

Luftreinhalteplan Münster 2014 Maßnahmenumsetzung Stand: 01.03.2018				
Legende:		umgesetzt bzw. dauerhaft fortzuführen	begonnen bzw. teilweise umgesetzt	noch nicht begonnen
Maßnahme	Kurzbeschreibung der Maßnahme			
Maßnahmen aus dem Luftqualitätsplan 2009				
Parkraummanagement (5.2.1.5.1 u. 5.2.1.5.2)	Das Parkleitsystem wurde und wird laufend an aktuelle Veränderungen (Beispiel Bausituation Parkhaus Münster Arkaden, Parkgebühren) angepasst. Darüber hinaus verfügt Münster über vier permanente P+R-Plätze mit fast 900 Pkw-Stellplätzen und über weitere sechs P+R-Einrichtungen mit fast 2.600 Pkw-Stellplätzen, die bei Bedarf zur Verfügung stehen. → Wird weiter verfolgt.			
Verkehrslaitsysteme (5.2.1.2.1 u. 5.2.1.2.2)	Das überregionale Verkehrsnetz in Münster wird überarbeitet. Ziel ist es, den Durchgangsverkehr in den engen Straßenschluchten im Zentrum der Stadt auf Abschnitte des zweiten Tangentenringes (Kolde- bis Kaiser-Wilhelm-Ring) zu verlagern. Hierzu müssen innerstädtische Straßen in Abstimmung mit anderen Institutionen umgewidmet und die Wegweisung durch die Innenstadt angepasst werden.			
Verkehrsadaptive Lichtsignalanlage (5.2.1.3)	Die Verkehrsachse Weseler Straße/ Steinfurter Straße wurde durch eine verkehrsadaptive Ampelsteuerung ertüchtigt um die Verstärkung des Verkehrsfluss zu erreichen und die Ampelhalte zu minimieren. Die begleitende wissenschaftliche Untersuchung zur Wirksamkeit der verkehrsadaptiven Steuerung konnte keine Verbesserung des Verkehrsablaufs nachweisen. Somit ist auch nicht mit einer ökologisch positiven Wirkung zu rechnen. Daher erfolgt die Signalsteuerung entlang des Straßenzuges Weseler Straße/ Steinfurter Straße nicht mehr adaptiv. Unabhängig von der Umsetzung dieser Maßnahme sind an der Verkehrsmessstation „Weseler Straße“ seit Einführung des Luftqualitätsplans Münster 2009 beachtliche Immissionsminderungen zu verzeichnen und seit 2013 wird der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid eingehalten. Eine Fortführung dieser Maßnahme ist daher entbehrlich.			
Baustellenlogistik (5.2.1.4)	Für innerstädtische Großbaustellen werden regelmäßig Logistikkonzepte zur weitestgehenden Vermeidung von Stausituationen erarbeitet. Auch diese Maßnahme wird fortgeführt.			
Tempolimit im Straßennetz (5.2.1.5.1 u. 5.2.1.5.2)	In Wohngebieten außerhalb des städtischen Vorbehaltsnetzes werden in Münster grundsätzlich Tempo-30-Zonen oder aber Verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet. Das Ordnungsamt und die Polizei legen zweimal jährlich in Messstellenkonferenzen die Überwachungsschwerpunkte und -frequenzen fest. Aus sicherheitstechnischen Aspekten wurden im innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetz Temporeduzierungen durchgeführt. Im Sommer 2012 wurde die Einführung von Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit im Hauptverkehrsstraßennetz vom Rat der Stadt Münster beschlossen. Im Bereich des Immissions-Hot-Spot der Messstation Bült wurde darüber hinaus die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Derzeit werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung die Umsetzung von weiteren Temporeduzierungen auf 30 km/h im innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetz geprüft. → Wird weiter verfolgt.			
Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (5.2.1.6.1, 5.2.1.6.2, 5.2.1.8 u. 5.2.1.9)	Im ÖPNV wurde ein Bündel von Maßnahmen umgesetzt, die direkt oder indirekt zur Reduktion der Schadstoffbelastung im Straßenraum beitragen. Hervorzuheben sind: - Das aktuell gültige "Parkraumkonzept Münster 2010 Altstadt/Hbf-Bereich" wird mit Wirkung bis 2025 aktuell fortgeschrieben. - Neu installierte Lichtsignalanlagen erhalten eine ÖPNV-Beschleunigung. - In die Ausschreibung der Stadt Münster zum Schulbusverkehr wurde der Einsatz von abgasärmeren Fahrzeugsystemen als Kriterium mit aufgenommen. Derzeit sind nur noch Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 4 und 5 im Einsatz. - Die Reaktivierung der WLE-Trasse für den Schienenpersonennahverkehr wurde als Bestandteil des 1. Nahverkehrsplans für den SPNV im Nahverkehr Westfalen-Lippe aufgenommen.			
Maßnahmen im Mobilitätsmanagement (5.2.1.10, 5.2.1.11, 5.2.1.12, 5.2.1.13 u. 5.2.1.14)	Die Anzahl der Jobtickets lag Anfang 2017 bei ca. 11.000 Kunden. Im Vergleich zum Vorjahr ist eine leichte Abnahme festzustellen. Allerdings stabilisieren sich die Zahlen im Vergleich zu den Vorjahren. Die Anzahl der vertraglich gebundenen Kunden konnte vor allem aufgrund der weiter positiven Entwicklung des E-Tickets von 83.000 in 2015 auf 91.000 Kunden Ende 2016 gesteigert werden.			
Stadtplanung und -entwicklung (5.2.1.15.1 u. 5.2.1.15.2)	Der 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster wurde am 17.02.2016 vom Rat der Stadt Münster beschlossen. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgte am 10. Oktober 2016. Damit ist diese Maßnahme des Luftqualitätsplans 2009 abgeschlossen. Das Radverkehrskonzept – Münster 2025 wurde mit der Vorlage V/0647/2016 am 24.11.2016 vom Rat der Stadt Münster beschlossen.			
Klimaschutzmaßnahmen (5.2.1.16 u. 5.2.2.1)	Die Stadt Münster setzt seit mehr als 20 Jahren auf den kommunalen Klimaschutz. Von 1990 bis zum Jahr 2014 wurden in Münster die Emissionen von Kohlendioxid um 21% gemindert. Die Re-Zertifizierung des European Energy Award GOLD wurde 2009, 2012 und 2015 erfolgreich umgesetzt. Zu dem ist der Ausbau des Fernwärmenetzes als wichtige Maßnahme in das Klimaschutzkonzept 2020 aufgenommen worden. Der Ausbau soll bis 2020 deutlich intensiviert werden. Informationen zu den umfangreichen Aktivitäten im Klimaschutz sind unter www.muenster.de/stadt/umwelt/ „Klima und Energie“ sowie unter www.klima.muenster.de erhältlich. Mit der Reduzierung des Energieverbrauchs und der Steigerung der Effizienz der Energieerzeugung geht eine Reduzierung der NOx-Emissionen einher.			
Ökoprofit (5.2.1.17.1)	Bei Ökoprofit Münster handelt es sich um ein Kooperationsprojekt zwischen Kommune und Wirtschaft, zur Einführung und Verbesserung eines Umweltmanagementsystems in den Betrieben mit dem Ziel, den betrieblichen Umweltschutz zu fördern, Ressourceneinsatz zu minimieren und Betriebskosten gleichzeitig zu verringern. Der zehnte Durchgang dieses Projektes wird Mitte 2017 abgeschlossen.			
Intensivierung der Straßenbegrünung (5.2.1.17.2 und 5.2.1.17.3)	In den engen Straßenschluchten der Verkehrs-Hot-Spots steht nur ein begrenzter Raum für Begrünungen zur Verfügung. Das Potential zur Reduzierung der Schadstoffbelastung an den Hot-Spots ist eher gering. Die Maßnahme wird deshalb nicht mehr im Rahmen des Luftqualitätsplanes weitergeführt. Die Pflanzung und Erhaltung von innerstädtischem Grün ist eine maßgebliche Voraussetzung zur Schaffung urbaner Räume mit hoher Aufenthaltsqualität. Daher ist die Intensivierung der Straßenbegrünung auch unabhängig von den Zielen des Luftqualitätsplans im Interesse der Kommune.			
