

19.09.2006

Tischvorlage

- Betr:**
- **Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen zum Thema Feinstaubbelastung vom 07.08.2006**
 - **Stellungnahme der Verwaltung vom 05.09.2006**



im Regionalrat Düsseldorf

Düsseldorf, 7.8.2006

Herrn
Regierungspräsidenten Büssow

Anfrage zum Verkehrsausschuss am 21.9.2006
und zum Regionalrat am 28.9.2006

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident,

im vergangenen Jahr war das Thema Feinstaub in aller Munde. Laut EU-Richtlinie darf der Grenzwert von 50 Mikrogramm für Feinstaub PM 10 an maximal 35 Tagen im Jahr überschritten werden. Es ist inzwischen allgemein bekannt und anerkannt, dass Feinstaub aufgrund der Lungengängigkeit zahlreiche Krankheiten hervorrufen kann und insbesondere ältere, vorbelastete Menschen und Kinder betroffen sind. Insbesondere der Straßenverkehr mit filterlosen Dieselfahrzeugen ist verantwortlich für die erhöhten Konzentrationen. Obwohl bereits im Frühjahr in einigen Großstädten die 35. Überschreitung erreicht wurde, gibt es in diesem Jahr jedoch eine deutlich geringere Medienpräsenz.

Daher bitten wir Sie, uns über den aktuellen Stand hinsichtlich der Feinstaub-Belastung im Regierungsbezirk zu unterrichten:

1. In welchen Städten und Gemeinden des Regierungsbezirks wurden die Grenzwerte in diesem Jahr zu welchem Zeitpunkt erstmalig und in welchem Umfang bisher insgesamt überschritten?
2. Bei welchen weiteren Standorten sind bis Jahresende Überschreitungen wahrscheinlich?
3. An welchen Standorten sind im Vergleich zum Vorjahr positive Entwicklungen zu verzeichnen?
4. An welchen Standorten mussten (bzw. müssen voraussichtlich) aufgrund der Überschreitung der Grenzwerte Luftreinhaltepläne aufgestellt werden?
5. Für welche Standorte wurden Aktionspläne aufgestellt?
6. In welchem Umfang wurden die Aktionspläne bisher an diesen Standorten umgesetzt?
7. Welche konkreten Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubbelastung wurden insbesondere im betrieblichen und im verkehrlichen Bereich ergriffen?
8. Welche Maßnahmen haben sich bislang als besonders effektiv erwiesen?
9. Zu welchem Ergebnis ist die Untersuchung gekommen, die die Wirksamkeit des Abwaschens des Fahrbahnbelages auswertete?
10. An welchen Standorten wurden LKW-Fahrverbote angeordnet?
11. An welchen Standorten sind Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge geplant, sobald dies rechtlich möglich ist?

12. Welche der betroffenen Städte und Gemeinden haben in welchem Umfang Umrüstungen an ihren ÖPNV-Fahrzeugen und denen der städtischen Tochtergesellschaften mit Dieselfiltern vorgenommen?
13. Beabsichtigt die Bezirksregierung, die bisherigen Erkenntnisse öffentlich zu thematisieren und den Städten Hilfestellungen zur Einhaltung der Grenzwerte zu geben?
14. Welche Bestrebungen gibt es seitens der Städte im Regierungsbezirk, weitere Messstationen einzurichten?
15. Können diese Bestrebungen umgesetzt werden?
16. An welchen Standorten sollten nach Einschätzung der Bezirksregierung und nach der Prognoserechnung des MUNLV Messstationen eingerichtet werden?
17. Werden bereits Vorkehrungen für die Einhaltung der ab 2010 geltenden neuen Grenzwerte für NO₂, Benzol und Blei getroffen (wenn ja, welche)?

Mit freundlichen Grüßen
Manfred Krause
Fraktionsvorsitzender

**Dezernat 61
Geschäftsstelle des
Regionalrats**

a. d. D.

