

Luftreinhalteplanung Bremen

Eine Umweltzone für die Stadt Bremen

R. Wehrse, Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa,
Referat Immissionsschutz

E-Mail: Ralf.wehrse@umwelt.bremen.de, Tel.:0421/361-9565

BLUES – Das Bremer Luftüberwachungssystem

- 5 Stationen im städtischen Hintergrund
 - - Bremerhaven, Vegesack, Gröpelingen, Mitte, Osterholz
- 4 Verkehrsmessstationen
 - - Dobbenweg, Neuenlander Straße, Pappelstraße (2007)
- Messwagen
 - - Diverse Standorte, aktuell: Osterdeich (2007)
- Sondermessprogramme
 - - z.B. Messungen von Schwermetallen und Benzo[a]pyren

- **Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit :**

Feinstaub, ab 1. Januar 2005

-40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Feinstaub als Jahresmittel

-50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Feinstaub als Tagesmittel, wobei dieser Wert nicht öfter als 35mal im Jahr überschritten werden darf

Stickstoffoxide, ab 1. Januar 2010

- 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 als Jahresmittel

- 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 als 1-Stunden-Mittel, wobei dieser Wert nicht öfter als 18mal im Jahr überschritten werden darf;

NO₂-Überschreitung festgestellt:

- Im Jahr 2002 wurde eine Überschreitung vom Jahresgrenzwert plus Toleranzmarge für NO₂ gemessen. Ab 2003 wurde an beiden Verkehrsmessstellen eine NO₂-Überschreitung festgestellt.

- Aufgrund dieser Ergebnisse war der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr verpflichtet, bereits im Jahr 2004 einen Luftreinhalteplan aufzustellen.

Ergebnis der bisherigen Feinstaubmessungen:

- Beim Feinstaub (PM10) wurde im Jahr 2005 und 2006 an der Neuenlander Str. und am Dobbenweg der Tagesgrenzwert mehr als 35 mal überschritten.
- Aufgrund der Überschreitung des Tages-Feinstaubgrenzwertes in der Neustadt ist Anfang Juni 2005 und in der Innenstadt im Oktober 2005 ein Aktionsplan in Kraft getreten.

NO₂ Belastungen und Ursachen

- Ursache für die derzeitige Überschreitung der NO₂-Immissionen im Bereich Dobbenweg und Neuenlander Str. ist der Verkehr, der etwa 60% der vorhandenen NO₂-Belastung ausmacht.

- Der lokale Anteil sowie der regionale Hintergrund betragen jeweils etwa 20% der Gesamtbelastung.

Feinstaub (PM 10) - Belastung und Ursachen

- Im Mittel sind etwa $\frac{2}{3}$ des Feinstaubes (PM10) in städtischen Belastungsschwerpunkten durch die großräumige Hintergrundbelastung bestimmt, die teilweise auf grenzüberschreitende Schadstofftransporte zurückzuführen sind.
- Der Verkehr hat an verkehrsreichen Messpunkten einen Anteil von mehr als $\frac{1}{3}$.

- Ein nicht unerheblicher Anteil der Feinstäube im Jahr 2004/2005 hatte seinen Ursprung in der Baustellentätigkeit im Nahbereich der Messstationen.

