

# **Reduzierung der Luftbelastung durch den Verkehr**

## **Europäische Union fordert von den Großstädten in den Mitgliedsstaaten**

### **Minderungs-Maßnahmen bis 2010**

#### **1. Deutschland setzt mit der 22. BImSchV EU-Vorgaben in nationales Recht um**

Mit der Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt am 17.09.02 trat die neue Fassung der 22. BImSchV (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft) in Kraft. Damit wurden u.a. die folgenden EU-Richtlinien in deutsches Recht umgesetzt:

- Richtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität
- Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickoxide, Partikel und Blei in der Luft
- Richtlinie 2000/69/EG des Rates vom 16. November 2000 über Grenzwerte Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft.

Ziel der Verordnung ist die "Vermeidung, Verhütung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen von Luftschadstoffen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt". Die alten Regelungen für die klassischen Luftschadstoffe Schwefeldioxid, grobe Staubteilchen, Stickstoffoxide und Blei wurden für einen wirksamen Gesundheitsschutz als unzureichend betrachtet, für weitere, z.T. Krebs erregende Stoffe wie Feinstaub (PM<sub>10</sub>) oder Benzol fehlten rechtlich verbindliche Grenzwerte bisher völlig.

Zur Umsetzung der Vorgaben der EU-Richtlinien werden die Mitgliedsstaaten verpflichtet, Luftreinhaltepläne in Gebieten oder Ballungsräumen mit Überschreitung der Grenzwerte und der Toleranzmargen aufzustellen.

Mit der neuen Verordnung wird auch die Information der Öffentlichkeit, insbesondere der relevanten Gruppen wie Umweltschutzorganisationen, Verbraucherverbänden, mit Gesundheitsschutz befassten Stellen etc. über aktuelle Schadstoffkonzentrationen, sowie Pläne, Programme und Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität geregelt.

Bereits an dieser Stelle muss darauf hingewiesen werden, dass die 22. BImSchV Maßnahmen auf der Immissionsseite insbesondere in den europäischen Ballungszentren verlangt. Für die Emissionsseite gibt es ein eigenes europäisches Regelwerk, das von der Automobil- und Mineralölindustrie emissionsmindernde Maßnahmen fordert. Erst die Verzahnung dieser beiden Strategien bietet die Chance, die Luftbelastung durch den Verkehr deutlich zu reduzieren.

## 2. Zum Handeln verpflichtende Grenzwerte anstelle von Prüfwerten

Mit den neuen Richtlinien wurden **Grenzwerte** für Benzol, Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei festgelegt. Im Gegensatz zur 23. BImSchV (sogenannte „Dieselruß-Verordnung“) sind nach den EU-Luftgüterichtlinien Maßnahmenpläne und Aktionspläne zur Umsetzung durchzuführen, wenn bestimmte Konzentrationswerte bzw. Toleranzmargen überschritten werden. Die 23. BImSchV verpflichtete die Kommunen lediglich dazu, in Straßen oder Gebieten, in denen besonders hohe vom Verkehr verursachte Immissionen zu erwarten sind, Maßnahmen zur Verminderung zu prüfen, wenn eine Überschreitung bestimmter Konzentrationswerte („Prüfwerte“) für Benzol, Ruß oder Stickstoffoxid festgestellt wird.

Die **Grenzwerte** der 22. BImSchV, die gleichzeitig als schrittweise zu erreichende Zielwerte verstanden werden können, sind niedriger als die Prüfwerte der 23. BImSchV und decken auch die Anforderungen der "nationalen" 23. BImSchV mit ab. Für den Schadstoff Ruß ist in der 22. BImSchV keine Regelung enthalten. Ruß ist jedoch praktisch vollständig in der Feinstaub-Fraktion „PM<sub>10</sub>“ enthalten und wird somit auch von der 22. BImSchV erfasst.

