

Referat III / Ordnungsamt

I. Vorlage

- zur Beschlussfassung
 als Bericht

Gremium

Sitzungsteil

Datum

| bisherige Beratungsfolge | | Sitzungs-termin | Abstimmungsergebnis | | | |
|--------------------------|-----------------|-----------------|---------------------|--------------|--|------------|
| | | | einst. | mit Mehrheit | | Ja-Stimmen |
| | | | angen. | abgel. | | |
| 1 | Umweltausschuss | 05.02.2004 | | | | |
| 2 | Umweltausschuss | 27.05.2004 | | | | |
| 3 | Stadtrat | 23.06.2004 | | X | | 2 |
| 4 | Umweltausschuss | 13.01.2005 | | | | |

Betreff

Erstellung eines Luftreinhalteplanes für den Ballungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen
Bericht zum Stand des Luftreinhalteplanes
 - Antrag der SPD-Fraktion vom 12.04.2005
 - Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 19.04.2005

Zum Schreiben/Zur Vorlage der Verwaltung vom

Anlagen

Ausschnitt aus Fürther Nachrichten vom 09.05.2005
 Ausschnitt aus Auto Bild vom 15.04.2005

Beschlussvorschlag

- Die Verwaltung wird beauftragt, das Bayerische Landesamt für Umweltschutz zur Errichtung einer weiteren Luftmessstation in der Erlanger Straße (Kreuzungsbereich Poppenreuther Straße) aufzufordern.
- Die Bundesregierung wird über den Deutschen Städtetag aufgefordert
 - möglichst rasch die verbindlichen Voraussetzungen für die Aus- und Nachrüstung aller Dieselfahrzeuge mit Partikelfiltern und entsprechende steuerliche Anreize sowie die
 - notwendigen rechtlichen Voraussetzungen für Beschränkungszonen verbunden mit einer Plakettenregelung in der StVO zu schaffen.
- Die Bayerische Staatsregierung wird aufgefordert, die Erstellung eines geeigneten Prog-

Prognosemodells zur Entwicklung der PM₁₀-Belastung voranzutreiben.

4. Die Verwaltung wird beauftragt, nach Vorliegen der rechtlichen und fachlichen Voraussetzungen (sh. Nrn. 2 und 3 dieses Beschlusses) die Möglichkeit von Fahrverboten in Beschränkungszonen zu prüfen und dem Umweltausschuss vorzulegen.
5. Im Übrigen wird die Verwaltung aufgefordert, die schon beschlossenen Verbesserungsmaßnahmen und die neuen Vorschläge zur Reduzierung der PM₁₀-Feinstaubbelastung konsequent weiterzuverfolgen.

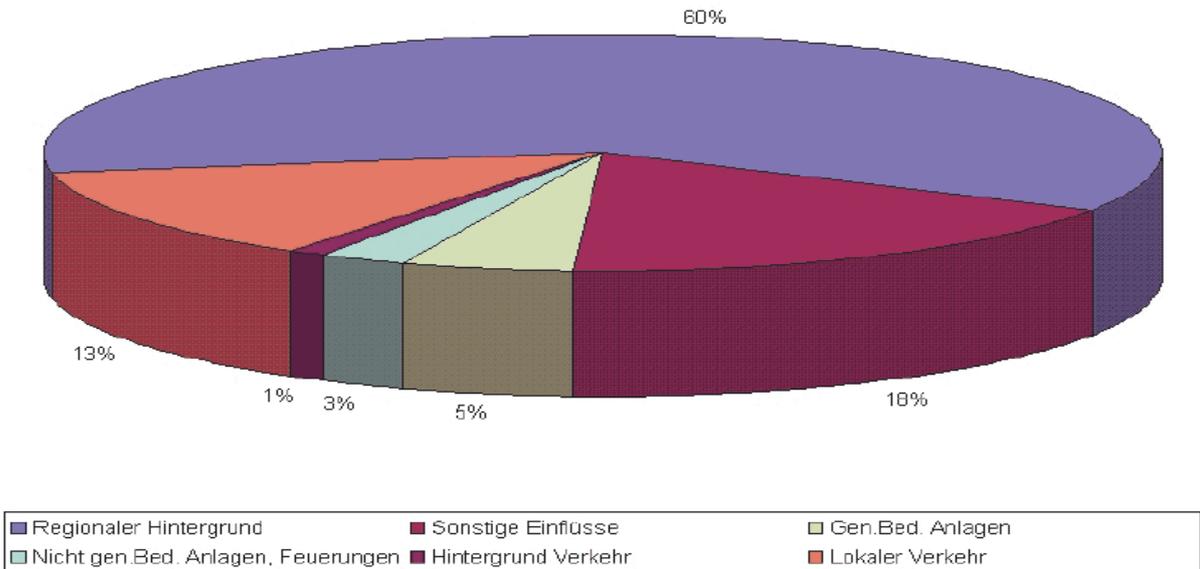
Sachverhalt

Über den Luftreinhalteplan wurde in den vergangenen Sitzungen des Umweltausschusses und des Fürther Stadtrates mehrfach ausführlich, zuletzt am 13.01.2005, berichtet.

In Fürth wird Feinstaub (PM₁₀) nur an der Messstation Theresienstraße durch das Bayerische Landesamt für Umweltschutz (LfU) gemessen. Die im Luftreinhalteplan aufgeführten Werte für andere Straßenzüge wurden durch den TÜV aufgrund von Verkehrszahlen, Emissionsfaktoren, Querschnitt und meteorologischen Faktoren errechnet. Es liegen somit nur für die Theresienstraße aktuelle Werte für PM₁₀ vor, die mit den Grenzwerten der 22. BImSchV verglichen werden können.