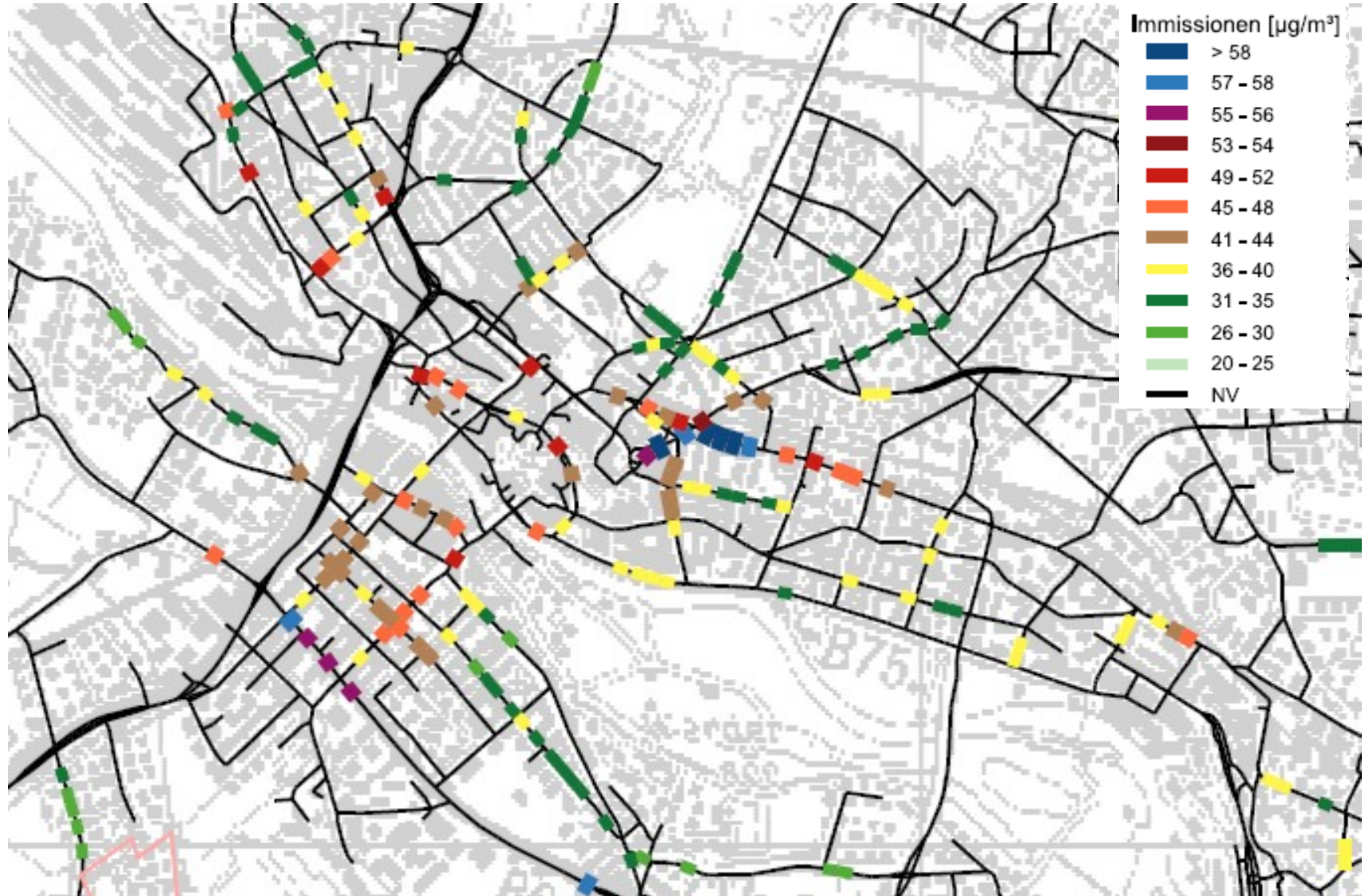
Prognosen Ausbreitungsrechnungen

- Zur Ermittlung weiterer Belastungsschwerpunkte wurde im Sommer 2004 für NO₂ und Feinstaub eine weitere flächenhafte Ausbreitungsberechnung auf der Basis von Verkehrszahlen und der vorhandenen Bebauung beauftragt (Screening).

- Es zeigte sich durch Berechnung, dass die von der EU getroffenen Maßnahmen durch Festlegung von Abgas-Normen allein nicht ausreichen werden, die Grenzwerte in der Innenstadt zu unterschreiten.