In der 22. BImSchV ist für „PM<sub>10</sub>“-Feinstaub ein Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel festgelegt, der ab dem 01. Januar 2005 eingehalten werden muss. Die derzeit zulässige Toleranzmarge beträgt 3,2 µg/m<sup>3</sup>. Sie vermindert sich ab dem 01. Januar 2004 auf 1,6 µg/m<sup>3</sup> und geht zum 01. Januar 2005 auf 0,0 µg/m<sup>3</sup> zurück.

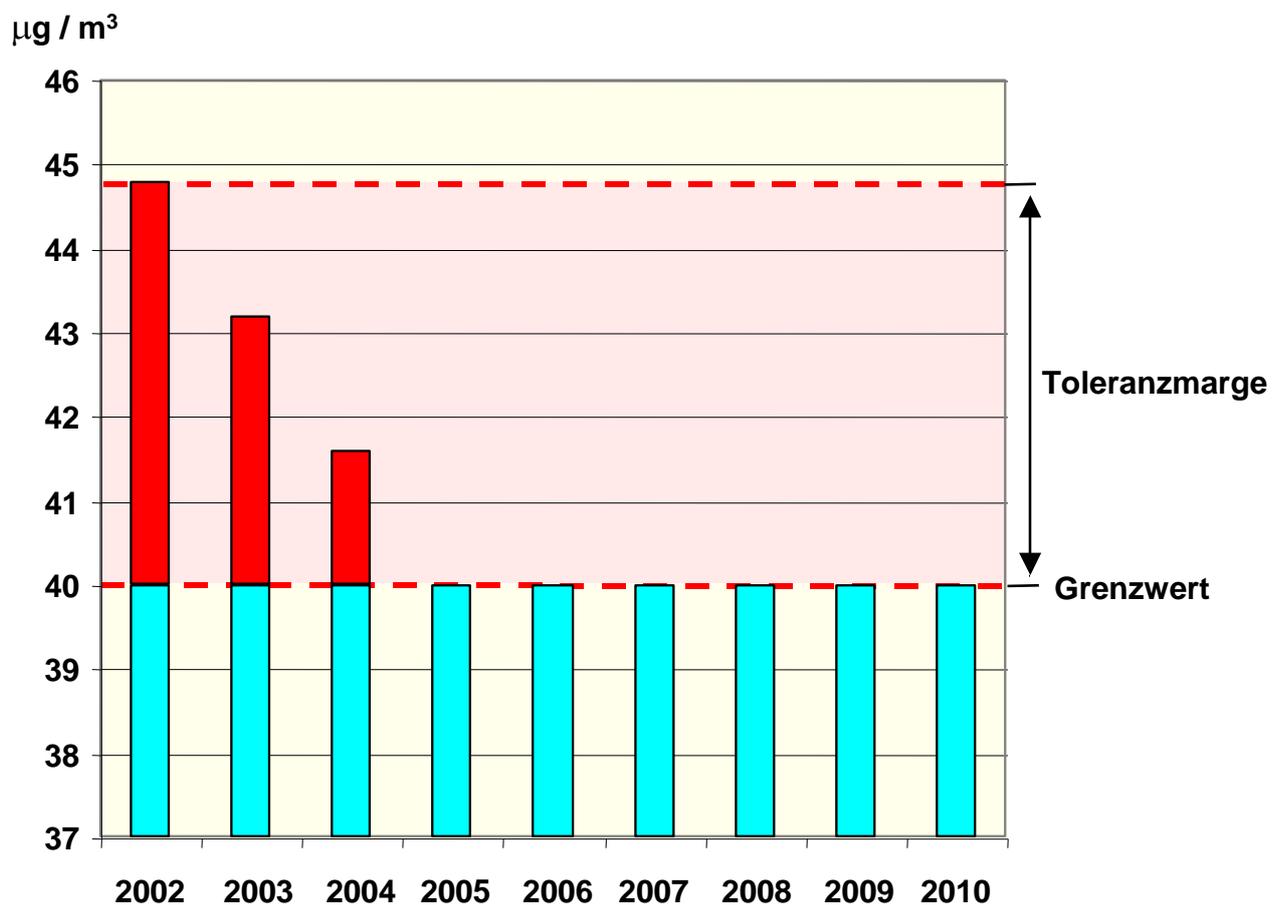
Für NO<sub>2</sub> ist ein Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel festgelegt., der ab 01. Januar 2010 eingehalten werden muss. Die derzeit zulässige Toleranzmarge beträgt 14 µg/m<sup>3</sup>. Sie vermindert sich ab dem 01. Januar 2004 um einen jährlichen Betrag von 2,0 µg/m<sup>3</sup> bis auf 0,0 µg/m<sup>3</sup> am 01. Januar 2010.

