zur Luftqualität in Nürnberg und geplantes weiteres Vorgehen

Bezug: Antrag Stadtratsfraktion „Die Linke“ vom 27.03.2025

1. Einleitung

Die Luftqualität ist ein hohes Schutzgut, da zu viele Schadstoffe in der Luft sowohl der menschlichen Gesundheit als auch Natur und Umwelt schaden. In der Stadtratssitzung am 17.04.2024 (TOP Ö 4: Überblick zum Stand der Luftreinhaltung in Nürnberg) wurde zuletzt in einem Sachbericht der aktuelle Zustand der Luftqualität sowie die zu erwartenden rechtlichen Änderungen im Bereich der Luftreinhaltung vorgestellt. Der vorliegende Bericht führt dies fort und bezieht sich zudem auf den Antrag der Stadtratsgruppe „Die Linke“ „Verbesserung der Luftqualität in Nürnberg – Erstellung eines Masterplans Luftqualität“.

2. Gesetzliche Entwicklung und Luftschadstoffkonzentrationen in Nürnberg

Die Stadt Nürnberg ergreift seit vielen Jahren Maßnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung der Luftqualität im Stadtgebiet. Dafür wurden und werden u.A. die Maßnahmen aus den Luftreinhalteplänen umgesetzt. Abbildung 1 zeigt eine zeitliche Übersicht der zentralen Ereignisse zur Luftreinhaltung in Nürnberg.

Die neue EU-Luftqualitätsrichtlinie (2024/2881) ist am 10.12.2024 in Kraft getreten und muss innerhalb von zwei Jahren in nationales Recht überführt werden. Das hat für Deutschland eine Novellierung der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) zur Folge. Die Neuerung, die die Stadt Nürnberg – wie die meisten Ballungsräume – am meisten betrifft, ist die ab 2030 geltende Verschärfung der Luftschadstoffgrenzwerte. So reduziert sich etwa der Grenzwert von Stickstoffdioxid (NO_2) von 40 µg/m³ auf 20 µg/m³ und der von Feinstaub PM 2,5 (Partikeldurchmesser < 2,5 µm) von 25 µg/m³ auf 10 µg/m³. Wenn abzusehen ist, dass Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030 nicht eingehalten werden können, kann durch eine Erstellung eines Luftqualitätsfahrplans bis Ende 2028 die Frist für das Erreichen der Grenzwerte bis 2035 verlängert werden. In diesem Luftqualitätsfahrplan müssen, ähnlich zum in der Vergangenheit erstellten Luftreinhalteplan mit seinen zwei Fortschreibungen, geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffgehalte und damit zur Einhaltung der Grenzwerte enthalten sein. Zudem schafft die neue EU-Richtlinie rechtliche Grundlagen für einen verbesserten Zugang der Öffentlichkeit zu Gerichten, d.h. Klagemöglichkeiten, sofern Verstöße gegen rechtliche Vorgaben vorliegen.

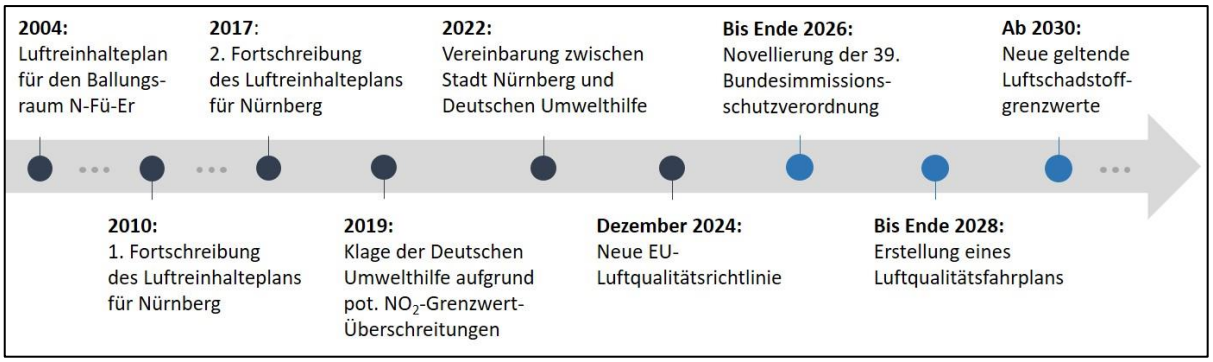


Abbildung 1: Überblick der Ereignisse zur Luftreinhaltung in Nürnberg der vergangenen und künftigen Jahre.

2.1 Luftqualität in Nürnberg

Die 39. BImSchV regelt die Grenzwerte für Luftschadstoffe und die Messorte. Abgedeckt werden dabei unterschiedliche Immissionsumgebungen, etwa der städtische Hintergrund oder stark verkehrsbelastete innerstädtische Bereiche. An den jeweiligen Standorten wird dabei gezielt eine bestimmte Auswahl an Luftschadstoffen erfasst. In Nürnberg werden auf dieser Grundlage drei Messstationen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) im Rahmen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) betrieben. Ergänzend betreibt die Stadt Nürnberg über die Stadtentwässerung und Umweltanalytik (SUN) vier

weitere Stationen, die auf entsprechenden Beschlüssen des Stadtrats beruhen. Am Standort Muggenhof erfolgen Messungen durch das LfU und SUN. Darüber hinaus finden an drei weiteren, besonders verkehrsbelasteten Straßenabschnitten mit teils schluchtartiger Randbebauung (sog. „Hot Spots"), NO_2-Passivsammlermessungen (PS) statt. Die Nürnberger Hot Spots wurden im Zusammenhang einer stadtweiten Modellierung von Luftschadstoffkonzentrationen an Hauptverkehrsstraßen für den Masterplan Nachhaltige Mobilität ausfindig gemacht und liegen an der Dürrenhofstraße, Maximilianstraße und am Frauentorgraben. Die Messungen dort werden von einem externen Büro durchgeführt und gehen auf die Vereinbarung zwischen der Stadt Nürnberg und der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zurück. An innerstädtischen „Hot Spots" überlagern sich alle Immissions-Anteile (Abbildung 2) und es liegen die höchsten Konzentrationen vor (Abbildung 3).

