

Luftreinhalteplan für die Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen

*Erarbeitung eines Entwurfs durch die Regierung von Mittelfranken
für das Bayerische Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz*

Dieser Zwischenbericht knüpft an die Umweltausschussvorlage „Reduzierung der Luftbelastung durch den Verkehr“ für die Sitzung am 15.07.2003 an und stellt den aktuellen Sachstand zum Thema Luftreinhalteplan dar.

1. Zuständigkeit für die Erstellung eines Luftreinhalteplans

In Bayern ist das Bayerische Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz zuständige Behörde für die Erstellung eines Luftreinhalteplans im Sinne der 22. BImSchV (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft) vom 17.09.2002.

Das Staatsministerium hat die Regierung von Mittelfranken beauftragt für das Belastungsgebiet Nürnberg, Fürth und Erlangen den Entwurf des Luftreinhalteplans zu erarbeiten.

Die Regierung von Mittelfranken hat in einem ersten Gespräch am 17.11.2003 mit Vertretern der Städte festgelegt, welche Daten, Informationen und Vorschläge für emissionsmindernde Maßnahmen die Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen der Regierung von Mittelfranken vorzulegen haben.

2. Schwerpunkte für Maßnahmen zur Minderung der Luftbelastung

Nach den Vorgaben der EU-Richtlinien, die mit der 22. BImSchV in nationales Recht umgesetzt wurden, sind für folgende Bereiche Maßnahmen zur Luftreinhaltung in einem Luftreinhalteplan festzusetzen:

- Verkehr insbes. Individualverkehr
- Anlagen im Bereich Industrie / Gewerbe
- Private Hausbrandanlagen

Die Zielsetzung eines Maßnahmenplans in den drei Bereichen ist die Reduzierung der Luftbelastung durch **Stickoxide** und durch **PM₁₀ – Feinstaub**.

Die Fachleute des Landesamtes für Umweltschutz gehen davon aus, dass diese Luftschadstoffe anteilig von folgenden Quellen produziert werden:

- 50 % Verkehr
- 30 % Industrie / Gewerbe
- 20 % privater Hausbrand

Unmittelbar an den Hauptverkehrsstrassen hat der Verursacher Verkehr ein noch höheres Gewicht, wobei die Stickoxide häufig eine etwas höhere Konzentration als PM₁₀ – Feinstaub erreichen.

3. Grundlagen der Methodik zur Erstellung eines Luftreinhalteplans

Für das methodische Vorgehen zur Ermittlung der Luftbelastungssituation und zur Entwicklung eines Maßnahmenkatalogs haben die zuständigen Behörden für die Erstellung des Luftreinhalteplans folgende Empfehlungen bzw. Orientierungshilfen gegeben:

- Entwurf von EU-Empfehlungen zu Plänen und Programmen nach der Rahmenrichtlinie zur Luftqualität 96/62/EC vom Juli 2003
- Entwurf eines Maßnahmenkatalog des „Bund/Länder-Arbeitskreises Immissionsschutz“ der Bundesrepublik Deutschland vom Mai 2003

Ermittlung der Luftbelastungssituation

Die TA-Luft 1986 - im Unterschied zur TA-Luft 2002, die sich bereits an den EU-Vorgaben orientiert - kennt die Methode von Messungen im 1x1 km -Raster, die ein differenzierteres und genaueres Bild über die räumliche Verteilung von Schadstoffen ermöglicht.

Das Chemische Untersuchungsamt der Stadt Nürnberg führt seit Mitte der 60iger Jahre Luftschadstoffmessungen im 1x1 km-Raster durch. Die letzte Messreihe stammt aus dem Zeitraum 1993 bis 1997 und kann für Aussagen zur Erstellung des Luftreinhalteplans nur im begrenzten Maß herangezogen werden.

Anders als die alte TA-Luft 1986 der Bundesrepublik Deutschland hält es die EU für ausreichend, wenn die Luftbelastungssituation durch mehrere Mess-Stationen auf der Fläche des Belastungsgebietes ermittelt wird und zusätzlich sogen. „Hotspot-Messungen“ z.B. auf hochfrequentierten Strassen erfolgen. Die EU-Empfehlung lässt zusätzlich auch Berechnungen auf der Basis von Verkehrsdaten kombiniert mit „modellierten“ Straßenabschnitten zu.

Die Methoden ergeben daher unterschiedliche Gewichtungen. Während bislang gemäß TA Luft 1986 auf Durchschnittswerte im 1x1 km-Raster abgestellt wurde, wird jetzt eine Betrachtung von einzelnen Belastungsschwerpunkten in den Vordergrund gestellt.