Anfrage Feinstaubbelastung 09/06

Ihre E-Mail vom 07.08.2006 mit angehängtem Fragenkatalog der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Zu dem Fragenkatalog der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen wird wie folgt Stellung genommen:

Die Beantwortung der Fragen orientiert sich an den Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der 22. Verordnung zum BImSchG (22. BImSchV).

Dies bedeutet, dass die relevanten Grenzwertüberschreitungen berücksichtigt wurden, auf Grund derer nach Immissionsschutzrecht Maßnahmen in Form von Aktions- oder Luftreinhalteplänen ergriffen wurden oder zu ergreifen sind. Messungen, bei denen zwar Tagesgrenzwertüberschreitungen registriert, diese aber nach Immissionsschutzrecht noch innerhalb der zulässigen Toleranzbereiche bleiben und auch nicht die Gefahr droht, dass diese im Verlauf des Kalenderjahres überschritten werden, sind unberücksichtigt geblieben.

Die Fragen werden wie folgt beantwortet:

Zu 1: In welchen Städten und Gemeinden des Regierungsbezirks wurden die Grenzwerte in diesem Jahr zu welchem Zeitpunkt erstmalig und in welchem Umfang bisher insgesamt überschritten?

Der genaue Zeitpunkt, an dem an den einzelnen Messstationen im Regierungsbezirk Düsseldorf die 36. Überschreitung des Tagesgrenzwertes für PM10 eingetreten ist, lässt sich von hier aus nicht angeben. Denn einerseits werden die online-gemessenen Werte durch das Landesumweltamt NRW immer nachträglich validiert und in den meisten Fällen auch korrigiert. Dadurch kommt es immer wieder vor, dass die im Internetauftritt des Landesumweltamtes NRW ausgewiesenen (vorläufigen) Messwerte nachträglich „nach unten“ korrigiert werden müssen. Andererseits werden auch Messstellen in die Bewertung einbezogen, die nicht online ausgewertet werden, also im Auftrag des Landesumweltamtes NRW von privaten Fachunternehmen betrieben werden. Hier werden die Zwischenergebnisse typischerweise im Quartalsrhythmus zur Verfügung gestellt, sodass keine taggenaue Zuordnung von mir vorgenommen werden kann. Das letztere gilt auch für einige wenige Messstationen, die im Auftrag der Kommunen (z. B. Düsseldorf – Ludenberger Straße) unterhalten werden.

Aus diesem Grund sind nachstehend nur die aktuellen (unvalidierten) Messergebnisse zum Stichtag 31.08.2006 ausgewiesen.

Stadt/Gemeinde	Mess-Standort	Überschreitungen bis 31.08.
Düsseldorf	Corneliusstraße	43
Düsseldorf	Dorotheenstraße	36
Düsseldorf	Ludenberger Straße	46
Duisburg	Bruckhausen	47
Essen	Gladbecker Straße	42
Grevenbroich	Gustorf	40
Krefeld	Hafen	48
Mülheim an der Ruhr	Aktienstraße	46
Oberhausen	Mülheimer Straße	51
Wuppertal	Gathe	36

Stand: 31.08.2006

Zu 2: Bei welchen weiteren Standorten sind bis Jahresende Überschreitungen wahrscheinlich?

Stadt/Gemeinde	Mess-Standort	Aktuelle Überschr.	36. Überschr. voraussichtlich im
Duisburg	Kardinal-Galen-Straße	31	Oktober 2006
Essen	Hombrucher Straße	35	September 2006
Neuss	Friedrichstraße	31	Oktober 2006

Stand: 31.08.2006

Zu 3: An welchen Standorten sind im Vergleich zum Vorjahr positive Entwicklungen zu verzeichnen?

Da lediglich die Standorte Düsseldorf – Corneliusstraße, Duisburg – Bruckhausen/Marxloh und Essen – Gladbecker Straße bereits so lange ausgewertet werden, dass eine seriöse Aussage zu den Wirkungen der dort im Rahmen der Aktions- und Luftreinhaltepläne ergriffenen Maßnahmen gemacht werden können, wird Bezug genommen auf die Pressemitteilung des Landesumweltamtes NRW vom 4. April 2006:

„Duisburg, Industriestandort

Seit 2002 werden im Stahlwerkkomplex der Thyssen Krupp AG in Duisburg-Nord im Rahmen eines Luftreinhalteplans zahlreiche Maßnahmen zur Verminderung des Ausstoßes an Feinstäuben durchgeführt – dies führte zu einer Verringerung der Feinstaubbelastung um 15 %.