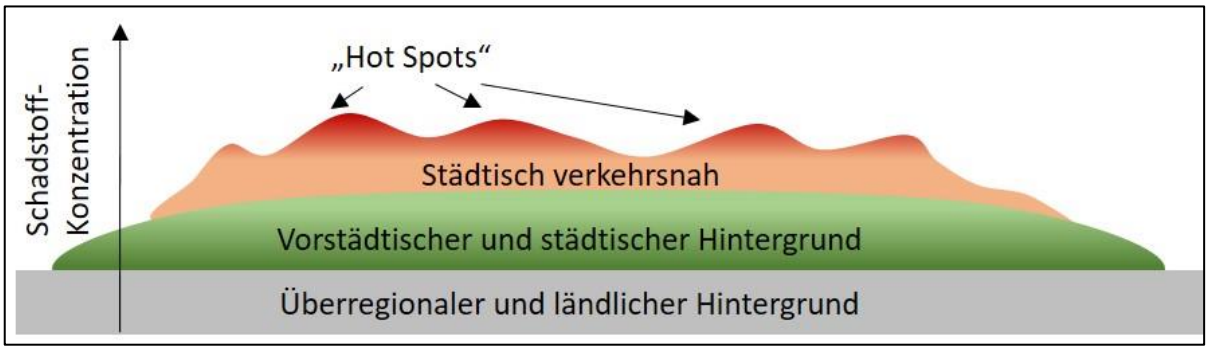


Abbildung 2: Vereinfachtes Schema der NO_2-Belastung in einem urbanen Ballungsraum, modifiziert nach Lenschow et al. 2001.

Die meisten neuen Schadstoffgrenzwerte können nach dem aktuellen Stand voraussichtlich bis 2030 eingehalten werden und die gemessenen Konzentrationen liegen zum Teil bereits jetzt deutlich unter den künftig geltenden Grenzwerten. Die Ausnahmen sind Stickstoffdioxid (NO_2) und möglicherweise Feinstaub PM 2,5. Vor dem Hintergrund der bisherigen Entwicklung der Schadstoffkonzentrationen ist davon auszugehen, dass insbesondere der Jahresmittelgrenzwert für NO_2, trotz noch laufender Maßnahmenpakete, voraussichtlich nicht überall eingehalten werden kann (Abbildung 3).