Maßnahmen-Katalog zur Minderung der Luftbelastung

Der Entwurf des „Bund/Länder-Arbeitskreises Immissionsschutz“ formuliert für den Fall der Grenzwertüberschreitung konkrete Vorgaben für emissionsmindernde Maßnahmen in den Bereichen Verkehr, Industrie / Gewerbe und privater Hausbrand.

Für die Bereiche Verkehr und Industrie / Gewerbe obliegt es den Städten, der Regierung Vorschläge für Maßnahmen zur Emissionsminderung zu machen.

Der Bereich privater Hausbrand wird direkt von der Regierung von Mittelfranken bearbeitet. Nach den Vorgaben des Staatsministeriums sind für diesen Emissionsschwerpunkt keine verpflichtenden Maßnahmen, sondern lediglich Empfehlungen erforderlich.

Eine konkrete Auseinandersetzung mit den Möglichkeiten und Grenzen der Methodik zur Erstellung des Luftreinhalteplans und der Durchsetzung von Maßnahmen erfolgt in den Kapiteln 5 und 6.

4. Der Zeitplan der Regierung von Mittelfranken

Die Regierung von Mittelfranken hat in dem Gespräch mit den Vertretern der Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen sowie Mitarbeitern des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz und dem Landsamt für Umweltschutz folgenden Zeitplan festgelegt.

Januar 2004	Lieferung von Grunddaten durch die Städte z.B. FNP, Bevölkerungsstruktur und Wirtschaftskennzahlen
Februar 2004	Erste Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47 Abs. 5 BImSchG durch Veröffentlichung der Grunddaten und des vorgesehenen Arbeitsprozesses zur Erstellung des Luftreinhalteplans
Mai 2004	Darstellung bereits erfolgter Maßnahmen zur Emissionsminderung insbesondere im Bereich Verkehr
Juni 2004	Darstellung der durch die Städte vorgeschlagenen Maßnahmen in den Bereichen Verkehr und Industrie/Gewerbe
Juli 2004	Veröffentlichung des von der Regierung erstellten Planentwurfes im Internet und Einsichtmöglichkeit bei den Stadtverwaltungen
31.8.2004	Abgabe des Entwurfs des Luftreinhalteplans für das Belastungsgebiet Nürnberg, Fürth, Erlangen an das Bayerische Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz

5. Kritische Anmerkungen zum methodischen Vorgehen bei der Ermittlung der Luftbelastungssituation in Nürnberg

Für das Landesamt für Umweltschutz waren der Entwurf „Empfehlungen zu Plänen und Programmen nach der EU-Rahmenrichtlinie zur Luftqualität“ vom Juli 2003 und die Vorgaben der 22. BImSchV Grundlage für die Ermittlung der Luftbelastungssituation.

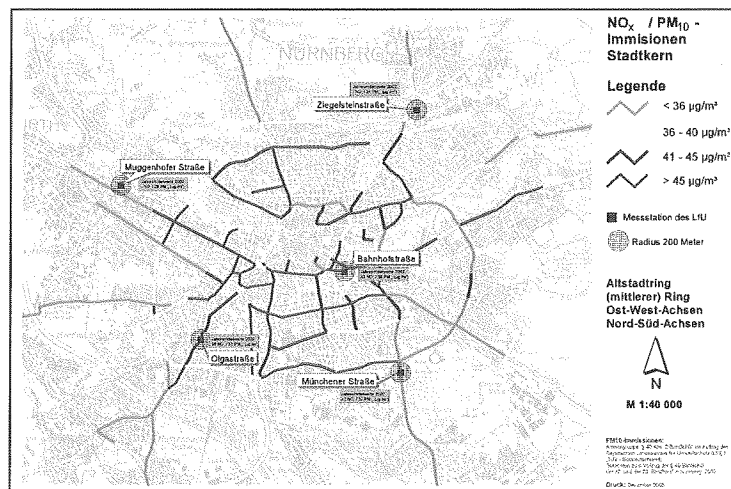
Erkenntnis-Möglichkeiten aus den Daten der 5 LfU-Messstationen

Das Landesamt für Umweltschutz hat zur Bewertung der Luftqualität in Nürnberg die Messdaten des Jahres 2002 der **5 Messstationen** auf dem Stadtgebiet Nürnberg herangezogen. Zur Darstellung der Schadstoffsituation im Umfeld der jeweiligen Messstation hat das Landesamt für Umweltschutz Isolinien mit einer räumlichen Ausdehnung von ca. 200 Meter auf die Stadtkarte übertragen. Für die Räume zwischen den Messstationen gibt es keine gemessenen/gerechneten Daten, die eine Aussage über die Belastungssituation in diesen Bereichen zulassen. Ergänzend dazu beabsichtigt das Landesamt für Umweltschutz auf der Basis von Emissionsdaten größerer Industrieanlagen **Ausbreitungsrechnungen** der Schadstoffemissionen zur Verfügung zu stellen, die in die Bestandsaufnahme der Luftbelastungssituation einfließen sollen.