Für Benzol ist ein Grenzwert von 5 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel festgelegt. Die derzeit zulässige Toleranzmarge beträgt 5 µg/m<sup>3</sup>. Sie vermindert sich ab dem 01. Januar 2006 um einen jährlichen Beitrag von 1 µg/m<sup>3</sup> bis auf 0 µg/m<sup>3</sup> am 01. Januar 2010.

**Bild 1: Entwicklung der Grenzwerte ausgewählter Parameter der 22. BImSchV unter Berücksichtigung der jeweiligen Toleranzmargen**

Schadstoff	Grenzwert im Jahre (Alle Werte in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
NO <sub>2</sub>	54	52	50	48	46	44	42	40
PM <sub>10</sub>	43,2	41,6	40	40	40	40	40	40
Benzol	10	10	10	9	8	7	6	5

**Bild 2: Rückgang der Toleranzmarge bei PM<sub>10</sub>**



### 3. Bei erkennbaren Grenzwertüberschreitungen: Luftreinhalteplan wird Pflicht

Nach § 47 des BImSchG i.V.m. der 22. BImSchV ist bei Überschreitung der Summe aus Grenzwert plus Toleranzmarge die Aufstellung eines Luftreinhalteplanes mit **Beteiligung der Öffentlichkeit** erforderlich, welcher die Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt, so dass eine Einhaltung des Grenzwertes zum entsprechenden Zeitpunkt erreicht werden kann. Wie bei der Erarbeitung eines Luftreinhalteplanes vorzugehen ist, wird derzeit vom StMLU geklärt. Zur Aufstellung eines allgemeinen Ablaufschemas für die Erstellung von Luftreinhalteplänen ist ein Modellprojekt unter Beteiligung von LfU, der Regierung von Schwaben und der Stadt Augsburg im Gange.

Der Luftreinhalteplan erfasst unterschiedliche Emissionsquellen wie Industrie, Gewerbe, Hausbrand und den Verkehr. Im Unterschied zu Luftreinhalteplänen der späten 70er und der 80er Jahre wird ein Luftreinhalteplan 2004 den deutlichen **Schwerpunkt Verkehr** haben. Dies ist auf der einen Seite ein Ergebnis einer erfolgreichen Umweltpolitik im Bereich Industrie und Gewerbe und spiegelt auf der anderen Seite die ausgesprochen hohe Zunahme von Pkws und Lkws wider, so dass der Verkehr in den 90er Jahren zum Luftbelastungsproblem Nr. 1 geworden ist.

Im Rahmen eines Luftreinhalteplans wird mit Hilfe von Erhebungssystemen in den Bereichen Emissionen, Immissionen und Wirkungen von luftverunreinigenden Stoffen sowie Immissionsimulationen die Luftqualität in einem definierten Gebiet ermittelt. Bei Überschreitungen von Grenz- oder Vorsorgewerten sowie bei der Feststellung von Wirkungen sind Ursachenanalysen durchzuführen und Minderungspläne aufzustellen. Der Minderungsplan soll eine Verbesserung der Luftqualität durch Reduzierung emittierter relevanter Stoffe herbeiführen.

