Anlage 2

Umweltausschuss am 17.05.06

Feinstaub (PM-10) und Stickoxyde (NO_x) in der Umsetzung des Aktionsplanes der Stadt Nürnberg
Hier: LKW-Fahrverbot für Umweltzone „Mittlerer Ring“

Grundsätzlich ist vorerst festzustellen, dass der innerstädtische Lieferverkehr in Nürnberg in der Regel von Quell- und Zielverkehr durch LKW's in der Gewichtskategorie 3,5t – 12t geprägt ist. Fahrten mit schweren LKW's über 12t finden kaum statt. Dies ergab eine von der IHK Nürnberg für Mittelfranken gemeinsam mit Wirtschaftsverbänden durchgeführte Umfrage bei über 300 Logistikunternehmen.

Der weitere, weitaus kleinräumigere Verteilerverkehr wird überwiegend durch Nutzfahrzeuge der sog. "Sprinterklasse"' bis 3,5t verwirklicht. Diese Gruppe von Fahrzeugen wird in den meisten Fällen, u.a. aus steuerlichen Gründen mit PKW-Zulassung betrieben und wäre somit auch vom allgemeinen PKW-Fahrverbot betroffen. Diese Wirtschaftsverkehrsstruktur ist auch bei der Entscheidung über PKW-Fahrverbote zu berücksichtigen.

Insgesamt wird von der Verwaltung ein LKW-Fahrverbot aus folgenden Gründen für nicht zielführend erachtet:

Eine Reduzierung der Feinstaubbelastung sollte verursachergerecht erfolgen. Rund 50% der innerstädtischen Partikelbelastung stammen aus dem regionalen Hintergrund (Emissionen von Industriebetrieben, Hausbrand etc.) und nicht aus dem Verkehrsaufkommen. Mit einem Anteil von nur 4–7% am gesamten innerstädtischen Verkehr hat der LKW-Wirtschaftsverkehr indes einen relativ geringen Anteil an der Schadstoffemission.

Die aus einem LKW-Fahrverbot zu erwartenden Verkehrsverlagerungen stellen keine Partikelemissionsentlastung dar, sondern bedeuten lediglich eine Emissionsverlagerung in andere Gebiete. Somit ist diese Maßnahme keine sinnvolle Lösung des Problems.

Ferner ist insbesondere zu berücksichtigen, dass sich die Situation aufgrund vieler verkehrsinfrastruktureller Veränderungen in Zukunft verbessern wird.
Erzeuger von Schwerverkehr innerhalb des sog. „Mittlerer Ring“ sind bzw. waren insbesondere das Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr der Deutschen Bahn in der Austraße sowie die Zollabfertigung in Gostenhof. Die Verlagerung beider Standorte in das GVZ (2006 bzw. 2009) wird den Anteil des Schwerverkehrs im Inneren der Stadt weiter reduzieren.

- Die bereits erfolgte Verlagerung des Zollamts aus der Innenstadt in das Güterverkehrszentrum Hafen (GVZ) führt zu einer Reduzierung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens von ca. 35.000 Fahrzeugen.
- Die Auslagerung des KV-Terminals aus der Austraße ins GVZ wird in zwei Stufen Fahrten von und in die Innenstadt verringern.
  Durch die Realisierung des KV-Terminals (Umschlagsanlage der Hafen Nürnberg-Roth GmbH, Eröffnung Mai 2006) mit einem Verkehrsaufkommen von 600 LKW-Fahrten pro Tag kann der Güterumschlag direkt im Hafengebiet erfolgen, so dass Transporte in die Innenstadt entfallen. Eine weitere Verbesserung erfolgt durch den Bau des zweiten Moduls - mit einer Kapazität von bis zu 800 LKW-Fahrten pro Tag - als Ersatz für die bestehende Anlage der DB AG in der Austraße (angestrebte Realisierung bis 2008).

Zudem ist zu erwarten, dass der Ausbau des Frankenschnellwegs zu einer deutlichen Entlastung des täglichen Straßenverkehrs führen wird. Der nach dem Ausbau besser fließende Verkehr hat einen weitaus geringeren Ausstoß von Feinstaub zur Folge, als der derzeit bestehende Stop-and-go-Verkehr.

Weitaus schwerwiegender wäre die Auswirkung eines potenziellen Fahrverbots auf die Wirtschaftskraft der Stadt. Industrie, Gewerbe, Handwerk und Gastgewerbe würden von Produktions- und Versorgungsketten abgeschnitten werden. Dies bedeutet ein ernsthaftes Konsumhemmnis, zumal eine frühzeitig planbare Vorhersage des Fahrverbots derzeit nicht möglich ist.
Die geplante Umweltzone „Mittlerer Ring“ tangiert wichtige Gewerbegebiete der Stadtteile Gostenhof, Sandreuth, Schweinau, Steinbühl und Sündersbühl. Deshalb ist davon auszugehen, dass dort die Wirtschaftstätigkeit beeinträchtigt und beschränkt wird. Betroffen wären insbesondere ansässige Firmen wie z.B. Siemens oder MAN.

Falls ein LKW-Fahrverbot dennoch unumgänglich ist, wird eine schrittweise Einführung vorgeschlagen.
Die Voraussetzung zur Nachrüstung mit Partikelfilter ist zum heutigen Stand der Technik erst bedingt gegeben. Aus diesem Grund sollte sich die Ausrufung eines Fahrverbots zunächst auf die am stärksten emittierenden Dieselfahrzeuge (EURO 0 und 1) beschränken.
Die stufenweise Ausweitung der Fahrverbote auf Euro 3 und 4 sollte im Zuge der flächendeckenden technischen Machbarkeit erfolgen.
Nachdem grundsätzlich auch die Bereitschaft der Unternehmer besteht, technisch nachzurüsten (49% der befragten Unternehmen der IHK-Umfrage wären grundsätzlich zur Nachrüstung bereit), wäre über eine finanzielle Anreizstellung nachzudenken. Gerade Kleinunternehmer, häufig Subunternehmer ohne hohe Kapitaldecke, sind ohne finanzielle

Hilfestellung nicht in der Lage größere Investitionen zu tätigen und wären durch ein Fahrverbot in ihrer Existenz besonders gefährdet. Aus diesem Grund muss generell den Unternehmen genügend Zeit gegeben werden, erforderliche Umrüstungen oder Neubeschaffungen im Fuhrpark einzuplanen, ohne die Wettbewerbsfähigkeit über Gebühr zu beeinträchtigen.

Als Ergebnis lässt sich zusammenfassen, dass ein LKW-Fahrverbot aus oben dargestellten Gründen nicht zielführend erscheint. Einer relativ kleinen Verringerung des Schadstoffausstoßes stehen erhebliche Nachteile für die wirtschaftlichen Aktivitäten in der Innenstadt gegenüber. Das LKW-Fahrverbot wird der damit verfolgten Zielsetzung nicht gerecht. Grundsätzlich wären unterstützende Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen wie die Förderung der Nachrüstung mit Partikelfilter zielführender.
Falls LKW-Fahrverbot nicht zu verhindern ist, sollte eine stufenweise Einführung angedacht werden. Die Ausweitung der Fahrverbote müsste im Zuge der Realisation der technischen Möglichkeiten und finanzieller Anreize erfolgen.

Am 11.04.2006
Referat VII

