
Anhang 5: Öffentlichkeitsbeteiligung - Fragen/Einwendungen

Vorbemerkung

Die eingegangenen Einwendungen zeigen, dass von verschiedenen Verbänden die Umweltzone nicht als zielführende Maßnahme erachtet und deshalb abgelehnt wird. Des Weiteren wird die Notwendigkeit eines Stufenplans angezweifelt.

Diese Auffassung wird von der Stadt Neu-Ulm, der Regierung von Schwaben und dem StMUG nicht geteilt. Die Gründe hierfür sind im Plan ausführlich dargestellt. Im Folgenden sollen die wesentlichen Fragen/Einwendungen thematisch zusammengefasst und erörtert werden.

1. Verkehr als einzige mit Einschränkungen beaufschlagte Emittentengruppe

Einige Verbände sehen den Verkehr zu Unrecht als Hauptverursacher der Luftverschmutzung beschuldigt und fordern zunächst die Umsetzung von Maßnahmen bei den anderen Verursachern. Bei jedem Überschreitungsfall muss geprüft werden, in welchem Umfang die verschiedenen Emittenten zur Schadstoffbelastung beitragen. Die Festlegung ausschließlich verkehrsbeschränkender Maßnahmen bei einer überwiegend durch industrielle Emissionen verursachten Belastungssituation wäre gegen die Vorgaben des Gesetzgebers (§ 47 Abs. 4 Satz 1 BImSchG).

Der Nachweis, dass der Verkehr eine Hauptlast an der Schadstoffbelastung der Luft an den Messstellen in Städten mit Grenzwertüberschreitungen trägt, wurde bereits durch zahlreiche Untersuchungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) als auch anderen Einrichtungen erbracht. Hierzu wurden entsprechende Modellrechnungen unter Berücksichtigung aller Verursacher von Luftschadstoffemissionen sowie umfangreiche Analysen der Staubinhaltsstoffe vorgenommen, um gesicherte Ergebnisse für den Anteil des Verkehrs an der Schadstoffbelastung der Luft zu erhalten. Diese Untersuchungen wurden in den Luftreinhalte-/Aktionsplänen ausführlich dargestellt - siehe Kap. 5.1.

Nach aktuellen Untersuchungen des LfU stammen ca. 43% der PM₁₀-Feinstaubemissionen vom Straßenverkehr. Davon werden ca. 19% durch Aufwirbelung verursacht.

Der lokale Verkehr an der LÜB-Messstation in Neu-Ulm hat einen erheblichen Anteil.

Die Verursacheranalyse des LfU dazu aus dem Jahr 2008 hat einen unmittelbaren Verkehrsbeitrag (lokal und städtischer Hintergrund) an der Gesamtfeinstaubbelastung von 17% ergeben. Berücksichtigt man, dass es sich bei der Messstation Gabelsbergerstraße um eine städtische Hintergrundstation handelt, so stellt dies einen bedeutsamen Anteil für eine einzelne Quellgruppe für Feinstaub dar.

Selbst wenn man annimmt, dass an der Station keine weiteren Beiträge aus dem Verkehr stammen, wären im Jahr 2006 an der Station ohne Verkehrsbeitrag nur mehr 26 µg/m³ gemessen worden. Damit wären an der Messstation voraussichtlich deutlich weniger als die zulässigen 35 Überschreitungen des Tagesmittelgrenzwertes aufgetreten.

Hinzu kommt, dass ein beträchtlicher Anteil der Immissionen aus dem regionalen Hintergrund durch sogenannte Sekundärpartikelbildung entsteht, deren Vorläufersubstanzen aus dem Verkehr stammen.

Auch der Verlauf des Tagesganges (siehe Abb. 20 und 22) bestätigt den relevanten Beitrag durch den lokalen Straßenverkehr.

Der Industriebeitrag an der Feinstaubbelastung liegt an den Messstationen Gabelsbergerstraße bei ca. 1 %; bei der NO₂-Belastung bei ca. 3%. Durch die TA Luft Novellierung 2002 wurden die allgemeinen Emissionswerte für Staub und NO_x erheblich reduziert. Die Sanierung der bestehenden Anlagen musste bis 30.10.2007 abgeschlossen sein.