***Im Falle der Gefahr der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten sind Aktionspläne, jedoch erst ab den für die Einhaltung dieser Immissionsgrenzwerte festgesetzten Zeitpunkten,***

***durchzuführen. Dies bedeutet für viele europäische Großstädte -wie auch für Nürnberg-, dass sich dieses Problem bereits Anfang 2005 für PM<sub>10</sub>-Feinstaub stellt.***

#### **4. „Auslösende Information“ des LfU für Nürnberg auch 2003**

Mit Datum vom 17.04.1997 erhielt die Stadt Nürnberg vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz (LfU) die „Auslösende Information“ im Vollzug der 23. BImSchV. Damit erhielt die Stadt Nürnberg die Verpflichtung zu prüfen, ob durch „geeignete“ Maßnahmen die Prüfwerte eingehalten werden.

Mit Schreiben vom 03. März 2003 – wiederum durch das LfU – erhielt die Stadt Nürnberg (Tiefbauamt / Straßenverkehrsbehörde) eine Aktualisierung der auslösenden Information. Darin wird einerseits festgestellt, dass ausschließlich für den Schadstoff Ruß die Prüfwerte an 8 Straßenabschnitten überschritten sind.

Das vom LfU beim TÜV in Auftrag gegebenen Gutachtens vom 28.02.2003 sagt zudem aus, dass an 44 Strassenabschnitten auch verkehrsbedingte Überschreitungen der „PM<sub>10</sub>“-Grenzwerte zuzüglich Toleranzmarge der 22. BImSchV vorliegen. An acht Straßenabschnitten trifft dies bezüglich des Schadstoffes NO<sub>2</sub> zu.

Damit ist für die Stadt Nürnberg ein Luftreinhalteplan zu erstellen (§ 47 BImSchG und § 11 Abs. 3 der 22. BImSchV). Der Luftreinhalteplan ist vergleichbar einem Projektplan, in dem alle Ansätze zusammengefasst und bewertet werden, die im Fall der Grenzwertüberschreitung zu deren Beseitigung zu ergreifen sind.

Auf den ersten Blick bedeutet die neuerliche „auslösende Information“ auf der Rechtsgrundlage der 23. BImSchV durch das LfU eine Entspannung der Belastungssituation im Hinblick auf den Schadstoff Ruß für Nürnberg. Die „strengere“ Bewertung auf der Grundlage der jetzt gültigen 22. BImSchV im Hinblick auf „PM<sub>10</sub>“ (darin ist Schadstoff Ruß mitenthalten!) zeigt jedoch, dass ein Großteil der 44 Straßenabschnitte in Nürnberg, die die Toleranzmargen der 22. BImSchV überschreiten, bereits im Jahr 1997 durch die Sichtweise der 23. BImSchV als problematisch eingestuft worden waren (siehe Bild 3). Die Spannbreite der Überschreitungen für PM<sub>10</sub> liegt zwischen 45 und 67 µg/m<sup>3</sup>; wobei das arithmetische Mittel mit 50 µg/m<sup>3</sup> deutlich über der Toleranzmarge liegt.

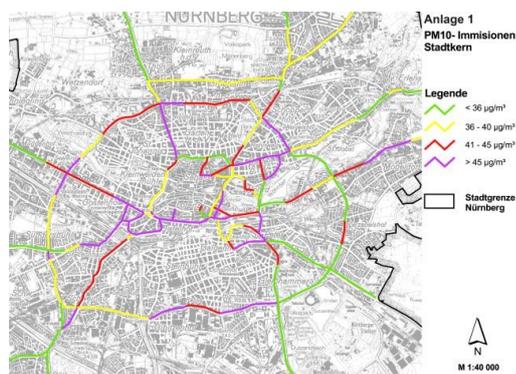
Bild 3: Straßenabschnitte, an denen die Grenzwerte einschließlich Toleranzmarge der 22. BImSchV bzw. der Prüfwert für Ruß von 8 µg/m<sup>3</sup> der 23. BImSchV überschritten werden (jeweils Fettdruck; alle Angaben sind Jahresmittelwerte in µg/m<sup>3</sup>)

