen Bereich an das Fernwärmenetz,
- Förderung / Unterstützung von Heizungsmodernisierung und Wärmeschutz an Gebäuden

Bereich „Kraftstoffe / Fahrzeugtechnik“

- Frühzeitige Umstellung der ASAEG-Busflotte auf schwefelfreien Diesel¹⁰ und Nachrüstung von einigen ASEAG - Bussen mit Rußpartikelfiltern,
- Frühzeitige Einführung von schwefelfreiem Diesel beim Aachener Stadtbetrieb,
- Förderung von Erdgas als emissionsarmer Kraftstoff u.a. durch Errichtung einer Erdgastankstelle (STAWAG),
- Umrüstungen von Dieselfahrzeugen auf naturbelassenen Pflanzenölbetrieb (Projekt Regioöl), u.a. eine städtische Kehrmaschine.

7. Weiteres Vorgehen in 2005

Nach gemeinsamer Auffassung von MUNLV, Bezirksregierung Köln und Fachbereich Umwelt erscheint es geboten, für Aachen schon jetzt die Erstellung eines Luftreinhalteplans mit Schwerpunkt Verkehr abzustimmen und in die Umsetzung zu bringen.

Die Verwaltung wird hierzu eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Verkehrs- und Umweltplanung, Straßenverkehrsbehörde, Landesumweltamt / Umweltministerium, ASEAG, STAWAG u.a. einrichten. Ziel ist, bis Sommer 2005 geeignete Vorschläge für die Luftreinhalteplanung zu entwerfen. Angesichts der Ergebnisse aus den Untersuchungen zur 23. BImSchV kann sich dieser Planungsauftrag nicht allein auf den Belastungsschwerpunkt „Kaiserplatz“ beschränken.¹¹

Als wirksame Optionen sind durch die Arbeitsgruppe u.a. zu prüfen:

- Forcierte Einführung schadstoffarmer Motoren im Bereich des ÖPNV (z.B. Ausrüstung mit Partikelfiltern, Einführung von Erdgasmotoren),
- Verstärktes Einfordern von Luftreinhaltemaßnahmen bei Landes- und Bundesbehörden (z.B. bei der Beschaffung von Fahrzeugen),
- verkehrsplanerische Maßnahmen: Maßnahmen zur Reduzierung des Stauanteils (Verflüssigung des Verkehrs), Verkehrslenkung, Verkehrsbeschränkungen (z.B. für den Lastverkehr), Förderung des Umweltverbundes
- PM 10 orientierter Austausch des Straßenbelags.

¹ vgl. hierzu u.a. Stadt Aachen, Umweltbericht 2000, Luftqualität in Aachen

² die Tochtterrichtlinie mit allen relevanten Grenzwerten kann unter www.env-it.de/luftdaten/download/tochter1.html heruntergeladen werden

³ Da in Aachen nur am Kaiserplatz und in Burtscheid Dauermessstellen des Landesumweltamtes betrieben werden, wurde für die Ermittlung von Immissionsbelastung an anderen Hauptverkehrsstrassen schon bei der Umsetzung der 23. BImSchV auf ergänzende Methoden (z.B. Modellrechnungen) zurückgegriffen.

⁴ Im Einzelfall kann in einer Stadt nur ein einziger Straßenzug betroffen sein.

¹⁰ Nach schrittweisem Senken der Schwefelanteile gehört schwefelfreier Diesel heute zum gesetzlichen Standard.

¹¹ Eine aktualisierte Neubewertung der Immissionssituation an den Hauptverkehrsstraßen Aachens für 2004 wird jedoch erst bei Vorliegen der zugehörigen Mess- und Auswertedaten durchgeführt. Dabei gilt das Hauptaugenmerk erneut den bei den Untersuchungen zur 23. BImSchV ermittelten Hauptverkehrsstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen und schluchtartigem Charakter im lufthygienisch besonders belasteten Talkessel (z.B. Wilhelmstr.).

⁵ Dies könnten beispielsweise Maßnahmen zur Information oder die Anordnung von Fahrverboten sein.

⁶ Maßnahmenpläne und andere Reduzierungsstrategien, die sich auf Staubpartikel beziehen, sollen darauf abzielen, die Konzentrationen von Feinstaub über alle relevanten Partikelgrößen < 10 µm Durchmesser, d.h. auch über solche, für die derzeit noch keine Grenzwerte festgelegt sind. Dies betrifft insbesondere die sehr feinen Schwebstäube < 2,5 µm (PM 2,5).

⁷ Die für die Städte und Gemeinden bislang maßgebliche 23. Verordnung nach dem BImSchG sah kein vergleichbares Maß an Verbindlichkeit vor und wurde nicht selten als „zahnloser Tiger“ kritisiert.

⁸ Der Wert für 2004 wurde grob abgeschätzt; endgültige Ergebnisse liefert das Landesumweltamt im Februar / März 2005.

⁹ Im Umweltbericht 2000, Luftqualität in Aachen, wurde die Wirksamkeit verschiedener bundes- und lokalpolitischer Maßnahmen eindrucksvoll belegt. Dennoch wurde schon hier darauf hingewiesen, dass der Kfz-Verkehr der Stadt Aachen auf absehbare Zeit noch erhebliche lufthygienische Probleme bereiten wird.

¹⁰ Nach schrittweisem Senken der Schwefelanteile gehört schwefelfreier Diesel heute zum gesetzlichen Standard.

¹¹ Eine aktualisierte Neubewertung der Immissionssituation an den Hauptverkehrsstraßen Aachens für 2004 wird jedoch erst bei Vorliegen der zugehörigen Mess- und Auswertedaten durchgeführt. Dabei gilt das Hauptaugenmerk erneut den bei den Untersuchungen zur 23. BImSchV ermittelten Hauptverkehrsstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen und schluchtartigem Charakter im lufthygienisch besonders belasteten Talkessel (z.B. Wilhelmstr.).

Anlage/n:

1. NO₂- Jahresmittelwerte 2003
2. Mittlere NO₂- Immissionsbelastung in Aachen, Kaiserplatz 2000- 2004
3. PM 10- Immissionsbelastung in Aachen, Kaiserplatz 2000- 2003
4. Überschreitungshäufigkeit des PM 10 Kurzzeitgrenzwertes in Aachen, Kaiserplatz 2000- 2003
5. Schematische Aufgabenverteilung im Grobraster
6. Antrag zur Tagesordnung der CDU- Fraktion vom 06.12.2004