Auch bei den Gebäudeheizungen wurde in den vergangenen Jahren ein Minderungsbeitrag eingefordert: Alle kleinen und mittleren Heizungsanlagen mussten den geänderten Anforderungen nach der Verordnung über kleine und mittlere Feuerungsanlagen – 1. BImSchV – bis spätestens Ende 2004 angepasst werden. Derzeit wird die 1. BImSchV mit dem Ziel der Verschärfung der Staubemissionsgrenzwerte novelliert¹.

Nachdem diese beiden Verursachersektoren bereits flächendeckende Beiträge zur Verminderung der Schadstoffbelastung geleistet haben und unter der Berücksichtigung des hohen Anteil des Verkehrs an der Schadstoffbelastung, ist bereits aufgrund der gesetzlichen Anforderungen nach § 47 Abs. 4 Satz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) eine Beschränkung des Verkehrs nicht nur zulässig, sondern notwendig.

2. Räumliche Ausdehnung der Umweltzone

Die Umweltzone Neu-Ulm umfasst die öffentlichen Verkehrsflächen in der Innenstadt von Neu-Ulm; d.h. Verkehr auf privatem Grund ist von der Verkehrsbeschränkung nicht betroffen. Konsequenzen für Betriebsanlagen nur aufgrund der Tatsache, dass das Werksgelände scheinbar in der Umweltzone liegt, entstehen dadurch nicht.

In der Umweltzone sollten möglichst alle kritischen Straßenzüge enthalten sein und die Abwicklung der Verkehrsströme möglichst wenig beeinträchtigt werden. Dabei wurde die Größe der Umweltzone so gering wie möglich gewählt, um möglichst wenige Bürger und Betriebe davon unmittelbar zu betreffen. Auf eine Vergrößerung der Umweltzone wird derzeit verzichtet. Nach Einführung der Umweltzone wird die Verkehrsentwicklung von der Stadt beobachtet und ggf. geprüft, ob die Verkehrsbelastung durch Umfahrvverkehr in den anliegenden Gebieten ansteigt und Anpassungen im Rahmen einer Fortschreibung des Planes erforderlich (siehe Kap. 8.3.1 „Zusatzbelastung durch Umfahrvverkehr“) werden.

3. Ungenügendes Verhältnis von Aufwand und Wirkung - Überzogenheit der Maßnahme Umweltzone

Die Umweltzone dient vorrangig zur Reduktion der Schadstoffbelastung aus dem Verursacheranteil „lokaler Verkehr“. Da beim Straßenverkehr die Abgasemissionen bodennah erfolgen, ist eine freie Ausbreitung in die Atmosphäre an den Überschreitungsorten in den Städten durch mangelnde Durchlüftung aufgrund der Bebauung sehr schlecht. Die Umweltzone setzt somit an einer maßgeblichen Emissionsquelle an und entfaltet somit eine unmittelbare und damit hohe

¹ http://www.bmu.de/pressemitteilungen/aktuelle_pressemitteilungen/pm/44093.php

Wirksamkeit.

Bei den Auspuff-Emissionen wird durch die Umweltzone eine deutliche Reduktion in Neu-Ulm bis 2012 erreicht: PM₁₀: 8%, NO_x: 7%. Auf der Einwirkungsseite (Immissionen) werden geringere Reduzierungen bis 2012 berechnet: PM₁₀: bis ca. 0,2 µg/m³; NO₂: bis ca. 1,2 µg/m³. Schließlich kann schon eine geringfügige Minderung beim PM₁₀-Jahresmittelwert bewirken, dass 36 oder mehr Überschreitungen des Tagesmittelwertes gerade nicht mehr erreicht werden.

Gerade die besonders gesundheitlich schädlichen Verbrennungspartikel (Ruß) im Feinstaub PM₁₀ aus den Abgasen des Kfz-Verkehrs können in der Umweltzone reduziert werden.

Darüber hinaus kann sie auch positive Auswirkungen auf die Verkehrsmengen und Fahrverhalten haben sowie eine Beschleunigung der Erneuerung der allgemeinen Fahrzeugflotte bewirken.

