

**Antrag****Betreff: Luftreinhalte- und Aktionsplan der Stadt Osnabrück (Änderungsantrag)**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Sitzungsart (NÖ/Ö)</b>	<b>TOP</b>
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	27.11.2008	Ö	
Verwaltungsausschuss	09.12.2008	NÖ	
Rat der Stadt Osnabrück	09.12.2008	Ö	11a

**Inhalt des Antrags:**

Der Luftreinhalte- und Aktionsplan der Stadt Osnabrück wird **mit folgenden Ergänzungen und Änderungen** beschlossen, tritt am 1.1.2009 in Kraft und wird bei Vorliegen wichtiger neuer Erkenntnisse fortgeschrieben.

- I. Der Luftreinhalte und Aktionsplan der Stadt Osnabrück in der Fassung von November 2008 wird durch folgende Maßnahmen ergänzt:
  - 1.) Die Stadt Osnabrück wird für den Lkw-Verkehr – außer Anlieger- und Lieferverkehr – gesperrt. So können nach Verwaltungsangaben ca. 10 –15 % des gesamten LKW-Aufkommens aus der Stadt herausgehalten werden, die im Rahmen einer Umweltzone weiterhin durch die Stadt fahren dürften. Als Vorbilder für eine Regelung können München oder Braunschweig dienen.
  - 2.) Die Stadt Osnabrück (möglichst gemeinsam mit den Stadtwerken) führt ein Modellprojekt „Emissionsreduzierung in Osnabrück durch innovative Verkehrslenkungsmaßnahmen“ nach dem Vorbild der Stadt Hannover durch. Durch innovative Software für die Ampeln soll die Verflüssigung des Straßenverkehrs optimiert werden. In diesen Modellversuch können auch Ergebnisse der Projekte des Bundesverkehrsministeriums einfließen. Die Unterschiede zwischen Hannover und Osnabrück sollten in dem Projekt besonders untersucht werden. Ziel ist, durch grüne Wellen Schadstoffreduktionen und Verringerungen des Kraftstoffverbrauchs größer 20 % zu erreichen. Nach Möglichkeit sollen für diesen Modellversuch Zuschüsse eingeworben werden.
  - 3.) Der Wegzug von Einwohnern aus Osnabrück in das Umland bewirkt ein erhebliches Anwachsen von Pendlerverkehr aus dem Umland in die Stadt. Durch eine verkehrsreduzierende Bauleitplanung und eine Kampagne der Stadt Osnabrück, Berufspendler wieder nach Osnabrück zurückzuholen oder neu für Osnabrück zu gewinnen, soll diesem Trend entgegengesteuert werden. So kann die Entstehung zusätzlicher Verkehre vermieden werden.

- 4.) Die Stadt Osnabrück startet zusätzlich zu vermehrten Anpflanzaktionen einen Modellversuch mit Moosmatten, um Feinstaub zu binden und prüft, an welchen Straßen ein Einsatz ggf. sinnvoll ist. Da es bisher nur einen Modellversuch im Autobahnbereich in Nordrhein-Westfalen gibt, könnte Osnabrück als erste Großstadt hier Zeichen setzen. Hierzu sind Fördermittel einzuwerben.
  - 5.) Das Angebot für den Fahrrad- und Fußverkehr muss weiter verbessert werden. Radfahren und Zuzußgehen muss attraktiver werden, z. B. durch die Anlage neuer Radwege und die Schaffung von Fußwegen, die über gute Orientierung und einen guten Ausbaustand verfügen.
  - 6.) Alle Hemmnisse im Osnabrücker Straßenverkehr (Schwellen, Verengungen für Bushaltestellen etc.) müssen überprüft werden. Durch unnötiges Bremsen und Anfahren wird vermeidbarer Feinstaub emittiert, der auch bei Auftreten auf untergeordneten Straßen zur Entlastung in der Stadt beiträgt.
  - 7.) Der Lückenschluss der A33 Nord wird ab 2015 überregionalen Verkehr aus der Stadt Osnabrück heraushalten. Bei Staus oder Sperrungen auf der Autobahn werden Umleitungen durch die Stadt vermieden und dafür der geschlossene Autobahnring um Osnabrück genutzt. Zusätzlich soll durch den Bau der Westumgehung und der mittleren Verbindung Ost der Verkehrsfluss verbessert und die Innenstadt entlastet werden.
  - 8.) Die Stadt Osnabrück weist die Bürger im Rahmen einer Informationskampagne auf die Steuerbegünstigung hin, die auf die Nachrüstung von KfZ gewährt wird.
- II. Die im Luftreinhalte- und Aktionsplan der Stadt Osnabrück von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen und die zusätzlichen o. g. Maßnahmen sollen zügig umgesetzt werden. Die von der Verwaltung vorgeschlagene Umweltzone wird erst umgesetzt, wenn sich herausstellt, dass die übrigen Maßnahmen nicht den gewünschten Erfolg bringen. Da ab 2010 mit Euro 5 ein umweltfreundlicherer Autostandard Rechtskraft erlangen wird und in den nächsten Jahren aufgrund natürlicher Fluktuation die Zahl umweltbelastender Pkw und Nutzfahrzeuge zurückgehen wird, sowie die Maßnahmen des Osnabrücker Luftreinhalte- und Aktionsplans greifen werden, sollte 2013/2014 eine Überprüfung der Feinstaub- und NO<sub>2</sub>-Werte in Osnabrück vorgenommen werden. Sollte dann eine Grenzwertüberschreitung vorliegen, tritt die Umweltzone als letztes Mittel 2015 in Kraft. Dies entspricht der neuen EU-Regelung für NO<sub>2</sub>.

