

Mitteilungsvorlage

Beantwortung der Anfrage der Fraktion "Die Linke" zur Belastung der Luft mit Stickoxiden und Feinstaub

Beratungsfolge

	Gremium	Sitzungstermin	Beratungsform
1	Ausschuss für Bürger, Umwelt, Klimaschutz und Ordnung	06.06.2017	Kenntnisnahme

Öffentlichkeit

Die Beratung erfolgt in öffentlicher Sitzung.

Federführung

3.31 Umwelt

Beteiligte Stellen

Finanzielle Folgen und Auswirkungen

Voraussichtlicher Aufwand und voraussichtliche Auszahlungen im laufenden Jahr und in Folgejahren

keine

Die erforderlichen Haushaltsmittel sind im Ergebnis- und Finanzplan enthalten
entfällt

Produkt(e)

14.01.01 Umweltschutz

Mitteilung der Verwaltung

Die nachfolgende Information wird zur Kenntnis genommen.

Der Beantwortung werden zunächst grundsätzliche Erläuterungen zur Luftbelastung mit Feinstaub und Stickoxiden vorangestellt.

Die Stickoxide stammen ganz überwiegend aus Verbrennungsvorgängen. Diese finden in einem Otto- oder Dieselmotor genauso statt wie z.B. in einer Heizungsanlage oder einem Kraftwerk, das mit fossilen bzw. organischen Brennstoffen arbeitet.

Primärer Feinstaub entsteht hauptsächlich durch Emissionen aus Kraftfahrzeugen, Kraftwerken, Öfen und Heizungsanlagen sowie bei der Stahl- und Metallerzeugung oder beim Umschlagen von Schüttgütern. Im urbanen Raum ist der Straßenverkehr meist die wesentliche Ursache. Neben den Abgasen sind der Abrieb von Reifen und Bremsen sowie die Aufwirbelung von Straßenstaub zu nennen.

Weiterhin gibt es natürliche primäre Quellen, wie z.B. die Bodenerosion.

Eine sekundäre Feinstaubbildung kommt durch gasförmige Emissionen zustande, z.B. durch Ammoniakverbindungen aus der Tierhaltung.

Diese Emissionen führen dazu, dass bundesweit flächendeckend eine Hintergrundbelastung vorliegt. Diese ist im ländlichen Raum in aller Regel geringer und in städtischen Gebieten höher.

Spitzenbelastungen in den Städten kommen immer dann zustande, wenn eine Zusatzbelastung auf die vorhandene Hintergrundbelastung aufsetzt.

Eine Zusatzbelastung entsteht, z.B. wenn eine hohe Anzahl von Fahrzeugen auf einer Straße mit einer weitgehend geschlossenen und hohen Randbebauung über eine längere Strecke vorhanden ist. Das ist in dieser ausgeprägten Form in Remscheid nur in einem Abschnitt der Freiheitstr. der Fall.

Hier konzentrieren sich die Emissionen. Sie können wegen des schluchtartigen Charakters der Straße nicht schnell genug entweichen. Dazu kommt im innerstädtischen Raum die schon angesprochene flächendeckende Hintergrundbelastung, die unabhängig von Hauptstraßen vorliegt. Die Zusatzbelastung im Straßenraum setzt dann auf die vorhandene Hintergrundbelastung auf, die als grobe Orientierung für sich genommen schon etwa 50 % der Gesamtbelastung ausmacht. Das zusammen führt zu den Grenzwertüberschreitungen in vielen Städten.

Insofern ist eine Senkung der Hintergrundbelastung genauso erforderlich und wirksam, wie eine Senkung der Zusatzbelastung auf stark befahrenen Straßen.

Aktuelle Luftbelastung durch Stickstoffdioxid und Feinstaub in NRW

Landesweit wurde der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid im Jahr 2016 an 127 Messstellen ermittelt. An 60 Stellen wurde dieser Grenzwert von 40 Mikrogramm/m³ nicht eingehalten.¹⁾

Der Kurzzeitgrenzwert (Stundenmittelwert) von 200 Mikrogramm/m³ wurde an allen 54 hierfür ausgerüsteten Messpunkten unterschritten.¹⁾

Die Grenzwerte für die Feinstäube PM₁₀ (65 Messpunkte) und PM_{2,5} (26 Messpunkte) wurden in NRW an allen Messstellen in den Jahren 2014, 2015 und 2016 ebenfalls unterschritten.¹⁾

1) Bericht über die Luftqualität im Jahr 2016, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen vom 24.03.2017

Die zu beantwortende Anfrage richtet sich zum einen auf die Ergebnisse der Modellrechnungen zur Luftschadstoffbelastung und auf die Monatswerte der Messstelle an der Freiheitstr.

Hierzu ist zu berichten, dass insgesamt 5 Modellrechnungen für die Zeit von 2007 - 2010 vorgenommen worden sind. Im Jahr 2012 mit Verkehrsdaten aus dem Jahr 2010.

Sie bezogen sich auf:

die Lenneper Str und die Burger Str., beide Abschnitte unmittelbar im Abschluss an den Johann-Vaillant-Platz,
die Straße Vieringhausen und
die Freiheitstr.

Es hat sich gezeigt, dass lediglich an der Freiheitstr. eine Überschreitung des NO₂ – Grenzwertes vorliegt. Die anderen Straßenabschnitte lagen zum Teil deutlich unter dem Grenzwert.

Eine Überschreitung des Grenzwertes für Feinstaub wurde nicht festgestellt. Die ermittelten Werte sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Auf weitere Modellrechnungen wurde verzichtet, da keine neuen Erkenntnisse zu erwarten waren. Es hätten stets neue Verkehrszählungen durchgeführt werden müssen, die mit nicht unerheblichen Kosten verbunden gewesen wären.