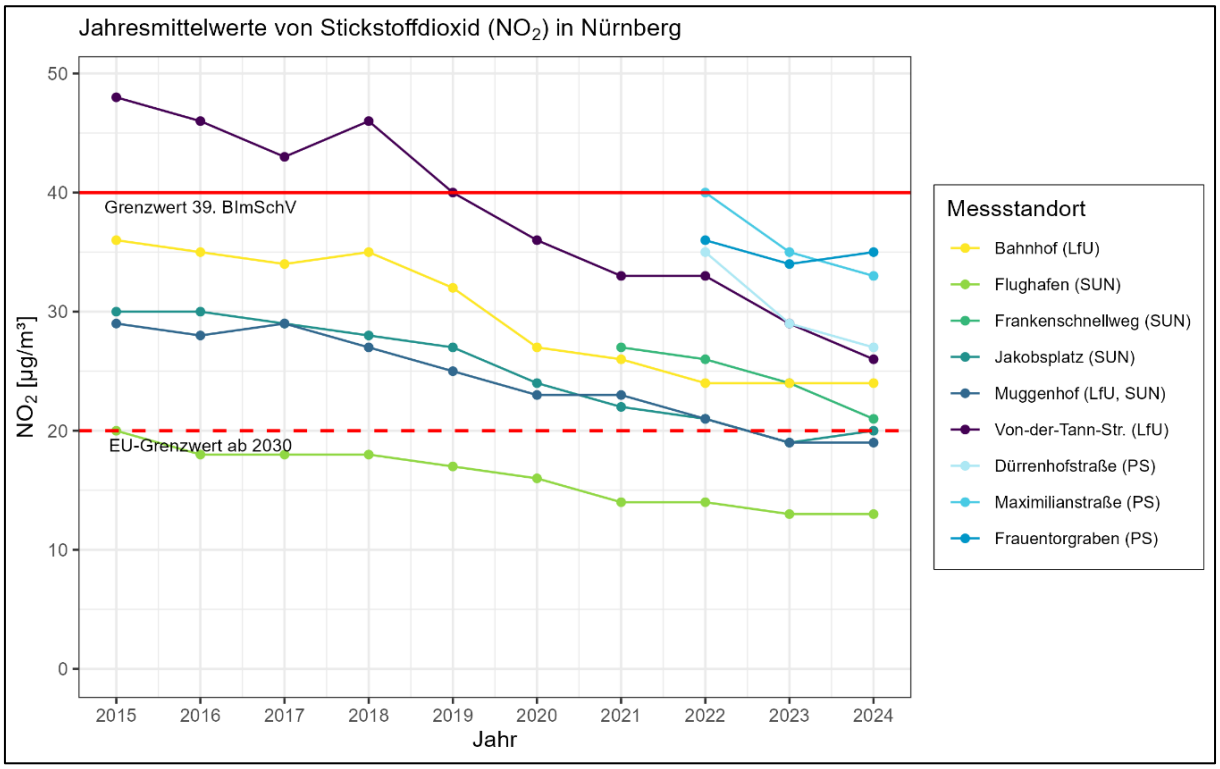


Abbildung 3: Zeitliche Entwicklung der Jahresmittel von Stickstoffdioxid (NO2) an den Messstandorten in Nürnberg seit 2015. Die Standorte vom Landesamt für Umwelt (LfU) und Stadtentwässerung und Umweltanalytik (SUN) liefern stündliche Werte, die Passivsammlermessungen (PS) liefern monatliche Werte. Die rote durchgezogene Linie zeigt den derzeitig geltenden Grenzwert nach der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV), die gestrichelte Linie der zukünftige Grenzwert ab 2030.

Es reicht daher nicht aus, bisherige Strategien fortzusetzen, sondern es müssen zusätzlich effektivere und örtlich gezieltere Maßnahmen als bisher ergriffen werden. Um von derartigen Maßnahmen bzw. Planungen den größtmöglichen Nutzen zu haben, sollte dies in der Form eines Luftqualitätsfahrplans erfolgen. Dabei geht es nicht darum, Maßnahmen aufgrund der damit möglichen Fristverlängerung hinausschieben zu können, sondern im Gegenteil frühzeitig handlungsfähig zu sein und möglichst effektive Maßnahmen für eine Verbesserung der Luftqualität zu identifizieren. Dazu muss die Stadtverwaltung in der Lage sein, die Wirksamkeit von Maßnahmen vorab abschätzen zu können. Dies bedeutet zwar kurzfristig mehr Aufwand in der Erhebung und Prüfung, dafür kann aber mehr Effizienz bei den Maßnahmen selbst erzielt werden.

Das Umweltamt arbeitet bereits an einem Luftqualitätsfahrplan, der bis spätestens 2028 vorliegen soll. Gemäß Anhang VIII der EU-Luftqualitätsrichtlinie soll ein Luftqualitätsfahrplan neben einer ausführlichen Erläuterung der Maßnahmen vor allem die aktuelle Luftbelastung und die Emissionsquellen und -mengen erfassen, eine Prognose der Entwicklung der Luftqualität darstellen, sowie einen Zeitplan für die Umsetzung und die zu erwartende Wirkung der gewählten Maßnahmen enthalten. Zusätzlich verlangt die Richtlinie, dass die Maßnahmen geeignet sind, die Überschreitungsdauer der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten. Allerdings könnte die Zeit bis 2030 nicht ausreichen, um alle geplanten Maßnahmen vollständig umzusetzen, insbesondere bei baulichen Vorhaben mit längeren Vorläufen. Deshalb soll eine Maßnahme nicht zugunsten kurzfristiger, einschränkender Lösungen verworfen werden, nur weil sie erst nach 2030 abgeschlossen wäre. Die neue Richtlinie sieht hierfür die Möglichkeit einer Fristverlängerung vor: Übergangsmaßnahmen gelten als unverhältnismäßig, wenn bereits begonnene Maßnahmen erwarten lassen, dass die Grenzwerte innerhalb der verlängerten Frist eingehalten werden. Mit der Umsetzung von Maßnahmen, die sich bereits vor Fertigstellung des Gesamtplans als geeignet herausstellen, kann und soll aber auch schon früher begonnen werden, um möglichst schnell Effekte zu erzielen.

Analysen in den früheren Luftreinhalteplänen für Nürnberg zeigen, dass der Verkehr den größten Anteil an den NO_2-Emissionen verursacht. Deutschlandweite Auswertungen des Umweltbundesamtes bestätigen zwar einen leichten Rückgang der verkehrsbedingten Emissionen infolge der fortschreitenden Erneuerung der Fahrzeugflotte, dennoch bleibt der Verkehrssektor die dominierende Quelle. Daher besteht gerade in diesem Bereich ein besonderer Handlungsbedarf.

Feinstaub PM 2,5 war bereits Gegenstand einer intensiven Behandlung in der Stadtratssitzung des vergangenen Jahres. Da sich die Jahresmittelwerte der vorherigen Jahre von PM 2,5 in der Nähe des künftig geltenden Grenzwerts bewegen und die zeitliche Entwicklung einen rückläufigen Trend erkennen lässt, kann angenommen werden, dass zusätzliche Maßnahmen zur Reduktion von NO_2-Emissionen auch zu der erforderlichen weiteren Senkung der PM 2,5-Konzentrationen beitragen werden.

2.2 Inhalte des Luftqualitätsfahrplans und Antrag der Stadtratsgruppe „Die Linke“

Die Verwaltung teilt das Anliegen des Antrags, die Luftqualität in Nürnberg weiterhin zu verbessern. Es ist aus Sicht der Verwaltung jedoch sinnvoller, auf Grundlage fundierter Daten geeignete Maßnahmen zu entwickeln, anstatt vorschnell Maßnahmen ohne gesicherte Erfolgsaussichten umzusetzen. Maßnahmen ohne belastbare Wirkungsprognose geraten schnell in den Verdacht der Unverhältnismäßigkeit, sei es im Hinblick auf Einschränkungen oder auf den Ressourceneinsatz.

