

# Maßnahmenkatalog für einen Aktionsplan zum Luftreinhalteplan Nürnberg-Fürth-Erlangen

Antrag der CSU Stadtratsfraktion vom 04.04.2005

Antrag der SPD Stadtratsfraktion vom 04.04.2005

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 07.04.2005

## **Unverändert gilt: Der Handlungsspielraum der Kommunen ist gering**

Das Thema Dieselruß und PM10 Feinstaubbelastungen im Zusammenhang mit dem Verkehr wird seit 1998 im Umweltausschuss diskutiert. Die Verwaltung hat dazu in mehreren Vorlagen die Grenzen der Beeinflussbarkeit dieser Umweltbelastungen durch kommunale Entscheidungen deutlich dargelegt.

### **Umweltausschussvorlage 27.05.1998 – 23. BImSchV Dieselruß**

*Damit wird deutlich, dass die Vorstellung des Gesetzgebers, die Kommunen könnten in den Großstädten durch verkehrsrechtliche und verkehrsplanerische Maßnahmen eine deutliche Schadstoffentlastung erreichen, unrealistisch ist.*

### **Umweltausschussvorlage 14.07.1999 – 23. BImSchV Dieselruß**

*Die Diskussion um Verkehrsumlenkungen und Verkehrsverbote im Sinne der Vorschrift der 23. BImSchV darf nicht weiter davon ablenken, dass der Schlüssel zur Lösung des Dieselrußproblems letztlich in den Händen der Automobilindustrie liegt.*

### **Umweltausschussvorlage 16.07.2003 – 22. BImSchV – PM10 Feinstaub**

*Mindestens genauso wichtig wie ein Luftreinhalteplan ist die konsequente Weiterführung der Verschärfung von emissionsmindernden Anforderungen an die Automobilindustrie. Es darf nicht dazu kommen, dass am Ende dieses Jahrzehnts die Kommunen den "Schwarzen Peter" haben, wenn es nicht gelungen ist die ehrgeizigen Ziele der 22. BImSchV durch einen Luftreinhalteplan zu erreichen.*

### **Umweltausschussvorlage 04.02.2004 – 22. BImSchV – PM10 Feinstaub**

*Der Handlungsspielraum der Kommunen ist außerordentlich gering. Der Schlüssel zur Lösung des Problems liegt bei den Schadstoffverursachern. Nur die konsequente Anwendung des Verursacherprinzips wird die Luftbelastung in den Städten schrittweise deutlich reduzieren. Deshalb muss die EU und die Bundesregierung gegenüber der Automobilindustrie weitergehende gesetzgeberische Maßnahmen ergreifen und durchsetzen.*

In den letzten Wochen ist es tatsächlich eingetreten, dass die Städte in Deutschland den „Schwarzen Peter“ in der öffentlichen Diskussion dieses wichtigen umweltpolitischen Problems bekommen haben. Nachdem es nicht gelungen ist, das Problem entsprechend dem Verursacherprinzip auf der Emissionsseite rechtzeitig zu lösen, sollen nun die Städte mit Verkehrsverböten dazu beitragen, die PM10-Immissionsgrenzwerte der EU einzuhalten.

Erst unter dem Druck der seit Anfang dieses Jahres zunehmenden Überschreitungen des EU-PM10-Feinstaub-Grenzwertes (rechtsverbindlich seit 01.01.2005) in vielen deutschen Städten hat sich die Bundesregierung entsprechend den Forderungen des Deutschen Städtetags entschlossen, der Nachrüstung und dem Einbau von Dieselrußfiltern in Diesel-Pkw hohe Priorität zu geben und dies in Abstimmung mit den Bundesländern steuerlich fördern zu wollen. Das entsprechende Gesetz soll rückwirkend für 2005 in Kraft gesetzt werden und eventuell bis 2007 gelten.

Die deutsche Automobilindustrie hat sich nach längerem Zögern inzwischen entschlossen, für bereits zugelassene Diesel-Pkw eine Nachrüstung mit Dieselrußfiltern zu ermöglichen und Neufahrzeuge sukzessive, spätestens aber ab 2007 nur noch mit Rußpartikelfiltern anzubieten und auszuliefern.

## 1. Vom Dieselruß zu PM10

Die 23. BImSchV (gültig bis zum Inkrafttreten der Umsetzung von EU-Richtlinien in der 22. BImSchV) orientierte sich an der Luftbelastung durch Dieselruß und hatte sogenannte Prüfwerte, bei deren Überschreitung die Notwendigkeit von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zu prüfen war.

Aus Untersuchungen in USA (vor allem Kalifornien) wurde ab Mitte der 90er Jahre bekannt, dass die Bemühungen der Automobilindustrie durch ein verändertes Verbrennungsverhalten und Motormanagement bei Pkw-Dieselmotoren zu einer Veränderung der Emissionen führte. Statt des bisherigen häufig schon sichtbaren Dieselrußes werden nunmehr durch den Auspuff kleinste Partikel mit der Größe PM10, d.h. einem Durchmesser kleiner 10 µm ausgestoßen.

Mit der Neufassung der 22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (22. BImSchV) vom 22. September 2002 wurde ein Grenzwert für Feinstaub (PM<sub>10</sub>) in Deutschland eingeführt und damit die Grenzwerte für Dieselruß und Schwebstaub abgelöst. Dadurch soll langfristig ein besserer Schutz der menschlichen Gesundheit erreicht werden, denn inzwischen ist sicher, dass die Wirkung von Partikel in der Atemluft sowohl von deren Größe und Geometrie als auch von deren chemischen Zusammensetzung abhängt. Zwar können Schwebstaubteilchen überall dort in den Atemwegen, wo sie angelagert werden Reizwirkungen und entzündliche Veränderungen verursachen, je kleiner diese Partikel sind, desto tiefer können sie aber in die Atemwege eindringen. So kommen Staubteilchen mit einem Durchmesser von mehr als 10 µm (= 0,01 mm) kaum über den Kehlkopf hinaus, kleinere Partikel, vor allem diejenigen unter 2,5 µm (PM<sub>2,5</sub>) können Bronchien und Lungenbläschen erreichen und solche die kleiner als 0,1 µm sind, können über die Lungenbläschen in die Blutbahn vordringen und sich über den Blutweg im ganzen Körper verteilen.

PM 10 ist eine Größeneinheit und damit im Unterschied zu den chemischen Substanzen, wie z.B. SO<sub>2</sub> nicht ein einzelner Schadstoff, der evtl. mehrere Quellen hat, sondern besteht aus bis zu 40 bislang bekannten verschiedensten Stoffen, die jeweils unterschiedlichste Quellen haben können. Feinstaub PM 10 hat damit im Unterschied zu Dieselruß nicht nur die Quelle Abgase aus Pkw und Lkw mit Dieselmotoren.