Die Maßnahme "Umweltzone" steuert also in die richtige Richtung: Moderne Fahrzeugtechnik wird eingeführt, die Emissionen des Verkehrs nehmen dadurch früher schneller ab. Sie ist eine geeignete lokale Maßnahmen als Bestandteil eines Maßnahmenbündels zur Reduzierung sowohl der PM₁₀- und gleichzeitig der NO₂-Belastung die entsprechend den gesetzlichen Anforderungen „kurzfristig ergriffen“ werden können. „Saubere“ Fahrzeuge werden mit „freier Fahrt“ belohnt, während den Kraftfahrzeugen mit hohem Schadstoffausstoß die Zufahrt verwehrt bleibt. Aber auch letztere kommen in den Genuss der „freien“ Fahrt bei Nachrüstung durch einen geeigneten Partikelfilter. Die Umweltzone in Neu-Ulm und das Lkw-Durchfahrtsverbot sind die Einzelmaßnahmen, die zusammen die größte Wirkung nach der Umsetzung erwarten lassen und somit am effizientesten sind. Damit die Einrichtung von Umweltzonen als lokal wirksame Maßnahme in Städten mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen im Rahmen von Luftreinhalte-/Aktionsplänen überhaupt erst möglich ist, wurde von der Bundesregierung die Kennzeichnungsverordnung (35. BImSchV) hierzu erlassen.

Eine Verschiebung der Einführung der Umweltzone z.B. für ein halbes Jahr, damit Nachrüstungen und Neuanschaffungen vorgenommen werden können, wird nicht für erforderlich gehalten. Die Planungen sind der Öffentlichkeit seit längerer Zeit bekannt, zudem erfolgt die Einführung der Umweltzone auf Wunsch der Stadt Neu-Ulm frühestens 3 Monate nach Bekanntmachung des Plans.

Anmerkung:

Da modernere Dieselfahrzeuge (Euro 3) schädlichere, weil kleinere Partikel erzeugen als ältere (Euro 2 und schlechter) mit größeren und weniger reaktiven Partikeln, wurde der Nutzen der Umweltzone angezweifelt.

Tatsache ist, dass ein Diesel-Pkw mit Euro-Norm 1 noch 0,18 Gramm pro Kilometer an Partikeln, ein Diesel-Pkw der Euro-Norm 2 nur 0,08 Gramm pro Kilometer Partikel sowie ein Diesel-Pkw der Euro-Norm 3 nur noch 0,05 Gramm pro Kilometer an Partikeln ausstoßen durfte. Euro-Norm 4 (0,025 Gramm pro Kilometer) emittiert nur mehr die Hälfte von Euro-Norm 3, Euro-Norm 5 (0,005 Gramm pro Kilometer, gültig ab 9/2011) nur noch ein Zehntel von Euro-Norm 3.

Sowohl die Abgasbeschränkungen der Euro-Normen als auch die Immissionsgrenzwerte für Feinstaub sind auf die Masse bezogen. Es ist demnach klar, dass ein Fahrverbot von Diesel-Pkw der Euro-Norm 1 oder schlechter (ohne Plakette) auch mit einer Reduktion der Immissionsmassenkonzentration am Immissionsort verbunden ist d.h. die Maßnahme Umweltzone zielt zur Einhaltung der derzeit gesetzlich vorgeschriebenen, massebezogenen Immissionsgrenzwerte ab.

Aufgrund der Erkenntnis, dass geringere Partikelgrößen schädlicher sind, da sie lungengängiger sind, wurden in der neuen Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG auch Ziel- und Grenzwerte für noch kleinere Partikel (mit Partikelgröße $PM_{2,5}$) eingeführt. Auch bei diesen handelt es sich um Immissionsmassenkonzentrationswerte.

Ob im Rahmen der für das Jahr 2013 geplanten Revision der Luftqualitätsrichtlinie in Abhängigkeit von dem wissenschaftlichen Erkenntnisstand sich Änderungen an dem Immissionsgrenzwerten bei den Partikeln ergeben, bleibt abzuwarten. Unabhängig davon sind die derzeitigen gesetzlichen Vorgaben einzuhalten.

4. Benachteiligung sozial Schwacher durch die Umweltzone

Es wird angeführt, dass gerade sozial Schwache von dem Fahrverbot betroffen seien, da sie aus finanziellen Gründen kein neueres Fahrzeug anschaffen können.