Als Vorbereitung auf den neuen Luftqualitätsfahrplan werden schon jetzt Hintergründe und Randbedingungen für mögliche Maßnahmen intensiv ermittelt. Die Ermittlung geeigneter Maßnahmen erfolgt nicht nur auf Basis von Recherchen und Prognoseberechnungen, sondern auch praktische Untersuchungen vor Ort. Im Rahmen eines Verkehrsversuches könnte mit verstärkter Datenerhebung zum Ist-Zustand und seiner Veränderung durch verkehrsbeeinflussende Maßnahmen deren Effizienz überprüft und so ermittelt werden, welche Maßnahmen sich dauerhaft als wirksam und sinnvoll erweisen. Zudem wird derzeit eine Umfrage bei durch die Stadt Nürnberg beauftragten Bauunternehmen zu Ihren Baumaschinen durchgeführt, um die Möglichkeiten abzuwägen, bei der Vergabe von Aufträgen bestimmte Emissionsstandards, z.B. Vorgaben zum erlaubten Ausstoß von Schadstoffen wie Feinstaub oder Stickoxiden, fordern zu können.

Aus den oben genannten Beschlüssen der Vergangenheit liegen bereits Maßnahmenpakete zur Reduzierung von Feinstaub, Stickoxiden und weiteren Luftschadstoffen vor, die weiterhin abgearbeitet werden. Der Sachstand der einzelnen Maßnahmen des in der Vergangenheit beschlossenen Luftreinhalteplans mit seinen Fortschreibungen, die den Forderungen des Antrags teilweise bereits entsprechen, wird weiterhin jährlich an die zuständigen Fachdienststellen und externen Verantwortlichen weitergegeben und aktualisiert. Von den insgesamt 28 Maßnahmen des Aktionsprogramms der Luftreinhaltepläne aus den Bereichen: ‚I. Umweltverbund', ‚II. Verkehrslenkung', ‚III. Energieeffizienz und Klimaschutz', ‚IV. Fahrzeugtechnik' sowie ‚V. Masterplan Freiraum' wurden bislang 7 Maßnahmen abgeschlossen (25 %), 5 Maßnahmen zusammengefasst (18 %), 1 Maßnahme wurde aufgrund fehlender finanzieller Mittel nicht umgesetzt (4 %) und 15 Maßnahmen befinden sich in Bearbeitung bzw. stellen Daueraufgaben dar (54 %), welche nachhaltig und kontinuierlich zu einer Verbesserung der Luftqualität beitragen. Auch die Umsetzung des im Vergleich mit der DUH vereinbarten Maßnahmenpakets wird jährlich dokumentiert: So konnten von den 53 definierten Maßnahmen über 60% abgeschlossen werden und über 32% sind in Bearbeitung, eine Maßnahme wurde noch nicht begonnen. Der Rest der aufgeführten Maßnahmen liegt bisher außerhalb der rechtlichen Möglichkeiten. Auf all diesen Informationen kann kontinuierlich aufgebaut werden.

Im Folgenden wird konkret auf die Forderungen des Antrags der Fraktion Die Linke Bezug genommen.

a) Verkehrsberuhigung und Reduktion des motorisierten Verkehrs:

Die „Tempo-30-Regelung" auf innerstädtischen Straßen ist nur nach den rechtlichen Voraussetzungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zulässig. Hier muss im Einzelfall anhand der rechtlich relevanten Kriterien geprüft werden, unter welchen Umständen eine solche Verkehrsbeschränkung angeordnet werden kann. Eine pauschale Aussage kann hierzu über eine reine Kilometer-Zahl, wie die geforderten 10 km/h, nicht getroffen werden. In Nürnberg gilt bereits in allen Wohngebieten flächendeckend Tempo 30 als Zonenregelung zur Verkehrsberuhigung. Für Tempo 30-Regelungen an Hauptverkehrsstraßen definiert die StVO besondere Bedingungen, sodass Kommunen nur begrenzten Handlungsspielraum haben. Nürnberg hat diesen Handlungsspielraum bereits genutzt und auch an zahlreichen Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen ebenfalls Tempo 30-Regelungen eingerichtet, so z.B. im Bereich der meisten Schulen. Weitere potentielle Straßenabschnitte für Tempo 30-Regelungen an Hauptverkehrsstraßen wurden im Ausschuss für Verkehr am 26.06.2025 vorgestellt. Wenn die Eignung und Verhältnismäßigkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen nachgewiesen werden können, besteht bei der Überschreitung von Luftschadstoffgrenzwerten im Rahmen eines Luftreinhalte- bzw. zukünftig eines Luftqualitätsfahrplans allerdings die Möglichkeit, zusätzliche Tempo-30-Regelungen einzuführen. Hier soll auch auf einen Mehrfachnutzen entsprechender Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan geachtet werden. Im Hinblick auf die neue EU-Luftqualitätsrichtlinie werden Untersuchungen solcher Maßnahmen derzeit eingeleitet. Bei positivem Ergebnis soll Tempo 30 auf weiteren Abschnitten umgesetzt werden.

Verkehrsberuhigte Bereiche dürfen nach StVO nur unter bestimmten Voraussetzungen beschildert werden. Erforderlich sind unter anderem eine sehr geringe Verkehrsmenge sowie eine als Mischverkehrsfläche ausgebaute Straße ohne getrennte Gehwege. Verkehrsberuhigte Bereiche sollen außerdem Aufenthaltsqualität aufweisen, was eine hohe städtebauliche Qualität bei der Umgestaltung erfordert. Zudem muss Vorsorge für den unvermeidbaren ruhenden Verkehr getroffen werden und eine Alternativroute für den fließenden Verkehr bestehen, um die gewünschten Verkehrsberuhigungseffekte zu erzielen. Auch hier erweist sich eine quantitative Vorgabe als wenig zielführend.