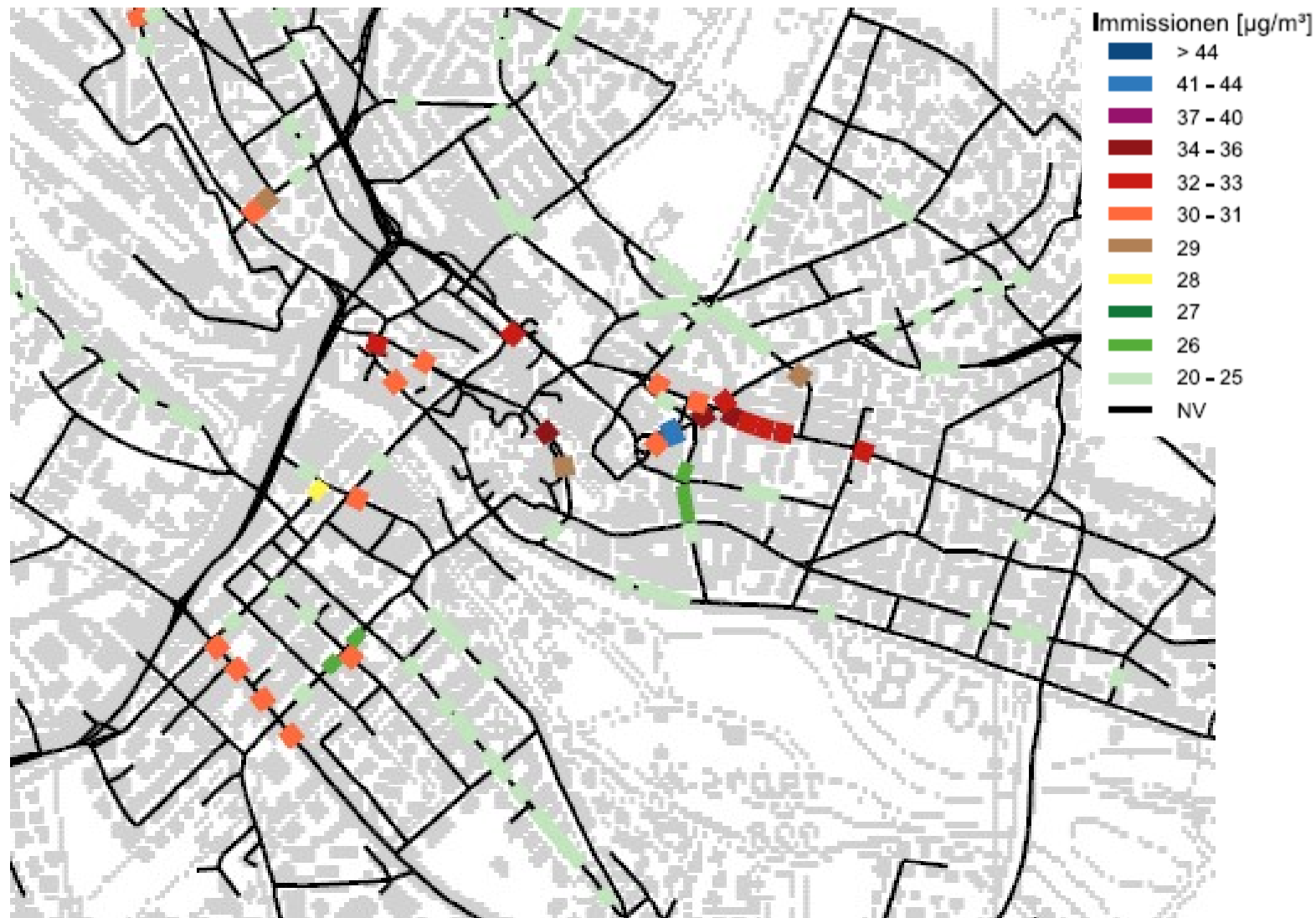
Ergebnisse des Screenings für NO₂ (Bezug 2001)

(Teilbereich Innenstadt/Neustadt)



Ergebnisse des Screenings für Feinstaub (Bezug 2001)

(Teilbereich Innenstadt/Neustadt)



Die Messungen zeigen, dass die bislang ergriffenen Maßnahmen zur Reduzierung des Feinstaubes nicht reichen, wie Sie der folgenden Abbildung entnehmen können:

• Standort	Feinstaub Jahresmittelwert ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) 2006	Anzahl der Überschreitungen
• Bremerhaven	24	8
• Vegesack	22	8
• Gröpelingen	25	15
• Mitte	22	12
• Osterholz	24	11
• Dobbenweg	33	43
• Neuenlander Str.	39	64
• Westerstr.	31	32