		<b>Benzol</b>	<b>NO<sub>2</sub></b>	<b>PM<sub>10</sub></b>	<b>Ruß (23. BImSchV)</b>	
<b>Grenzwert + Toleranzmarge (Bezugsjahr 2002):</b>		10	56	44,8	8	
<b>Straßenabschnitte:</b>	<b>Nr.</b>	<b>Benzol</b>	<b>NO<sub>2</sub></b>	<b>PM</b>	<b>Ruß (23. BImSchV)</b>	
					<b>1997</b>	<b>2003</b>
Welserstraße	1	3	54	<b>48</b>	9,8	7
Frankenstraße	6	4	56	<b>46</b>	8,7	7
Ulmenstraße	8	3	<b>57</b>	<b>49</b>	9,7	7
Von-der-Tann-Straße	11	3	<b>60</b>	<b>49</b>	15,2	7
Maximilianstraße	13	4	<b>66</b>	<b>60</b>	14,5	11
Nordring	16	3	54	<b>46</b>	8,1	7
Frauentorgraben	23	3	51	<b>53</b>	10,0	9
Sulzbacher Straße/Äuß. Sulzbacher Straße	28	4	53	<b>51</b>	7,5	8
Bartholomäusstraße	30	3	49	<b>47</b>	7,1	7
Dürrenhofstraße	41	5	<b>69</b>	<b>67</b>	10,8	14
Bahnhofstraße	43	3	53	<b>52</b>	9,2	8
Marienstraße	44	3	46	<b>45</b>	7,9	6
Regensburger Straße	48,2	4	<b>60</b>	<b>57</b>	11,1	10
Schweiggenstraße/Harsdörfferstraße	52	3	52	<b>49</b>	8,2	7
Wölckernstraße	53	4	53	<b>52</b>	8,4	8
Landgrabenstraße	54	4	<b>61</b>	<b>56</b>	8,9	10
Frankenschnellweg	55	3	56	<b>49</b>	7,8	8
Allersberger Straße	62	3	45	<b>45</b>	8,7	6
Pillenreuther Straße	67	3	50	<b>48</b>	8,2	7
Gibitzenhofstraße	72	4	<b>59</b>	<b>57</b>	8,3	10
Gibitzenhofstraße/Steinbühler Straße	73	3	49	<b>48</b>	9,2	7
Steinbühler Straße	74	3	52	<b>52</b>	9,7	8
Kohlenhofstraße	75	3	50	<b>49</b>	9,8	7
Rothenburger Straße	80	3	54	<b>51</b>	8,2	8
Schreyerstraße/Hessestraße	81	3	51	<b>49</b>	7,6	7
Obere Kanalstraße	82	3	50	<b>48</b>	7,5	7
Rothenburger Straße	83	3	54	<b>52</b>	9,0	8
Rothenburger Straße	84	3	55	<b>51</b>	9,3	8
Rothenburger Straße	85	4	<b>65</b>	<b>61</b>	9,6	11
Südl. Fürther Straße	93	3	51	<b>49</b>	8,7	8
Fürther Straße	94	3	49	<b>47</b>	7,9	7
Fürther Straße	95	2	46	<b>45</b>	9,8	6
Schnieglinger Straße/Johannisstraße	99	3	50	<b>50</b>	7,4	8
Willstraße	100	3	49	<b>48</b>	7,7	7
Kirchenweg	103	3	49	<b>47</b>	8,2	7
Bucher Straße	105	4	55	<b>55</b>	8,7	9
Ostendstraße	133	3	47	<b>45</b>	9,4	6
Ostendstraße	134	3	54	<b>50</b>	11,5	8
Ostendstraße/Laufamholzstraße	135	3	52	<b>48</b>	9,6	7
Schweinauer Hauptstraße	176	3	50	<b>46</b>	8,4	7
Sigmundstraße	184	3	52	<b>49</b>	9,1	7
Gleißbühlstraße	196	4	53	<b>52</b>	(*)	8
Innere Laufer Gasse	198	3	47	<b>46</b>	(*)	7
Färberstraße	203	3	48	<b>50</b>	(*)	8

Einen ersten Überblick zur Trendeinschätzung der Belastungssituation in Nürnberg geben die beiden nachfolgenden Karten am Beispiel der PM<sub>10</sub>-Immissionen (in der Anlage 1 und 2 farbig und in größerer Darstellung).