Für die geforderten „autofreien Tage" fehlt es in der StVO an der erforderlichen Rechtsgrundlage. „Autofreie Tage" können nach dem aktuellen Rechtsstand nur in Form von Veranstaltungen (§ 29 Abs. 2 StVO) oder Versammlungen durchgeführt werden. In diesem Fall kann dann zur Gefahrenabwehr die Sperrung der von der Aktion (Veranstaltung, Versammlung) betroffenen Straßen in angemessenem Umfang angeordnet werden. Viele Aktionen aus der Zivilgesellschaft finden jährlich im September am Parking Day oder im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche statt. In früheren Jahren hat sich das Verkehrsplanungsamt auch mit eigenen Aktivitäten beteiligt, wie z.B. die Aktion „Nürnberg macht Platz" in 2018 oder verschiedenen Ausstellungen im

Offenen Büro. Da keine ausreichenden personellen Kapazitäten bestehen, können jedoch derzeit keine zusätzlichen Veranstaltungen organisiert oder betreut werden.

Eine nennenswerte Reduzierung der Feinstaubbelastung durch Reifen- und Bremsabrieb lässt sich nur über eine allgemeine Verringerung des Kfz-Verkehrs erreichen. Die Stadt Nürnberg fördert daher seit Jahren den Fuß- und Radverkehr sowie den Ausbau des ÖPNVs. Ein häufig gefordertes Mittel zur Reduzierung von Stop-and-Go an Lichtsignalanlagen (LSA) ist die „Grüne Welle". In Nürnberg wird versucht, auf Hauptverkehrsstraßen wie der Rothenburger, Regensburger oder Münchener Straße eine „Grüne Welle" einzurichten; etwa 30 Straßenzüge mit rund 400 LSA sind bereits koordiniert. Aufgrund historisch gewachsener Straßenverläufe, geänderter Lastrichtungen durch Homeoffice und pandemiebedingtes Mobilitätsverhalten, Kapazitätsgrenzen sowie der Höherpriorisierung des ÖPNVs ist eine durchgehende „Grüne Welle" jedoch nicht immer möglich.

Zusätzlich werden bei Sanierungen oder neuen LSA verkehrsabhängige Steuerungen eingesetzt, um Grünzeiten bedarfsgerecht zu verteilen und Staus zu reduzieren, wobei die Erneuerung aufgrund begrenzter Haushaltsmittel nur sukzessive erfolgt. Bereits das Forschungsprojekt ORINOKO zeigte, dass die Ampelschaltungen in Nürnberg bereits effizient arbeiten und nur minimal Verbesserungen möglich sind. Eine weitere Optimierung könnte sogar zu mehr Kfz-Verkehr führen und wäre kontraproduktiv. Gleichzeitig verfolgt die Stadt das Ziel, den ÖPNV zu beschleunigen und an Kreuzungen zu bevorrechtigen, um Busse und Bahnen attraktiv zu gestalten und damit einen Beitrag zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs zu leisten.

b) Förderung des Umweltverbunds:

Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur erfolgt kontinuierlich im Rahmen der vorhandenen personellen Kapazitäten. Ein jährlicher Reportingbericht zum Mobilitätsbeschluss (Vorstellung im Verkehrsausschuss in der Regel im ersten Quartal jedes Jahres) informiert über die im Vorjahr geplanten und/oder umgesetzten Maßnahmen. Der Bericht ist online auf der Website oder im Ratsinformationssystem verfügbar.

Die Stadt Nürnberg baut den ÖPNV seit Jahren weiter aus. Zuletzt wurden die Straßenbahnlinien 10 und 11 eingeführt. Die Verlängerung der Linie 7 vom Hauptbahnhof zum Stadtpark wird im Herbst 2026 in Betrieb genommen. Der Planfeststellungsbeschluss für die Straßenbahn in der Minervastraße wurde erteilt. Die Planfeststellungsunterlagen für die Straßenbahnverlängerung in den neuen Stadtteil Lichtenreuth werden in Kürze eingereicht und auch die Planungen für die StUB gehen weiter. Das Busangebot wird regelmäßig überprüft und auf Basis der Nachfrage und vorgegebener Bedienungsstandards im Sinne eines wirtschaftlichen Gesamtsystems optimiert. Mit dem Nürnberg-Pass unterstützt die Stadt Nürnberg Menschen mit geringem Einkommen stark durch vergünstigte Angebote im öffentlichen Nahverkehr. Gleichzeitig bietet das Deutschlandticket der gesamten Bevölkerung die Möglichkeit, Bus und Bahn deutschlandweit zu einem einheitlichen und vergleichsweise günstigen Preis zu nutzen.

Die Stadt Nürnberg baut bereits kontinuierlich das Angebot an Mobilpunkten aus, an denen stationsbasierte Carsharing-Fahrzeuge bereitstehen und eine Alternative zum privaten Pkw-Besitz bieten. So wird im Herbst 2025 der 100. Mobilpunkt in Betrieb genommen und das Ziel aus dem Mobilitätsbeschluss für Nürnberg erfüllt. Die Entwicklung der Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer hält mit dem Ausbau Schritt. Ein zu schneller Ausbau ohne ausreichende Nutzerzahlen würde den Carsharing-Anbieter wirtschaftlich überfordern.