Zu den gemessenen PM10-Belastungen zählen auch Abrieb von Reifen und Bremsvorgängen, sowie Aufwirbelungseffekte von Diesel und Benzin-Pkw. Außerdem sind großräumige Staubverwehungen mit einem hohen bzw. nicht unbeträchtlichen Verkehrsanteil hinzurechnen und im Winter die Feinstaubanteile aus dem Hausbrand. Nicht zu unterschätzen sind auch natürliche Quellen, wie z.B. Sandverwehungen (für Italien werden 20% Feinstaubanteil aus der Sahara angenommen für die Bereiche nördlich der Alpen geht man von bis zu 5% Anteil aus) sowie Chloride und Pollen des Blütenstaubs.

Die Wirkungen dieser Partikel können sich je nach Quellen unterscheiden. Es ist davon auszugehen, dass Feinstäube aus Verbrennungsprozessen, also z.B. Emissionen von Kraftwerken, Heizungen und Motoren, krebserregende Stoffe enthalten können und schädlicher sind als wasserlösliche Stoffe wie Teilchen in Meersalz-Aerosolen. Das Wirkungsspektrum reicht von vorübergehenden Reizungen der Atemwege (Husten) bis zu einer Erhöhung der Mortalität aufgrund von Herz-Kreislauf-Problemen und Atemwegserkrankungen. Es kann für Feinstaub keine Wirkungsschwelle angegeben werden, unterhalb derer eine Schädigung ausbleibt und es ist anzunehmen, dass alle Partikel, unabhängig von Art und Herkunft, die menschliche Gesundheit schädigen können.

Dabei ist jedoch das Maß der Schädigungsmöglichkeit höchst unterschiedlich. Natürliche Stoffe, wie Pollen, Salze und Sand haben eine wesentlich geringere toxische Wirkung als die Feinstäube aus Verbrennungsprozessen. Entsprechend sieht die EU-Richtlinie auch die Absetzungsmöglichkeit für Feinstäube aus natürlichen Quellen vor.

In der 22. BImSchV ist dies jedoch nur für Sand vorgesehen, der nachweislich aus der Winterstreuung stammt.

## 2. Quantitative Darstellung des Verkehrsanteils bei PM10

Derzeit werden von Experten des Umweltbundesamtes, des Landesamtes für Umweltschutz, des TÜV und anderer Institutionen mehrere „scheinbar widersprüchliche“ Quantifizierungsaussagen angeboten. Die unterschiedlichen Zahlen für die Verteilung von PM10 nach Verursacherquelle und räumlicher Zuordnung sind nicht das Ergebnis von Messungen bzw. differenzierender Laboranalysen, sondern eine Kombination von summarischen PM10 Messungen mit einer rechnerischen Gewichtung der Ursachenquelle unter Verwendung allgemeiner statistischer Emissions- und Immissionsdaten.

Um mehr Klarheit über die Anteile der Emissionsquellen Verkehr und Hausbrand zu bekommen, hat das Landesamt für Umweltschutz im Februar dieses Jahres bei 20 Messstationen in Bayern u.a. bei der Messstation Nürnberg/Bahnhofstrasse für einen Monat einen speziellen Filter zur quantitativen Bestimmung der Anteile von Verkehr und Hausbrand eingesetzt. Nach Aussage des Landesamtes für Umweltschutz wird das Ergebnis der Laboranalysen und ihrer Interpretation erst in einigen Monaten vorliegen.

Die derzeit angebotenen Zahlen für Feinstaub haben folgenden Strukturcharakter bzw. Bandbreite:

### Grobe bundesweite Zuordnung der Verursacherquellen

ca. 50 % Verkehr (insgesamt)      ca. 30 % Hausbrand      ca. 20 % Industrie

Diese Quantifizierungen beruhen auf bundesweiten Berechnungen der Emissionen aus den Quellgruppen Verkehr, Hausbrand und Industrie soweit es um den Feinstaubanteil geht.

In diesem Modell sind landwirtschaftliche und natürlich Anteile, sowie Staubaufwirbelungen nicht explizit ausgewiesen.

Deutlich zu unterscheiden von diesen Werten sind die lokalen Verursachungen, d.h. der Anteil des lokalen Verkehrs liegt deutlich unter den genannten 50%.

### Bandbreite der Interpretationen der Ergebnisse von Messstationen im Verkehrsbereich

Anteil Pkw/Lkw	Anteil Feinstaub	Bestandteile Feinstaub								
<b>Lokaler Verkehr</b> Dieselanteil: Pkw ca. 20-25 % Lkw ca. 3-7% Gesamtstadt	ca. 5 – 25 % *	= Mischung aus Dieselabgasen und Abrieb von Reifen und Bremsvorgänge sowie Aufwirbelungseffekte von Diesel und Benzin-Pkw (Regensburg geht von lediglich 3% aus)								
<b>Regionaler Hintergrund</b> Dieselanteil: Pkw ca. 25 – 30 % Lkw ???	ca. 50 %	= Großräumige Staubverwehungen (u.a. Landwirtschaft) mit einem hohen Verkehrsanteil z.B. in Nürnberg die Autobahnen und der Pendlerverkehr im Umland								
<b>Sonstige Einflüsse</b>	ca. 30 %	= Industrie ganzjährig Hausbrand im Winter Weitere Jahrszeitliche Effekte								
* LfU-Messstation Nürnberg-Bahnhof Lokaler Verkehr ca. 13 % Quelle: Luftreinhalteplan		<table border="0"> <tr> <td><u>Winter</u></td> <td><u>Sommer</u></td> </tr> <tr> <td>Sand</td> <td>Blütenstaub</td> </tr> <tr> <td>Streusalz</td> <td>hoher Staubanteil</td> </tr> <tr> <td>Granulat</td> <td>nach längerer Trockenheit</td> </tr> </table>	<u>Winter</u>	<u>Sommer</u>	Sand	Blütenstaub	Streusalz	hoher Staubanteil	Granulat	nach längerer Trockenheit
<u>Winter</u>	<u>Sommer</u>									
Sand	Blütenstaub									
Streusalz	hoher Staubanteil									
Granulat	nach längerer Trockenheit									

Für die Messstation Nürnberg / Bahnhof geht das Landesamt für Umweltschutz von folgenden Quellanteilen bzw. Gewichtungen und ihrer räumlichen Zuordnung aus:

**LfU-Einschätzungen über die Zusammensetzung von PM10 - Feinstaub**

<b>Winter</b>	<b>Sommer</b>
<b>Lokaler Verkehr</b> ca. 13 % Anteile unmittelbar aus Auto-abgasen von Diesel-Pkw's/-Lkw's Abrieb von Reifen/Staubaufwirbelung	<b>Lokaler Verkehr</b> ca. 13 % Anteile unmittelbar aus Auto-abgasen von Diesel-Pkw's/-Lkw's Abrieb von Reifen/Staubaufwirbelung
<b>Regionaler Hintergrund</b> ca. 49 % dazu zählen: - großräumige Staubverwehungen (u.a. aus landwirtschaftlichen Flächen) mit einem hohen Verkehrsanteil	<b>Regionaler Hintergrund</b> ca. 49 % dazu zählen: - großräumige Staubverwehungen (u.a. aus landwirtschaftlichen Flächen) mit einem hohen Verkehrsanteil
<b>Sonstige Einflüsse</b> ca. 31 % dazu zählen: - Staubaufwirbelungen auf der Strasse in der Nähe der Messstelle - Hausbrand - Industrie Sand - Streusalz / Granulat	<b>Sonstige Einflüsse</b> ca. 31 % dazu zählen: - Staubaufwirbelungen auf der Strasse in der Nähe der Messstelle - hoher nicht verkehrsspezifischer Staub-/Sandanteil bei längerer Trockenheit - Industrie - Blütenstaub

Quelle: LfU-Messstation Nürnberg – Bahnhofstraße (aus dem Luftreinhalteplan Nürnberg-Fürth-Erlangen)

Aus dieser Darstellung wird deutlich, dass es sich bei der PM10-Feinstaubbelastung um ein äußerst komplexes Thema mit mehreren Verursacherquellen und einer Mischung aus „hausgemachter“ lokaler Belastung und überregionaler Hintergrundbelastung handelt.

Letztlich bestätigt diese Darstellung des Landesamtes für Umweltschutz die Auffassung, dass der Gesamtanteil Verkehr tendenziell ca. 50% der PM10 Feinstaubimmissionen beträgt.

Da der Anteil der großräumigen Belastungen den lokalen Verkehrsanteil deutlich übersteigt, sind die Forderungen nach Filtern und Eindämmung der Lkw-Flut auf den Autobahnen nach wie vor höchste Priorität.

Wegen der diskutierten Möglichkeit den Anteil von Sand und Streusalz bzw. Granulat vom Messwert abzuziehen, wird auf die Ausführungen im Protokoll der Lenkungsgruppe Luftreinhalteplan Mittelfranken vom 23.03.2005 (Beilage 1) verwiesen.

Trotz noch bestehender Unsicherheiten über den Anteil der Verursachung von PM10-Belastungen durch den lokalen Verkehr, steht außer Frage, dass im Rahmen eines Aktionsplans für Tage mit einer PM10 Belastung über 50 µg/m<sup>3</sup> Verkehrsverbote für Diesel-Pkw und Lkw mit hohen Emissionsfaktoren in Gebieten mit großer Immissionsbelastungen (Beschränkungszone) möglich werden sollen. Allerdings muss dazu die Bundesregierung durch eine Änderung der StVO erst noch die rechtlichen Voraussetzungen schaffen.

### 3. Schwerpunkt Hausbrand

Bereits im Luftreinhalteplan Nürnberg-Fürth-Erlangen ist deutlich geworden, dass der Hausbrand in Nürnberg im Winter eine nicht zu unterschätzende Rolle bei der Entstehung von PM10 Belastungen über 50 µg/m<sup>3</sup> spielt.

Bei aller Notwendigkeit im Bereich Verkehr zu einer Verringerung der Immissionsbelastung zu kommen müssen auch die Möglichkeiten der Reduzierung der Feinstaubbelastungen im Hausbrand voll ausgeschöpft werden. Dazu gehört ein weiterer Ausbau der

Fernwärme in Nürnberg durch die N-ERGIE und im Rahmen der Altbausanierung eine Umstellung der Heizanlagen von Heizöl auf Gas.

Besonders in der Südstadt ist der Anteil älterer Heizöl-Anlagen relativ hoch, so dass im Winter dies einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die Feinstaubbelastung hat.

#### 4. Schwerpunkt Industrie

Auch diese Immissionsquelle ist im Luftreinhalteplan Nürnberg-Fürth-Erlangen bereits mit der Umsetzung von emissionsmindernden Maßnahmen bei feinstaubemittierenden Industrieanlagen dargestellt worden. Das Umweltamt wird entsprechend der TA-Luft 2002 diese Strategie mit Zeitzielen zwischen 2005 und 2007 konsequent weiter verfolgen.

Im Mittelpunkt stehen dabei sogen. diffuse Emissionen, die nicht erfasst und über einen Filter gereinigt werden, sondern im Freibereich eines Unternehmens durch Lager- und Umschlagvorgänge entstehen.

#### 5. Sonstige Immissionsschwerpunkte für PM10-Feinstaub

Neben Hausbrand und Industrie sollten auch weitere relevante Immissionsschwerpunkte für PM10-Feinstaub betrachtet werden. Dazu gehören insbesondere die Abbruchbaustellen in Nürnberg, bei denen bereits jetzt das Umweltamt neben abfallrechtlichen Gesichtspunkten auch auf die Vermeidung von Feinstaubbelastungen achtet.

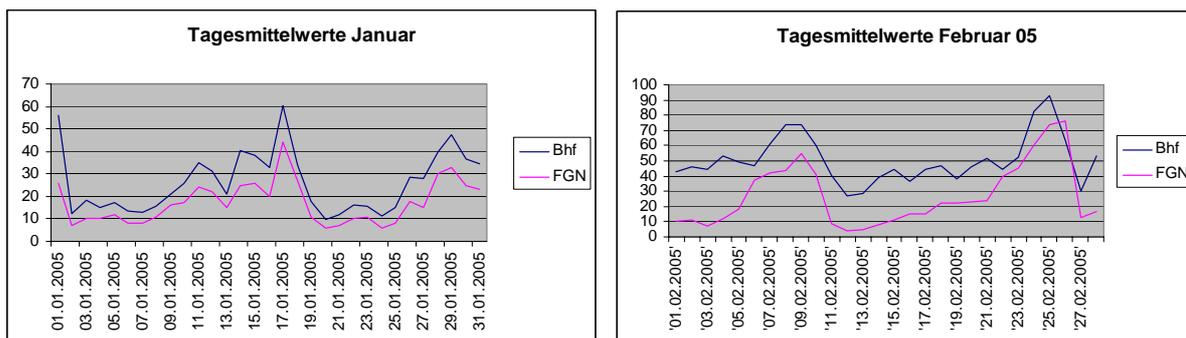
Ein weiterer Punkt ist das derzeit noch zulässige Verbrennen holziger Gartenabfällen aus Gärten innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile der Stadt Nürnberg. Hier ist zu prüfen ob diese Verordnung, die das Recht zum Verbrennen von Gartenabfällen jeweils 6 Wochen im Frühjahr und im Herbst einräumt, aufgehoben werden sollte.