Bewertung der Messungen / Berechnungen für Hauptverkehrsstrassen

Um die Schadstoffbelastungen durch den Verkehr auf hochfrequentierten Strassen zu erfassen, hat der TÜV-Süd Deutschland im Auftrag des Landesamtes für Umweltschutz **PM₁₀ – Feinstaub-Messungen** vorgenommen. Für den größeren Teil des Straßennetzes wurde auf der Basis von Verkehrsdaten kombiniert mit „modellierten“ Straßenabschnittstypen (ein- oder zweiseitige Bebauung, schmale oder breite Strasse, hohe oder niedrige Gebäude bzw. Kombination unterschiedlicher Kriterien) die Schadstoffbelastung mit einem Computerprogramm **errechnet**. Die Messergebnisse bzw. Rechenwerte erlauben lediglich eine Aussage über die Schadstoffbelastung unmittelbar auf/an der Strasse. Eine Aussage über die Ausbreitung dieser Schadstoffbelastung über die unmittelbar angrenzende Wohnbebauung hinaus in die dahinterliegenden Wohngebiete, ist mit diesem Computerprogramm nicht möglich.

Diese unbefriedigende Datensituation ist letztlich die Grundlage für Vorschläge zu emissionsmindernden Maßnahmen im Rahmen des Luftreinhalteplans.



Lage der Messstationen und gemessene / gerechnete Strassen

Diese Darstellung der Daten des Landesamtes für Umweltschutz ist der besser lesbaren Karte Anlage 1 zu entnehmen.

Die Ergebnisse der flächendeckenden Immissionsmessungen des Chemischen Untersuchungsamtes (im 1x1 km-Raster) aus der Messreihe 1993 bis 1997 bieten trotz mangelnder Aktualität eine Hilfestellung für die Abschätzung der Schadstoffbelastung in den Teilen des Stadtgebietes, die nicht von der Mess- und Rechenmethode des Landesamtes für Umweltschutz erfasst worden sind.

Die Ergebnisse der damaligen NO₂-Messungen zeigen die Belastungssituation in den Wohngebieten und können der Karte Anlage 2 entnommen werden (neuere Messungen in Teilen des Stadtgebiets lassen erkennen, dass die NO₂-Werte im Trend geringfügig zurückgegangen sind).

Die Darstellung macht deutlich, dass wenig Spielraum für Verkehrsverlagerungen besteht, ohne dass als Folge hohe Belastungen oder gar Überbelastungen in den meisten der angrenzenden, dicht bebauten Wohngebiete entstehen, die über oder knapp unter den Grenzwerten der 22. BImSchV liegen.

6. Der Maßnahmenkatalog im Bereich Verkehr - Erste Einschätzung der zu erwartenden Auswirkungen bei einer Umsetzung der Vorschläge

Im Entwurf des Maßnahmenkatalogs des „Bund/Länder-Arbeitskreises Immissionsschutz“ werden folgende Maßnahmen zur Emissionsminderung von NO_x und PM₁₀ vorgeschlagen:

Verkehrslenkende Maßnahmen durch

- Einbahnstraßenregelungen
- Bewusste Verlagerung des Verkehrs zur Verteilung des Schadstoffaufkommens (Verzicht auf das Konzept der Verkehrsbündelung auf Hauptverkehrsstrassen zur Entlastung der Wohngebiete)
- Beschränkung der Geschwindigkeit zur Emissionsreduzierung
- Gebietsbezogene Verkehrsverbote/-beschränkungen kombiniert mit zeitbezogenen Begrenzungen von Durchfahrtmöglichkeiten
- Fahrverbote jeweils tageweise für gerade/ungerade Kennzeichen
- gebietsbezogene Maut mit Anwohnavanteilen
- Fahrverbot für nichtschadstoffarme Pkw-Altfahrzeuge (Otto- und Dieselmotoren)

Nach den Vorgaben des Maßnahmenkataloges ist im jeweiligen Einzelfall **unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit** zu prüfen durch welche Maßnahmen eine größere Schadstoffminderung erzielbar oder ob eine Kombination der Maßnahmen sinnvoll ist (z.B. sog. „push and pull-Strategie“).