Bürger und Gewerbetreibende, Pendler und andere, die ein Fahrzeug ohne Plakette besitzen und die Umweltzone aber befahren wollen, können ihr Fahrzeug mit einem Partikelfilter nachrüsten, der die Anforderungen der Straßenverkehrsverordnung erfüllt. Diese Nachrüstung wird steuerlich mit einem Bonus von 330 Euro sogar gefördert² (Nachrüstung muss in der Zeit vom 01.01.2006 bis 31.12.2009 erfolgen). Durch die Nachrüstung wird der Feinstaubausstoß bei Diesel-Pkw um 30 - 50% gesenkt. Durch die Nachrüstung besteht die Möglichkeit in die nächst bessere Schadstoffgruppe eingestuft zu werden. Sollte dies technisch nicht möglich sein (Nachweis erforderlich) und die Besonderen Ausnahmeveraussetzungen vorliegen (Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern, mit lebensnotwendigen Dienstleistungen, zur Wahrnehmung überwiegend und unaufschiebbarer Einzelinteressen) kann beim Fachbereich 1 / Sicherheit, Ordnung, Verkehr der Stadt Neu-Ulm ein Antrag auf eine Einzelausnahme gestellt werden. Durch die Ausnahmemöglichkeiten, die sich nach den Empfehlungen des Deutschen Städtetags richten, wird die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme gewährleis-

² Weitere Informationen dazu:

www.stmf.bayern.de/steuern/faq/ (unter Häufig gestellte Fragen: Nr. 10 Kraftfahrzeugsteuer - Förderung nachgerüsteter partikelreduzierter Diesel-Pkw anklicken)

http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/themenpapier_dieselryss.pdf

<http://www.kfz-auskunft.de/info/russfilterfoerderung.html>

http://www.adac.de/Auto_Motorrad/autokosten/Kfz-Steuer/russpartikelfilter/default.asp

<http://www.fm.nrw.de/cgi-bin/fm/custom/pub/visit.cgi?lang=1&ticket=quest&oid=555>

tet. Die Ausnahmen zunächst auf max. ein Jahr befristet ausgestellt, können aber bei Vorliegen der Voraussetzungen verlängert werden.

Dass ältere Dieselfahrzeuge durch Umweltzonen einen höheren Wertverlust erleiden kann nicht ausgeschlossen werden und muss von den Betroffenen - wie bei aktuellen Entwicklungen in anderen Lebensbereichen (z.B. elektrischen Geräten, Wohnbereich) - hingenommen werden.

Im Übrigen werden seit Beginn 2009 Privatpersonen, die sich für den Kauf eines neuen und gleichzeitig zur Verschrottung eines alten, mindestens 9 Jahre alten Fahrzeuges entscheiden, mit einem Zuschuss in Höhe von 2.500 Euro gefördert³.

5. Möglichkeit der Fristverlängerung für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte

Die Möglichkeit einer Fristverlängerung für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte wird in der Öffentlichkeit häufig fälschlicherweise damit verbunden, dass in dieser Zeit zunächst „abgewartet“ werden könnte, ob sich die Luftqualität nicht doch ohne weitere Maßnahmen verbessert bzw. die Einrichtung der Umweltzone aufgrund dieser Möglichkeit verschoben werden kann.

Die Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa enthält in Art. 22 die Möglichkeit für die Mitgliedsstaaten Fristverlängerungen für die Einhaltung von Immissionsgrenzwerten zu erhalten⁴. Bei Feinstaub beträgt die maximale Frist drei Jahre ab Inkrafttreten der Richtlinie, was einer Verlängerung bis Mitte Juni 2011 entspricht.

Die von der EU-Kommission für die Anerkennung einer Fristverlängerung geforderten Voraussetzungen stellen die Mitgliedsstaaten vor hohen Anforderungen. So müssen für das Gebiet, für das die Verlängerung gelten soll,

- ein Luftqualitätsplan aufgestellt werden,
- aufgezeigt werden, wie die Einhaltung der Grenzwerte vor Ablauf der neuen Frist erreicht werden sollen,
- der Nachweis erfolgen, dass alle geeigneten Maßnahmen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene getroffen wurden, um die Frist einzuhalten und
- dass die Schadstoffkonzentration den jeweiligen Grenzwert zuzüglich einer Toleranzmarge innerhalb dieser Frist nicht überschreitet.