#### 6. Entstehung von hohen PM10-Belastungen – eine Mischung aus klein- und großräumigen Prozessen beeinflusst durch bestimmte Wettersituationen

Hohe PM10 Feinstaub Belastungen sind nicht nur das Ergebnis der bereits dargestellten unterschiedlichen Verursacherquellen, sondern entstehen im Rahmen eines Zusammenspiels von kleinräumigen und großräumigen Prozessen, die nach allen bisherigen Erkenntnissen wesentlich durch jeweilige aktuelle Wettersituationen (vor allem austausch- arme Wetterlagen) beeinflusst werden.

Die Messstation am Flughafen kann als Indikator für die lokale Hintergrundbelastung sehr gut herangezogen werden, da sie in ausreichend großer Entfernung sowohl zu der nächsten lokalen Verkehrsemissionsquellen als auch den nächsten Siedlungs- und Industrieabgasquellen liegt.

Auffällig beim Vergleich z.B. der LfU-Messstation / Nürnberg-Bahnhof und der UA-Messstation /Nürnberg-Flughafen ist der Parallelverlauf des zeitlichen Belastungsprofils



PM-10-Verlauf im Januar und Februar 2005 an der LfU-Messstation Bahnhof und der UA-Messstation am Flugfeld

Für die Annahme, dass es sich bei hohen PM10-Belastungen meist um einen großräumigen Prozess handelt, spricht die Tatsache, dass zum gleicher Zeitpunkt häufig auch hohe Belastungen in anderen nordbayerischen LfU-Stationen gemessen werden.

In diesem Zusammenhang ist die Tatsache bemerkenswert, dass die gemessenen PM10-Feinstaubbelastungen eine Bandbreite von 20- 90  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  haben, obwohl – ausgenommen das Wochenende und Feiertage – der Verkehr an den Wochentagen keineswegs derart große Unterschiede in der Menge aufweist. Diese Erkenntnis spricht für den hohen Einfluss der regionalen Hintergrundbelastung.

Umgekehrt stellt sich die Frage, ob bei Fahrverboten monokausal und linear ein rascher Belastungsrückgang oder wegen des bestimmenden Einflusses einer großräumigen Wetersituation nur ein langsamer Minderungsprozess eintreten wird. **Auf jeden Fall ist aber davon auszugehen, dass die generelle Einhaltung der Grenzwerte durch Fahrverbote nicht erreicht werden kann.**

Bis jetzt ist es nicht befriedigend gelungen hohe PM10-Belastungen in eine enge kausale Korrelation mit bestimmten Wetersituationen wie z.B. hoher Luftdruck und geringe Windgeschwindigkeit zu bringen.

Nach Auffassung des Deutschen Wetterdienstes sind weitere wichtige Faktoren wie z.B. die Frage einer austauschbaren Weterlage, die auch bei Sonnenschein im Winter wie im Sommer herrschen kann, von nicht zu unterschätzender Bedeutung für ein Erklärungsmodell.

**Nach den derzeitigen Erkenntnissen gibt es den typischen PM10-Belastungstag sowohl hinsichtlich der Voraussehbarkeit wie auch des Belastungsverlaufes nicht.**

Diese Tatsache führt dazu, dass es zur Zeit noch kein gesichertes Prognosemodell für die Ausrufung von Fahrverboten z.B. in einer sog. Beschränkungszone gibt.

Deshalb hat das Umweltamt beim Bayerischen Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz bereits Mitte März 2005 angeregt, ein Forschungsgutachten zu vergeben, das in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Wetterdienst prüft, ob ein praktikables Prognosemodell für die Ausrufung von Fahrverboten bei voraussehbaren hohen PM10-Belastungen entwickelt werden kann.

Das Staatsministerium hat Mitte April nach einem Kabinettsbeschluss zugesagt, dass ein solches Gutachten vergeben wird.

Wenn ein Zusammenhang mit prognostizierbaren und mehr als einen Tag anhaltenden meteorologischen Bedingungen bestehen sollte, müssten in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Wetterdienst Verkehrsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge rechtlich in Kraft gesetzt werden. Eine solche Regelung macht nur Sinn wenn sie nicht nur in Nürnberg, sondern auch in Fürth und Erlangen gilt. Im Hinblick auf den hohen Pendleranteil müsste diese Information im Umfeld von ca. 50 km der Städteachse Nürnberg-Fürth-Erlangen erfolgen. Dazu ist eine gezielte Information über die Medien Rundfunk, Fernsehen und Tagespresse erforderlich.

Solange kein funktionierendes und praktikables Prognosemodell für Fahrverbote bei sich abzeichnenden PM10-Belastungen über 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  existiert, ist die Ausrufung von Fahrverboten nicht möglich.

## **7. Keine Erkenntnisse über Lkw-Mautflüchtlinge in Nürnberg**

Der Verwaltung wie auch der Polizei liegen derzeit keine Erkenntnisse vor, dass sich auf Nürnberger Hauptverkehrsstrassen ein stärkerer Lkw-Anteil durch Umgehung der Autobahnmaut ergeben hat. Auch für den Frankenschnellweg sind keine entsprechenden Erkenntnisse vorhanden.

Im Vergleich zu München mit der Landshuter Allee gibt es in Nürnberg keine Hauptstrasse mit einem so hohen Anteil an Wohnbevölkerung und gleichzeitig einem derart ausgeprägten Lkw-Durchgangsverkehr.

Im übrigen hat Nürnberg auf Grund der Siedlungs- und Nutzungsstruktur für Wohnen und Gewerbe keine durch einen hohen Lkw-Anteil geprägten Strassen in Wohngebieten. Die Verwaltung wird die Problematik jedoch weiter beobachten und bei den Verkehrszählungen im Sommer diesen Jahres versuchen, zu überprüfen, ob tatsächlich in Nürnberg ein Maut-Vermeidungsverkehr zu verzeichnen ist.