Auch der Ausbau der Ladeinfrastruktur schreitet kontinuierlich voran. Allerdings ist es wichtig, dass Lademöglichkeiten auch vermehrt auf Privatgrund geschaffen werden. Der öffentliche Raum kann nicht flächendeckend mit Ladesäulen ausgestattet werden. Dies ist weder technisch möglich noch verkehrlich sinnvoll. Deshalb unterstützt die Stadt Nürnberg den Aufbau von Lademöglichkeiten z.B. in Parkhäusern, auf Firmenparkplätzen, auf Parkplätzen von Supermärkten oder an Tankstellen, die mittelfristig nicht mehr für das Betanken von Verbrennerfahrzeugen benötigt werden. Dabei ist insbesondere die Herstellung von Schnelllademöglichkeiten sinnvoll.

Reifen für Stadtbusse müssen hohe Anforderungen an Sicherheit, Tragfähigkeit und Lebensdauer erfüllen und für den Einsatz zugelassen sein. Für die E-Mobilität haben die großen Hersteller bereits neue, reibungsarme und damit verschleißärmere Reifen entwickelt, die bei der VAG schon eingesetzt werden. Die Reifen entsprechen

immer den neuesten Standards, ihre Auswahl wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Die VAG verfolgt das Thema offen und konstruktiv, begrüßt neue technologische Lösungen zur Verringerung von Reifenabrieb und steht dazu in engem Austausch mit Herstellern und Fachnetzwerken.

c) Maßnahmen zur Reduktion von Emissionen im Güterverkehr:

Wie in dem Antrag gefordert, werden emissionsarme bzw. -freie Lieferketten in städtischen Vergabeverfahren bereits umfassend berücksichtigt. Sie sind ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität, zur Lärmminderung und zur Erreichung der Klimaziele. So prüfen etwa die Zentrale Dienste (ZD/3) bei Ausschreibungen im Rahmen der Markterkundung, ob entsprechende Logistiklösungen umsetzbar sind und als Wertungskriterium berücksichtigt werden können, wobei Bieter mit nachweislich emissionsarmen Lieferkonzepten die volle Punktzahl erhalten. Dieses Vorgehen wurde bereits erfolgreich bei der Beschaffung von Büromaterial umgesetzt und soll künftig auf weitere Produktgruppen ausgeweitet werden.

Die Stadt Nürnberg hat v.a. mit der Technischen Hochschule Nürnberg seit Jahren innovative City-Logistik-Lösungen angestoßen, um Lieferverkehre effizienter, umweltfreundlicher und stadtverträglicher zu gestalten. Aufbauend auf Erfahrungen aus dem Projekt „ISOLDE“ (1996) verlagerte sich der Fokus von reinen Bündelungsstrategien hin zum kombinierten Einsatz von Lastenrädern und Mikro-Depots. Pilot- und Folgeprojekte wie „Mikro-Depot-Konzept“, „LEV@KEP“ und „PedeListics“ wurden von der Stadt Nürnberg administrativ und finanziell unterstützt, um den Einsatz von Lastenrädern bei der Paketzustellung sowie bei Handels-, Handwerks- und kommunalen Betrieben zu testen sowie ein Lastenrad für den professionellen logistischen Einsatz zu entwickeln. Heute sind Schwerlasträder verschiedener Anbieter zur Paketzustellung in Nürnberg im Einsatz.

d) Ausbau von Grünflächen und natürlichen Filtern:

Bei allen Straßensanierungen wird in der Planung darauf geachtet, den Versiegelungsgrad möglichst zu reduzieren und Straßenbäume vorzusehen. Straßenbahntrassen werden soweit möglich als Rasengleise ausgestaltet. Allerdings hat die Verwaltung auch die Pflicht, kostensensitiv zu planen. Wenn Sparten und Leitungstrassen Bäume verhindern, wäre eine teure Verlegung erforderlich. Darüber hinaus sind Richtlinien und Mindestbreiten der Fahrbahnen, Geh- und Radwege einzuhalten, so dass eine nennenswerte Entsiegelung von Verkehrsflächen oft nicht möglich ist. Gemäß einer neuen Vereinbarung zwischen der Stadtentwässerung (SUN) und dem Servicebetrieb öffentlicher Raum (SÖR) können seit kurzen grundsätzlich Baumpflanzungen auf Kanaltrassen erfolgen.

Um die Aufgaben der grünen Infrastruktur erfüllen zu können, müssen ausreichend öffentliche Grün- und Freiflächen im städtischen Eigentum gesichert und erweitert werden. Nachverdichtung und privater Grundbesitz erschweren die Schaffung neuer Anlagen; Erweiterungen wie im Westpark sind nicht einfach zu erreichen. Diese Flächen sollen groß genug, sinnvoll angeordnet und trotz Mehrfachnutzung effektiv nutzbar sein, um nachhaltig zur Luftqualität und zu einem guten Stadtklima beizutragen. Das in Kürze im Ausschuss vorgelegte aktualisierte Stadtklimagutachten wird besonders kritische Bereiche benennen sowie erhaltenswerte Freiräume und notwendige Maßnahmen, die in allen Planungsebenen und politischen Entscheidungen berücksichtigt werden sollten.