### **Begründung:**

1. Der EuGH hat 2008 entschieden, dass der Bürger einen einklagbaren Anspruch auf Einführung eines Luftreinhalte- und Aktionsplanes zur Reduzierung der Feinstaub- und Stickoxydausstöße hat. Innerhalb eines solchen Aktionsplanes ist die Stadt in Wahl und Ausgestaltung der Maßnahmen insofern frei, als dass sie unter mehreren wirksamen Mitteln, die für die Bürger am wenigsten belastenden auswählen muss (vgl. BVerwG v. 27.9.2007). Einen bürgerschaftlichen Anspruch auf Einführung von Einzelmaßnahmen, wie einer Umweltzone, besteht aber nicht.

Streitpunkt ist daher nicht die Einführung des Luftreinhalte- und Aktionsplanes an sich, sondern nur die Einzelmaßnahme „Umweltzone“. Die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Osnabrück zweifelt die Einschätzung der Stadtverwaltung an, dass die Umweltzone den Anforderungen des rechtsstaatlichen Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes entspricht. Unter anderem in Berlin, vor allem aber in Hannover laufen aus diesem Grund derzeit Klageverfahren, in denen eine Verletzung der Verhältnismäßigkeit der Umweltzone gerügt wird.

2. Würde eine Umweltzone in Osnabrück ab 2009 eingeführt, so würden alle Kfz plakettenpflichtig, auch wenn Kfz mit roten oder gelben Plaketten zunächst weiterhin die Umweltzone befahren dürfen (bis 2012). Ab dem Zeitpunkt, ab dem rote und gelbe Plaketteninhaber aus der Umweltzone ausgeschlossen würden, bedürfte es umfangreicher Ausnahmegenehmigungen und Härtefallregelungen. Die Verwaltung hat bereits klar gestellt, dass sie für nicht umweltzonentaugliche Pkw bis zu 3,5t und Lkw ab 3,5t u. a. bei Kurzzeitgeschäften bis zu einer Woche, für Langzeitgeschäfte von bis zu einem Jahr, für Fahrzeughalter, die Neufahrzeuge oder Nachrüstsätze verbindlich bestellt haben, für Fälle betrieblicher Unzumutbarkeit, für Pendler, für den ÖPNV, für Verkehr zu und von medizinischen Einrichtungen, etc. umfangreiche Sondererlaubnisse vorsehen. Ferner wird auch für finanzschwache Bürger mit alten Autos eine Lösung gefunden werden müssen. Selbst für Oldtimer bestehen gesetzliche Ausnahmen. Die Auflistung zeigt exemplarisch, dass es bei der Umsetzung einer Umweltzone zu erheblichem bürokratischen Aufwand kommen würde und angesichts der vielen Ausnahmen und Unwägbarkeiten die Wirksamkeit der Umweltzone kaum belegbar bzw. erheblich eingeschränkt sein dürfte. Da darüber hinaus bis zum entscheidenden Zeitpunkt für die Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub 2011 und für Stickoxyde 2010 bzw. bei Gestattung der Verlängerungsoption bis 2015 (dafür kommt es darauf an, ob alle wirksamen Mittel gewählt worden sind, die auch verhältnismäßig sind) wegen fortschreitender Technik und der steuerlichen Begünstigung der Nachrüstung ohnehin fast alle Pkw und Lkw eine grüne Plakette bekommen werden, ist das Instrument der Umweltzone in ein paar Jahren überflüssig. Davon geht die Verwaltung in ihrer Vorlage zum Stadtentwicklungs- und Umweltausschuss im Übrigen auch selbst aus. Ob der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit durch die Einführung einer Umweltzone in Osnabrück gewahrt ist, darf daher stark bezweifelt werden. Die Stadtwerke haben verbindlich zugesichert, dass ihre Busflotte ab 2012 nur noch ausschließlich mit grüner Plakette ausgestattet sein wird. Dies zeigt beispielhaft den Fortschritt in der Schadstoffreduzierung. Ebenso trägt der Abfallwirtschaftsbetrieb erheblich zur Reduzierung der Schadstoffe in den nächsten Jahren bei.
3. Im Unterschied dazu gäbe es derartige Probleme bei Einführung eines Lkw-Transitverbotes wohl nicht: Es könnten diejenigen 10-15 % der regelmäßig mit Diesel betriebenen Lkw ab 3,5t aus der Stadt herausgehalten werden, die sonst mit grüner Plakette hindurchfahren dürften, obwohl sie nicht dem Quell- und Zielverkehr zuzuordnen sind. Angesichts der hohen Beteiligung von Dieselruß an den städtischen Stickoxydemissionen (ca. 80 % nach Verwaltungsangaben) könnte hier bereits ein erhöhter Beitrag zur Reduzierung der Emissionen erreicht werden, der in einer Umweltzone nicht generiert werden könnte, da in der Umweltzone nur nach Plaketten, nicht aber danach unterschieden wird, ob Dieselruß ausgestoßen wird.

Auch Lärm könnte durch den Ausschluss von 10-15 % des städtischen Last- und Schwerlastverkehrs wirksam reduziert werden. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund wichtig, da die EU in den kommenden Jahren eine verbindliche Einhaltung von Lärmgrenzwerten in den Kommunen vorschreiben wird. Auch die Kostenfrage spricht für Einführung eines Transitverbotes für Lkw anstelle einer Umweltzone. Die der Stadt entstehenden Kosten beziffert die Verwaltung auf 120.000 € für Beschilderungen im Stadtgebiet sowie eine Werbekampagne. Ein Lkw-Transitverbot dürfte günstiger sein, da weniger Schilder, keine Werbekampagne und weniger Einsatzkräfte zur Kontrolle erforderlich wären.

4. Die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Osnabrück geht vor dem beschriebenen Hintergrund davon aus, dass die Einführung eines Lkw-Transitverbotes gegenüber einer möglichen Umweltzone ein ähnlich wirksames, aber sehr viel angemesseneres Mittel zur Reduzierung von Feinstaub, vor allem aber von Stickoxydemissionen sein wird. Vertragsstrafen bei Überschreitung der Grenzwerte sind somit nicht zu erwarten, Klagen von Bürgern hätten wegen Einhaltung der Verhältnismäßigkeit voraussichtlich keine Aussicht auf Erfolg. Selbst die Verlängerungsoption für die Überschreitung der Stickoxydgrenzwerte bis 2015 würde unter diesem Umständen von der EU-Kommission genehmigt werden müssen. Solange nicht bewiesen ist, dass die Umweltzone in Osnabrück definitiv wirksamer als ein Lkw-Transitverbot ist, haben wir die Pflicht, ausschließlich Maßnahmen zu wählen, die das am wenigsten einschneidende Mittel darstellen. Die Umweltzone ist dies nach unserer Überzeugung nicht. Das Ergebnis der Bürgerbeteiligung zeigt, dass unsere Einschätzung von sehr vielen Bürgern, Handwerkern und Unternehmern geteilt wird.
5. Die übrigen o. g. Maßnahmen unterstützen die Bestrebung, Feinstaub- und Stickoxydemissionen wirksam und angemessen zu reduzieren.

gez. Anette Meyer zu Strohen  
CDU-Fraktion