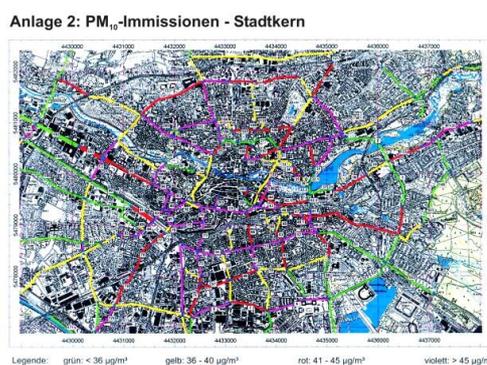
### Karte 1 PM<sub>10</sub>-Immissionen

(Darstellung des Altstadtrings / "mittleren" Rings mit den großen Ein- und Ausfallstraßen)



### Karte 2 PM<sub>10</sub>-Immissionen

(Original-Darstellung im engeren Stadtbereich)



Beim Versuch einer Interpretation der aus den beiden Karten sich ergebenden Erkenntnisse wird deutlich, dass es kein einfaches Patentrezept für einzelne Minderungs-Maßnahmen gibt, die zudem noch in einem Maßnahmen-Mix eine optimale Lösungsqualität entfalten.

Es wird Aufgabe der aus Ref. III, Ref. VI, Ref. VII und SRD bestehenden Arbeitsgruppe zur 22. BImSchV sein, sich intensiv und differenziert mit dieser komplexen Frage auseinanderzusetzen und schrittweise Ideen und ein Gesamtkonzept zu entwickeln, das den Zielsetzungen und Anforderungen eines Luftreinhalteplanes genügt.

In der 23. Kalenderwoche hat das LfU das Gutachten für die aktuelle Situation in Nürnberg in der Arbeitsgruppe im Detail vorgestellt (Beilage: Besprechungsniederschrift vom 05.06.2003). Hierzu wird in der Sitzung ergänzend vorgetragen.

## 5. Liste möglicher Maßnahmen zur Reduzierung der Luftbelastung durch den Verkehr

Die Europäische Union hat zwar seit Anfang der 90er Jahre mit gezielten Vorgaben und Zeitfristen an die Automobilindustrie emissionsmindernde Maßnahmen bei Kraftfahrzeugen (sowohl Otto- als auch Dieselmotor) und auch bei Lkws wie auch bei den Treibstoffen durchgesetzt. Diese Maßnahmen genügen aber offensichtlich nicht, um die Luftqualitätsziele erreichen zu können, die im Interesse der menschlichen Gesundheit erforderlich sind.

Deshalb sind nach Ansicht des Bayerischen Städtetages in der Umsetzung der 22. BImSchV voraussichtlich lokale und regionale Maßnahmen zu treffen, die sowohl die Regierungen, die Kreisverwaltungsbehörden und damit vor allem die großen Städte tangieren werden. Dies sind beispielsweise:

1. Vergleichmäßigung des Verkehrsflusses, Einsatz von automatischen Verkehrsleitsystemen bzw. Verkehrsmanagementsystemen, z.B. auch durch stauvermeidende Ampelkoordinierungen und Vergleichmäßigung der Fahrgeschwindigkeit
2. Emissionsminderung durch Verkehrslenkung und Verkehrsplanung
3. City-Maut
4. 30 km/h-Zonen in Wohn- und Quartierstraßen
5. Vermeidung von Durchgangsverkehr, insbesondere von Schwerlastverkehr, Bau von Umgehungsstraßen
6. Förderung des ÖPNV unter Einsatz von emissionsarmen Fahrzeugen
7. Forcierung von Park-and-Ride-Angeboten
8. Bau von Fahrradwegen
9. Logistikkonzepte