## **8. Grundsätzliche rechtliche Fragen zur Möglichkeit von Fahrverboten** (Darstellung für Pkw – Lkw-Situation wird gesondert dargestellt)

In dieser Vorlage wird darauf verzichtet umfangreiche Ausführungen im Sinne eines Rechtsgutachtens zu machen, weil sich bereits abzeichnet, dass das Instrument von sogenannten Beschränkungszone der Weg zur Immissionsreduzierung wird. Wegen der Tatsache dass es in 2005 und in nächster Zeit zunächst nur um PM10-Grenzwertüberschreitungen geht, beschränken sich Fahrverbotsüberlegungen auf Dieselfahrzeuge.

Derzeitige Rechtslage:

- § 45 StVO ermöglicht Fahrverbote auf einzelnen Strassen und Streckenabschnitten ohne dass ein Luftreinhalte- oder Aktionsplan Voraussetzung ist.
- die Möglichkeit von flächendeckenden Fahrverboten für umweltbelastende Dieselfahrzeuge wird kontrovers gesehen -  
Voraussetzung ist auf jeden Fall ein Luftreinhalte- oder Aktionsplan  
ein solches Fahrverbot wird als nicht praktikabel bzw. überwachbar eingeschätzt.

Eine Citymaut ist derzeit rechtlich nicht zulässig.

Mögliche künftige Rechtslage:

- Fahrverbote für Diesel-Pkw auf der Basis eines Aktionsplans in einer definierten Beschränkungszone mit klarer Gebietsabgrenzung an Tagen mit PM10-Belastung über  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$   
Voraussetzung dazu sind Entscheidungen der Bundesregierung:
  - Änderung der StVO
  - Festlegung welche Dieselfahrzeuge als umweltfreundlich gelten (Zusammenhang Euro-Norm und Partikelfilter)
  - Einführung eines neuen Verbotsschildes
  - Einführung einer Vignette zur Kennzeichnung umweltfreundlicher Fahrzeuge

Ein ganzjähriges Fahrverbot in ausgewiesenen Beschränkungszone stellt für bestimmte Diesel-Pkw z.B. Euro-Norm 2 einen gravierenden Eingriff in den Verkehr dar und bedürfte einer Änderung des Strassenverkehrsgesetzes durch den Deutschen Bundestag (hier reicht nicht mehr der Verordnungsgeber die Bundesregierung).

## **9. Versuch einer Abschätzung des Wirkungsgrads eines denkbaren Fahrverbots von Diesel-Pkw**

Von den 48500 in Nürnberg zugelassenen Diesel-Pkw sind 8150 nach Euro-Norm 2 und schlechter eingestuft. Dies ist ein Anteil von ca. 17 % an der Gesamtzahl der zugelassenen Diesel-Pkw. Bei dieser Gruppe von Diesel-Pkw handelt es sich um Fahrzeuge mit einer hohen Dieseluß-Emission und einem entsprechend hohen Feinstaubanteil.

Diese Darstellung ist noch keine Aussage über die tatsächliche Zahl von Diesel-Pkw die z.B. während der rush-hour auf den Strassen in Nürnberg unterwegs sind. In eine solche Betrachtung müssen auch Pendler aus dem Umland einbezogen werden, bei denen ähnlich den Zulassungszahlen in Nürnberg von einem Anteil von 15% - 20 % Euro-Norm 2 Fahrzeugen auszugehen ist.

### Übersicht Pkw nach Schadstoffklassen (Diesel-Pkw)

Quelle: Handbuch Emissionsfaktoren des Strassenverkehrs Bezugsjahr 2005  
Bundesdeutscher Durchschnitt

Klasse	Anteil	PM10-Grenzwert	Partikelfilter	Verbindlich
<b>Euro 1:</b>	15 %	180 µg / km	ohne	seit 1992/93
<b>Euro 2</b>	17 %	80 µg / km	ohne	seit 1996/97
<b>Euro 3</b>	54 %	50 µg / km	teilweise mit	seit 2000
<b>Euro 4</b>	14 %	25 µg / km	überwiegend mit	seit 01.01.2005
<b>Euro 5</b> mit NOx- Reduzierung	-	2,5 µg / km	voraussichtlich alle mit	ab 01.01.2010

Die Frage welche Immissionsminderung eintreten würde, wenn ein Fahrverbot für Diesel-Pkw mit Euro-Norm 2 Fahrzeugen in einer definierten Beschränkungszone an Tagen mit einer PM10-Feinstaubbelastung über 50 µg/m<sup>3</sup> ausgesprochen würde, lässt sich nur unter Zugrundelegung von bestimmten Annahmen und zahlreichen Näherungen beantworten.

Folgt man dem Landesamt für Umweltschutz (Besprechung Lenkungsgruppe Luftreinhalteplan in Mittelfranken 12.03.2005) hinsichtlich des Wirkungsgrades von Fahrverboten in der Größenordnung von Euro 2, so ist mit einer Immissionsminderung in einer Höhe von ca. 3% - 5% bezogen auf die Messstation Nürnberg-Bahnhofstrasse zu rechnen, wenn man davon ausgeht, dass die ca. 17% mit Euro-Norm 2 wegen ihrer hohen Emissionen ca. 25% des Gesamtausstoßes an Dieselausgasen ausmachen.

Wesentlich anders würde sich die Reduzierung der PM10-Feinstaubbelastung darstellen, wenn auch für 22700 Diesel-Pkw mit Euro-Norm 3 (darunter die erste Generation französische Diesel-Pkw mit serienmäßigen Dieselausgasfiltern bei gleichzeitig relativ hohem NOx-Ausstoß) an hochbelasteten Tagen ein Fahrverbot gelten würde.

Es ist allerdings schwer eine seriöse quantitative Abschätzung des Wirkungsgrades eines solch weitreichenden Fahrverbotes vorzunehmen. Der Entlastungseffekt wäre aber auf jeden Fall höher als wenn nur Euro-Norm 2 vom Fahrverbot erfasst würden.

## 10. Problematik der PM10-Feinstaubbelastung durch Lkw

In Nürnberg sind derzeit 18447 Lkw und Busse zugelassen (Krafftfahrt-Bundesamt, Januar 2005). In der Größenordnung treffen also auf 13 Pkw (Otto- und Dieselmotor) ein Lkw oder Bus. Bei den Verkehrszählungen des Verkehrsplanungsamtes ist auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, wie z.B. der Bahnhofstraße der Lkw-Anteil deutlich niedriger, das Verhältnis Lkw zu Pkw verschiebt sich auf ca. 1:26. Dabei handelt es sich um einen durchschnittlichen Tagesmittelwert, der den ausgeprägten Lieferverkehr zu bestimmten Zeiten nicht hinreichend abbildet.