Gleichzeitig fordert der Maßnahmenkatalog eine Prüfung, ob mit einer angedachten Umverteilung des Verkehrs mit neuer (Über-)Belastung an anderer Stelle zu rechnen ist, dem sich die Frage anschließen soll, ob damit die richtige Maßnahme ausgewählt wurde.

Schließlich fordert der Maßnahmenkatalog, es sollte ein **Befolgungsgrad von $\geq$ größer 90 % durchsetzbar sein**, sonst sind die Maßnahmen auf ihre (Rest-)Wirkung zu hinterfragen. Bei einem Maßnahmenensemble erfordert dies ggf. einen hohen Überwachungsaufwand. Alternativ ist an wenige, leicht zu überwachende Maßnahmen zu denken.

Eine erste Grobprüfung der vorgeschlagenen Maßnahmen durch die Arbeitsgruppe der Verwaltung (Umweltamt, Chem. Untersuchungsamt, Tiefbauamt/ Untere Straßenverkehrsbehörde, Verkehrsplanungsamt, Wirtschaftsreferat und SRD) hat ergeben, dass die denkbaren Maßnahmen einerseits zu Problemverschiebungen (Belastung der Wohngebiete) führen würden und andererseits kaum praktikabel und nur schwer durchsetzbar sind. **Außerdem fehlen bei einigen dieser Maßnahmenvorschläge (z.B. Verkehrsverbote) zur Umsetzung die rechtlichen Grundlagen in der StVO.**

Die Arbeitsgruppe wird die einzelnen Maßnahmenvorschläge zur Emissionsminderung bei den hochbelasteten Strassen trotzdem einzelfallbezogen und sorgfältig prüfen, um abschließend differenziert bewerten zu können, ob und welche Maßnahmen auf einzelnen Straßenabschnitten geeignet sein könnten, sinnvoll und erfolgversprechend wirksam zu werden.

7. Maßnahmen im Bereich Industrie/Gewerbe – Umsetzung der TA-Luft 2002

30% Anteil Industrie / Gewerbe an der relevanten Schadstoffbelastung

Der Anteil des Bereichs Industrie / Gewerbe an der Luftbelastungssituation verursacht durch die Schadstoffe PM₁₀ – Feinstaub und NO_x wird bezogen auf das gesamte Stadtgebiet mit durchschnittlich 30% geschätzt. Abhängig von der Höhe der Emissionsquelle (Abgaskamin und/oder niedriger Austritt von diffusen Emissionen) einer industriellen Anlage kann dies in Wohngebieten angrenzend zu einem Gewerbegebiet teilweise etwas höher sein.

Für diesen Bereich ist im Rahmen des Luftreinhalteplans eine eigene Strategie erforderlich. Das entscheidende Instrument ist die Umsetzung der neuen TA-Luft aus 2002 insbesondere die Vorgaben für die Altanlagensanierung.

TA-Luft 2002 – Instrument für den Luftreinhalteplan

Ein wichtiger Schwerpunkt der TA-Luft 2002 sind Anlagen, die typischerweise einen hohen Anteil von Feinstäuben emittieren. Für diese Anlagen hat der Gesetzgeber Übergangsfristen zur Altanlagensanierung mit den Terminzielen 30.9.2005 und 30.10.2007 festgelegt.

Das Bayerische Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz hat entschieden, dass die Umsetzung der TA-Luft 2002 insbesondere die Altanlagensanierung Bestandteil des Luftreinhalteplans werden soll.

In einem Schreiben vom 6.8.2003 an die Kreisverwaltungsbehörden hat das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen für die Altanlagensanierung eine Umsetzungsstrategie angeregt, die sich am Leitbild der Eigenverantwortung des Anlagenbetreibers bzw. an seinen gesetzlichen Betreiberpflichten orientieren. Davon ausgehend, dass die meisten Unternehmen über ihre Pflichten nach der TA-Luft 2002 informiert sind, schlägt das Staatsministerium vor, die Kreisverwaltungsbehörden sollten die Anlagenbetreiber auffordern ihre Planungen zur Altanlagensanierung offenzulegen. Dabei soll es den Unternehmen überlassen bleiben, welchen Weg zur Zielerreichung der Vorgaben der TA-Luft 2002 sie wählen wollen.