Zahlreiche Forschungsprojekte – teilweise mit EU-Mitteln gefördert – weisen den Kommunen Praxisbeispiele auf, die auf die Notwendigkeiten der jeweiligen Kommunen angepasst werden können. Beispielsweise wurden in dem Projekt „LEDA“ rechtliche und ordnungspolitische Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität zusammengetragen (Die Druckversion des Berichtes ist zu finden unter: <http://www.ils.nrw.de/netz/leda/pdf/brochdeu-1.pdf>). Die Maßnahmen wurden innerhalb dieses Projektes nach folgenden Kategorien systematisiert:

1. Zufahrtsbeschränkungen
2. Parkraumpolitik
3. ÖPNV-Ausbau und –Förderung
4. Rad- und Fußverkehr
5. Flächenplanung und Flächenpolitik

## **6. Gleiche Fragen bei der 22. BImSchV wie bei der 23. BImSchV vor 5 Jahren**

Im Frühsommer 1998 wurde von einer referatsübergreifenden Arbeitsgruppe der Verwaltung unter Federführung des Umweltamtes ein umfassender Bericht zur Umsetzung der 23. BImSchV in Nürnberg vorgelegt, dessen Fazit folgendermaßen lautete: „Die auf den ersten Blick geeignet erscheinenden Instrumente Verkehrsumlenkung und Verkehrsverbot erweisen sich bei genauerer Prüfung als ungeeignet, weil sie bei der gegebenen Verkehrssituation in Nürn-

berg letztlich nur zu einer Verlagerung der Immissionsschwerpunkte auf andere, weniger aufnahmefähige Straßenabschnitte führen würden und damit keine echte Problemlösung gewährleisten. Damit wird deutlich, dass die Vorstellung des Gesetzgebers unrealistisch ist, die Kommunen könnten in den Großstädten durch verkehrsrechtliche und verkehrsplanerische Maßnahmen eine deutliche Schadstoffentlastung erreichen.“(Vorlage Umweltausschuss vom 27.05.198)

Auch in der Umsetzung der 22. BImSchV bzw. eines für Nürnberg verbindlichen Luftreinhalteplanes stellen sich die ähnlichen Fragen wie bei der Auseinandersetzung mit den Konsequenzen aus der 23. BImSchV.

Die Liste möglicher Maßnahmen macht deutlich, dass zur Reduzierung der Luftbelastung durch den Verkehr ein Maßnahmen-Mix vorstellbar ist. Es gilt aber unverändert die These, dass eine Problemlösung, die sich ausschließlich auf Verkehrsumlenkungen und Verkehrsverbote konzentriert, letztlich nur zu einer unerwünschten Verlagerung der Immissionsschwerpunkte führen wird und damit keine vernünftige Lösung darstellt. *Es darf nicht sein, dass die Umsetzung der 22. BImSchV zu einer Aufgabe des bewährten Systems von Hauptverkehrsstraßen führt und die Entlastung großflächiger Wohngebiete vom Durchgangsverkehr beseitigt wird.*

Hinzu kommt, dass Verkehrsbeschränkungen nach § 40 BImSchG in der Umsetzung der Ziele und Maßnahmen eines Luftreinhalteplanes, im engen Zusammenhang mit den Handlungsspielräumen des § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) gesehen werden müssen. § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO sieht zwar vor, dass Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen festgesetzt werden können, wenn dies zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Abgasen erforderlich ist. Es ist allerdings noch zu klären, ob die Instrumente der StVO bereits heute ausreichend sind, um die Maßnahmenvorgaben eines Luftreinhalteplanes praktikabel auch unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit umzusetzen. Ggfs. müssen Initiativen gegenüber dem Bundesgesetzgeber ergriffen werden, die StVO hinsichtlich der Möglichkeit der Einführung einer City-Maut zu ergänzen.

## **7. Beitrag der Automobilindustrie zur Erreichung der Grenzwerte der 22. BImSchV**

Die Umweltpolitik der Europäischen Union hat im Bereich der Luftbelastung durch den Verkehr offensichtlich zwei Adressaten. Zum einen die Automobilindustrie (Emissionen) und zum anderen die großen Ballungszentren bzw. die Kommunen (Immissionen).