Mehr Bäume in Nürnberg zu pflanzen ist wichtig, da diese wesentlich zum Stadtklima, zur Biodiversität und zur Lebensqualität beitragen. Der Antrag, jährlich 20.000 Bäume (insgesamt 100.000 in fünf Jahren) zu pflanzen, würde jedoch eine Steigerung der bisherigen Pflanzungen um 19.500 Bäume pro Jahr bedeuten, was unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht realisierbar ist. Die größten Herausforderungen liegen in der begrenzten Flächenverfügbarkeit, den hohen Standortanforderungen (z.B. Wurzelraum, Kronenplatz), konkurrierenden städtischen Nutzungen sowie der aufwändigen Prüfung jedes Standortes. Zudem gelten in Nürnberg verbindliche Qualitätsstandards wie klimaresiliente Baumarten, ausreichende Bodenkubatur und Bewässerung über viele Jahre, die bei einer massiven Ausweitung nicht eingehalten werden könnten. Eine so hohe Zahl an Pflanzungen würde zu Qualitätsverlusten und damit zu geringen Anwuchserfolgen führen. Fachlich sinnvoller ist eine maßvolle, qualitätsorientierte Steigerung der Pflanzungen. So wäre eine Steigerung um 150 Bäume pro Jahr

möglich, sofern zwei zusätzliche Personalstellen bei SÖR geschaffen werden, eine ganzheitliche Leitungsbündelung erfolgt und ausreichend Raum für das Wurzelwerk zur Verfügung steht.

Im Rahmen des Förderprogramms des Umweltamts „Der geschenkte Baum" werden seit 2022 Neupflanzungen auf privaten Grundstücken in Nürnberg finanziell unterstützt (letzte Änderung 2025). Zusätzlich fördern die Programme des Stadtplanungsamts „Mehr Grün für Nürnberg" und „Initiative Grün" Dach-, Fassaden-, Freiflächen- sowie Hofbegrünungen und binden damit auch Privatpersonen aktiv in die Begrünung der Stadt ein. Die Wirtschaftsförderung Nürnberg bietet im Rahmen ihrer kostenfreien Beratungen den Solar-Gründach-Check für Nürnberger Unternehmen an.

Der öffentliche Raum ist begrenzt und nicht vermehrbar. Gleichzeitig wird eine Vielzahl an Anforderungen an diese begrenzte öffentliche Fläche gestellt. Um alle Belange berücksichtigen zu können, sind in der Planung in den meisten Fällen Kompromisse erforderlich. Im Rahmen verschiedener Projekte wurden bereits Parkplätze zugunsten von Radabstellanlagen und E-Scooter-Sammelstellplätzen oder durch die Aufhebung des Gehwegparkens aufgegeben. Darüber hinaus werden bei allen Straßensanierungen Baumstandorte geprüft und umgesetzt. Oftmals sprechen Sparten gegen Baumpflanzungen. Eine pauschale Festlegung, wie viele Parkplätze zu Grünflächen umgenutzt werden können, ist deshalb nicht möglich.

e) Einführung von Luftfilteranlagen an besonders belasteten Orten:

Des Weiteren werden im Antrag Luftfilter an Verkehrsknotenpunkten gefordert. Veröffentlichungen zum Pilotprojekt in Stuttgart zeigen, dass diese Anlagen Luftschadstoffe wie Feinstaub und NO_2 messbar reduzieren können. Dem Ansatz ist jedoch mit Skepsis zu begegnen: Für eine spürbare Gesamtwirkung wären zahlreiche Filter nötig, ihre Wirkung bleibt räumlich begrenzt und die Anschaffung wie der Betrieb sind kostenintensiv. Hinzu kommt, dass der für den Betrieb erforderliche Strom an anderer Stelle zusätzliche Emissionen verursacht. Stattdessen sollte der Schwerpunkt auf Maßnahmen liegen, die die Gesamtbelastung durch gezielte verkehrs- und stadtplanerische Strategien nachhaltig senken.

f) Einrichtung von Umweltzonen:

Für die Einführung von „Null-Emissions-Zonen" besteht in der StVO keine Rechtsgrundlage. Nur dann, wenn Grenzwerte überschritten sind oder klar ist, dass sie mit anderen Maßnahmen zukünftig nicht eingehalten werden können, kann im Rahmen eines Planes für kurzfristig wirksame Maßnahmen nach dem BImSchG bzw. der 39. BImSchV eine Umweltzone eingerichtet werden, in deren Zusammenhang die Freistellung von Fahrzeugen mit höherem Beitrag zur Schadstoffbelastung stufenweise zurückgefahren wird, bis nur noch Fahrzeugen mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung die Zufahrt in die Zone gestattet wird. Zu beachten ist, dass aus verfassungsrechtlichen Erfordernissen hier dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit insbesondere bei der Frage der Angemessenheit ein sehr hohes Gewicht beizumessen ist. Ein Fahrverbot stellt einen tiefgreifenden Eingriff in die Grundrechte (insb. der allgemeinen Handlungsfreiheit, des Eigentums und der Berufsausübung) dar, dem die Belange des Umwelt- und Gesundheitsschutzes gegenübergestellt werden müssen. In der Altstadt besteht der Kfz-Verkehr überwiegend aus Anliegerverkehr, nur wenige Straßen sind Durchgangsrouten. Zudem wären Sonderregelungen nötig, um unbillige Härten für Anwohner, Gewerbe oder Lieferverkehr zu vermeiden. Für eine Umweltzone aus Gründen der Vorsorge besteht keine Rechtsgrundlage. Falls sich herausstellt, dass Grenzwertüberschreitungen mit anderen zur Verfügung stehenden Mitteln nicht fristgerecht vermieden werden können, muss die Frage nach der Verhältnismäßigkeit von Umweltzonen entsprechend gewichtet werden, wenn das Ziel Grenzwerteinhaltung anders nicht erreichbar ist.