Aufforderung an Unternehmen zur Altanlagensanierung

Das Umweltamt wird Anfang 2004 die in Frage kommenden Anlagenbetreiber anschreiben und sie auf ihre Pflichten zur Altanlagensanierung hinweisen. Gleichzeitig werden die Anlagenbetreiber aufgefordert dem Umweltamt bis zum Sommer 2004 verbindliche Erklärungen abzugeben, wie sie die Vorgaben der TA-Luft 2002 fristgerecht umsetzen wollen. Das Umweltamt wird sich vorbehalten, in Einzelfällen durch eine nachträgliche Anordnung nach §17 BImSchG die fristgerechte Altanlagensanierung sicherzustellen.

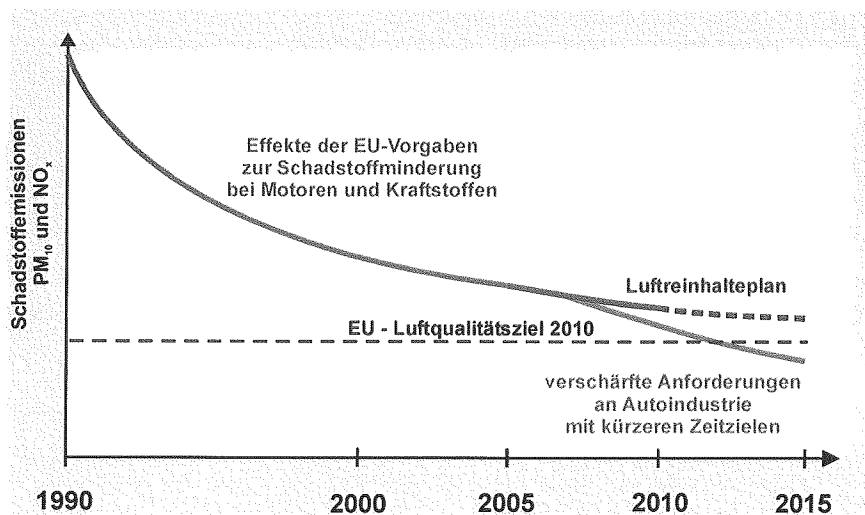
8. Die europäischen Städte haben keine Chance die ehrgeizigen Ziele der EU ab 2005 zu erreichen – die Automobilindustrie ist gefordert

Bei einem ersten Vorgespräch zur Erstellung des Luftreinhalteplans hat der Vertreter des Landesamtes für Umweltschutz am 05.06.2003 in Nürnberg erklärt, dass **erst bei Halbierung des Auto-Verkehrs in Nürnberg die EU-Grenzwerte erreicht werden können**. Diese Aussage macht deutlich, dass selbst erhebliche Anstrengungen über verkehrslenkende Maßnahmen letztlich nicht zu einer Einhaltung der von der EU vorgegebenen Immissionsziele in der Zeit zwischen 2005 und 2010 führen werden.

Im Entwurf der EU-Empfehlungen zu Plänen und Programmen nach der Rahmenrichtlinie zur Luftqualität 96/62/EC vom Juli 2003 wird - wenn erkennbar wird, dass durch die von der EU vorgeschlagenen Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte nicht zu erreichen ist - ausdrücklich aufgefordert, dass zusätzliche adäquate Maßnahmen über die bestehende Gesetzgebung hinaus vorgeschlagen werden sollen.

In diesem Sinne hat am 10.9.2003 das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen formuliert, dass in einem Luftreinhalteplan über die bereits ergriffenen und noch zu ergreifenden Maßnahmen hinaus, auch solche Maßnahmen dargestellt werden sollten, die auf Grund bestimmter Randbedingungen zur Zeit nicht möglich sind. Hierdurch kann beispielsweise die Bundesregierung oder die EU auf Defizite bei der Normsetzung für schadstoffarme Fahrzeuge hingewiesen werden.

Das nachfolgende Bild hat die klare Botschaft, dass konsequente Normsetzungen der EU für schadstoffarme Fahrzeuge schneller und effektiver zu den gewünschten Luftqualitätszielen führen.



Bereits in der Unterausschussvorlage für die Sitzung am 15.7.2003 hat die Umweltverwaltung die Auffassung vertreten, dass es fraglich ist, ob durch die Erstellung von Luftreinhalteplänen für den Bereich Verkehr die ehrgeizigen Ziele der 22. BImSchV bis zum Jahr 2010 realisiert werden können.

An der Feststellung, dass die konsequente Weiterführung der Verschärfung von emissionsmindernden Anforderungen an die Automobilindustrie mindestens genauso wichtig ist, hat sich nichts geändert.

