POSITIONSPAPIER FEINSTAUB

Wirtschaftsverbände und ADAC beziehen Stellung zur Feinstaubproblematik

1. Einleitung

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben gelten ab den 1. Januar 2005 strenge Grenzwerte für die Feinstaubanteile in der Luft. Sie bestimmen einen Grenzwert von höchstens 50 Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter Luft im Tagesmittel an maximal 35 Tagen pro Jahr. Bei Überschreitung dieser Marke sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, entsprechende Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Es ist zu erwarten, dass auch in einigen Städten in Mittelfranken im weiteren Verlauf des Jahres 2005 dieser Wert überschritten wird.

Derzeit erstellt die Stadt Nürnberg einen Aktionsplan. Im Umweltausschuss der Stadt Nürnberg wurden u. a. erste Restriktionen für den Pkw-Verkehr mit Dieselfahrzeugen beschlossen. So soll an Tagen mit einem vorhersehbar hohen Feinstaubgehalt ein Fahrverbot für Diesel-Pkw ohne Rußfilter für den Bereich innerhalb des mittleren Rings gelten.

Mit Nachdruck fordern die mittelfränkischen Wirtschaftsverbände und der ADAC Nordbayern die Feinstaubdebatte nicht allein auf dem Rücken des Verkehrs auszutragen. Notwendig ist ein ganzheitlicher Ansatz zur Lösung der Feinstaubproblematik. Alle Beteiligten sollten gemeinsam und mit Augenmaß nach wirksamen und dauerhaften Lösungen suchen. Wenn es politischer Wille ist, die Belastung der Bevölkerung durch Feinstäube zu reduzieren, muss an unterschiedlichen Quellen angesetzt werden. Bei allen Restriktionen ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der angewandten Mittel zu beachten. Nach deutschem Rechtsverständnis müssen sich Maßnahmen gegen die Verursacher richten, proportional zu ihrem Verursachungsbeitrag.

2. Feinstaub hat viele Verursacher

Die Feinstaubdiskussion wird häufig auf das Auto reduziert, weil es ordnungspolitisch leichter fällt, Verkehrsbeschränkungen zu fordern, als den Bürgern das Heizen, Staubsaugen, Steakbraten oder Rauchen zu verbieten.

Lediglich ein Viertel der Emissionen stammt aus dem direkten Umfeld der Messstationen und diese verteilen sich gleichermaßen auf Verkehr (speziell Dieselfahrzeuge ohne Filter), Hausbrand, Industrie und aufgewirbelten Staub. Dagegen stammt mehr als die Hälfte der Emissionen aus großräumiger Hintergrundbelastung, die durch lokale Maßnahmen überhaupt nicht beeinflusst werden kann. Auch natürliche Ursachen tragen dazu bei, dass die Schadstoffwerte in die Höhe klettern: Topografie, das Wetter und spezielle Klimabedingungen haben wesentlichen Einfluss auf die Belastung durch Feinstaub.

Wirtschaft und ADAC fordern daher: keine vermeintlichen „Patentrezepte“, sondern großräumig wirkende Minderungsmaßnahmen, die sich an den jeweiligen Gegebenheiten orientieren.

Im Falle der Überschreitung eines Grenzwertes darf nur eine verursachergerechte sowie verhältnismäßige Intervention vorgenommen werden.

3. Feinstaub kein Anlass für Hysterie – Belastung in Innenräumen meist deutlich höher als an stark befahrenden Straßen

Die Schadstoffbelastung in Innenräumen ist tatsächlich mitunter höher als an stark befahrenen Straßen. So kann Zigarettenrauch im geschlossenen Raum einen Feinstaubanteil von sechzig bis achtzig Mikrogramm bewirken – ein Wert, der deutlich über dem EU-Grenzwert von fünfzig Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter Luft an Hauptverkehrsstraßen liegt. Beim Braten, Kochen und Staubsaugen entsteht Feinstaub. Ebenso entsteht Feinstaub in Büros bei der Benutzung von Kopierern, Faxgeräten und Druckern. Seit Jahrtausenden leben die Menschen mit biologischem Blütenstaub weit über 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft, ohne dass Grund zur Panik besteht.

4. Fahrverbote nicht zielführend

Fahrverbote zur Reduzierung der Feinstaubbelastung sind nach Auffassung der Wirtschaft nicht verursachergerecht, da der in Nürnberg importierte Anteil des Feinstaubs mehr als 50 Prozent beträgt. Fahrverbote führen bei den Transporten zu untragbaren Kosten: Logistikketten werden abgeschnitten, Produktionsprozesse unterbrochen.