g) Ausbau der Luftmessstationen und regelmäßige Berichterstattung:

Das bestehende Messnetzwerk aus LÜB und SUN-Messstationen bildet den zentralen Pfeiler der Luftqualitätsüberwachung und ist notwendige Grundbedingung für das hier vorgeschlagene weitere Vorgehen. Die pauschale Forderung nach „mindestens 5 neuen Messstationen" wird jedoch den Erkenntnissen zur

Verteilung von Luftschadstoffen in einem Ballungsraum nicht gerecht. Die Schadstoffbelastung kann derzeit im allergrößten Teil des Stadtgebietes durch repräsentative Messungen erfasst werden, das haben Messungen im Vorfeld der Einrichtung des LÜB und auch Modellierungen nachgewiesen. Zusätzliche Messungen sind nur dort sinnvoll, wo besondere örtliche Umstände entweder einen zusätzlichen Erkenntnisgewinn zu Verursacheranteilen versprechen oder wo aufgrund von identifizierten Hot Spots eine gezielte Überwachung erforderlich ist. Seit Anfang 2025 erfolgen daher in enger Zusammenarbeit des Umweltamtes mit SUN ergänzende Messungen an drei weiteren Standorten mit NO_2-Passivsammlern sowie mit dem Messwagen für Feinstaubmessungen. Der Betrieb ist für 1-2 Jahre vorgesehen, die genaue Dauer richtet sich nach den Ergebnissen. Damit sollen Erkenntnislücken im Bereich des vorstädtischen Hintergrunds (vergl. Abbildung 2) geschlossen werden. Diese sollen u.a. zur fundierten Validierung eines neuen Modells, welches im Rahmen des Luftqualitätsfahrplans erstellt werden soll, genutzt werden.

Berichte zur Entwicklung der Luftqualität, zu gesetzlichen Änderungen sowie zu Maßnahmen zur Reduzierung von Luftschadstoffen sollen mindestens bis zur Fertigstellung des neuen Luftqualitätsfahrplans Ende 2028 jährlich vorgelegt werden.

2.3 Weiteres Vorgehen

Das Modell zur Anzeige von NO_2-Konzentrationen an Hauptverkehrsstraßen in Nürnberg (Lohmeyer, 2018; Fortschreibung: Lohmeyer, 2022) welches im Masterplan nachhaltige Mobilität veröffentlicht wurde, wurde unter Verwendung der aktuellen Verkehrszahlen aktualisiert. Es wird derzeit im Rahmen der Fachstellenbeteiligung, insbesondere bei der Bauleitplanung, zur Bewertung der NO_2-Belastung an Hauptverkehrsstraßen eingesetzt. Die Verwaltung arbeitet außerdem daran, den Aspekt der Luftreinhaltung stärker in die verschiedenen städtischen Planungsprozesse einzubeziehen. So wurde das Modell beispielsweise zur Prognose der Emissionssituation bezüglich der Planungsvarianten zur Plärrerumgestaltung eingesetzt.

Die Modellaktualisierung hat gezeigt, dass Hot Spots stärker berücksichtigt werden müssen, da sie die Schadstoffbelastung maßgeblich beeinflussen. Für die Detailplanung des Ausbaus des Frankenschnellwegs erscheint deshalb eine zusätzliche externe Modellierung der Verkehrsauswirkungen an der Ausfahrt Kohlenhof und deren Einfluss auf die Belastung am Frauentorgraben sinnvoll. Frühere Untersuchungen hatten diesen Bereich nicht im Detail berücksichtigt, da die Hotspots damals noch nicht identifiziert waren.

In der Stadtratssitzung des vergangenen Jahres wurde beschlossen, die erforderlichen Finanzmittel für neue Luftschadstoffmodellierungen zu eruieren, um dadurch den Vergleich mit der DUH zu erfüllen. Laut Kapitel II, Artikel 8, Absatz 7 der neuen EU-Luftqualitätsrichtlinie werden die technischen Einzelheiten zur Anwendung von Modellen jedoch erst bis zum 11. Juni 2026 festgelegt. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und inhaltlichen Zweckmäßigkeit wird mit einer entsprechenden Beauftragung bis zu diesem Zeitpunkt gewartet. Sobald im kommenden Jahr weitere bundes- und EU-weite Vorgaben vorliegen, wird auch der daraus resultierende Finanzbedarf ermittelt und anschließend im Umweltausschuss dargestellt.

Unabhängig von derartigen präzisierenden Vorgaben ist jedoch der Bedarf an Mitteln für die Verbesserung der Datenbasis und für zusätzliche Untersuchungen auf einigen Gebieten bereits relativ klar. Seitdem die Zuständigkeit für die Luftreinhalteplanung aufgrund einer Änderung im BayImSchG im Jahr 2021 an die Stadt Nürnberg übertragen und 2023 eine entsprechende Stelle im Umweltamt besetzt wurde, wurden intensive Recherchen zu verfügbaren Daten durchgeführt und diese Daten auf Verwendbarkeit für die Maßnahmenkonzeption geprüft. Es wird daher ein Beschluss begehrt, dass folgende Mittel freigegeben werden:

- ca. 40.000 Euro für Luftschadstoffmessungen im Stadtgebiet Nürnberg für die Haushalte 2027/2028 sowie
- ca. 20.000 Euro für den Haushalt 2026 für ein Gutachten zur Untersuchung der Auswirkungen von geänderten Verkehrsströmen, die durch die neue Ausfahrt Kohlenhof des Frankenschnellwegs entstehen, auf die lufthygienische Situation am Frauentorgraben.