Maßnahmenkatalog Luftreinhalteplan Münster 2014				
Maßnahmenpaket M1	5.3.1 Modernisierung der Busflotte	Die Stadtwerke Münster GmbH sind bis zum Jahr 2015 ältere Fahrzeuge mit höheren Abgasemissionen gegen neuere, abgasärmere Fahrzeuge austauscht worden. Bei den neueren Fahrzeugen handelt es sich um Busse mit dem Abgasstandard Euro V (bzw. EEV-Standard) und Euro VI. Auch im Regionalbusverkehr erfolgt eine Modernisierung der Flotte. Die Regionalverkehr Münsterland GmbH tauscht in ihrem Fuhrpark bis 2015 eine große Anzahl der Busse mit Abgasstufe Euro III gegen Busse mit Euro Stufe V (EEV Standard) bzw. Stufe VI aus. Die Schadstoffminderung dieser Maßnahme ist bei allen Wirkanalysen für den Prognosezeitraum 2015 mit betrachtet. Ende 2016 wurden weitere 10 Busse im Fuhrpark der Stadtwerke mit Euro-III- und Euro-IV-Antriebe durch Busse mit Euro-VI-Antrieb ersetzt. Es wird beabsichtigt mittelfristig, weitere abgasarme und lärmfreie Elektrobusse auf innerstädtischen Linien einzusetzen.		
	5.3.2 Elektrifizierung einer Buslinie	Die Elektrobusse der Buslinie 14 sind täglich im Einsatz. Die Linie wird aktuell nicht mehr über den Bült geführt. Die Verlegung der Linie erfolgt zusätzlich zur Reduzierung der Busfrequenzierung durch die Verlegung zweier weiterer Linien aus dem Bült (siehe Maßnahme 5.3.3). Die Herausnahme der E-Busse aus dem Bült ist somit emissionsneutral. Die Zero-Emission Fahrzeuge werden weiterhin überwiegend im innerstädtischen Bereich eingesetzt. Die damit verbundenen Ladestationen im Liniennetz und im Depot sind erfolgreich im Einsatz und wären theoretisch in der Lage, zukünftige 10-12 weitere Elektrobusse für den Innenstadtverkehr ohne weitere Ladeinfrastruktur zu bedienen. Zusammen mit der Westfalen AG wurde in 2014 bereits ein Projekt für zukünftige Brennstoffzellenbusse gestartet. Die Wasserstofftankstelle der Westfalen AG ist bereits im Einsatz. Wir bemühen uns zur Zeit um Fördermittel, um auf langen Gelenkbuslinien zukünftig ebenso lärm- und abgasfreie Busse einzusetzen, das würde dann zu weiteren positiven Effekten für die Atemluft in Münster führen.		
	5.3.3 Reduzierung der Busfrequenzierung am Hot-Spot „Bült“	Mit der Umsetzung der Maßnahmen des 3. Nahverkehrsplanes zum 10.10.2016 wurde die Anzahl der Stadtbushaltestellen an der Haltestelle Altstadt / Bült von 10 auf 8 Linien (Tagesverkehr) reduziert. Darüber hinaus wurde die Linie 14 verlegt (siehe 5.3.2). Im Stadtbusverkehr wurde trotz der Ausweitung des Leistungsangebotes um 4% auf nunmehr 9,5 Mill. Buskilometer/a die Busfrequenzierung am Verkehrs-Hot-Spot Bült auf ca. 800 Busfahrten pro Werktag verringert.		
Maßnahmenpaket M2	5.3.4 Busmanagement	Die Maßnahme wurde umgesetzt und ist abgeschlossen. Hinsichtlich der teilweise fehlenden Wirksamkeit der Stickoxid-Nachbehandlung bei EEV Motoren wurden seitens des Verkehrsbetriebes zusätzliche Maßnahmen ergriffen, durch zusätzliche Dieselerbrennung das Temperaturniveau der SCRT-Filter so weit zu heben, dass die NOx Abgasreinigung auch tatsächlich im Stadtbusbetrieb funktioniert. Das führt dazu, dass neue Dieselmotoren Euro 6 immer noch 53 l Diesel/100 km benötigen und somit die CO2 Bilanz verschlechtert.		
	5.3.5 Verschärfung der bestehenden Umweltzone von „Gelb/Grün auf „Grün“	Ist nach Maßgabe des Luftreinhalteplanes Münster 2014 am 01.01.2015 erfolgt.		