Die vermeintlich notwendige Rücksichtnahme auf den für europäische Volkswirtschaften wichtigen Wirtschaftsfaktor, darf nicht dazu führen, den großen Städten in Europa die Schuld für das absehbare Scheitern einer Luftreinhaltepolitik über den Weg eines letztlich nicht effektiven Luftreinhalteplans zuzuschieben.

9. Zwischenresümee: Die EU muss die Akzente anders setzen

Die Hauptursache für die Luftbelastung in den europäischen Großstädten sind die Emissionen durch den Autoverkehr.

Die europäischen Großstädte haben keine Chance mit den Instrumenten eines Luftreinhalteplans die ehrgeizigen Luftqualitätsziele der EU fristgerecht einhalten zu können.

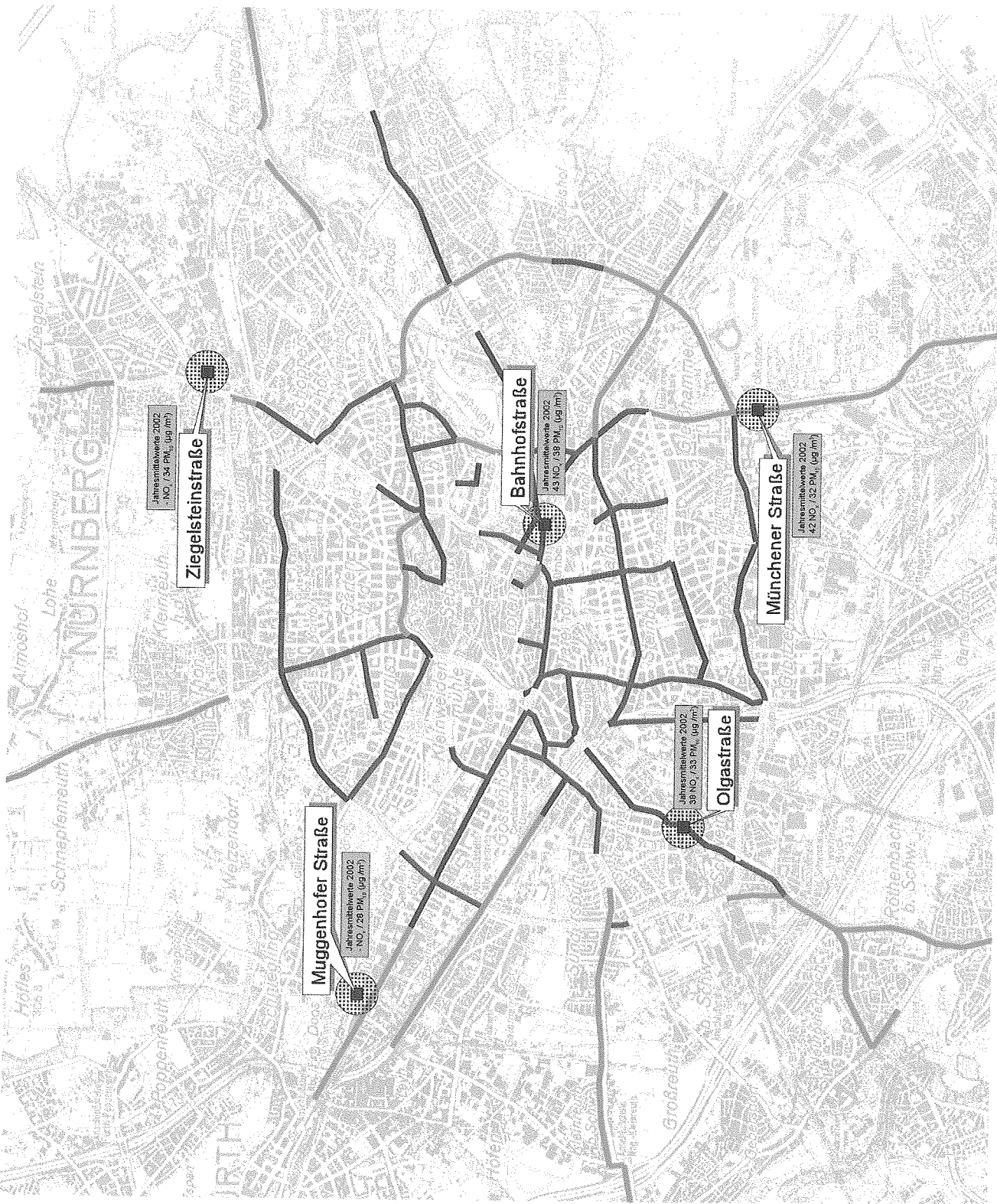
Am Beispiel Nürnberg wird deutlich, dass nur über eine drastische Reduzierung des Verkehrs auf die Hälfte des gegenwärtigen Aufkommens die Chance bestünde, die Grenzwerte für PM_{10} – Feinstaub und Stickoxide zwischen 2005 und 2010 zu erreichen. Die dafür notwendigen gravierenden Eingriffe können letztlich nicht über verkehrslenkende Maßnahmen, sondern nur über umfassende und dauerhafte Verkehrsverbote die Zielerreichung sicherstellen. Dies ist nach derzeitigem Recht nicht erreichbar und offensichtlich wegen der Auswirkungen auf die Wirtschaft auch nicht gewollt.