Für einen Abschnitt der Freiheitstr. (Messpunkt in Höhe Haus Nr. 140) stehen die Ergebnisse von jährliche Messungen des Jahresmittelwertes für die Belastung mit Stickstoffdioxid zur Verfügung. Eine Tabelle mit den bisher ermittelten Werten ist als Anlage 2 beigefügt.

Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz stellt die Monatswerte der Messstelle an der Freiheitstr. nicht zur Verfügung, da sie nach deren Auffassung nicht aussagekräftig sind. Dies ist auch nachvollziehbar. Bei dem hier betrachteten Grenzwert handelt es sich um einen Jahresmittelwert. Abweichende, auch evtl. höhere Monatsergebnisse wären nicht relevant.

Der zweite Punkt der vorliegenden Anfrage geht dahin, ob Maßnahmen zur Minderung der Schadstoffbelastung ergriffen worden sind, die nicht im Luftreinhalteplan vorgeschrieben sind.

Hierzu ist zu sagen, dass die Projekte zum Klimaschutz in allen Sektoren, also z.B. bei der Beheizung oder dem Verkehr etc., sich zugleich auch positiv auf die Luftschadstoffbelastung auswirken.

Sie alle sind, wie oben schon ausgeführt, mit Verbrennungsvorgängen verbunden, die zugleich im wesentlichen CO₂, NO_x und Feinstäube freisetzen. Somit führt Klimaschutz automatisch auch zu einer Senkung der Hintergrundbelastung mit Stickoxiden.

Die in Aufstellung befindliche umfassende Mobilitätsstrategie verfolgt neben den Zielen des Klimaschutzes selbstverständlich auch eine Lärminderung und eine Minderung der Luftschadstoffbelastung. Andere Verkehrsformen, wie Rad- und Fußverkehr oder der ÖPNV sollen möglichst gestärkt werden.

Die Stadt Remscheid hat die Maßnahmen aus dem bestehenden Luftreinhalteplan vom 20.09.2012 weitestgehend erfüllt.

Die Verkehrsverflüssigung durch 8 neue Lichtzeichenanlagen auf der Freiheitstr. ist für 2018 vorgesehen mit Finanzierung aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz. Die Kosten betragen rund 675.000 €. Die Beschlussfassung hierzu erfolgte mit der DS 15/1923 vom 12.11.2015. Die Auftragsvergabe befindet sich derzeit in Vorbereitung. Damit wird eine Minderung der Belastung durch Luftschadstoffe an diesem Belastungsschwerpunkt erwartet.

Ausblick

Dass in den vergangenen Jahren beim NO₂ nicht die erwartete Verbesserung eingetreten ist, hat zwei wesentliche Gründe:

1. Der zunehmende Anteil an Diesel-PKW.
2. Die offenbar durchgehende Nichterfüllung des Grenzwertes, der für EURO 6 Diesel-PKW gilt.

Für Dieselmotoren galten im Vergleich zu Ottomotoren zumindest bis zur Abgasnorm EURO 5 deutlich höhere zulässige Werte (Faktor 3) für NO_x.

Bei EURO 6 Fahrzeugen sind die Grenzwerte für NO_x bei Diesel- und bei Ottomotoren sehr nahe beieinander.

Eine deutliche Verringerung der Schadstoffgehalte in den Kfz - Abgasen, vor allem bei den Dieselfahrzeugen, ist jedoch der entscheidende Punkt, um absehbar zu einer erheblichen und dauerhaften Verbesserung der Luftqualität an den Straßen zu kommen.

Mit einer Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für Remscheid durch die Bezirksregierung Düsseldorf ist, jedenfalls kurzfristig, nicht zu rechnen. Derzeit läuft eine gerichtliche Auseinandersetzung vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig zwischen dem Land NRW und der Deutschen Umwelthilfe.

Es geht im Kern um die Frage, ob schon nach heutiger Rechtslage ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge auf bestimmten Strecken oder in definierten Bereichen ausgesprochen werden kann.

Wenn das Bundesverwaltungsgericht sich der Auffassung des Verwaltungsgerichtes Düsseldorf anschließen sollte, kommen derartige Fahrverbote grundsätzlich in Betracht. Nach hiesiger Einschätzung kann das gegebenenfalls nur in Innenstädten unter genau festzulegenden Bedingungen in Frage kommen. Hierbei wird es voraussichtlich eine Reihe von Ausnahmeregelungen geben, um z.B. die Versorgung der betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner und der ansässigen Unternehmen mit allen Dienstleistungen und Lieferungen etc. zu gewährleisten.

Wenn für ein Fahrverbot eine differenzierte Einstufung von Dieselfahrzeugen nach den EURO-Abgasnormen erforderlich sein sollte, ist auf jeden Fall eine eindeutige und von außen gut sichtbare Kennzeichnung notwendig. Andernfalls sind Kontrollen nur anhand des Kfz-Scheins möglich. Das kann lediglich durch Stichproben überprüft werden. Daneben wird möglicherweise von der Bezirksregierung wohl auch abgewartet, ob bzw. in welcher Form bundesweit eine sog. „Dieselplakette“ bzw. „Blaue Plakette“ eingeführt wird.

In Vertretung

Reul-Nocke
Beigeordnete für Ordnung, Sicherheit und Recht

Kenntnis genommen

Mast-Weisz
Oberbürgermeister

Anlage(n)

Anlage 1 zur DS 15_3524 Ergebnisse Modellrechnungen Luftscreening

Anlage 2 zur DS 15_3524 Ergebnisse der Messungen mit dem Passivsammler