Anders als in München mit dem Problemfall Landshuter Allee hat Nürnberg keinen vergleichbaren Lkw-Durchgangsverkehr in Hauptstrassen mit einem hohen Anteil an Wohnbevölkerung.

Bei der Fahrzeuggruppe Lkw/Busse kommen fast ausnahmslos Dieselaaggregate ohne Partikelfilter zum Einsatz (ausgenommen VAG: Erdgasbusse oder Busse mit Dieselausgasfilter), so dass die Fahrzeugabgase auch einen Beitrag zur PM10-Belastung liefern.

## Übersicht Lkw nach Schadstoffklassen mit jeweiligem Anteil:

(statistische Durchschnittsdaten aus deutschen Großstädten)

Klasse	Anteil	PM10-Grenzwert	Partikelfilter	Verbindlich
<b>Euro 0:</b>	10 %	-	ohne	seit 01.10.1990
<b>Euro 1</b>	6 %	400 µg / kWh	ohne	seit 01.10.1993
<b>Euro 2</b>	21 %	150 µg / kWh	ohne	seit 01.10.1996
<b>Euro 3</b>	63 %	100 µg / kWh	ohne	seit 01.10.2000
<b>Euro 4</b>	-	20 µg / kWh	ohne	ab 01.10.2005
<b>Euro 5</b> mit NOx- Reduzierung	-	20 µg / kWh	mit Partikelfilter	verbindlich 01.10.2008

Damit wird deutlich, dass fast 2/3 der Lkw der Euro-Norm 3 entsprechen

Auf jeden Fall ist bei Fahrverboten für Diesel-Lkw davon auszugehen, dass zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftsverkehrs Ausnahmegenehmigungen auch an Tagen mit hoher PM10-Feinstaub-Belastung nicht ganz vermieden werden können.

Für den Entlastungsbeitrag des Speditionsgewerbes und des örtlichen Lieferverkehrs zur Reduzierung der PM10-Feinstaub-Belastung ist eine vertiefte Klärung erforderlich (siehe Ziffer 15).

## 11. Vorschläge und Forderungen für Maßnahmen in Nürnberg aus den Anträgen der Fraktionen

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass viele dieser Vorschläge und Forderungen bereits Thema früherer Anträge, Ausschussberatungen und Beschlussfassungen sind, so dass sie letztlich eine Bekräftigung der Wichtigkeit dieser Forderungen darstellen.

Aufgrund der fachlichen Einstufung hinsichtlich rechtlicher Zulässigkeit und tatsächlicher Wirkung schlägt die Verwaltung vor, folgende Punkte weiterzuerfolgen.

Die beiden ersten Punkte „mehr Messstationen“ und „Beteiligung an ÖPNV-Finanzierung“ bedürfen einer ausdrücklichen Beschlussfassung, weil sie bis jetzt nicht Gegenstand von Ausschussberatungen und Beschlüssen des Umweltausschusses waren. Die Beschlussfassung gilt natürlich vorbehaltlich der Bereitstellung von Finanzmitteln durch den Stadtrat. Auf die fehlenden Mittel für die Umsteigekampagne „Nürnberg - intelligent mobil“ zusammen mit der VAG im letzten Umweltausschuss wird nochmals verwiesen.

- *Zusätzliche Messstationen an den 10 höchstbelasteten Strassen durch LfU (SPD)*
- *Stärkere Beteiligung der umliegenden Gemeinden an der ÖPNV-Finanzierung (SPD)*
- Prüfung der Wirkung von Nassreinigung der hochbelasteten Strassen (SPD)
- Verstärkte Parkraumbewirtschaftung z.B. Erhöhung der Parkgebühren in der City (GRÜNE)
- Aufstockung der kommunalen Verkehrsüberwachung (GRÜNE)
- Logistikkonzepte für den Lkw-Verkehr weiterentwickeln (SPD, GRÜNE)
- Regionale Produkte fördern (Einfügung der Verwaltung)
- Ausbau des ÖPNV und Bau von Stadtbahnen (GRÜNE)
- Kürzere Taktzeiten von U-Bahn usw. (GRÜNE)
- Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV weiterführen (GRÜNE)

- Car-sharing fördern (GRÜNE)
- Fahrgemeinschaften fördern (GRÜNE)
- Mietertickets einführen (GRÜNE)
- Weiterer Ausbau des Radwegenetzes (GRÜNE)
- Freiwillige autofreie Aktionstage organisieren (GRÜNE)
- Nürnberg – intelligent mobil vor Ort (Einfügung der Verwaltung)
- Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Russfilter bis Ende 2005 und Neuanschaffungen nur mit Partikelfilter oder Erdgasantrieb (SPD und GRÜNE)
  - Städtische Dienststellen
  - ASN
  - Städt. Töchter insbes. VAG

Die Referate und Dienststellen in der Verwaltung, die federführend für diese Themen verantwortlich sind, arbeiten derzeit an Stellungnahmen, einer Aktualisierung oder konzeptionellen Weiterentwicklung dieser Forderungen. Soweit dazu Berichte im Umweltausschuss notwendig sind, erfolgt dies in der nächsten Sitzung am 06. Juli 2005.

## **12. Umsetzungskonzept des 10 Punkte Zukunftsprogramm aus dem Luftreinhalteplan**

Dazu wird auf die Stellungnahme von Vpl vom 19.04.2005 (Beilage 2) verwiesen.

Bei diesem 10 Punkte-Programm handelt es sich überwiegend um Maßnahmen mit einem mittel- und langfristigen Wirkungsgrad, so dass sie für kurzfristig wirksame Effekte im Rahmen eines Aktionsplans nur eine relativ begrenzte Wirkung entfalten können.

## **13. Forderungskatalog an den Deutschen Städtetag** (Antrag der SPD-Stadtratsfraktion)

Die meisten der nachfolgenden Forderungspunkte werden bereits in den Gremien des Deutschen Städtetags diskutiert oder wurden auf der Sitzung des Präsidiums am 12.04.2005 beschlossen.

- Aus- und Nachrüstung mit Partikelfilter für alle Dieselfahrzeuge bis Ende 2005
- Euro 5 Norm für Lkw von 2008 auf 2006 vorziehen
- Schwefelanteil im Dieselmotorkraftstoff weiter senken
- Einführung von Beschränkungszonen in der StVO
- Lkw-Mautflucht unterbinden
- Einführung einer Kennzeichnungspflicht bzw. Vignetten für umweltfreundliche Pkw/Lkw-Dieselfahrzeuge
- Zuschüsse für ÖPNV verstärken
- Feinstaubgrenzen für Hausbrand (Heizöl) einführen

### **Präsidium des Deutschen Städtetags am 12.04.2005** **“Städte verlangen: Freie Fahrt auf Dauer nur noch mit Filter“** (Auszug aus der Presseerklärung)

Die Feinstaubbelastung in vielen Städten lässt sich nicht durch isolierte kommunale Schritte wie Fahrverbote oder eine City-Maut bewältigen, sondern nur durch ein Bündel von mittel- und langfristig wirkenden Maßnahmen. Statt an den Symptomen herum zu kurieren, sollte zum Schutz der Bevölkerung das Übel an der Quelle bekämpft werden. Es muss hier nach dem Verursacherprinzip gehandelt werden.