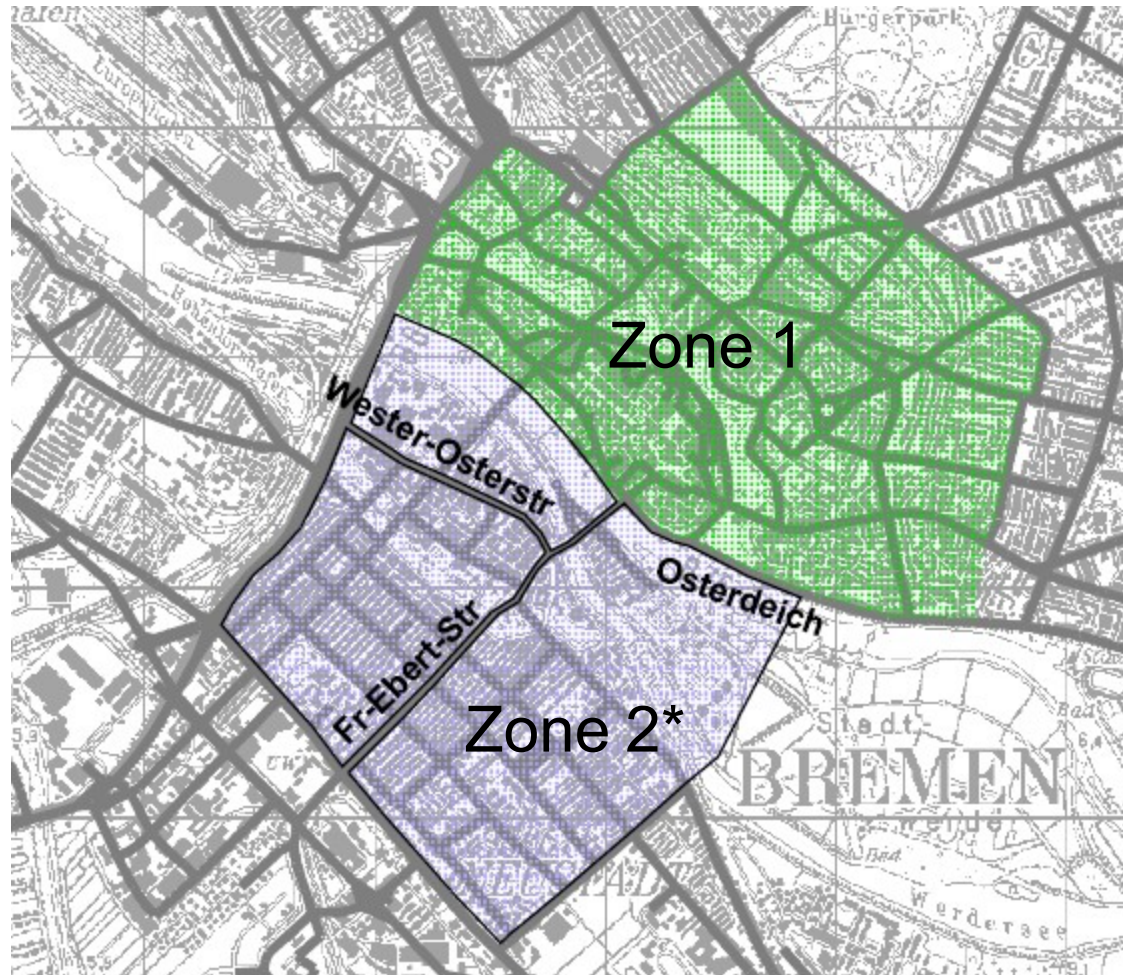
Es wurde geprüft, ob die Einrichtung einer Umweltzone eine Lösung darstellen kann.

Prognosehorizont ist das Jahr 2010. In 2010 tritt der Grenzwert für die Stickoxide in Kraft.

Folgendes Szenario wurde berechnet:

Emissionsnormen nach HBEFA 2.1 (UBA, 2004)				Emissionstyp / Fahrt in Umweltzone
Pkw	LNfz <3.5t	SNF 3.5-12t	SNF >12t	
Otto vor Euro 3	Otto vor Euro 4	--	--	HE /
Diesel vor Euro 3	Diesel vor Euro 4	Diesel vor Euro 4	Diesel vor Euro 5	nicht zulässig
Diesel ab Euro 3	Diesel Euro 4	Diesel ab Euro 4	Diesel Euro 5	NE /
Otto ab Euro 3	Otto ab Euro 4	--	--	zulässig

Abgrenzung der Umweltzone für die Berechnung



Eine ständige Aktualisierung der Luftreinhalteplanung sowie weitere Informationen zur Luftgüte, Bewertung von Luftschadstoffen und aktuelle Messwerte finden Sie im Internet unter der Adresse:

<http://www.umwelt.bremen.de>

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit