

<b>Antwort auf Anfragen</b>	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 106 - Umweltschutz
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Ansgar Toennes 563 5915 563 8453 ansgar.toennes@stadt.wuppertal.de
	Datum:	21.10.2019
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0953/19/A</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>05.11.2019</b>	<b>Ausschuss für Umwelt</b>	<b>Entgegennahme o. B.</b>
<b>Ultrafeinstaub in Wuppertal; Große Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 10.10.2019</b>		

### Grund der Vorlage

Beantwortung der Großen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN -  
Ultrafeinstaub in Wuppertal

### Beschlussvorschlag

Die Antwort der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegen genommen.

### Einverständnisse

Nicht erforderlich

### Unterschrift

Meyer

### Begründung

1) Wie positioniert sich die Stadt Wuppertal zur Einführung eines Grenzwertes für UFP?

#### Antwort:

*Laut Umweltbundesamt deuten Langzeitanalysen darauf hin, dass die Anzahlkonzentration von ultrafeinen Partikeln (UFP) in den deutschen Großstädten rückläufig ist.*

*Viele Experten und auch die Umweltverwaltung haben in der Diskussion um die Stickstoffdioxidproblematik von Dieselfahrzeugen immer wieder darauf hingewiesen, dass man einerseits die CO<sub>2</sub>-Thematik im Auge behalten sollte, wenn im Zuge des Dieselskandals nun vermehrt Dieselfahrzeuge gegen Benzinfahrzeuge getauscht werden und andererseits die Problematik der ultrafeinen Partikel (UFP) unbedingt berücksichtigt werden muss.*

*Dieselfahrzeuge emittieren rund 15% weniger CO<sub>2</sub> als Fahrzeuge mit konventionellen Ottomotoren und gelten deshalb als weniger klimaschädlich. Moderne Ottomotoren mit*

Direkteinspritzung emittieren vermehrt ultrafeine Partikel, die von Experten gesundheitlich deutlich relevanter eingestuft werden, als Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) (vgl. auch Gutachten der Leopoldina 4/2019).

Als Ergebnis der sog. Dieselkrise ergibt sich somit ein Dilemma: Die Stickstoffdioxidproblematik wird wohl mit einem immensen Ressourceneinsatz zu lösen sein, dies aber zu Lasten des Klimas auf der einen und den möglicherweise gesundheitlichen Gefahren durch UFP auf der anderen Seite.

Hier stellt sich die Verhältnismäßigkeitsfrage in besonderer Weise.

Moderne Motoren müssen inzwischen die Abgasnorm 6d-temp erfüllen. Dieselmotoren mit SCR-Technik sind nachgewiesener Weise besonders emissionsarm. Für Benzinmotoren mit Direkteinspritzung sind Partikelfilter derzeit gesetzlich nicht vorgeschrieben.

Die Forschung im Bereich der UFP ist noch längst nicht abgeschlossen. Derzeit gibt es über eine fundierte toxikologische Einschätzung der UFP noch keine ausreichende Klarheit. Studien zeigen jedoch, dass die UFP die Lungenfunktionen schwächen und das Risiko für Krebs- und Herz-Kreislaufkrankungen erhöhen kann.

Ein weiteres Problem sind die uneinheitlichen Messverfahren zur Bestimmung von UFP. Es hat sich inzwischen gezeigt, dass nicht das Massengewicht der Partikel sondern ihre Anzahlgrößenverteilung von besonderer Relevanz ist und die Messverfahren darauf abgestimmt sein sollten.

Eine 2013 von der WHO eingesetzte Kommission sieht vor dem Hintergrund mangelnder Erkenntnisse noch keine Grundlage für die Ableitung gesetzlicher Regelungen. Bevor es sinnvolle Grenzwerte für UFP geben kann, sollten weitere Forschungsergebnisse abgewartet und die Messverfahren weiterentwickelt und vereinheitlicht werden, auch damit Messergebnisse überhaupt vergleichbar sind. Dies ist u.a. auch das Ziel des German Ultrafine Aerosol Network (GUAN) Messnetzes. Zurzeit gibt es noch kein Verfahren nach DIN/VDI um UFP zu messen.

2) Wesentliche UFP-Emittenten sind z.B. Industrie, Kraftwerke und der Kfz-Verkehr. Was sind primäre UFP-Emittenten in Wuppertal?

Antwort:

Studien zeigen, dass insbesondere im Bereich von Großflughäfen die Konzentrationen an UFP besonders hoch sind. So hat es am Flughafen in Frankfurt und auch in Düsseldorf entsprechende Messkampagnen gegeben. UFP entstehen primär in Verbrennungsprozessen. Hier kommt neben Hausbrand und industriellen Prozessen auch der Verkehr als Emittent in Betracht. Ein zurzeit vernachlässigtes Problem ist die Bildung von Partikeln im Nachlauf verschiedener Verbrennungsprozesse zum Beispiel durch die Bildung sogenannter sekundärer organischer Aerosole. Hier zeigen Arbeiten aus der Schweiz, dass im Nachlauf von Ottomotoren erhebliche Mengen an Partikeln gebildet werden.

Untersuchungen über mögliche Hauptquellen von UFP gibt es für Wuppertal nicht.

Gleichwohl kann darauf verwiesen werden, dass die Grenzwerte für die größeren Feinstaubpartikel PM 10 und PM 2,5 in Wuppertal seit Jahren sicher eingehalten werden (s. a. Drucksache VO/0945/19 zum Luftmessbericht 2018).

3) Auf welche Weise beabsichtigt die Stadt Wuppertal, die Bürgerinnen und Bürger vor der schädlichen UFP-Belastung zu schützen?  
Bitte konkrete Maßnahmen benennen.

Antwort:

In NRW ist das Land für die Luftreinhaltung und für evtl. Schutzmaßnahmen zuständig. Sicherlich auch aufgrund der immer noch großen Unsicherheit, ob von UFP überhaupt eine erhebliche Gesundheitsgefährdung ausgeht, gibt es derzeit keine besonderen Maßnahmen in den Städten. Die derzeitigen Schwerpunktaktivitäten des Landes beziehen sich nach Kenntnis der Verwaltung auf die Flughäfen.

- 4) Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) ist Partner des German Ultrafine Aerosol Network (GUAN) Messnetzes. Plant die Stadt Wuppertal, oder die Landesregierung, die Installation von Messstationen für UFP in Wuppertal und welche Standorte kämen dafür in Frage?

Antwort:

*Das GUAN Messnetz wurde vom TROPOS Institut in Leipzig initiiert. In Wuppertal ist keine Messstelle im Rahmen des German Ultrafine Aerosol Network Messnetzes geplant. Derzeit gibt es in NRW eine (Versuchs-)Messstelle für UFP in Mülheim-Styrum zur Untersuchung des städtischen Hintergrunds, die vom LANUV betreut wird.*