Als kurzfristige Maßnahme zur Einhaltung der Grenzwerte seien in den Städten Straßensperrungen für Lkw ohne Dieselrußfilter als „letztes Mittel“ vorstellbar. Allerdings fehlten den Städten derzeit noch die rechtlichen Möglichkeiten dafür. „Bund und Länder sollten den Städten umgehend eine gesetzliche Grundlage für Fahrverbote gegen besonders schadstoffintensive Fahrzeuge verschaffen“.

#### **14. BMU-Nachrüstkampagne Rußfilter in Nürnberg mit örtlichen Repräsentanten deutscher Automobilhersteller**

Von der Annahme ausgehend, dass die Bundesregierung entsprechend ihren Ankündigungen ein Bündel von Vorschriften zur Reduzierung der PM10-Feinstaubbelastung (u.a. steuerliche Förderung der Nachrüstung von Diesel-Pkw mit Partikelfiltern) beschließen wird, haben sich BMU und Ref. VII entschlossen, zusammen mit den örtlichen Repräsentanten der deutschen Automobilindustrie die Möglichkeiten einer lokalen Nachrüstkampagne auszuloten.

Dazu findet am 04.05.2005 eine Gesprächsrunde auch unter Beteiligung der Kfz-Innung, Industrie- und Handelskammer für Mittelfranken und des ADAC statt. Ziel dieses Gespräches ist es, dass die Halter von Diesel-Pkw mit Euro-Norm 3 bis zum Jahresende bzw. spätestens bis Herbst 2006 ihre Fahrzeuge mit einem Diesel-Partikelfilter nachrüsten.

Sollte diese Kampagne erfolgreich sein, würde es die Notwendigkeit von Fahrverboten im Laufe der nächsten 12 Monate deutlich entschärfen.

Im Hinblick auf die hohe Zahl von Pendlern nach Nürnberg müssen noch Überlegungen angestellt werden, wie auch diese Autofahrer für eine Nachrüstung ihrer Diesel-Pkw gewonnen werden können.

#### **15. Klärung des Entlastungsbeitrags von Nürnberger Speditionsunternehmen für den Lkw-Verkehr und Weiterentwicklung bestehender Logistikkonzepte**

Ähnlich wie bei der Dieselruß-Problematik 1998 sollte auch in 2005 das Umwelt- und Wirtschaftsreferat in einer Gesprächsrunde mit den örtlichen Speditionsunternehmen ausloten, welche Steuerungsmöglichkeiten zur Reduzierung der PM10-Feinstaubbelastung im Rahmen einer freiwilligen Vereinbarung bestehen. Hierzu ist die Weiterentwicklung bestehender Logistikkonzepte in enger Zusammenarbeit mit der örtlichen Wirtschaft, der Industrie- und Handelskammer für Mittelfranken und der Stadt Nürnberg gefordert.

#### **16. Vorerst kein Expertenhearing und kein „Runder Tisch saubere Luft“**

Im Hinblick auf die intensive Arbeitsbeanspruchung z.B. auch für die Erstellung des Aktionsplans sieht sich die Verwaltung insbesondere das federführende Umweltamt z.Zt. nicht in der Lage das gewünschte Expertenhearing und den „Runden Tisch saubere Luft“ zu organisieren und mit dem erwarteten Qualitätsanspruch durchzuführen. Hierzu wäre zusätzliches Personal nötig, das derzeit nicht finanzierbar ist.

#### **17. Aktionsplan gemäß 22. BImSchV und Fahrverbote**

In der Sitzung der Lenkungsgruppe Luftreinhalteplanung in Mittelfranken unter Leitung der Regierung von Mittelfranken wurde am 17.03.05 festgelegt:

*Die von den Städten benannten Ansprechpartner für die Luftreinhalte- / Aktionspläne sollen mit den zuständigen Stellen in ihren Kommunen*

- *die durch die hohen und häufigen Überschreitungen des Grenzwertes (Tagesmittelwert) in den ersten drei Monaten des Jahres 2005 erforderlichen kurzfristig zu ergreifenden Maßnahmen unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich gewonnenen Erkenntnisse erörtern.*
- *bei Erreichen der 30. Überschreitung des Tagesmittel-Grenzwertes, spätestens jedoch zum 01.07.2005 der Regierung von Mittelfranken eine Ausarbeitung zuleiten, in der die denkbaren kurzfristig zu ergreifenden Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubbelastung aufgeführt und bewertet sind. Diese Maßnahmen müssen auf ihre Verhältnismäßigkeit überprüft und diese Prüfung muss nachvollziehbar dokumentiert sein.*

Dazu wird am 22.04.2005 bei der Regierung von Mittelfranken mit den Umweltreferenten der Städte Nürnberg-Fürth-Erlangen ein Gespräch stattfinden, bei dem Zielsetzungen und mögliche Inhalte eines Aktionsplans in Ergänzung zum Luftreinhalteplan erörtert werden. Über das Ergebnis wird im Umweltausschuss mündlich berichtet.

Fahrverbote auf der Basis des geltenden Rechts – die Sperrung von einzelnen hochbelasteten Hauptverkehrsstrassen für Diesel-Pkw und -Lkw mit hohem Schadstoffausstoß – sind unverändert kein geeignetes Instrument zur Lösung der Feinstaubbelastung in Nürnberg, weil sie dazu führen würden, dass der Verkehr in angrenzende Wohngebiete verlagert wird.

Sollte die Bundesregierung ergänzend zur Förderung der Nachrüstung und des Einbaus von Partikelfiltern in Diesel-Pkw parallel in der StVO Regelungen Fahrverbote zu Lasten von Diesel-Pkw mit hohem Schadstoffausstoß einführen, ergeben sich zwei Lösungswege: Entweder ein Fahrverbot auf den hochbelasteten Strassen oder ein Fahrverbot innerhalb einer vom Ordnungsgeber noch zu schaffenden sogenannten Beschränkungszone.