Sie sind in ihren Auswirkungen auch nicht verhältnismäßig, da neben dem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung insbesondere auch der notwendigen Ver- und Entsorgung Rechnung getragen werden muss.

Die Gewerbetreibenden in der Innenstadt sind auf eine funktionierende und jederzeit nutzbare Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Dies gilt für die Belieferung des innerstädtischen Handels, die Entsorgung als auch den Kunden- und Gästeverkehr bei Betrieben des Handels, der Dienstleistung, der Gastronomie und der Hotellerie.

Ein Fahrverbot ab dem mittleren Ring für Pkw-Dieselfahrzeuge ohne Rußpartikelfilter, wie vom Umweltausschuss der Stadt Nürnberg gefordert, würde einen wichtigen Teil der Gäste und Einkaufskunden der innerstädtischen Gastronomie-, Hotellerie- und Dienstleistungsbetriebe sowie des Einzelhandels vom Besuch der Innenstadt abhalten.

Verkehrsbeschränkungen im Kern Nürnbergs führen unweigerlich dazu, dass Kunden dahin ausweichen, wo Handel und Dienstleistung ohne Beschränkungen erreicht werden kann.

Für eine relativ kleine Schadstoffverringerung bewirkt man einen weit reichenden Strukturwandel zulasten einer lebendigen Innenstadt. Nürnberg könnte die Vorgaben der EU laut Landesamt für Umweltschutz nur erreichen, wenn der Verkehr halbiert wird. Dies ist eine unrealistische Forderung.

5. Straßensperrungen verlagern nur Verkehr

Auch wenn, die Stadt Nürnberg derzeit noch keine Sperrung einzelner Straßen geplant hat, soll dazu Stellung bezogen werden. Sperrungen von Straßen führen lediglich zu einer Verlagerung des Verkehrs in benachbarte Straßen und damit zu keiner dauerhaften Problemlösung.

Die Städte müssen erreichbar bleiben. Straßensperrungen bleiben ohne relevante Effekte, weil die Hintergrundbelastung mit Feinstäuben durch kurzfristige lokale Maßnahmen nicht wesentlich beeinflussbar ist. Die versuchsweise Lkw-Straßensperrung einer Hauptverkehrsstraße in Hannover hat gezeigt, dass Umleitungen sogar zu einer deutlichen Erhöhung des Schadstoffausstoßes führen können.

6. Ausbau und Erhalt einer funktionsfähigen Straßeninfrastruktur in Nürnberg

Das Bundesumweltministerium bewertet Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur ausdrücklich als geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubbelastung. Die mittelfränkische Wirtschaft erwartet deshalb von den Städten, dass sie die in ihrem Verkehrsentwicklungs- und Luftreinhalteplan festgelegten Ausbaumaßnahmen, insbesondere bei Ring- und Ausfallstraßen, möglichst rasch in Angriff nehmen. Zur Verflüssigung des Verkehrs sind zusätzlich Verkehrsmanagementmaßnahmen für eine optimierte Routenführung auf den Hauptverkehrsstraßen mit entsprechenden Informationen zur aktuellen Verkehrslage, zu Baustellen, zu Parkmöglichkeiten (Parkleitsysteme) sowie zu Umsteigemöglichkeiten auf den ÖPNV erforderlich.

Verbesserungsmöglichkeiten bei Ampelsteuerungen (Grüne Welle) müssen konsequent genutzt werden, um unnötige Brems- und Beschleunigungsvorgänge zu verringern. Ferner lassen sich durch eine verbesserte Instandhaltung des Straßennetzes auch die Staub- und Lärmemissionen deutlich reduzieren.

Besonders wichtige Maßnahmen in Nürnberg sind:

- Verbesserung der verkehrlichen Situation vor dem Nürnberger Hauptbahnhof,
- zügige Fertigstellung der in Sanierung befindlichen Brückenbauwerke,
- Ausbau des Frankenschnellwegs,
- Verbesserung der Zu- und Ablaufstrecken aus dem Nürnberger Osten,
- Direktanbindung an den Nürnberger Flughafen.

7. City-Maut untauglich

Auch der Vorschlag „City-Maut“ soll hier thematisiert werden, wenn auch die Stadt Nürnberg bisher eine Einführung nicht erwägt. Die City-Maut ist ein denkbar ungeeignetes Instrument für eine dauerhafte Reduzierung des Feinstaubanteils in der Luft. Die schlechte wirtschaftliche Situation der Innenstädte würde den Wettbewerb zur grünen Wiese deutlich verschärfen. Selbst das Beispiel London zeigt, wie untauglich der Vorschlag einer City-Maut ist: Einnahmen fließen, aber sozial Schwache werden benachteiligt. Der Verkehr wird flüssiger, aber die Geschäfte in der City werden weniger.

