

# **Positionspapier der CDU-Bürgerschaftsfraktion zur Einrichtung einer Umweltzone in der Stadtgemeinde Bremen**

## **(verabschiedet in der Fraktionssitzung am 20.02.08)**

### **A) Grundsätzlich**

Die CDU-Fraktion in der Bremischen Bürgerschaft hält die vom Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa vorgeschlagene Einrichtung einer Umweltzone in der Stadtgemeinde Bremen in ihrer gegenwärtig angedachten Form für ungeeignet. Dabei erkennt die CDU ausdrücklich an, dass an einigen innerstädtischen Straßenzügen in Bremen die Grenzwerte der EU-Luftqualitätsrichtlinie zum Schutz der menschlichen Gesundheit für Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) überschritten werden und die Stadt Maßnahmen ergreifen muss, um die gesamtstädtischen Belastungen zu senken und Grenzwertüberschreitungen zukünftig zu vermeiden.

Daher war die Verabschiedung des Luftreinhalte- und Aktionsplans durch die damalige Große Koalition im August 2006 auch notwendig und richtig. Als eine von insgesamt 15 Maßnahmen wurde darin auch die Möglichkeit der Einrichtung einer Umweltzone aufgeführt.

### **B) Räumliche Ausgestaltung**

Aus den Daten an verschiedenen Messstellen in der Stadt Bremen geht hervor, dass seit geraumer Zeit eine deutliche Verbesserung der Luftgüte, sowohl bei den Feinstaub (PM10)-Werten als auch bei den Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)-Werten, konstatiert werden kann.

Sowohl der Langzeittrend als auch eine Reihe von aktuellen Daten für das Jahr 2007 zeigen auf, dass sich die Situation in fast allen Gebieten der Stadt ausgesprochen positiv entwickelt. Insbesondere im Bereich der Neustadt ist durch die Freigabe der Bauabschnitte 2/1 und 3/1 der A 281 Anfang des Jahres 2008 eine zusätzliche große Entlastung festzustellen, zeigen die Werte an der Messstation an der früher sehr stark belastete Neuenlander Str. doch inzwischen eine enorme Abnahme der Immissionen an, so dass es auch dort zu einer dauerhaften Einhaltung der Grenzwerte kommen wird. Auch vor diesem Hintergrund ist eine möglichst rasche Schließung des Autobahnringes durch die Realisierung der noch ausstehenden Bauabschnitte der A 281 für die CDU-Fraktion von zentraler Bedeutung und kann den Bremer Westen und die Neustadt beständig vor Schadstoffen schützen.

Große Probleme bestehen zweifelsohne weiterhin im Bereich der Straße Am Dobben und der Bismarckstraße, wobei es als geradezu grotesk erscheint, dass ausgerechnet ein besonders stark befahrener Teil der Bismarckstraße nach den Planungen des Umweltressorts außerhalb der ansonsten vergleichsweise großen Umweltzone liegen soll, während andererseits zahlreiche besonders schwach belastete Gebiete inmitten der Zone enthalten sind. Ungeklärt ist auch die Frage welche Verdrängungsverkehre die Umweltzone auf hochemittierende Fahrzeuge, die keine Fahrerlaubnis für die Umweltzone erhalten, ausüben wird. Im schlimmsten Fall könnte es zu einer Verschlechterung des Verkehrsaufkommens und der Schadstoffsituation an den außerhalb der Umweltzone liegenden Straßen wie der Bismarckstraße und der Sankt-Jürgen-Str. (mit dem anliegenden Klinikum Bremen-Mitte) kommen. Aus unserer Sicht wurden die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen und Umwegfahrten seitens des Ressorts noch nicht in die Planungen miteinbezogen, so dass unklar bleibt, in welchen Gebieten und Straßenzügen es zu höheren Feinstaubausstoß kommen wird.

Von den 20 größten Städten der Bundesrepublik haben bislang mit Berlin, Köln, Hannover und Dortmund erst vier Umweltzonen realisiert.<sup>1</sup> Gleichwohl finden sich mit Hamburg, Frankfurt am Main, Essen, Düsseldorf und zahlreichen weiteren Großstädten auch beachtliche Beispiele von Kommunen, die auf die Einrichtung von Umweltzonen von vornherein oder nach Abwägungen der Aufwand-Nutzen-Relation (zumindest vorerst) verzichtet haben.

Für die besondere Problematik Bremens mit einem lokal eng begrenzten Belastungsschwerpunkt Dobbenweg/Bismarckstraße könnte die Dortmunder Umweltzone einen sinnvollen Lösungsansatz bieten: Dort besteht seit dem 12.01.08 mit einer Länge von etwa 300 Metern die kleinste derzeitige Umweltzone.