Zur Zusammensetzung des Feinstaubes bzw. den Beiträgen der einzelnen Verursachergruppen wird auf die nachfolgenden Übersichten verwiesen:

| Fürth-Theresienstraße Quelle: LfU | PM ₁₀ | | NO ₂ | |
|--------------------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| | Konz. 2003 µg/m ³ | Anteile 2003 (gerundet) | Konz. 2003 µg/m ³ | Anteile 2003 (gerundet) |
| Messwert | 39 | | 46 | |
| Regionaler Hintergrund | 24 | 60% | 15 | 33% |
| Sonstige Einflüsse | 7 | 18% | 5 | 11% |
| Gen.Bed. Anlagen | 2 | 5% | 2 | 4% |
| Nicht Gen.Bed. Anlagen, Feuerungen | 1 | 3% | 2 | 4% |
| Hintergrund Verkehr | 0,5 | 1% | 3 | 7% |
| Lokaler Verkehr | 5 | 13% | 19 | 41% |



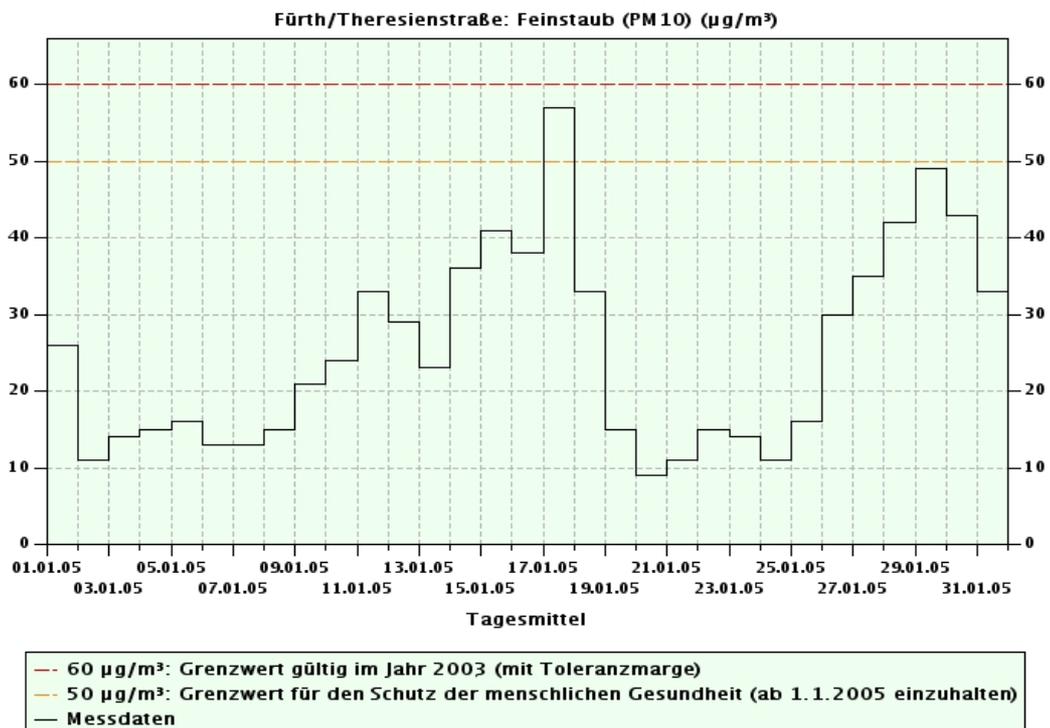
Zusammensetzung der Immissionen PM10 Fürth /Theresienstraße

Hieraus ergibt sich, dass auf lokaler Ebene durch verkehrslenkende und –regelnde Maßnahmen maximal etwa 13 % der PM₁₀-Belastung beeinflussbar sind.

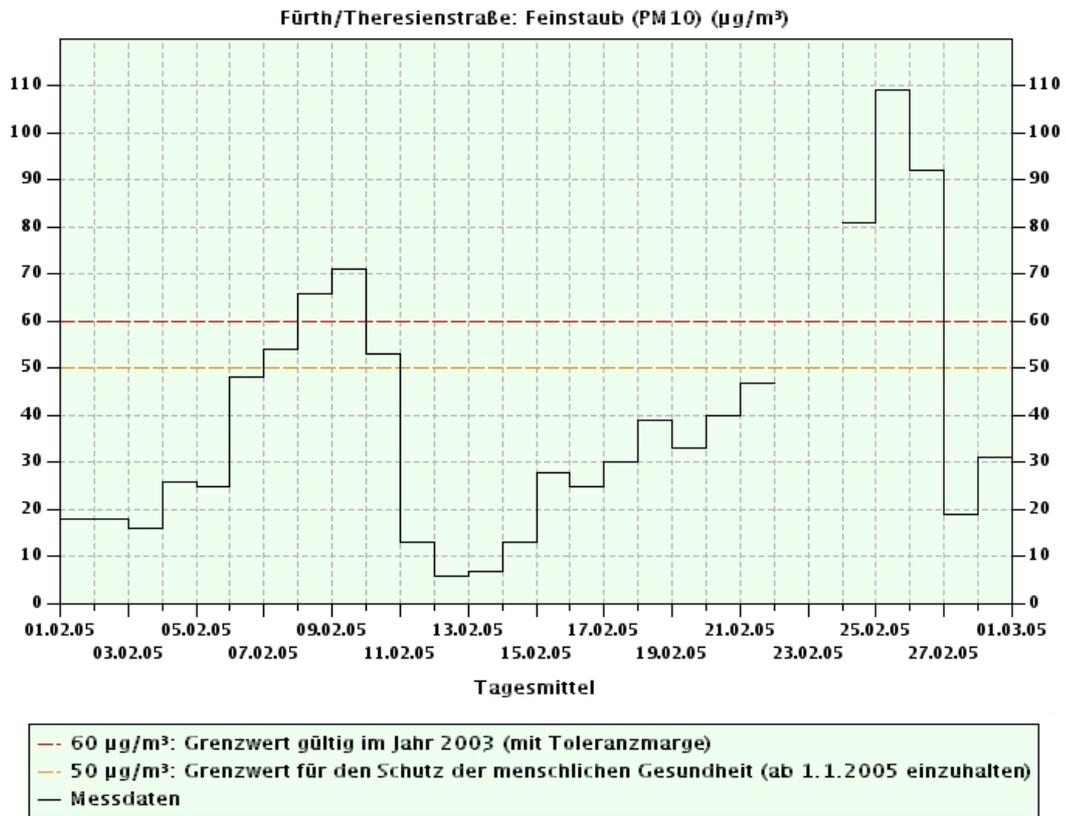
Die Entwicklung in den ersten 4 Monaten des Jahres 2005 ist den nachfolgenden Grafiken zu entnehmen:

Verlauf der Tagesmittelwerte für PM₁₀, gemessen an der Messstation Fürth-Theresienstraße