Der Handlungsspielraum der Kommunen ist also außerordentlich gering. Der Schlüssel zur Lösung des Problems liegt bei den Schadstoffverursachern. Nach den zu erwartenden Rückmeldungen aus den europäischen Großstädten, ist auf EU-Ebene die Erkenntnis zu erhoffen, dass der Weg über Luftreinhaltepläne nicht zum Erfolg führen kann. Nur die konsequente Anwendung des Verursacherprinzips wird die Luftbelastung in den Städten schrittweise deutlich reduzieren. Deshalb muss die EU gegenüber der Automobilindustrie weitergehende gesetzgeberische Maßnahmen ergreifen und durchsetzen. Der Kat. für Otto-Motoren ist ein hervorragendes Beispiel für eine erfolgreiche Umweltpolitik. In Nürnberg haben von 246.000 zugelassenen Pkw mit Otto-Motor, 242.000 Fahrzeuge einen Kat.

Auf der 61. Umweltministerkonferenz am 19./20. November 2003 in Hamburg wurde von den Umweltministern der Bundesländer die Initiative des Bundes-Umweltministers begrüßt, die EU zur Festsetzung strengerer Abgasgrenzwerte für NO_x und Partikel von dieselbetriebenen Pkw und Lkw aufzufordern. Die Umweltminister sind der Auffassung, dass verschärfte Grenzwerte zu einer deutlichen Senkung der Partikelemissionen führen werden. Nach der Beschlussfassung sollte bis spätestens 2010 für Pkw und für leichte Nutzfahrzeuge ein verbindlicher Partikelgrenzwert 0,0025 g/km angestrebt werden.

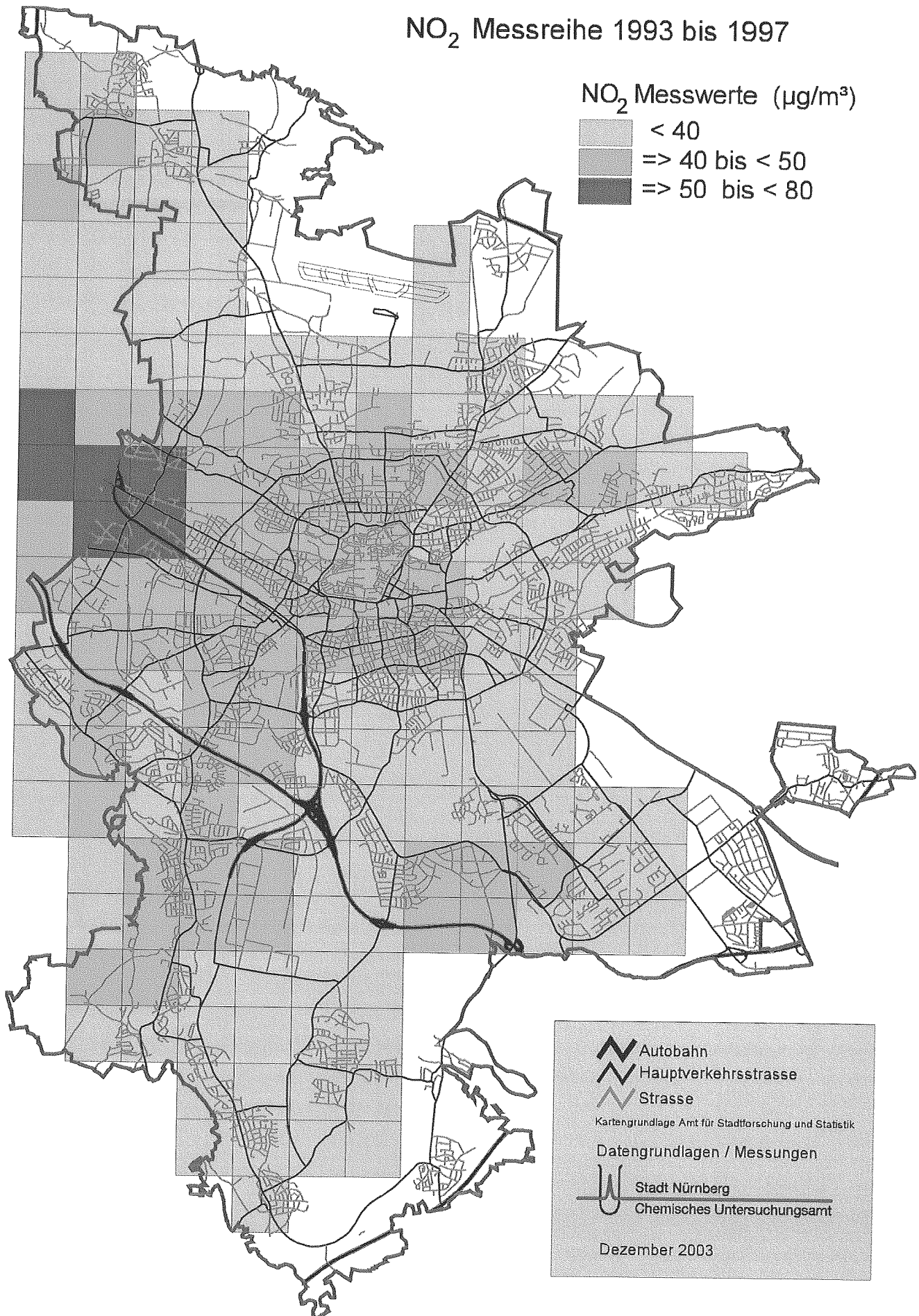
Die Stadt Nürnberg sieht sich durch diese Initiative gegenüber der EU in ihrer Auffassung bestätigt, dass letztlich nur über strengere Abgasgrenzwerte die Luftbelastung in den Großstädten erheblich gemindert werden kann.

Anlage 1:



Anlage 2

NO₂ Messreihe 1993 bis 1997



BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Rathausplatz 2 90317 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathaus

90317 Nürnberg

AJV

OBERBÜRGERMEISTER	
20. NOV. 2003 / Nr.	
3.34	1 Zur Ks.
VI	2 Zur Ks.
3 Zur Stellungnahme	
4 Antwort vor Ab- sendung vorlegen	
5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen	

Kopie Ref. VII

Rathausplatz 2
90317 Nürnberg
Telefon: 0911 231 5091
Telefax: 0911 231 2930
e-Mail:
gruene@fraktionen.stadt.nuernberg.de
Internet: www.gruene-
stadtratsfraktion.nuernberg.de
SchmidtBank Nürnberg
Kontonr.: 010 037 063
Bankleitzahl: 760 300 70
Bus: Linie 36, 46, 47 (Rathaus)
U-Bahn: Linie 1, 11 (Lorenzkirche)
19.11.2003

Grüne

Verkehrsbedingte Luftbelastung in Nürnberg unter dem Aspekt der Grenzwerte der 22. BImSchV

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Umweltausschuss am 16.07.2003 wurde über die Luftbelastung in Nürnberg unter dem Aspekt der Grenzwerte der 22. Bundesimmissionsschutzverordnung berichtet. Danach werden in Nürnberg an vielen Hauptverkehrsstraßenabschnitten die Grenzwerte (plus derzeitiger Toleranzmarge) bei Feinstaub („PM 10“) und bei Stickstoffdioxid überschritten. Hauptverursacher dafür ist der Kfz-Verkehr. Derzeit erarbeitet eine referatsübergreifende Arbeitsgruppe ein Maßnahmenkonzept mit dem Schwerpunkt Verkehr entsprechend den Anforderungen eines Luftreinhalteplans.

Antrag:

Da die Luftbelastung vorrangig auf den Kfz-Verkehr zurückzuführen ist, beantragen wir die Behandlung der Thematik 22. BImSchV auch im Verkehrsausschuss.

Mit freundlichen Grüßen

Christine Seer

Christine Seer
Stadträtin

Bürgermeister Geschäftsbereich Umwelt	
20. / 25. NOV. 2003	
Nr. 1251	
	z. w. V.
	z. Stellungnahme
	z. Vorlage der Antwort