Aus derzeitiger Sicht darf es als fraglich bezeichnet werden, ob das zunächst abstrakte Ziel der Erstellung von Luftreinhalteplänen in den durch den Verkehr hochbelasteten Ballungszentren hinreichend geeignet ist, einen so wesentlichen Beitrag zu leisten, dass damit die ehrgeizigen Ziele der 22. BImSchV bis zum Jahr 2010 wirklich realisiert werden können.

Mindestens genauso wichtig ist die konsequente Weiterführung der Verschärfung von emissionsmindernden Anforderungen gegenüber der Automobilindustrie. Die Rücksichtnahme auf diesen für die europäischen Volkswirtschaften wichtigen Wirtschaftssektor wie auch auf die Automobilkäufer darf nicht dazu führen, dass an die Städte Anforderungen gerichtet werden, die sie nur begrenzt erfüllen können. Es darf nicht dazu kommen, dass im Laufe der 2. Hälfte dieses Jahrzehnts die Kommunen den "Schwarzen Peter" haben, wenn es nicht gelungen ist die ehrgeizigen Ziele der 22. BImSchV durch einen Luftreinhalteplan zu erreichen.

Wichtig ist deshalb eine Verzahnung des immissionsseitigen Maßnahmenkonzeptes (Luftreinhalteplan) und der Emissionsminderung bei Kraftfahrzeugen (EU-Abgasnormen) zu einem schlüssigen Gesamtkonzept. Diese Forderung darf nicht zu dem Mißverständnis führen, die Stadt Nürnberg wolle sich aus ihrer Mitverantwortung für die Lösung dieses **massiven Umweltproblems** herausstellen. Es muss aber klar sein, dass die EU, die Automobilindustrie und die großen Städte in Europa dieses Problem nur in einer gemeinsamen Anstrengung lösen können. Dazu gehört auch die Einsicht und Bereitschaft der Bürger bzw. Autofahrer ihren Beitrag zur Erreichung des Ziels zu leisten.

## **8. Referatsübergreifende Arbeitsgruppe wird ein Konzept entwickeln**

Die Gesamtproblematik der Umsetzung der 22. BImSchV wurde bereits in der Referentenbesprechung am 03.12.2002 andiskutiert. Da damit zu rechnen war, dass die Toleranzmargen bzw. die Immissionswerte in einzelnen Straßenbereichen Nürnbergs mit hoher Wahrscheinlichkeit überschritten werden, wurde die Verwaltung bereits zu diesem Zeitpunkt beauftragt eine Arbeitsgruppe bestehend aus Ref. III, Ref. VI, Ref. VII und SRD einzurichten. Die Arbeitsgruppe traf sich im Januar unter Federführung von Ref. III / UwA zur konstituierenden Sitzung.

Nach ausführlicher Diskussion der sich abzeichnenden Konsequenzen aus einem Luftreinhalteplan wurde vereinbart, dass erst die Vorstellung des TÜV-Gutachtens durch das Landesamt für Umweltschutz abgewartet werden soll und vor allen Dingen auch klar sein muß, welche

Anforderungen sich mit hoher Wahrscheinlichkeit aus dem Luftreinhalteplan für Nürnberg ergeben und wann mit diesem Rechtsinstrument gerechnet werden kann.

Nach der Vorstellung des TÜV-Gutachtens und einer Diskussion mit den Fachleuten des Landesamtes für Umweltschutz in der 23. Kalenderwoche wird sich die Arbeitsgruppe in ihrer nächsten Sitzung im Hinblick auf die sich abzeichnenden Anforderungen eines Luftreinhalteplanes mit der schrittweisen Entwicklung eines Konzeptes zur Umsetzung voraussehbarer Maßnahmen eines künftigen Luftreinhalteplans mit dem Schwerpunkt Verkehr befassen.

Über die Ergebnisse der Arbeit für ein Umsetzungskonzept entsprechend den Anforderungen eines Luftreinhalteplans kann voraussichtlich in der Sitzung des Umweltausschusses am 03.12.2003 berichtet werden.