Die Erleichterung, die mit einer Fristverlängerung für die Mitgliedsstaaten verbunden ist, bezieht sich ausschließlich auf den Verzicht der EU-Kommission, ein Vertragsverletzungsverfahren gegen den betroffenen Mitgliedstaat bei Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte einzuleiten. Eine Erleichterung im Hinblick auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung von Luftschadstoffen ist damit weder beabsichtigt noch möglich.

Aufgrund der im Jahr 2007 in Bayern aufgetretenen PM₁₀-Grenzwertüberschreitungen hat das Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit mit Schreiben vom 27.11.2008 dem Bundesumweltministerium (BMU) eine Mitteilung zur Inanspruchnahme der Fristverlängerung nur für die Städte Augsburg und München zur Weitergabe an die EU-Kommission übersandt (Anmerkung:

³ <http://www.bafa.de/bafa/de/wirtschaftsfoerderung/umweltpraemie/index.html>

⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:152:0001:0044:DE:PDF>

Im Jahr 2007 wurden die Feinstaub-PM10-Immissionsgrenzwerte an der LÜB-Messstation in Neu-Ulm eingehalten). Mit der Entscheidung vom 02.07.2009 hat die Kommission der Fristverlängerung für den PM10-Tagesgrenzwert für Augsburg und München (unter Auflagen) bis 10.06.2011 zugestimmt.

6. Ablehnung der 2. Stufe der Umweltzone

Das Wirkungspotenzial ist bezogen auf die lokal betroffenen Straßenabschnitte umso größer, je strenger das Fahrverbot gewählt wird. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit wird bei der Einführung einer einschneidenden Maßnahme wie der Umweltzone schrittweise vorgegangen: der Anteil der in der ersten Stufe im Stadtgebiet Neu-Ulm betroffenen Fahrzeuge beträgt nur ca. 3,4%, dagegen für die Stufen 1 und 2 in der Summe ca. 6,5%, bezogen auf die insgesamt in der Stadt zugelassenen Fahrzeuge. Nachdem in der ersten Stufe nur sehr wenige Fahrzeuge betroffen sind, kann auch keine erhebliche Wirkung erwartet werden. Eine sofortige Einführung der 2. Stufe wäre jedoch nicht verhältnismäßig..

Durch die frühzeitige Ankündigung der weiteren Stufe erhalten die Bürger und Unternehmen die Möglichkeit, sich entsprechend darauf einzustellen und zu planen. Das Stufenkonzept gewährleistet die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme, indem es den Betroffenen angemessene Zeit zur Nachrüstung, zur Neuanschaffung oder zum Ausnahmeantrag gewährt.

Vor Einführung der Stufe 2 wird der Erfolg der Maßnahme überprüft und das weitere Vorgehen festgelegt. Sollte sich herausstellen, dass auch die Einführung der zweiten Stufe der Umweltzone eine Einhaltung der Grenzwerte nicht sicherstellen kann, so wären weitere Maßnahmen wie eine Vergrößerung der Umweltzone oder die Einführung einer 3. Stufe im Rahmen einer Planfortschreibung zu prüfen. Die Überprüfung könnte aber auch zu dem Ergebnis führen, dass die Stufe zwei entfallen kann.

7. Erhöhte NO₂-Emissionen bei Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern

Euro 3 und Euro 4 Diesel-Pkw weisen ein höheres NO₂/NO_x-Verhältnis im Abgas auf als Diesel-Pkw der vorhergehenden Euro-Normen. Allerdings wurden die Grenzwerte für NO_x-Emissionen im Vergleich zu den früheren Euro-Normen deutlich verschärft. Die Erhöhung des Anteils der NO₂-Emissionen wird u.a. auf die Einführung des Oxidationskatalysators zurückgeführt. Mit Einführung der Euro-Normen 5 und 6 wird sich eine weitere deutliche Reduktion der NO_x- und damit auch der NO₂-Emissionen ergeben. Damit dürfte die gewünschte Minderung der Summe an NO und NO₂ erreicht werden.