8. Stärkung intelligenter Methoden zur Belieferung der Innenstadt

Zur weiteren Minderung des Wirtschaftsverkehrs und damit auch der Schadstoffbelastung sind alternative Lieferverkehre zu stärken. Nürnberg hat mit seiner City-Logistik „Isolde“ bereits Mitte der 90er Jahre vorgemacht, wie dies für ein Stadtzentrum funktionieren kann. Das City-Logistik-Modell ist weiterhin existent, wenn auch inzwischen nur von einem Teil der innerstädtischen Einzelhändler genutzt.

Im Mittelpunkt müssen nun attraktive Lieferbedingungen stehen, wie z. B. die Bereitstellung von speziellen Anlieferungszonen, die ein zügiges Be- und Entladen in der Innenstadt ermöglichen.

Die mittelfränkische Wirtschaft unterstützt verkehrliche Maßnahmen, die an der Quelle der Entstehung wirken. Ziel muss es deshalb sein, im Laufe der nächsten Jahre Mittel und Wege zu finden, dass sich immer mehr emissionsarme Fahrzeuge in den Innenstädten bewegen. Der Zeitrahmen sollte dabei so bemessen werden, dass genügend Zeit für eine Nachrüstung des vorhandenen Fahrzeugbestandes, etwa mit Partikelfiltern, bzw. für die Neubeschaffung entsprechend emissionsarmer Fahrzeuge verbleibt. Nur so kann die ungehinderte Ver- und Entsorgung der Innenstadt jederzeit und im erforderlichen Umfang gewährleistet und gleichzeitig die Funktionsfähigkeit der Wirtschaft sichergestellt werden.

Umweltfreundliche Lieferfahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien wie Erdgas oder Elektro sind ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung der Feinstaubbelastung. Die Bereitschaft der Unternehmen, bei der Belieferung der Innenstadt gezielt schadstoffarme Fahrzeuge einzusetzen, muss geweckt werden, in dem diesen Fahrzeugen attraktivere Konditionen zur Einfahrt in die Innenstadt angeboten werden.

9. Parkraum-Management gezielt weiterentwickeln

Die Stadt Nürnberg verfügt bereits seit Ende der 90er Jahre über ein hervorragendes Parkleitsystem, in dem alle innerstädtischen Parkhäuser berücksichtigt sind.

Als nächster Schritt ist die Einbindung der Südstadtparkhäuser in das dynamische Parkleitsystem vorgesehen. Weiterhin sollte die Möglichkeit einer gezielten Vorwegweisung an den Einfallstraßen Nürnbergs überprüft werden.

Bisher sind die Parkhäuser in der Nürnberger Innenstadt nur an Samstagen voll, werktags jedoch durchschnittlich nur bis maximal zur Hälfte ausgelastet. Gezielt sollten Maßnahmen unternommen werden, die zu einer noch besseren Auslastung der Parkhäuser und gleichzeitig zu einer Reduktion des Parksuchverkehrs beitragen. Zu nennen sind hier z. B. die Einführung von Handyparken mit Reservierungsmöglichkeiten bzw. Parkzeitkontos ähnlich einer Prepaidkarte beim Telefonieren, usw..

Weiterhin sollte die Akzeptanz der P+R-Plätze am Nürnberger Stadtrand verbessert werden. Laut einer aktuellen Frequenzstudie der Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels (BAG) wird dieses Angebot nur bedingt von Nürnberger Einkaufskunden angenommen.

Als eine gezielte Maßnahme bietet sich z. B. die Neuauflage der Broschüre „Erlebnis-Treffpunkt Nürnberg“ unter dem neuen Titel „Der beste Weg in die Nürnberger Innenstadt“ an.

Im Vordergrund muss zudem die Professionalisierung der Technik stehen, nicht die Verkehrsbeschränkung.

10. Verkehrsleitung und Lenkung auf das ganze Stadtgebiet ausweiten

Mit der Optimierung intelligenter Verkehrsmanagementsysteme, lassen sich die Schadstoffemissionen des Individualverkehrs erheblich reduzieren. Nürnberg ist bereits heute europaweit Spitze mit dem Verkehrsleitsystem Messe-Stadion-Arena. Die Projekte http://www.nuernbergverkehr.de/ und Orinoko bieten die Chance einer kostengünstigen Ausweitung der Verkehrslenkung durch Information auf weitere Teile der Stadt.

11. Generelle Tempo-30-Regelung ungeeignet

Auf einem Großteil des Nürnberger Straßennetzes gilt bereits heute Tempo 30. Eine weitere Ausdehnung auf das gesamte Straßennetz wird keine dauerhafte Reduzierung der Schadstoffemissionen in der Luft bewirken. Zum einen ist eine günstige Wirkung von Tempo-30-Zonen auf die Umweltbelastung nicht erwiesen, so entscheidet im innerstädtischen Verkehr die Wahl des Ganges wesentlich über die Emissionen und nicht die Geschwindigkeit. Zum anderen würden erzwungene Fahrzeitverlängerungen zu erhöhten Kosten bei Transport und Anfahrt bei Gewerbe, Handel und Handwerk führen.

12. GVZ als zentralen Punkt für die Logistik weiter stärken

Bereits heute ist der Lkw-Wirtschaftsverkehr nur mit 4 – 7 % am Verkehr der Innenstadt beteiligt und hat damit keinen entscheidenden Anteil am Verkehrsgeschehen. Für diese niedrigen Werte sind insbesondere die Konzentration von Logistikunternehmen im Nürnberger Güterverkehrszentrum verantwortlich.

Erzeuger von Schwerverkehr innerhalb des sog. mittleren Rings sind insbesondere das Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr der Deutschen Bahn in der Austraße sowie die Zollabfertigung in der Nürnberger Südstadt. Beide Standorte werden in absehbarer Zeit in das GVZ (2006 bzw. 2009) verlagert. Dadurch wird der ohnehin bereits niedrige Anteil des Schwerverkehrs im Inneren der Stadt weiter reduziert.

13. Zügiger S-Bahn-Ausbau

Nürnberg verfügt bereits heute über ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz durch S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Busse. Dennoch ist ein weiterer zügiger Ausbau erforderlich.

Die mittelfränkische Wirtschaft hält insbesondere eine leistungsfähige und zügige Umsetzung der 2. Ausbaustufe der S-Bahn für dringend erforderlich. Der Ausbau des S-Bahn-Netzes nach Neumarkt, Ansbach, Hartmannshof und Forchheim/Bamberg wird

zahlreiche Pkw-Benutzer vom Auto auf die Schiene umsteigen lassen. Allein die Strecke Nürnberg – Forchheim wurde ein Verlagerungspotenzial von 8.000 Pendlern errechnet. Der Druck auf die Entscheidungsträger bei Politik und Bahn muss unbedingt aufrecht erhalten werden, damit der S-Bahn-Ausbau zügig vorankommt.

14. Ausrüstung von Dieselfahrzeugen mit Rußfiltern

Die deutsche Automobilindustrie hat trotz ihrer bedeutsamen Forschungen zur Reduzierung der Schadstoffwerte in den letzten Jahren offensichtlich den Einsatz von Filtertechnologien nicht ausreichend forciert. Erfreulicherweise wird mittlerweile mit Hochdruck an der Versorgung aller Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter gearbeitet, so dass in absehbarer Zeit alle Modelle serienmäßig mit Filter angeboten werden.

Die mittelfränkische Wirtschaft unterstützt alle darüber hinausgehenden Fördermaßnahmen und Initiativen, die dazu geeignet sind, die Ausrüstung von Diesel-Fahrzeugen mit Filter noch weiter zu beschleunigen. Die Kfz-Betriebe des Handwerks sind jederzeit in der Lage, Diesel-Fahrzeuge mit Nachrüstfilter auszustatten, soweit diese von der Industrie angeboten werden.

Allerdings muss den Unternehmen hierfür genügend Zeit gegeben werden, erforderliche Umrüstungen oder Neubeschaffungen im Fuhrpark einzuplanen, ohne die Wettbewerbsfähigkeit über Gebühr zu beeinträchtigen. Es liegt am Gesetzgeber, entsprechende Rahmenbedingungen und Terminsetzungen zu verabschieden.

Zusätzlich sollten die Bürger durch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit gezielt über den Einsatz von Erdgasfahrzeugen und die Möglichkeiten zur Umrüstung bzw. Ertüchtigung von Diesel-Fahrzeugen sowie alternativer Energien informiert werden.

INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER NÜRNBERG FÜR MITTELFRANKEN

HANDWERKSKAMMER FÜR MITTELFRANKEN

LANDESVERBAND DES BAYERISCHEN EINZELHANDELS E.V.

LANDESVERBAND GROSS- UND AUSSENHANDEL, VERTRIEB UND DIENSTLEISTUNGEN BAYERN E.V.

BAYERISCHER HOTEL- UND GASTSTÄTTENVERBAND E.V.

LANDESVERBAND BAYERISCHER TRANSPORT- UND LOGISTIKUNTERNEHMEN E.V.

LANDESVERBAND BAYERISCHER SPEDITEURE E.V.

ALLGEMEINER DEUTSCHER AUTOMOBIL-CLUB NORDBAYERN E.V.