...

Im Jahr 2005 wurde der europaweit gültige Grenzwert für das Jahresmittel von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an beiden Messpunkten mit $37 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Marxloh) und $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Bruckhausen) eingehalten, während 2002 in Bruckhausen noch $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und 2003 in Marxloh noch $43 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen wurden. Im gleichen Zeitraum ging die Zahl der Überschreitungen des Grenzwertes für das Tagesmittel von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (bei 35 zulässigen Überschreitungen pro Jahr) von 128 Überschreitungen auf 81 Überschreitungen in Bruckhausen und von 102 Überschreitungen auf 83 Überschreitungen in Marxloh zurück.

...“

„Düsseldorf

In der Corneliusstraße in Düsseldorf ging die Feinstaubbelastung im Jahresmittel um $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (minus 8 %) auf $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zurück. Damit konnte der Grenzwert für das Jahresmittel von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ dort erstmals eingehalten werden.

...

Die Anzahl der Überschreitungstage ging um 14 Tage auf 69 Tage zurück.

...“

„Essen

Durch die einseitige Sperrung der Gladbecker Straße für den LKW-Durchgangsverkehr ... ist die mittlere Feinstaubbelastung um $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zurückgegangen. Die Zahl der Tagesmittelwertüberschreitungen nahm um 15 Tage ab und lag 2005 noch bei 62 Tagen.

...“

Zu 4: An welchen Standorten mussten (bzw. müssen voraussichtlich) aufgrund der Überschreitung der Grenzwerte Luftreinhaltepläne aufgestellt werden?

Eine aktuelle Übersicht über die bereits in Kraft getretenen und die in Arbeit befindlichen Luftreinhaltepläne ist dem Internet-Auftritt des Landesumweltamtes NRW zu entnehmen. Danach ergibt sich folgendes Bild:

In Kraft:	In Arbeit:
Düsseldorf – Südliche Innenstadt (NO2)	Düsseldorf (NO2, PM10)
Düsseldorf – Südliche Innenstadt (PM10)	Duisburg (PM10)
Duisburg – Nord (PM10)	Essen (NO2, PM10)
Duisburg – Nord II (PM10)	Wuppertal (NO2, PM10)
Krefeld – Hafen (PM10)	

Zu 5: Für welche Standorte wurden Aktionspläne aufgestellt?

Die unter Nr. 4 erwähnte Übersichtstabelle des Landesumweltamtes NRW gibt auch den aktuellen Stand hinsichtlich der Aktionspläne wieder. Dieser stellt sich wie folgt dar:

In Kraft:	In Arbeit:
Düsseldorf – Südliche Innenstadt	Duisburg – Kardinal-Galen-Straße (wird in den Luftreinhalteplan für die Stadt Duisburg integriert)
Düsseldorf – Ludenberger Straße	Grevenbroich – Gustorf
Duisburg – Nord	Neuss - Friedrichstraße
Essen – Gladbecker Straße	
Essen – Hombrucher Straße	
Krefeld – Hafen	
Mülheim – Aktienstraße	
Oberhausen – Mülheimer Straße	
Wuppertal - Steinweg	

Zu 6: In welchem Umfang wurden die Aktionspläne bisher an diesen Standorten umgesetzt?