Auch Otto-Pkw mit Euro 1 und älter haben einen wesentlich höheren Ausstoß an Kohlenwasserstoffen (HC), die über ihre Wirkung als Vorläufersubstanzen für die Ozonbildung zur NO₂-Bildung aus NO beitragen. Somit ist auch über die Einbeziehung von Otto-Pkw ohne Plakette das Fahrverbot für die Umweltzone durchaus auf NO₂ zugeschnitten. Im Übrigen kennt die einer Umweltzone zu Grunde liegende 35. BImSchV (Kennzeichnungs-Verordnung) keine speziellen partikel- oder NO₂-armen Kfz, sondern spricht immer nur von "Schadstoffen" oder Schadstoffgruppen.

8. Einfluss der Meteorologie auf die Schadstoffbelastung

Die Schadstoffbelastung an einem bestimmten Punkt wird grundsätzlich durch drei Faktoren maßgeblich bestimmt:

- emittierte Schadstoffmasse
- Verdünnung und Abtransport des Schadstoffes in der Atmosphäre
- Entfernung des Schadstoffes aus der Atmosphäre (chemischer Abbau, Deposition usw.)

Bei gleichbleibender Emission wird - je nach Verdünnung und Abtransport - eine sehr unterschiedliche Schadstoffbelastung in der näheren Umgebung der Schadstoffquelle zu messen sein. Am Beispiel einer verkehrsorientierten Spot-Messstation in einer Straßenschlucht wird die Verdünnung durch meteorologische Transportvorgänge (Wind und Vertikaldurchmischung der Atmosphäre) bewirkt. Die dichte Randbebauung behindert jedoch die Verdünnung, daher werden höhere Werte gemessen als bei unbebauten Straßen mit gleicher Verkehrsstärke. Setzen die meteorologischen Transportvorgänge aus (z.B. Inversionswetterlage), findet Verdünnung im Wesentlichen nur noch durch Diffusion statt.

Fazit:

Die Meteorologie verursacht nicht die Schadstoff-Emissionen und Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Sie erleichtert oder erschwert die Verteilung/Ausbreitung („Verdünnung“) der Schadstoffe in die Atmosphäre.

Unstrittig ist, dass durch Inversionswetterlagen und den damit bedingten ungünstigen Ausbreitungsbedingungen eine hohe Schadstoffbelastung mit erheblicher Überschreitung des PM₁₀-Tagesgrenzwertes auftreten kann. Überschreitungen treten vorrangig an stark befahrenen Straßen in den Städten auf. Der lokale Verkehr trägt dabei bis zu ca. 25% zur PM₁₀-Feinstaubbelastung sowie bis zu ca. 75% zur NO₂-Belastung bei.

Aus diesem Grund wurde vom Gesetzgeber eine zulässige Überschreitungshäufigkeit des PM₁₀-Tagesgrenzwertes von 35 Tagen eingeführt. Es existieren jedoch immer auch einige Tage, an denen der Tagesgrenzwert von 50 µg/m³ selbst nur geringfügig überschritten ist. Lokale Maßnahmen wie die Umweltzone und das Lkw-Durchfahrtsverbot können in diesen Fällen sehr wohl zur Einhaltung des PM₁₀-Tagesgrenzwertes beitragen

Nur kurzzeitige Maßnahmen an Tagen mit sehr hohen Feinstaubbelastungen zu ergreifen sind nur bedingt sinnvoll, da sie nicht geeignet sind, die Situation in relevantem Umfang zu verbessern. Vielmehr sind Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen erforderlich. Unter dem Gesichtspunkt der Erforderlichkeit ist auch eine zeitliche Beschränkung der Maßnahme z.B. auf Wintermonate nicht ausreichend, da bei der vorzunehmenden Prognoseentscheidung zu berücksichtigen ist, dass zum einen die Überschreitungstage über das ganze Jahr verteilt und kurzfristig auftreten können und zum anderen die Umweltzone auch der Einhaltung des in der 22. BImSchV geforderten Jahresmittelwertes für die Stoffe NO₂ und Feinstaub PM₁₀ dient.

