



**CDU** RATSFRAKTION DER  
STADT OSNABRÜCK

**Alexander Illenseer**  
**Fraktionsgeschäftsführer**

Telefon (0541) 323-4300

Telefax (0541) 27217

Mobil (0160) 97920937

[illenseer.a@osnabrueck.de](mailto:illenseer.a@osnabrueck.de)

[www.cdu-osnabrueck.de](http://www.cdu-osnabrueck.de)

## **Pressemitteilung** **Nummer /2008**

28. November 2008

### **„Umweltzone durch Lkw-Transitverbot ersetzen“**

CDU stellt Änderungsantrag zum Luftreinhalte- und Aktionsplan

„Die Umweltzone ist aus unserer Sicht ein nicht verhältnismäßiges Mittel zur Reduzierung von Schadstoffemissionen in der Stadt“, sind die beiden jüngsten Mitglieder der CDU-Fraktion im Rat der Stadt Osnabrück, Katharina Schlattner und Till Olaf Voß überzeugt. Auf die Frage nach dem warum, verweisen die beiden auf eine Beschlussvorlage zur Einführung eines Luftreinhalte- und Aktionsplanes in Osnabrück, welche die Verwaltung in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Umweltausschusses zur Abstimmung stellen werde.

In der Vorlage erklärt die Verwaltung, dass die Feinstaubgrenzwerte bereits in den letzten beiden Jahren auch ohne Umweltzone nicht mehr überschritten worden seien, so dass es einer Umweltzone, nur zur Senkung der Feinstaubbelastung nicht bedürfe. Stattdessen sei die Zone aber in der Lage Stickoxydmissionen zu reduzieren, indem man Autos und Lkw aus der Stadt heraushalte, die eine gelbe und rote Umweltplakette erhalten werden. „Diese Argumentation zweifeln wir ganz klar an“, erklären Schlattner und Voß und haben deshalb im Auftrag der CDU-Ratsfraktion einen umfangreichen Änderungsantrag für die Verwaltungsvorlage erarbeitet, in der die CDU vorschlägt, anstelle einer Umweltzone ein Lkw-Transitverbot für den Durchfahrtsverkehr einzuführen. Eine solche Alternativlösung ist möglich, da es nach Urteilen des Europäischen Gerichtshofes und des Bundesverwaltungsgerichts keinen Anspruch auf Einführung einer Umweltzone gibt, sondern nur auf einen Luftreinhalte- und Aktionsplan. Innerhalb dieses Planes ist die Stadt in Wahl und Ausgestaltung der Maßnahmen frei, so dass sie unter mehreren wirksamen Mitteln, die für die Bürger am wenigsten belastenden auswählen muss. Die Umweltzone ist also nur eine Möglichkeit von vielen.

Schlattner und Voß betrachten die Umweltzone als ein Paradebeispiel dafür, wie eine gut gemeinte Maßnahme zu erheblichem bürokratischen Mehraufwand führen könne ohne nennenswerte ökologische Vorteile zu bringen. Schließlich werde es umfangreiche Ausnahmegenehmigungen und Härtefallregelungen für Kfz mit gelben und roten Plaketten geben müssen. Dies hat die Verwaltung in ihrer Beschlussvorlage bereits klar gestellt und sieht unter anderem für Kurzzeitgeschäfte von bis zu einer Woche, Langzeitgeschäfte von bis zu einem Jahr, für Fahrzeughalter mit verbindlich bestellten Neufahrzeugen oder Nachrüstsätzen, für Fälle betrieblicher Unzumutbarkeit, für Pendler, für den ÖPNV, für Verkehr zu und ab medizinischen Einrichtungen, für Oldtimer und so weiter umfangreiche Sondererlaubnisse vor.

Nach Schlattners und Voß' Ansicht müsse man zudem für finanzschwache Bürger mit alten Autos und Anwohner der Umweltzone eine Lösung finden. „Im Endeffekt wird es schon aufgrund von rechtlichen Bindungen und Zweckmäßigkeitserwägungen so viele Ausnahmen geben müssen, dass Aufwand und Ertrag bei der Umweltzone nicht mehr in ein angemessenes Verhältnis zu bringen sind“, geben Schlattner und Voß zu bedenken. Die Verwaltung schätzt die Situation ihrer Vorlage zufolge übrigens ähnlich ein und gibt selbst zu, dass die Stickoxydausstöße durch den Luftreinhalte- und Aktionsplan inklusive Umweltzone bis zum Stichtag 2010 wohl nicht unter den vorgegebenen Grenzwert gedrückt werden könnten. Weiter stellt die Verwaltung fest, dass eine Umweltzone ohnehin bald wieder überflüssig werde, da wegen fortschreitender Technik und steuerlicher Begünstigung der Nachrüstung fast alle Kfz in naher Zukunft eine grüne Plakette bekommen würden. Vorher würden auf die Stadt aber noch Kosten in Höhe von ca. 120.000 € für Beschilderung und Werbekampagnen zukommen, wie die Verwaltung einschätzt - Geld, das man besser einsparen könnte.

Schlattner und Voß sehen sich deshalb in der Einschätzung der Unverhältnismäßigkeit der geplanten Umweltzone bestätigt und fragen sich ernsthaft, warum man sich nicht gleich nach Alternativmaßnahmen umschaue und beispielsweise ein Transitverbot für Lkw, die nicht zum Osnabrücker Quell- und Zielverkehr gehören, einführe. Nach Verwaltungsangaben handelt es sich dabei um immerhin 10-15 % aller durch Osnabrück fahrender Lkw. So könne man Lkw aus der Stadt heraushalten, die sonst mit grüner Plakette oder wegen entsprechender Ausnahmegenehmigungen hindurch fahren dürften. „Angesichts der mit ca. 80 % sehr hohen Beteiligung von Dieselruß an den städtischen Stickoxydemissionen, können wir durch den Ausschluss von 10-15 % des regelmäßig mit Diesel-Motoren betriebenen städtischen Last- und Schwerlastverkehrs bereits ein erhöhter Beitrag zur Reduzierung der Stickoxydemissionen erreichen“, sind sich Schlattner und Voß sicher. „Auch Lärm kann man durch die zu erwartende Verkehrsminderung wirksam reduzieren - ein großes Problem, um dessen Behebung uns die Bürger immer wieder bitten.“ Dies sei vor allem vor dem Hintergrund wichtig, da die EU in den kommenden Jahren eine verbindliche Einhaltung von Lärmgrenzwerten in den Kommunen vorschreiben werde, voraussichtlich schon ab 2014.

Für Schlattner und Voß ist deshalb klar: „Die Einführung eines Lkw-Transitverbotes ist gegenüber einer möglichen Umweltzone ein wirksameres und sehr viel angemesseneres Mittel zur Reduzierung von Stickoxydemissionen.“ Vertragsstrafen bei Überschreitung der Grenzwerte und Klagen seien dann nicht zu erwarten. „Solange nicht bewiesen ist, dass die Umweltzone in Osnabrück definitiv wirksamer ist als ein Lkw-Transitverbot haben wir die Pflicht, ausschließlich Maßnahmen zu wählen, die das am wenigsten einschneidende Mittel darstellen. Die Umweltzone ist dies nach unserer Überzeugung nicht. Daher lehnt die CDU sie ab“, so das Fazit von Schlattner und Voß. Das Ergebnis der Bürgerbeteiligung zeige, dass die Einschätzung von sehr vielen Bürgern, Handwerkern und Unternehmern und anderen geteilt werde.