Nahezu alle Aktionspläne im Regierungsbezirk Düsseldorf wurden als sogenannte „Stufenpläne“ erstellt. Stufenpläne erfüllen in besonderem Maße die gesetzliche Vorgabe der Beachtung des Angemessenheitsgrundsatzes. Zur Reduzierung der Schadstoffbelastung werden zunächst die Maßnahmen der ersten Stufe umgesetzt. Diese stellen das mildeste Mittel dar, durch das eine wirkungsvolle Reduzierung der Schadstoffbelastung erreicht werden kann. Ergeben die Überprüfungen des Landesumweltamtes NRW, dass die Maßnahmen der ersten Stufe nicht ausreichen, um die Grenzwerte einzuhalten, wird in die nächsthöhere Stufe gewechselt. Auf diese Art wird sichergestellt, dass stets das mildeste, jedoch angemessen wirksame Mittel zur Schadstoffreduzierung eingesetzt wird.

In den Plangebieten des Bezirks wurden bisher nahezu alle Maßnahmen aus der jeweils ersten Stufe umgesetzt. In einigen Bereichen wurden darüber hinaus auch bereits einzelne Maßnahmen aus einer höheren Stufe ergriffen (Düsseldorf, Essen). Die gravierendste Maßnahme, die in den höheren Stufen verankert ist, nämlich die Schaffung einer „Umweltzone“, ist wegen derzeit noch fehlender Rechtsgrundlage noch nicht realisierbar (vgl. weitere Ausführungen unten).

Zu 7: Welche konkreten Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubbelastung wurden insbesondere im betrieblichen und im verkehrlichen Bereich ergriffen?

Industriell geprägte Luftschadstoffbelastungen finden sich in Duisburg und in Krefeld. Als konkrete Maßnahmen wurde folgendes umgesetzt:

Diverse Immissionsminderungsmaßnahmen bei ThyssenKrupp Steel, Eisenbahn- und Häfen GmbH und DSU Gesellschaft für Dienstleistungen und Umwelttechnik mbH & Co. KG
Durchfahrverbot für LKW > 3,5 t
Ausschilderung einer Ausweichroute
Einsatz von Bussen mit Partikelfilter oder erdgasbetriebene Busse
Verstärkte immissionsrechtliche und –technische Beratung der ortsansässigen Firmen
Abplanung der Ladung mit staubenden Gütern
Vorläufige Reparatur der größten Fahrbahnschäden
Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h
Erneuerung des Straßenabschnitts
Änderung der Verkehrsführung – Straßenverlegung (mittelfristige Maßnahme im Rahmen des Luftreinhalteplans)
Entflechtung Wohnen / Industrie – Beseitigung der Nutzungskonkurrenz (langfristige Maßnahme im Rahmen des Luftreinhalteplans)

Durch verkehrlich bedingte Luftreinhalte- und Aktionspläne wurde folgende konkreten Maßnahmen ergriffen:

Angepasste Nassreinigung der Fahrbahn
Einsatz schadstoffarmer Busse
Nachrüstung von Bussen auf eine schadstoffärmere Technik (Partikelfilter, Erdgas)
Neubeschaffung von Bussen nur noch mit schadstoffärmster Technik
Durchfahrverbot für LKW > 3,5 t, in einem Fall auch schon > 2,8 t
LKW-Routenkonzept
Verkehrsverstetigung durch Optimierung der Signalzeichenanlagen, Einschränkung des Querverkehrs, verstärkte Verhinderung des Haltens in zweiter Reihe sowie Einrichtung von Ladezonen und Servicepoints für Paketlieferanten
Temporäre Teilsperre einer Autobahnanschlussstelle
Optimierung der Routen und Zeiten für die Reinigungs- und Entsorgungsfahrzeuge
Einsatz schadstoffarmer Reinigungs- und Entsorgungsfahrzeuge
Umrüstung von städtischen Fahrzeugen und von Fahrzeugen der städtischen Töchter auf emissionsarme Antriebe
Training des Bedienungs- und Fahrverhaltens der Nutzer von städtischen Fahrzeugen oder solchen der städtischen Töchter

Intensivierung der Straßenbegrünung mit einer optimalen Filterwirkung
Verbesserung der Baustellenlogistik zur Verminderung von Schadstoffemissionen sowie Staubaufwirbelungen
Erneuerung der Fahrbahndecke
Abstimmung der Lieferzeiten mit den ansässigen Unternehmen mit dem Ziel der Verlegung auf belastungsärmere Zeiten
Maßnahmen gegen das unnötige Laufenlassen von Fahrzeugmotoren
Kommunikationskonzept mit Zielrichtung auf Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen
Ausbau von Park & Ride - Plätzen

Zu 8: Welche Maßnahmen haben sich bislang als besonders effektiv erwiesen?

Auf Grund der bis heute noch geltenden Rechtslage war die Einrichtung von Umweltzonen mit schadstoffspezifischer Ausrichtung nicht möglich. Daher stellte das Durchfahrverbot für den Schwerlastverkehr mit deutlichem Abstand das effektivste Mittel zur Reduzierung der Luftschadstoff-Belastung dar. Hier sei beispielhaft erwähnt, dass nach Erkenntnissen des Landesumweltamtes die Emissionen eines LKW mehr als die 10-fache PM10-Belastung eines PKW ausmachen. Daraus ergibt sich der Umstand, dass auch bei einem geringeren Anteil des LKW-Verkehrs am Gesamtverkehr dessen Anteil an den Schadstoffemissionen dennoch ganz erheblich ist. Entsprechend dem gesetzlich verankerten Verursacherprinzip mussten daher erste wirksame Maßnahmen gegen den LKW-Verkehr gerichtet sein, zumal diese auch im nachhinein nachgewiesenermaßen den größten Effekt erzielten.

Die Validierung einzelner Maßnahmen im industriellen Bereich ist sehr schwierig. Für die Maßnahmenbewertung im Duisburger Norden wurde Anfang 2006 ein Untersuchungsprogramm begonnen (Dauer voraussichtlich bis Ende 2007). Erste Ergebnisse bezüglich der Maßnahmenvalidierung liegen noch nicht vor. Dies gilt auch für die Maßnahmenvalidierung im Bereich des Krefelder Hafens.

Zu 9: Zu welchem Ergebnis ist die Untersuchung gekommen, die die Wirksamkeit des Abwaschens des Fahrbahnbelages auswertete?

Im Auftrag des Landesumweltamtes NRW hat das Institut für Energie- und Umwelttechnik e. V. (IUTA) eine Untersuchung zur Abschätzung der Wirksamkeit von Nassreinigungsverfahren zur Minderung der PM10-Immissionen am Beispiel der Corneliusstraße in Düsseldorf vorgenommen. Wegen technischer Schwierigkeiten bei den eingesetzten Reinigungsmaschinen wurde die Studie letztlich in leichter Abweichung vom ursprünglichen Vorhaben durchgeführt.

Nach dem Bericht der IUTA vom 20. März 2006 bewirkte die Nassreinigung im Ergebnis eine Reduktion des Tagesmittelwertes für PM10 von knapp $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, was für eine Einzelmaßnahme als recht effektiv bewertet wurde. Diesem Effekt stehen allerdings Jahreskosten dieser Einzelmaßnahme von rd. 170.000 Euro gegenüber, was auch den Gutachter zu der vorsichtigen Aussage bewog, dass in diesem Zusammenhang die Prüfung der Angemessenheit einer solchen Maßnahme nur im jeweiligen Einzelfall beantwortet werden kann.

Das Landesumweltamt plant allerdings, für den Herbst des Jahres eine Anschlussstudie in Auftrag zu geben, bei der eine möglicherweise wirkungsvollere, vor allem aber kostengünstigere Technik erprobt werden soll.

Zu 10: An welchen Standorten wurden LKW-Fahrverbote angeordnet?

Zur Zeit finden sich wirksame LKW-Fahrverbote in Aktionsplänen für die Städte Düsseldorf, Duisburg, Essen, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen. Sie wurden teilweise mit zeitlicher Beschränkung, teilweise auch unbeschränkt ausgesprochen. Durchgängig betrifft es den Schwerlastverkehr über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht, auf der Düsseldorfer Corneliusstraße wurde diese Grenze sogar auf 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht abgesenkt.

Pläne in Wuppertal sowie in dem voraussichtlich ab 1. Oktober 2006 in Kraft tretenden Aktionsplan für Neuss sehen in einer weiteren Stufe ebenfalls LKW-Beschränkungen vor; diese wurden aber bisher noch nicht umgesetzt.

Zu 11: An welchen Standorten sind Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge geplant, sobald dies rechtlich möglich ist?

Fahrverbote für Dieselfahrzeuge aller Art (also auch Pkw) sind im Rahmen der Schaffung von Umweltzonen vorgesehen. Voraussetzung dafür ist das Inkrafttreten der sogenannten „Kennzeichnungsverordnung“, die inzwischen von Bundesrat und Bundesregierung beschlossen, aber immer noch der EU-Kommission zur Notifizierung vorliegt. Neben einer Einteilung aller Kraftfahrzeuge in bestimmte Schadstoffgruppen (auch Benzin-betriebene Kfz ohne Katalysator gehören in die untere Schadstoffgruppe!) und deren Kennzeichnung durch gut erkennbare Plaketten enthält die Verordnung auch eine Änderung der Straßenverkehrsordnung, die die Einrichtung einer Umweltzone durch entsprechende Beschilderung zulässt.

Im Regierungsbezirk Düsseldorf sehen die Aktions- und Luftreinhaltepläne für die Städte Düsseldorf, Essen, Mülheim an der Ruhr, Neuss und Oberhausen derzeit bereits eine Regelung vor, die auf die Einrichtung einer Umweltzone hinausläuft. Da die Pläne zu einem großen Teil bereits aufgestellt waren, bevor die „Kennzeichnungsverordnung“ beschlossen wurde, weisen diese Pläne noch eine abweichende Terminologie aus. Diese wird aber Zug um Zug durch Fortschreibung der Pläne der neuen Rechtsgrundlage angepasst, ihre Anwendung als Umweltzone ist für den Bedarfsfall ausdrücklich vorgesehen.

Zu 12: Welche der betroffenen Städte und Gemeinden haben in welchem Umfang Umrüstungen an ihren ÖPNV-Fahrzeugen und denen der städtischen Tochtergesellschaften mit Dieselfiltern vorgenommen?

In allen von Feinstaub betroffenen Städten haben die Betreiber des ÖPNV gezielt die Ersatzbeschaffung ihrer Fahrzeugflotte unter besonderer Berücksichtigung emissionsarmer Technik geplant und durchgeführt. Teilweise wurde der Fahrzeugpark durch Nachrüstung von Rußpartikelfiltern umweltfreundlicher gestaltet. So wird z. B. die Rheinbahn Düsseldorf bis Ende 2007 alle 177 Busse der Euro Norm 3 mit Partikelfiltern ausstatten, um das Erreichen der Euro Norm 5 für PM10 zu gewährleisten. Bis Ende 2010 werden 198 Fahrzeuge der Euro Norm 3 mit einem Abgasrückführungssystem bestückt sein, um die Euro Norm 5 für NOx zu erreichen. Bis Ende 2008 werden 107 Neufahrzeuge mit EEV-Standard beschafft. In anderen Städten sind die Verbesserungen noch nicht so weit gediehen, werden aber weiter vorangetrieben.

Auch hinsichtlich der städtischen Fuhrparks und den Töchtern der Städte werden Anstrengungen unternommen, gezielt umweltfreundliche Fahrzeuge bei der Ersatzbeschaffung zu berücksichtigen. Dies geschieht i. d. R. aber im Rahmen der normalen Austauschzeiträume. Nachrüstung mit Partikelfiltern oder Umstieg auf erdgasbetriebene Fahrzeuge flankieren die Bestrebungen. Hierüber liegen auf Nachfrage Bestätigungen der Städte vor, der genaue Umfang, in dem Neuanschaffungen und Nach-/Umrüstungen stattfinden ist allerdings nicht im Detail bekannt.

Zu 13: Beabsichtigt die Bezirksregierung, die bisherigen Erkenntnisse öffentlich zu thematisieren und den Städten Hilfestellungen zur Einhaltung der Grenzwerte zu geben?

Die Bezirksregierung ist sich ihrer Verantwortung als planaufstellende Behörde i. S. d. BImSchG bewusst und bietet allen interessierten Städten und Gemeinden Information und Beratung zum Thema Luftschadstoffbelastung an.

Sie hat darüber hinaus bereits am 12. Januar 2006 eine Informationsveranstaltung mit dem Thema „Aufstellung von Luftreinhalteplänen“ durchgeführt, zu dem auch besonders die Leitungsebene der Städte und Gemeinden des Regierungsbezirks eingeladen waren.

Weiterhin hat sie durch personelle, organisatorische und logistische Unterstützung eine Fachveranstaltung des Instituts für Städtebau, Berlin, die am 22. März 2006 im Plenarsaal der Bezirksregierung durchgeführt wurde, unterstützt. Mit dem Thema „Luftreinhaltung – Die europäische Luftqualitätsrahmenrichtlinie (96/62/EG) und die 22. BImSchV“ – Möglichkeiten und Grenzen ...“ war diese ebenfalls in erster Linie an kommunale Interessenten gerichtet.

Schließlich wird wegen der im Frühjahr 2007 zu erwartenden „Kennzeichnungsverordnung“, die erst die Einrichtung von Umweltzonen rechtlich ermöglicht, geprüft, ob hierzu eine konkrete Information – zumindest an die z. Z. betroffenen Städte – gegeben werden soll.

Zu 14: Welche Bestrebungen gibt es seitens der Städte im Regierungsbezirk, weitere Messstationen einzurichten?

Der Bezirksregierung ist derzeit nur das Anliegen der Stadt Solingen auf Einrichtung einer Messstation für PM10 und NO2 im Innenstadtbereich bekannt. Allerdings ist auch Adressat entsprechender Anträge nicht die Bezirksregierung, sondern das Landesumweltamt NRW als fachlich zuständige Behörde.

Zu 15: Können diese Bestrebungen umgesetzt werden?

Die Bezirksregierung besitzt insoweit keine eigene Zuständigkeit. Zwar kann sie im Hinblick auf die Einrichtung von Messstellen gegenüber dem Landesumweltamt eine eigene Stellungnahme abgeben, zuständig und entscheidungsbefugt ist jedoch ausschließlich das Landesumweltamt NRW.

Zu 16: An welchen Standorten sollten nach Einschätzung der Bezirksregierung und nach der Prognoserechnung des MUNLV Messstationen eingerichtet werden?

Unter Hinweis auf die Antworten zu Nr. 15 und Nr. 16 kann diesbezüglich keine eigene Aussage getroffen werden. Es ist auch aus fachlichen Gründen angezeigt, dass die Entscheidungsbefugnis über die Aufstellung von Messeinrichtungen des Landes bei dem technisch und personell entsprechend fachkompetent ausgestatteten Landesumweltamt NRW liegt.

Zu 17: Werden bereits Vorkehrungen für die Einhaltung der ab 2010 geltenden neuen Grenzwerte für NO2, Benzol und Blei getroffen (wenn ja, welche)?

Die Bezirksregierung hat bereits mit der Erstellung des Luftreinhalteplans für Düsseldorf – Südliche Innenstadt auf die NO2-Belastung in diesen Gebieten reagiert. Weitere Fortschreibung in Richtung auf eine städtische Gesamtplanung ist in Vorbereitung bzw. bereits in Bearbeitung. Auch für die Städte Essen und Wuppertal wird auf Grund der gemessenen Belastungswerte für NO2 die Aufstellung eines Luftreinhalteplans bis 2007 erforderlich. Für die Städte Oberhausen, Mülheim an der Ruhr und Neuss ist voraussichtlich im darauf folgenden Jahr ein Luftreinhalteplan NO2 erforderlich.

Die Schadstoffe Benzol und Blei sind nach Auskunft des Landesumweltamtes derzeit für die Luftreinhaltung im Regierungsbezirk Düsseldorf ohne Belang.

(Gerhard Kaltwasser)

(Axel Heinzkill)