Bei der Abwägung zwischen der Möglichkeit Fahrverbote für Diesel-Pkw mit Euro-Norm 2 und ggf. Euro-Norm 3 auf den vom Landesamt für Umweltschutz als hochbelastet eingestuften Strassen auszusprechen oder alternativ nach Einführung einer Beschränkungszone durch die Bundesregierung in der StVO im Gebiet der Beschränkungszone vorzunehmen, bevorzugt die Verwaltung den zweiten Weg. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass Interessenverbände angekündigt haben, die erstgenannte Alternative auf dem Klageweg durchsetzen zu wollen. Über die Erfolgsaussichten solcher Gerichtsverfahren gibt es unterschiedliche Einschätzungen. Sollte ein Rechtsanspruch auf Durchführung von einzelnen Straßensperren bejaht werden, müsste das Gericht auch die Fragen der Anordnungsvoraussetzungen (Prognose) und der Geeignetheit unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit beantworten und damit den Verwaltungsvollzug ermöglichen.

Die Fahrverbotsregelung über eine Beschränkungszone (in Nürnberg würde sich die Fläche innerhalb des Mittleren Rings anbieten) ist für die betroffenen Autofahrer wesentlich überschaubarer und im Vollzug auch unter rechtlichen Aspekten deutlich praktikabler.

Ein Fahrverbot nach der ersten Alternative wäre notwendig für den sog. Mittleren Ring und für 10 Einfallstrassen sowie 15 Hauptverkehrsstrassen. Wollte man sich bei dieser Lösung korrekt an den Mess- und Rechenergebnisse des Landesamtes für Umweltschutz orientieren, so könnte bei manchen Strassen das Fahrverbot nur auf Teilabschnitten gelten, was sicherlich für die betroffenen Autofahrer reichlich verwirrend wäre und auch Kontrollen außerordentlich erschweren würde.

Im Hinblick auf den wohl geringen Entlastungseffekt bei einem Fahrverbot das nur Fahrzeuge mit Euro-Norm 2 betrifft, plädiert BMU für ein Fahrverbot in Kombination mit der Beschränkungszone, das auch Diesel-Pkw mit Euro-Norm 3 erfasst, soweit sie keinen Partikelfilter installiert haben. Mit einer solchen Vorgehensweise besteht die Chance, dass hohe Spitzenbelastungen durch Fahrverbote nicht entstehen oder reduziert werden können.

### **Fahrverbote für Diesel-Pkw**

BMU hält ein Stufenkonzept für Fahrverbote von Diesel-Pkw für sinnvoll. Danach sind folgende Regelungen im Rahmen eines Aktionsplans für Nürnberg anzustreben:

- Fahrverbot für Diesel-Pkw Euro-Norm 2 ab in Krafttreten des Aktionsplans
- Fahrverbot für Diesel-Pkw Euro-Norm 3 ab 01.07.2006

### **Fahrverbote für Diesel-Lkw**

Die Notwendigkeit und der Handlungsspielraum für Fahrverbote von Diesel-Lkw muss noch vertieft geklärt werden. Dazu gehört insbesondere die Gesprächsrunde des Umwelt- und Wirtschaftsreferates mit den örtlichen Speditionsunternehmen.

Im Hinblick auf den Abgabetermin bei der Regierung von Mittelfranken am 30.06.2005 sollte eine Klärung bis Mitte Juni 2005 erfolgen.

Die verbindlichen Regelungen werden im Stadtrat beschlossen und finden dann Eingang in den Aktionsplan für Sofortmaßnahmen zum Luftreinhalteplan Nürnberg-Fürth-Erlangen.

## **18. Zusammenfassung**

1. Angesichts der gesundheitlichen Gefahren die von einer hohen PM10-Feinstaub-Belastung ausgehen, muss durch geeignete und erfolgversprechende Instrumente das Belastungsniveau sowohl kurzfristig bei hohen Spitzenbelastungen wie auch die Hintergrundbelastung mittel- und langfristig gesenkt werden.
2. Diese Strategie zur Luftreinhaltung in der Kombination von Luftreinhalte- und Aktionsplan enthält sowohl Maßnahmen im Bereich Verkehr, aber notwendigerweise auch mittelfristig wirksame Reduzierungseffekte bei Hausbrand und Industrie.
3. In der öffentlichen Diskussion werden die Abgase aus Diesel-Pkw und -Lkw als die Hauptverursacher gesehen. Tatsache ist aber, dass nach derzeitiger Erkenntnis der Anteil des lokalen Verkehrs lediglich 5 -25% an der städtischen PM10-Feinstaubbelastung beträgt.

4. Nach allen derzeitigen Erkenntnissen handelt es sich um eine Mischung aus „hausgemachter“ lokaler Belastung und einer überregionalen Hintergrundbelastung. Damit werden aber auch die Grenzen des kommunalen Handelns deutlich.

Die Bestandteile des Feinstaubs müssen weiter erforscht und ihre Quellen ausgemacht werden. Natürliche Bestandteile (Salz, Sand und Pollen) sollten bei der Grenzwertbetrachtung künftig abgezogen werden.

5. Sofern die Bundesregierung die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen schafft, beabsichtigt die Stadt Nürnberg Fahrverbote in sogenannten Beschränkungszonen nach einem Stufenkonzept für Diesel-Pkw mit Euro-Norm 2 und Euro-Norm 3 (ohne Partikelfilter) bei vorhersehbarer hoher PM10-Feinstaub-Belastung auszusprechen.
6. Solche Fahrverbote sind allerdings nur dann möglich, wenn ein geeignetes Prognoseinstrument für zu erwartende hohe Schadstoffbelastungen existiert, was derzeit nicht der Fall ist. Hierzu wird ein Forschungsvorhaben mit dem Bayerischen Umweltministerium durchgeführt.
7. Das Umwelt- und das Wirtschaftsreferat werden versuchen, in einer gemeinsamen Kampagne zusammen mit den Niederlassungen deutscher Automobilhersteller in Nürnberg die Halter von Diesel-Pkw zur Nachrüstung ihrer Fahrzeuge mit Partikelfilter zu gewinnen.
8. Der Handlungsspielraum für Lkw-Fahrverbote ist noch bis zur Vorlage des Vorschlags für das Aktionsprogramm rechtlich vertieft zu prüfen. Ebenso ist die Entwicklung des Mautfluchtverkehrs zu beobachten.  
Ähnlich wie bei der Dieselruß-Problematik 1998 sollte auch in 2005 das Umwelt- und Wirtschaftsreferat eine Gesprächsrunde mit den örtlichen Speditionsunternehmen durchführen. Die Weiterentwicklung bestehender Logistikkonzepte ist dringend erforderlich.