

Medieninformation

Ulm, 21. Mai 2012

Nr. 85

IHK: Stellungnahme zu Fortschreibung des Luftreinhalteplans: Umweltzone – Verschärfung der Regelungen kontraproduktiv; Moratorium für die Zeit der Baustellen

Die IHK Ulm sieht sich in ihrer kritischen Haltung gegenüber Umweltzonen bestärkt. Denn auch die Berechnungsergebnisse des Gutachtens für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans zeigen keine entscheidenden Verbesserungen. Ein Vergleich für das Jahr 2013 zeigt, dass durch die Aussperrung von Fahrzeugen mit roter und gelber Plakette die Stickstoffdioxidbelastung um gerade einmal maximal vier Prozent und die Feinstaubbelastung um weniger als 2,7 Prozent verringert werden könnte. Die tatsächliche Reduzierung wird aber noch geringer ausfallen, da in diesem Vergleich davon ausgegangen worden war, dass Fahrzeuge mit roter Plakette erst 2013 ausgesperrt würden. Tatsächlich dürfen diese bereits seit 1. Januar 2012 nicht mehr in die Ulmer Umweltzone fahren. Schon heute zeigen Messungen erhebliche Abweichungen gegenüber den berechneten Werten. So geht die Berechnung von beispielsweise 38 Überschreitungstagen in der Zinglerstraße aus, während es tatsächlich 2011 nur 33 waren.

„Diese theoretischen Werte rechtfertigen es nicht, allein in der Stadt Ulm 3.200 Pkw und 600 Nutzfahrzeuge mit gelber Plakette ab 2013 auszusperren. Hier wird mit Kanonen auf Spatzen geschossen“, kommentiert IHK-Hauptgeschäftsführer Otto Sälzle die Unverhältnismäßigkeit der Maßnahme. Erst eine Flottenerneuerung mit Kfz der modernsten Schadstoffklasse Euro 6/VI in den nächsten Jahren wird deutliche Verbesserungen insbesondere bei den Stickoxiden bringen. Eine Umrüstung vorhandener Fahrzeuge auf Euro 4/IV und Euro 5/V senkt den Ausstoß von Stickoxiden, Stickstoffdioxid und Feinstaub nur leicht. Eine deutlich höhere Reduzierung bringen erst Fahrzeuge der Norm Euro 6/VI. „Wenn ich aber heute Fahrzeughalter zwingen, ihre Fahrzeuge mit viel Geld auf Euro 4/IV und 5/V umzustellen, verhindere ich auf mittlere Sicht die Neuanschaffung von Fahrzeugen der Klasse Euro 6/VI – was aber viel mehr im Sinne der Luftreinhaltung ist. Oder soll dann in den nächsten Jahren eine neue Plakette folgen, die

Medieninformation

Fahrzeuge mit Euro 4/IV und Euro 5/V aussperrt?“, so Sälzle weiter.

Die regionale Wirtschaft lehnt die Einbeziehung der B10 in die Umweltzone ab. „Eine Bundesstraße ist eine Fernstraße und keine Dorfstraße, die man nach Belieben für den überregionalen Verkehr sperren kann“, kommentiert Sälzle diese Idee. Zumal dem Verkehr keine geeignete Ausweichmöglichkeit zur Verfügung stehe. Die Westtangente sei als Umfahrung aufgrund der Topographie und der Streckenführung mit höherem Zeit- und Energieaufwand verbunden. Vor allem für den Schwerlastverkehr sei diese Umfahrungsroute generell ungeeignet. Unterm Strich werde der Ausweichverkehr über die Westtangente mehr Feinstaub und Stickoxid emittieren, als wenn er über die B10 gefahren wäre. Dies sei ökologisch und ökonomisch unsinnig und stehe dem Ziel der Luftreinhaltung entgegen.

„Die geplante Einführung eines Tempolimits im Verlauf der B10 mache angesichts der Sanierungsarbeiten an der B10, die die nächsten Jahre fort dauern werden, keinen Effekt. Ulm wird in den nächsten Jahren zu einer Dauerbaustelle, um nur die B10, die Sedelhöfe sowie den Neubau der Straßenbahn zu nennen. Diese Baustellen werden selbst erheblichen Feinstaub emittieren und den Verkehr maßgeblich beeinflussen. Wir plädieren deshalb dafür, für die Umweltzone ein Moratorium zu erreichen bis zur Abwicklung der Baumaßnahmen“, so der Vorschlag von IHK-Hauptgeschäftsführer Otto Sälzle, um das leidige Problem für ein paar Jahre vom Tisch zu bekommen. „Wir machen Trockenübungen und vergeuden knappe Ressourcen, die wir sinnvoller in die Stadt und in die Region einsetzen können. Damit wäre auch das Grenzproblem mit Neu-Ulm vom Tisch.“

Unabhängig von der Aussetzung der Umweltzone können nach Auffassung der IHK im Zug des Luftreinhalteplans Maßnahmen weiter verfolgt werden wie Stärkung des ÖPNV, Unterstützung von Car-Sharing-Angeboten, Durchgrünung der Innenstadt und vor allem die Verkehrsverflüssigung. Nach dem Fraunhofer-Institut lässt sich durch Verstetigung des Verkehrsflusses der Stickstoffdioxidausstoß um bis zu 55 Prozent senken. Dies ist im Hinblick auf die Schadstoffreduktion weit zielführender als Geschwindigkeitsbegrenzungen im Verlaufe der B10. Diese wirken sich nur gering und unmittelbar an der B10 aus und haben für die sonstigen Bereiche der Innenstadt keine Wirkung.

Medieninformation

Die IHK Ulm bietet daher der Stadt Ulm an, gemeinsam an das Regierungspräsidium Tübingen und das Land Baden-Württemberg mit dem Vorschlag eines Moratoriums heranzutreten.

Ansprechpartner für die Redaktion:

IHK Ulm, Simon Pflüger, Tel. 0731 / 173-230,
pflueger@ulm.ihk.de