9. Einzelausnahmen zum Befahren der Umweltzone

Die Ausnahmen richten sich nach den Empfehlungen des Deutschen Städtetags. Aufgrund der zweistufigen Vorgehensweise ist zur Vermeidung von Härten z.B. für Handwerker darüber hinaus vorgesehen, dass die Einzelausnahmen - nicht wie von mehreren Seiten angenommen - nur für maximal ein Jahr gelten, sondern auch mehrfach verlängert werden können (sofern das Fahrzeug technisch nicht mit einem Partikelfilter nachrüstbar ist). Es besteht somit kein unzumutbarer Investitionsdruck insbesondere zur Erneuerung von gewerblichen Fahrzeugen (z.B. von Handwerkern als mobile Werkstatt genutzte Fahrzeuge).

Die Handhabung von Ausnahmegenehmigungen wird unbürokratisch geregelt. Dazu gehört u.a. die Möglichkeit, im Internet die Formulare herunterladen zu können, und dass der Antrag auf dem Postweg erledigt werden kann. Ob dies auch auf elektronischem Weg möglich sein wird, wird derzeit von der Stadt Neu-Ulm geprüft.

Es wird eine Ungleichbehandlung zwischen den Fahrzeugen von Handwerksbetrieben und den Kommunen beklagt, wobei hier die gesetzliche Ausnahme für Kommunalfahrzeuge benannt wird. Es wird auch die ernsthafte Zielsetzung der Stadt Neu-Ulm bezweifelt, weil der eigene Fuhrpark nur sukzessive nachgerüstet würde, hingegen von Handwerksbetrieben innerhalb einer festen Frist dies gefordert würde.

Eine Ungleichbehandlung bei den Fahrzeugen von Handwerksbetrieben und der Kommune ist nicht erkennbar. Auch die Stadt Neu-Ulm muss bei Ihren Fahrzeugen, sofern sie nicht schon vom Gesetzgeber von der Kennzeichnungspflicht ausgenommen wurden (z.B. Feuerwehr, Straßenreinigungs- und Müllfahrzeuge), die Regelungen beachten. Dies bedeutet, dass entweder Fahrzeuge, die keine gültige Plakette haben, mit Partikelfiltern nachzurüsten sind oder ggf. eine Ausnahmegenehmigung unter den dafür geltenden Voraussetzungen benötigen. Bei der Stadt Neu-Ulm werden bereits heute hohe Schadstoffstandards bei den Müll- und Straßenreinigungsfahrzeugen eingehalten, so dass diese meistens eine grüne Plakette erhalten. Mit den von der Kennzeichnungspflicht ausgenommenen Fahrzeugen werden außerdem i.d.R. Aufgaben wahrgenommen, die im öffentlichen Interesse liegen. Würden hier erhebliche Investitionen notwendig werden, müssten diese mit Steuergeldern oder Gebühren refinanziert werden.

Im Übrigen handelt es sich bei dem Lkw-Durchfahrtsverbot zwischen den Autobahnanschlüssen Ulm-West (A8) und Autobahndreieck Hittistetten (A7) lediglich um einen geringen Umweg von ca. 8 km.

10. Geringes Minderungspotenzial des Lkw-Durchfahrtsverbotes verbunden mit höheren Emissionen wegen erheblicher Umwege

Durch Vermeidung von Durchfahrtsverkehr wird in den von Schadstoffen hoch belasteten Bereichen neben den motorischen Emissionen auch der Beitrag durch Abrieb und Aufwirbelung vermieden. Die Verkehrsentlastung einer Straßenschlucht erbringt praktisch immer eine wesentlich höhere Minderung, verglichen mit der Zunahme durch den entsprechenden Mehrverkehr an einer wenig- oder unbebauten und damit gut durchlüfteten Straße.

Die durch weitere Wegstrecken erzeugten, zusätzlichen Emissionen entstehen in unkritischeren Bereichen und sind daher zugunsten der Verbesserung in kritischen Bereichen hinzunehmen.