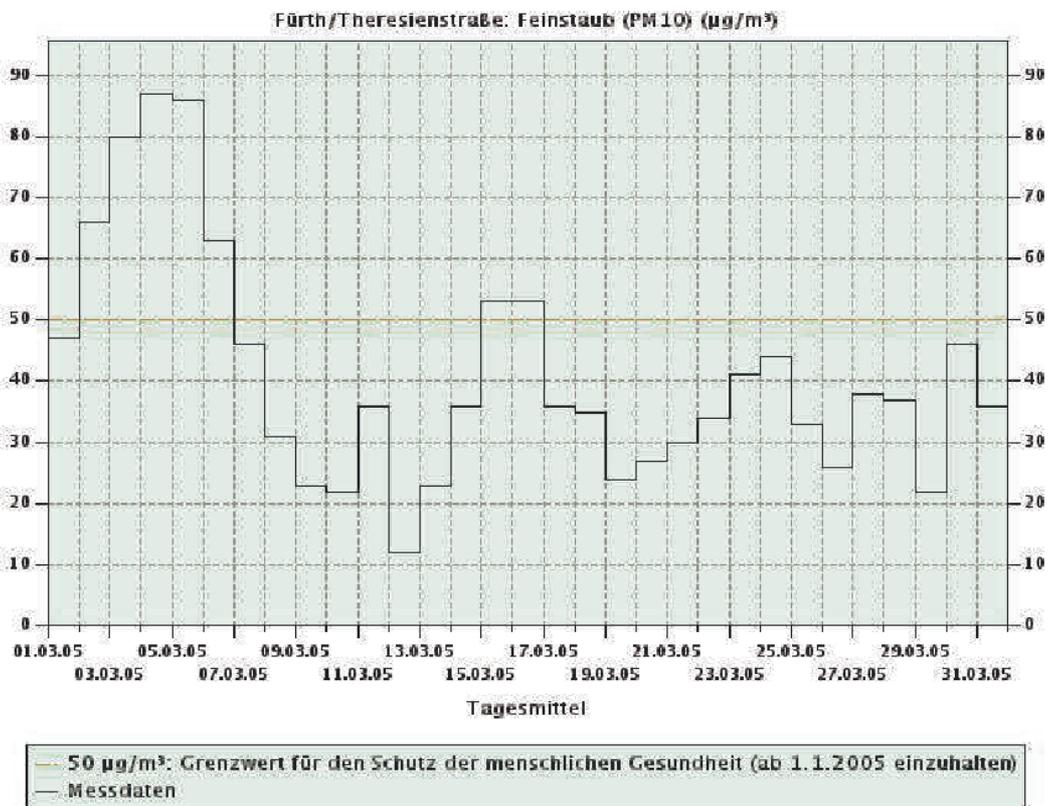
Januar 2005



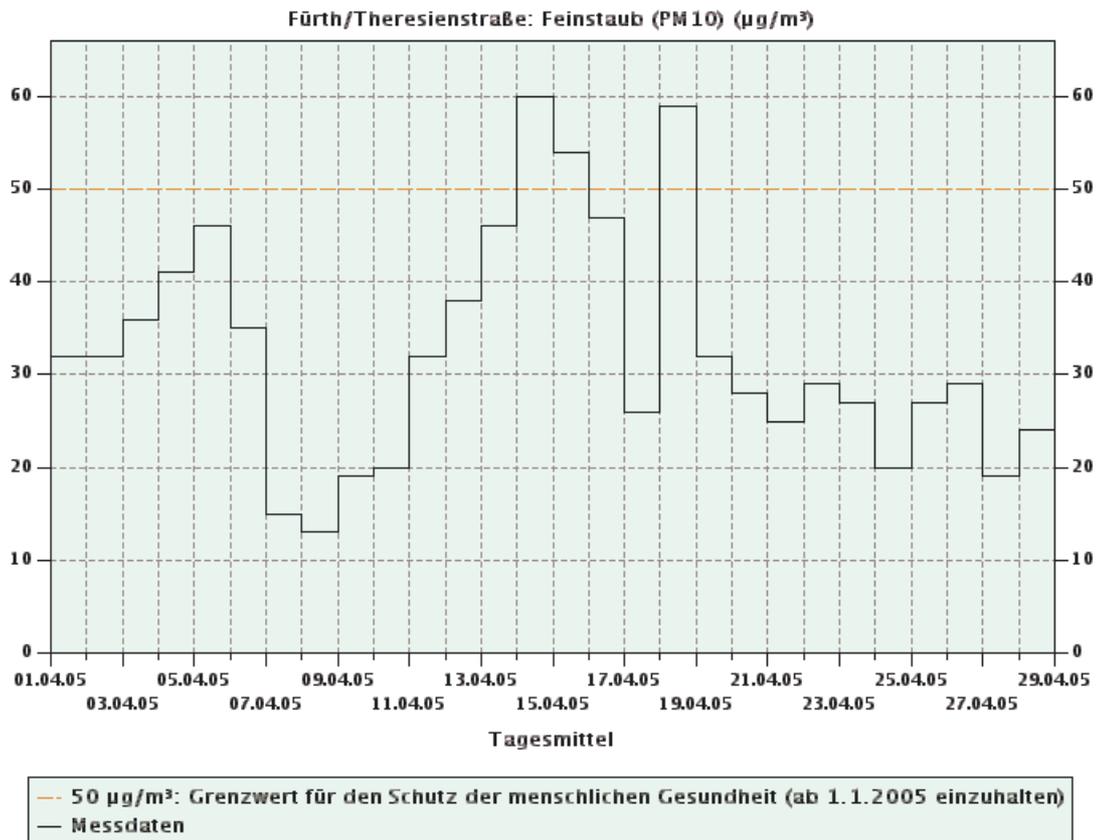
Februar 2005



März 2005



April 2005



Es kam in den ersten 4 Monaten diesen Jahres in Fürth zu insgesamt 17 Überschreitungen des Grenzwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Vergleich mit den anderen Messstationen in Mittelfranken ist den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen:

Grenzwertüberschreitungen PM10

I. Quartal 2005

Anzahl der Tage im Monat, an denen der zulässige Grenzwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Tagesmittel) überschritten wurde:

| Januar | | |
|---------|----------------------------|------|
| Station | Stationsname | Tage |
| DEBY001 | Ansbach/Residenzstraße | 2 |
| DEBY113 | Erlangen/Kraepelinstraße | 1 |
| DEBY116 | Erlangen/Pfarrstraße | 1 |
| DEBY056 | Fürth/Theresienstraße | 1 |
| DEBY053 | Nürnberg/Bahnhof | 2 |
| DEBY058 | Nürnberg/Muggenhof | 1 |
| DEBY054 | Nürnberg/Ziegelsteinstraße | 1 |

| Februar | | |
|----------------|----------------------------|-------------|
| Station | Stationsname | Tage |
| DEBY001 | Ansbach/Residenzstraße | 9 |
| DEBY113 | Erlangen/Kraepelinstraße | 6 |
| DEBY116 | Erlangen/Pfarrstraße | 8 |
| DEBY056 | Fürth/Theresienstraße | 6 |
| DEBY053 | Nürnberg/Bahnhof | 9 |
| DEBY058 | Nürnberg/Muggenhof | 7 |
| DEBY054 | Nürnberg/Ziegelsteinstraße | 7 |

| März | | |
|----------------|----------------------------|-------------|
| Station | Stationsname | Tage |
| DEBY001 | Ansbach/Residenzstraße | 9 |
| DEBY113 | Erlangen/Kraepelinstraße | 4 |
| DEBY116 | Erlangen/Pfarrstraße | 7 |
| DEBY056 | Fürth/Theresienstraße | 7 |
| DEBY053 | Nürnberg/Bahnhof | 7 |
| DEBY058 | Nürnberg/Muggenhof | 4 |
| DEBY054 | Nürnberg/Ziegelsteinstraße | 4 |

II. Quartal 2005

| April | | |
|----------------|----------------------------|-------------|
| Station | Stationsname | Tage |
| DEBY001 | Ansbach/Residenzstraße | 2 |
| DEBY116 | Erlangen/Pfarrstraße | 2 |
| DEBY056 | Fürth/Theresienstraße | 3 |
| DEBY053 | Nürnberg/Bahnhof | 3 |
| DEBY054 | Nürnberg/Ziegelsteinstraße | 1 |

Bei einem bundesweiten Vergleich ist derzeit (Stand 03.05.2005) München/Landshuter Allee mit 46 Tagen an der Spitze, gefolgt von Hannover/Verkehr mit 44 Überschreitungen, Leipzig-Mitte mit 43 Überschreitungen, Berlin-Neukölln-Silbersteinstraße und Braunschweig/Verkehr mit jeweils 41 Überschreitungen. Fürth liegt gemeinsam mit anderen Städten an 64. Stelle.

Wie dem Luftreinhalteplan zu entnehmen ist, ist der Straßenabschnitt der Erlanger Straße zwischen Ludwigsbrücke und Poppenreuther Straße der am stärksten mit PM₁₀ belastete Abschnitt im Fürther Straßennetz. Die Zahlen basieren, wie bereits ausgeführt, nur auf Berechnungen des TÜV. Eine weitere Messstation an dieser Stelle könnte auf Grund einer kontinuierlichen Messung der Immissionslage sicher zu einer genaueren Darstellung der Situation in diesem Abschnitt beitragen. Es wird daher vorgeschlagen, dass die Verwaltung an das LfU herantritt und es zur Errichtung einer weiteren Messstation in dem genannten

Bereich auffordert. Gleichwohl ist anzumerken, dass hierbei keine tiefgreifend neuen Erkenntnisse zu erwarten sind und ein Beitrag zur Verbesserung der Luftbelastung mit dieser Maßnahme nicht verbunden ist.

Erfolgskontrolle

Die Stadt Fürth hat der Regierung von Mittelfranken mit Schreiben vom 16.03.2005 einen Bericht zur Erfolgskontrolle des Luftreinhalteplanes für den Ballungsraum Nürnberg-Fürth-Erlangen übersandt. Der Luftreinhalteplan beschreibt den Zustand bis einschließlich 2003. Im Folgenden wird dargestellt, welche Entwicklungen sich bei den relevanten Punkten in Fürth in den letzten Monaten ergeben haben.

Genehmigungsbedürftige Anlagen

Hinsichtlich der Emissionsquelle „genehmigungsbedürftige Anlagen“ setzt die Stadt Fürth konsequent die Anforderungen der TA Luft 2002 um. Ein Betrieb konnte dafür gewonnen werden, seine Feuerungsanlage bereits vor Ende der in der TA Luft vorgesehenen Frist, nämlich bereits im September 2005, umzurüsten. Eine schwerölbefeuerte Dampfkesselanlage mit rund 20 MW Feuerungswärmeleistung wird stillgelegt und durch eine 16 MW große Gas-befeuerte Anlage ersetzt. Weiterhin wird die infra Fürth in den nächsten Jahren einen Deponiegasmotor erneuern.

Kleinf Feuerungsanlagen

Im Bereich Kleinf Feuerungsanlagen wurden eine Vielzahl von Anlagen von Öl auf Erdgas umgestellt:

1. Wohnungsbau und Kleingewerbe

1.1 Im Jahr 2003:

| | |
|----------------------------------|-----------|
| Anzahl der umgestellten Anlagen: | 665 Stck. |
| Summe der Anschlussleistungen: | 9.939 KW |

1.2 Im Jahr 2004:

| | |
|----------------------------------|-------------|
| Anzahl der umgestellten Anlagen: | 948 Stck. |
| Summe der Anschlussleistungen: | 10.264,6 KW |

2 **Großkunden**

2.1 Im Jahr **2003:**

| | |
|----------------------------------|-----------|
| Anzahl der umgestellten Anlagen: | 20 Stck. |
| Summe der Anschlussleistungen: | 11.958 KW |

2.2 Im Jahr **2004:**

| | |
|----------------------------------|-----------|
| Anzahl der umgestellten Anlagen: | 20 Stck. |
| Summe der Anschlussleistungen: | 10.119 KW |

Die Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Fürth (WBG) führt ihr Modernisierungsprogramm, über das im Luftreinhalteplan auf den Seiten 91/92 berichtet wurde, fort. Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

(WE = Wohnungseinheiten)

2005

| | |
|----------------------------|-------|
| Albrecht-Dürer-Straße 9/11 | 24 WE |
| Komotauer Straße 2/41 | 6 WE |
| Leibnizstraße 45/47 | 16 WE |
| Siemensstraße 18 | 34 WE |
| Stiller Winkel 2/4/6 | 39 WE |
| Stiller Winkel 3/5 | 12 WE |

2006:

| | |
|----------------------------|-------|
| Leibnizstraße 15/17/19 | 34 WE |
| Würzburger Straße 77/79 | 12 WE |
| Würzburger Straße 81/83 | 12 WE |
| Würzburger Straße 85/87/89 | 18 WE |

2007:

| | |
|-----------------------------|-------|
| Albrecht-Dürer Straße 13/15 | 38 WE |
| Komotauer Straße 22/24 | 12 WE |
| Leibnizstraße 3/5/7 | 32 WE |

2008:

| | |
|------------------------|-------|
| Komotauer Straße 11/15 | 74 WE |
|------------------------|-------|

2009

| | |
|----------------------|-------|
| Aussiger Straße 1/3 | 16 WE |
| Aussiger Straße 5/7 | 12 WE |
| Soldner Straße 73/75 | 56 WE |

Bauleitplanung

In der Bauleitplanung gab es schon lange Überlegungen, Festsetzungen zur Luftreinhaltung zu treffen. Ein pauschales Verbot bestimmter Brennstoffe war Bestandteil von Festsetzungen einzelner Bebauungspläne seit 1974. Aufgrund rechtlicher Probleme und Bedenken

mussten danach jeweils durch Beschluss von Stadtratsgremien einzelne Lockerungen vorgenommen werden.

Für einzelne Bebauungspläne wurden nachfolgend folgende Festsetzungen getroffen:

"Im Geltungsbereich gilt ein Verbrennungsverbot für folgende die Luft verunreinigende Stoffe: Holz, Kohle, Koks und Heizöl. Davon ausgenommen ist Heizöl EL, wenn nachgewiesen wird, dass es in einer Feuerungsanlage verwendet wird, die dem neuesten Stand der Technik entspricht. Dieses Verbrennungsverbot gilt soweit die örtliche Versorgung mit entsprechend anderen Brennstoffen, Energiequellen bzw. mit Fernwärme möglich ist. Diese Festsetzung gilt nicht für Übergangs- und Nebenheizungen (...), deren maximale Heizleistung nicht mehr als 8 kW beträgt. Bei bestehenden Anlagen, die mit den luftverunreinigenden Brennstoffen Holz, Kohle, Koks oder Heizöl befeuert werden, ist die Umstellung entsprechend dieser Festsetzungen anzustreben."

Auch diese Festsetzungen wurden später aufgrund rechtlicher Probleme nicht weiter angewandt. Aufgrund bestehender technischer Anforderungen (bei Neubau und Modernisierung) aus anderen Sach- und Rechtszusammenhängen, die den jeweils neuesten Stand der Technik zum Gegenstand haben und dynamisch angepasst werden, erscheint es nicht sinnvoll, zu diesen früheren Bestrebungen zurückzukehren, zumal die Rechts- und damit Durchsetzungsprobleme weiter fortbestehen.

Das Fürther Stadtplanungsamt sieht daher nur die Möglichkeit, z.B. durch die Festsetzung der Ausrichtung von Häusern, in Bebauungsplänen gewisse Voraussetzungen zur Reduzierung des Energiebedarfs zu schaffen.

Größere Probleme als Neubauten verursacht der große Altbestand an Wohnraum. Die Stadt Fürth wird in ihrer Stadtzeitung das „Bayer. Modernisierungsprogramm“, über welches zinsverbilligte Darlehen zur Altbausanierung erlangt werden können, vorstellen.

Siedlungsstruktur

Seit mehreren Jahren bildet die Binnenentwicklung im Sinne von Nachverdichtung und Konversion (Flächenrecycling) ehemals gewerblich oder militärisch genutzter Flächen im Stadtgebiet einen deutlichen Schwerpunkt der Stadtentwicklung. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrs- und Immissionsvermeidung entstehen neue innenstadtnahe Quartiere mit einem großen Anteil an gemischten Nutzungen zur Vermeidung zusätzlicher Pendlerströme. Gleichzeitig werden hierdurch die Inanspruchnahme der bisher unbebauten Landschaft reduziert und positive Wirkungen hinsichtlich der lufthygienischen Gesamtsituation induziert.

Ein weiteres maßvolles Angebot an stadtnahen Siedlungsflächen ist dennoch erforderlich und dient dem Ziel, einer weiteren Abwanderung der Bevölkerung in das Umland mit den zwangsläufig verkehrserzeugenden Konsequenzen an den bereits heute bestehenden Immissionsschwerpunkten vorzubeugen.

Schaffung von Grün in bestehenden Quartieren

Die Erhöhung des Vegetationsanteils im Stadtgebiet hat h. E. eine große Bedeutung für die Verbesserung der kleinklimatischen Situation (Temperatur, Feuchtigkeit) und trägt zur Reduktion von Schadstoffen bei. Systematische Begrünungsmaßnahmen sind darüber hinaus geeignet, die bestehenden Hintergrundbelastungen zu beeinflussen.

Bei nahezu jeder städtebaulichen Maßnahme im Stadtgebiet wird versucht, den Grünanteil entweder durch punktuelle Pflanzungen oder großflächige Neuanlage von Grünräumen zu erhöhen. Als Beispiele wird auf die Pflanzung von über **800** Bäumen in der inneren Stadt in den Jahren 2003 und 2004 verwiesen. Diese Pflanzungen enthalten noch nicht die eher in Randlagen durchgeführten ökologischen Ausgleichsmaßnahmen.

Als weiteres außergewöhnliches Beispiel wird hinsichtlich der Schaffung großflächiger Grünflächen auf den im September 2004 fertiggestellten Südstadtpark inmitten der hoch verdichteten Südstadt auf vorher befestigten Militärfächen verwiesen. Der Park weist eine Größe von annähernd 10 ha auf.

Verkehrsmaßnahmen - Veränderungen zum Stand 2003:

Die Busspur in der Würzburger Straße ist, nachdem nur noch eine Buslinie diesen Abschnitt befährt, in Folge der Verlängerung der U-Bahn zum Klinikum weggefallen. Neben einer Verbreiterung der Fahrspuren wurde dort zusätzlich ein Fahrradweg geschaffen.

Das Radwegenetz wird kontinuierlich ausgebaut. Vorhandene Lücken wurden durch den Bau neuer Radwege und die Anlage von Radfahrstreifen geschlossen. Besonders zu erwähnen ist hier eine von Süden nach Norden verlaufende Radverkehrsachse, die durch die Anlage eines Radstreifens in Gegenrichtung zum motorisierten Verkehr durchgängig gemacht werden konnte.

Innerhalb von Tempo 30-Zonen wurde durch die Öffnung von 11 Einbahnstraßen besonders in der Innenstadt die Durchlässigkeit für den Radverkehr erhöht.

Aktuell wurde im Frühjahr 2005 der Vestner Weg als erste Fahrradstraße Fürths ausgewiesen.

Die Beschilderung der Radwege wurde verbessert, u.a. wurde eine sogenannte Hauptroute vom Hauptbahnhof an den westlichen Rand der Innenstadt in beiden Fahrtrichtungen durchgängig ausgewiesen.

Weitere Fahrradabstellplätze wurden geschaffen bzw. werden im Jahr 2005 realisiert.

Der Fahrradstadtplan Fürth ist soeben in einer Neuauflage erschienen.

Bei Straßenneuplanungen wird generell darauf geachtet, den Radverkehr zu fördern (Radwege, Radstreifen, Verkehrsberuhigung, Abstellanlagen).

Seit Oktober 2004 stehen an öffentlichen Gebäuden insgesamt 4 Standluftpumpen zur freien Verfügung.

Eine weitere Untersuchung zur Einrichtung von Anwohnerparkplätzen (Parkraumbewirtschaftung) wird derzeit für die Hardhöhe durchgeführt. Daneben wurde in der Mathildensstraße ein innerstädtisches Parkhaus mit 300 Stellplätzen errichtet. Auf die geplanten Parkhäuser Ottostraße (infra), Kapellenstraße (Saturn) und die Quartiersgarage in der Theaterstraße (WBG) wird hingewiesen.

Im Stadtgebiet Fürth wurden seit 2002 eine Vielzahl von Maßnahmen im Straßenverkehr durchgeführt, die direkt oder indirekt zur Reduzierung der Luftbelastung beigetragen haben. Insbesondere die Einrichtung neuer bzw. die Erweiterung bestehender Tempo-30-Zonen in Wohngebieten sowie Maßnahmen zur Verbesserung des Radwegenetzes stellen hierbei die Schwerpunkte dar. Allerdings bringt nur Tempo 30 mit Vorfahrt auf der Emissionsseite spürbare Vorteile.

Insgesamt wurden seit 2002 im Stadtgebiet neunzehn Tempo-30-Zonen neu eingerichtet bzw. erweitert. Auch zukünftig soll, soweit noch nicht geschehen, in Wohngebieten Tempo 30 eingeführt werden.

Ein sogenanntes Vorbehaltsnetz wurde beschlossen, um den motorisierten Individualverkehr auf den Hauptstraßen zu bündeln.

Bereich Hardstraße (Cadolzheimer- bis Lehmusstraße):

Der durch die Einbahnstraßenregelung evtl. erzielte Effekt soll überprüft werden. Auf der Grundlage einer Verkehrszählung kann dann durch das Bayer. Landesamt für Umweltschutz eine Emissionsrechnung durchgeführt werden.

Rußfilter bei Diesel-Motoren

Mit Beschluss des Stadtentwicklungs- und Umweltausschusses vom 20.07.1989 wurde der Verwaltung empfohlen, ausschließlich Dienst-Personenkraftwagen mit Dreiwege-Katalysator zu beschaffen. Damit erfolgte die Weichenstellung hin zur generellen Beschaffung von Fahrzeugen mit Ottomotor.

Mit (ergänzendem) Beschluss des Umweltausschusses vom 05.02.2004 wurde die grundsätzliche Beschaffung von mit Erdgas betriebenen Dienst-Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen festgelegt. Der Betrieb von Fahrzeugen mit Erdgas ist nur auf der Basis von Ottomotoren möglich.

Damit hat die Stadt Fürth im Bereich der Dienst-Personenkraftwagen seit dem Jahr 1989 keine mit Diesel betriebenen Dienst-Personenkraftwagen angeschafft. Ausnahmen bilden hier das Dienstfahrzeug des Herrn Oberbürgermeisters und das der Herren Referenten. Diese beiden Fahrzeuge besitzen jeweils einen Dieselmotor und sind mit Rußfiltern ausgestattet.

Das Anforderungsprofil bei Nutzfahrzeugen und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, welches die Grundlage einer Beschaffung darstellt, definiert die mittelverwaltende Fachdienststelle in eigener Verantwortung und unter Berücksichtigung bestehender Richtlinien und Beschlüsse. Dem Bauverwaltungsamt ist kein Beschaffungsvorgang eines Dieselfahrzeuges mit Rußfiltern erinnerlich.

Wie vorstehend ausgeführt, wurden in der Vergangenheit nur Lastkraftwagen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit Dieselmotoren beschafft. Es bedarf in jedem Einzelfall einer Rücksprache mit dem jeweiligen Hersteller, welche Fahrzeuge mit einem Rußfilter nachgerüstet werden können.

Die infra fürth gmbh betreibt zur Zeit 112 Fahrzeuge. Die beiden LKW (über 7,5 t) haben keine Rußfilter. Von den 47 Kombis haben 3 Erdgasantrieb und 44 Dieselantrieb ohne Rußfilter. Die 63 PKW setzen sich aus 12 Wagen mit Erdgasantrieb, 27 mit Benzinantrieb und 24 mit Dieselantrieb ohne Rußfilter zusammen.

Die Nachrüstung mit Rußfiltern war bis vor Kurzem für die bei der infra fürth gmbh eingesetzten Fahrzeuge (vor allem VW und Mercedes) nicht möglich. Welche Fahrzeuge aktuell nachgerüstet werden können ist, noch nicht geklärt. Bei Neubestellungen von PKW und Kombi wird, soweit die Autoindustrie dies serienmäßig anbietet, auf Erdgasantrieb geachtet. Dieselfahrzeuge werden zukünftig, soweit möglich, mit Rußfilter bestellt.

Bei der infra fürth verkehr gmbh ergibt sich folgende Situation:

Im August 2005 werden 5 neue Euro 3 Gelenkbussen mit CRT (CRT[®] kombiniert die Wirkung des Partikelfilters mit der des Oxidations-Katalysators. Das Stickstoffdioxid (NO₂), das sich im Katalysator bildet, ermöglicht die kontinuierliche Verbrennung der Rußrückstände im Filter im Temperaturbereich von 250 bis 450 °C.) ab Werk in Betrieb genommen. 20 eigene (18 Solo- und 2 Gelenkbusse) und 4 private Solobusse werden gemäß Euro 3 mit CRT-Systemen in den Jahren 2006 und 2007 nachgerüstet. Derzeit sind noch keine Fahrzeuge mit Filtersystemen ausgestattet.

Gegen Gasbusse hatte sich der Aufsichtsrat der infra fürth verkehr gmbh bereits vor einigen Jahren aus Kostengründen (Bau einer Erdgastankstelle) ausgesprochen.

Alternative Antriebe

Die infra Fürth GmbH fördert weiterhin die Anschaffung von Gas betriebenen Kfz (Förderung alternativer Antriebe). „Gas-Umsteiger“ erhalten noch immer 1.000 kg Erdgas frei (ausreichend für ca. 15.000 km). Daneben hat die infra 2004 in Langenzenn (Landkreis Fürth) eine zweite Erdgastankstelle errichtet. Im Jahr 2003 wurden in Fürth (mit 1000-kg-Förderung) 15 Fahrzeuge und im Jahr 2004 8 Fahrzeuge mit Erdgasantrieb neu zugelassen.

Im Übrigen wirbt die infra Fürth GmbH aktiv, u.a. auf Messen, für den Umstieg auf Gas und führt Schulungen von Kfz-Händlern durch. Außerdem hat der Umweltausschuss am

05.02.2004 beschlossen, soweit rentabel und verfügbar, nur noch Erdgasfahrzeuge für den städtischen Fuhrpark anzuschaffen.

Weiteres Vorgehen

Am 22.04.2005 fand bei der Regierung von Mittelfranken eine Besprechung statt. Das weitere Vorgehen wurde erörtert:

- Überlegungen zur Möglichkeit von Fahrverboten von Diesel-PKW
Nach der derzeitigen Rechtslage ermöglicht es § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) auf einzelnen Straßen und Streckenabschnitten Fahrverbote auszusprechen; flächenhafte Fahrverbote für umweltbelastende Dieselfahrzeuge werden dagegen kontrovers betrachtet.

Ein denkbar plakatives (und in den Medien häufig diskutiertes) Szenario zur PM_{10} -Begrenzung könnte sein, in einer räumlich klar definierten Beschränkungszone an Tagen mit PM_{10} -Belastung über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Fahrverbote für Diesel-PKW auszusprechen. In Nürnberg hat man sich bereits jetzt (sofern die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden) für diesen Weg entschieden, in den Städten Ansbach, Erlangen und Fürth steht man dieser Lösung bislang noch eher skeptisch gegenüber. Voraussetzung hierfür wären neben einer durch die Bundesregierung zu ändernde StVO auch die Festlegung, welche Dieselfahrzeuge als umweltfreundlich gelten (Euro-Norm und Partikelfilter), sowie die Einführung eines neuen Verbotsschildes und einer Vignette zur Kennzeichnung umweltfreundlicher Fahrzeuge.

Fraglich dürfte indes die tatsächliche Wirksamkeit einer derartigen Maßnahme sein. Folgt man den Einschätzungen des Bayer. Landesamtes für Umweltschutz über die Zusammensetzung von Feinstaub, so können lediglich etwa 13 % der auftretenden PM_{10} -Belastung dem lokalen Verkehr zugeordnet werden. Mit verkehrlichen Maßnahmen kann somit nur ein vergleichsweise begrenzter Beitrag zur Immissionsreduzierung geleistet werden. Dafür spricht auch, dass die im Jahr 2005 in der Theresienstraße gemessenen Feinstaubbelastungen eine Bandbreite von kleiner $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bis etwa $110 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aufweisen, obwohl der Verkehr, abgesehen von den Wochenenden und den Feiertagen, keineswegs derart große Unterschiede in der Menge aufweist. Auch dies belegt den großen Einfluss der regionalen Hintergrundbelastung.

Damit stellt sich die Frage, ob im Falle von Fahrverboten ein rascher Belastungsrückgang oder wegen des bestimmenden Einflusses großräumiger Wetterlagen nur eine langsame Minderung eintreten wird. Für letztere Annahme spricht, dass im Jahr 2005 bei sämtlichen Messstationen in Mittelfranken nahezu synchrone Linienverläufe bei PM_{10} (nicht absolut, jedoch in der Tendenz) verzeichnet werden konnten und somit wohl der regionale Hintergrund und meteorologische Bedingungen den bestimmenden Einfluss auf die PM_{10} -Belastung haben dürften.

Zudem gibt es bislang keine belastbaren Erkenntnisse bezüglich einer Korrelation bestimmter Wettersituationen und der PM_{10} -Belastung. Nach der derzeitigen Einschätzung gibt es den typischen PM_{10} -Belastungstag sowohl hinsichtlich der Voraussesbarkeit 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. Nach hiesigen Informationen hat die Bayer. Staatsregierung die Erstellung eines Gutachtens zu dieser Problematik in Aussicht gestellt.

Folgt man dem Landesamt für Umweltschutz (Besprechung der Lenkungsgruppe Luftreinhalteplan in Mittelfranken am 12.03.2005) hinsichtlich des Wirkungsgrades von Fahrverboten in der Größenordnung von Euro-Norm 2, so ist mit einer Immissionsminderung in einer Höhe von ca. 3% - 5% bezogen auf die Messstation Nürnberg-Bahnhofstrasse zu rechnen. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die ca. 17% lediglich mit Euro-Norm 2 ausgerüsteten Diesel-Kfz wegen ihrer hohen Emissionen ca. 25% des Gesamtausstoßes an Dieselabgasen ausmachen. Für Fürth dürften hier keine gravierend abweichenden Ergebnisse zu erwarten sein.

Wesentlich anders würde sich die Reduzierung der PM_{10} -Feinstaubbelastung darstellen, wenn auch für Diesel-Pkw mit Euro-Norm 3 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.

Wenngleich auch sich die erwartete Entlastung nur im marginalen Bereich von wenigen Mikrogramm bewegt und auf Grund der anderen örtlichen Gegebenheiten in Fürth (Fehlen eines um die Innenstadt verlaufenden Mittleren Rings zur Ableitung des Ver-

kehr; Belastungsspitzen insbes. auf den Hauptzufahrtsstraßen zur Innenstadt) ein derartiges Fahrverbot ungleich schwerer realisieren ließe, sollte die Stadt Fürth eine solche Option nicht von vornherein kategorisch ausschließen. Voraussetzung muss jedoch sein, dass die erforderlichen gesetzlichen Änderungen umgesetzt werden und ein geeignetes Prognosemodell zur Verfügung steht. Ist dies gewährleistet, kann nach Ansicht der Verwaltung die Möglichkeit von Fahrverboten erneut diskutiert werden.

Zur Wirksamkeit von Fahrverboten für Diesel-LKW kann derzeit keine Abschätzung getroffen werden. In jedem Fall ist davon auszugehen, dass zur Aufrechterhaltung des Waren- und Wirtschaftsverkehrs Ausnahmegenehmigungen für LKW auch an Tagen mit hoher PM₁₀-Belastung nicht vermieden werden können. Die Verwaltung wird hierzu intern weitere Überlegungen anstellen, damit bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen (sh. oben) eine weitere Diskussion erfolgen kann.

- Straßenreinigung

Zum Teil wird bereits jetzt in den Städten eine Nassreinigung der Straßen vorgenommen. Es wird geprüft, inwieweit eine verstärkte Nassreinigung / Wasserspülung, insbesondere bei länger anhaltenden Trockenperioden, durchgeführt werden kann.

- Kommunale Fuhrparks

Die kommunalen Fuhrparks werden raschestmöglich auf emissionsarme Fahrzeuge umgestellt. Auf die vorgenannte Beschlusslage darf hierbei Bezug genommen werden.

- Gewerbe-/Hausfeuerungsanlagen

Die Kommunen wurden nochmals auf ihre Möglichkeiten von Festsetzungen in Bebauungsplänen und Satzungen hingewiesen, sie werden die in den Luftreinhalte-/Aktionsplänen enthaltenen Maßnahmenvorschläge umsetzen.

Nachdem der Anteil der Hausfeuerungen an den Feinstaub-PM₁₀-Emissionen mit 27 % bedeutender ist als der von Dieselruß aus dem Verkehr, wurde das StMUGV gebeten zu prüfen, inwieweit der § 47 Abs. 7 BImSchG (Erlass einer Landesverordnung, die bei bestimmter Immissionslage den Betrieb von Anlagen einschränkt) angewandt werden kann.

Das würde bedeuten:

Zulassung von neuen Festbrennstoff-Feuerungen nur, wenn die Staub- Emissionswerte wie Anlagen mit flüssigen (EL)-Brennstoffen ähneln.

Festsetzung von erhöhten betriebstechnischen Anforderungen für bestehende größere Festbrennstoff-Feuerungen (z.B. >50 kW)

Zeitlich beschränktes Verbot des Betriebes von Zweit-Feststoff-Feuerstätten (Offene Kamine, Kachelöfen u.a.), wenn die Kriterien eines Prognosemodells eintreten. Diese Anlagen sind besonders kritisch wegen der niederen Quellhöhe und der unkontrollierten Bedienung und Wartung. Das StMUGV hat der Stadt Nürnberg zugesagt, ein Forschungsvorhaben durchzuführen, in dem Prognosemodelle zur Festlegung von Kriterien für vorhersehbare Feinstaubüberschreitungen ermittelt werden sollen.

- Landwirtschaft / Forstwirtschaft / Kleingärten

Generelles Verbot des Verbrennens von Garten- und Rodungsresten, sowie generelles Verbot - ohne Ausnahmen - des Abbrennens von Feldern. Das STMUGV prüft derzeit eines generelles Abbrennverbot von Feldern.

- Staubende Güter

Transport staubender Güter

Generelle Beplanungspflicht der Ladeflächen beim LKW-Transport für alle Schüttgüter. Ein Befeuchten reicht nicht aus, das Ladegut trocknet durch den Fahrtwind aus. Das STMUGV prüft derzeit,, welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen.

Umschlag / Lagerung staubender Güter

Die Regierung von Mittelfranken erstellt derzeit eine Maßnahmenliste zur Emissionsminderung für derartige Anlagen

Die Regierung von Mittelfranken hat die Stadt Fürth aufgefordert, zum Zeitpunkt des Erreichens der 30. Überschreitung des Tagesmittel-Grenzwertes, spätestens jedoch zum 01.07.2005, ihr eine Ausarbeitung zuzuleiten, in der die denkbaren kurzfristig zu ergreifenden Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubbelastung aufgeführt und bewertet sind. Diese Maßnahmen müssen auf ihre Verhältnismäßigkeit überprüft sein. Unter „kurzfristig ergreifbare Maßnahmen“ sind nicht nur Maßnahmen zu verstehen, die sofort greifen, sondern auch solche, die sofort ergreifbar sind, aber erst mittel- bis langfristig wirken.

Um sinnvolle Lösungen ergreifen zu können, ist es aber auch dringend erforderlich, die Herkunft der Belastung genauer zu analysieren. So wurde z.B. durch das LfU ermittelt, dass der Einsatz von Streusalz Einfluss auf die PM₁₀-Belastung haben kann. Der Einfluss des Pollenfluges oder der Fremdeintrag, z.B. aus der Sahara, gehören ebenfalls dazu. Weitere Erkenntnisse kann die seitens des LfU seit längerem angekündigte exakte Analyse der Zusammensetzung des Feinstaubes ergeben, die weiter abzuwarten bleibt. So lange diese Ursachenforschung nicht vorangetrieben wird, erscheint aus hiesiger Sicht die momentane Einteilung der Verursachergruppen in lokaler Verkehr, regionaler Hintergrund, sonstige Einflüsse, genehmigungsbedürftige Anlagen, nicht genehmigungsbedürftige Anlagen, Feuerungen und Hintergrundverkehr, wie sie im Luftreinhalteplan vorgenommen wurde, nicht ausreichend zu sein, um wirkungsvolle Maßnahmen planen können, die zu einer PM₁₀-Reduzierung beitragen können.

In der Anlage wird noch auf zwei Zeitungsartikel zum derzeitigen Diskussionsstand verwiesen.

| | | | |
|--|--|---|---|
| Finanzielle Auswirkungen | | jährliche Folgekosten | |
| <input type="checkbox"/> nein | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein | <input type="checkbox"/> ja |
| Gesamtkosten € | | € | |
| Veranschlagung im Haushalt | | Budget-Nr. | |
| <input checked="" type="checkbox"/> nein | <input checked="" type="checkbox"/> ja | im | <input checked="" type="checkbox"/> Vwhh <input checked="" type="checkbox"/> Vmhh |
| wenn nein, Deckungsvorschlag: | | | |
| Zustimmung der Käm | | Beteiligte Dienststellen: | |
| liegt vor: | <input checked="" type="checkbox"/> RA | <input checked="" type="checkbox"/> RpA | <input checked="" type="checkbox"/> weitere: <input checked="" type="checkbox"/> |
| Beteiligung der Pflegerin/des Pflegers erforderlich: | | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |
| Falls ja: Pflegerin/Pfleger wurde beteiligt | | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |

II. BMPA/StR/SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Referat III/OA

Fürth, 03.05.2005

Unterschrift des Referenten

Sachbearbeiter/in:
Herr Sonnabend

Tel.:
1491