11. Festsetzung der Tonnagegrenze für das „selektive Fahrverbot“ auf 12 t (statt 3,5 t), da nur für schwere Nutzfahrzeuge wegen der Autobahnmautpflicht ein zusätzlicher Anreiz zur Nutzung der Ortsdurchfahrten bestehe

Ein Anreiz die Strecke zwischen den Autobahnanschlussstellen abzukürzen besteht für alle Verkehrsteilnehmer aufgrund der um 8 km kürzeren Fahrstrecke (28 km über das Elchinger Kreuz gegenüber 20 km auf der direkten Strecke). Überproportionale Betroffenheiten auf Kurzstreckenverkehren sind nicht erkennbar, da nur die Fahrbeziehung zwischen den Autobahnanschlussstellen Ulm-West (A8) und Hittistetten (A7) betroffen ist. Alle anderen Verkehre in und außerhalb des Plangebiets sind nicht betroffen. Darüber hinaus sind es gerade die leichten Nutzfahrzeuge, die aufgrund der Flottenzusammensetzung überproportional zur Schadstoffbelastung beitragen.

12. Andere wirkungsvollere Maßnahmen

Von verschiedenen Stellen wurde vorgeschlagen, anstelle der Umweltzone andere, wirkungsvollere Maßnahmen durchzuführen, wie z.B.

- 1) Verbesserung des Straßenzustandes
- 2) Intensivere Straßenreinigung insbesondere im Winter
- 3) Verkehrsführung- und -leitung optimieren
- 4) Erhalt bestehender und Ausbau zusätzlicher, leistungsfähiger Verkehrsadern

Zu 1)

Eine Verbesserung des Straßenzustandes ist sinnvoll, da von schadhafte Fahrbahnoberflächen deutlich mehr Staub aufgewirbelt wird. Auch aus anderen als Umweltschutzgründen handelt es sich um eine Daueraufgabe, die von der Stadt Neu-Ulm durchgeführt wird.

Zu 2)

Die Wirkung einer verstärkten Straßenreinigung konnte bisher trotz mehrerer Projekte nicht schlüssig belegt werden. Die Straßenreinigung im Winter ist problematisch: Nass- oder Feuchtreinigung kommt wegen der in Folge der tieferen Temperaturen zu erwartenden Glättegefahr kaum in Frage. Eine Trockenreinigung wirkt sich nach allgemeinem Kenntnisstand praktisch kaum mindernd auf die Feinstaubbelastung aus (siehe Beitrag „Emissionsarme Kehrmaschinen - Lösungen aus der Industrie, Praxiseinsatz: Testversuch in Stuttgart“:
http://www.bestellen.bayern.de/application/stmugv_app000009?SID=1426140905&ACTIONxSE

[TVAL\(artdtl.htm,AARTxNR:lfu_luft_00147,USERxARTIKEL:artlist1.htm\)=X](#) ; Kap. 4.6.5.5 des UBA Forschungsberichtes Texte 22/07 <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3240.pdf>).

Zu 3)

Der Vorschlag, „die Verkehrsführung durch Verkehrsleitsysteme und intelligente Schaltungen von Lichtsignalanlagen“ zu optimieren, wird z. T. schon seit Jahren in Neu-Ulm praktiziert (siehe Kap. 7.2.1). Ebenso ist die Wegweisung in Neu-Ulm so ausgelegt, dass der Verkehr für die Fahrzeuge, die kein Ziel in der Innenstadt haben, um diese herumgeführt wird.

Zu 4)

Der Vorschlag „Erhalt bestehender und Ausbau zusätzlicher, leistungsfähiger Verkehrsadern“ wird und wurde in Neu-Ulm bereits praktiziert (siehe 7.2.1). In der Innenstadt ist der Erhalt bestehender Verkehrsadern grundsätzlich gewährleistet. Für Ausbaumaßnahmen ist im Stadtgebiet das Potential aufgrund der räumlichen Situation eher gering.

Fazit:

Für die von den Verbänden vorgeschlagenen „wirkungsvolleren“ Maßnahmen existieren derzeit keine zuverlässigen Berechnungsmethoden. Die zum Teil in der Literatur angegebenen Wirkungen sind noch nicht belastbar belegt.

Wenn zu den o.g. Maßnahmenvorschlägen sich neuere Erkenntnisse ergeben, können diese im Rahmen einer weiteren Fortschreibung des Plans aufgegriffen werden.

Die Umweltzone ist derzeit eine der Einzelmaßnahmen zur Reduzierung der PM₁₀- und gleichzeitig NO₂-Belastung im Rahmen eines Maßnahmenbündels.