So wäre auch für den Dobbenweg, die Bismarckstraße und einige angrenzende Straßen eine Regelung denkbar, die ein Durchfahrtsverbot von emissionsstarken Kfz-Verkehren sicherstellt. Bei einer solchen „Mikro-Umweltzone“ könnte bei einer entsprechenden verkehrslenkenden Hinweisbeschilderung auf Plaketten und Ausnahmeregelungen verzichtet werden. Im Vergleich zur angedachten großen Umweltzone wären dafür Stadtamt und Polizei sehr viel effektiver in der Lage, die Einhaltung des Durchfahrtsverbotes mittels einer verstärkten Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs sicherzustellen.

### C) Ausnahmeregelungen

Neben den bundesweit geregelten Ausnahmen (etwa für Rettungsfahrzeuge) steht es jeder Stadt offen, bei der Einrichtung einer Umweltzone einen eigenständigen Ausnahmekatalog zu erstellen. Die CDU-Fraktion sieht es als sehr problematisch an, dass in Bremen im Vergleich mit anderen Städten Ausnahmen nur sehr restriktiv vergeben werden sollen, die Höchstdauer mit 18 Monaten vergleichsweise kurz ausfällt und die Gebühren weit über der eigentlichen Bearbeitungsgebühr liegen sollen. Die Stadt muss sich somit zwangsläufig dem Vorwurf der Abzocke aussetzen. Auch sollen ganz offensichtlich mit den besonders hohen Gebühren, Fahrzeughalter von vornherein abgeschreckt werden, überhaupt einen Antrag zu stellen.<sup>2</sup>

Fahrzeugart/ Fahrzeuggröße	Gebühr [€] 1 Monat	Gebühr [€] 6 Monate	Gebühr [€] 12 Monate	Gebühr [€] 18 Monate
Pkw (privat)	50	80	130	180
Pkw (gewerblich)	100	130	230	330

Als besonders problematisch erachtet die CDU-Fraktion den Umstand, dass bislang noch völlig unklar ist, wie der für eine Ausnahmegenehmigung notwendige Nachweis der Existenzgefährdung für private oder gewerbliche Kfz-Inhaber konkret ausgestaltet werden soll und was anschließend mit den erhobenen Daten geschieht. Auch erscheint es als unsinnig, dass die Ausnahmegenehmigung nur für die Bremer Umweltzone gelten soll, während der jeweilige Fahrzeughalter beispielsweise für die relativ nahegelegene Hannoveraner Umweltzone eine weitere Ausnahmegenehmigung erwerben muss.

### D) Auswirkungen und offene Fragen

<sup>1</sup> Konkrete Planungen gibt es darüber hinaus z. Z. auch in München, Stuttgart und Mannheim.

<sup>2</sup> In vergleichbaren Städten fallen die Gebühren sehr viel niedriger aus: In Hannover maximal 120 Euro, in Köln maximal 120 Euro und in Stuttgart maximal 106 Euro, wobei in all diesen Städten der Ausnahmekatalog sogar noch weiter gefasst ist als in Bremen.

Aus Sicht der CDU-Fraktion wurden die Auswirkungen auf Wirtschaft, Handel und die soziale Ausgewogenheit der Stadt nicht ausreichend oder überhaupt nicht in die Überlegungen zur Errichtung einer Umweltzone einbezogen. So ist insbesondere ungeklärt, ob sich der zu erwartende Nutzen zum Gesamtaufwand bei Einrechnung aller volkswirtschaftlichen Folgekosten für die Stadt und ihre Menschen auszahlt. Besonders zweifelhaft erscheint dies bei folgenden offenen Fragestellungen:

- Die Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt und des Einzelhandels werden durch die Errichtung einer Umweltzone unnötig beschädigt. Es wurde offensichtlich nicht einmal in Erwägung gezogen, die Gewährleistung der Anfahrbarkeit für eines der großen Innenstadtparkhäuser in die Überlegungen mit einzubeziehen. Auch wurde dem Umstand, dass die Belastung an Samstagen durch fehlende gewerbliche Verkehre sehr viel niedriger als an Wochentagen ist, Samstag somit von sämtlichen Fahrverboten leicht hätten ausgenommen werden können, nicht Rechnung getragen. Bislang fehlen verifizierbare Daten darüber, welche Pkw-Fahrer aus Bremen und dem Umland künftig auf einen Einkauf in der City verzichten werden.
- Es wurden keine Aussagen darüber getroffen, welche sozialen Auswirkungen, etwa auf kleine Unternehmer und eher einkommensschwache Bevölkerungsschichten, durch die Errichtung der Umweltzone entstehen. Hier werden bewusst Ungerechtigkeiten, teilweise nur, weil man zufällig in der falschen Straße wohnt, in Kauf genommen. Ein besonders schwerwiegendes Beispiel sind die in der Umweltzone liegenden freien Autowerkstätten, die im Vergleich zu ihren außerhalb der Umweltzone liegenden Konkurrenten eindeutig benachteiligt werden. Auch kleinere Handwerksbetriebe und einkommensschwache private Pkw-Halter sind von dem anstehenden Wertverlust ihrer Fahrzeuge unverhältnismäßig stark betroffen.
- Zahlreiche Einzelfälle von Unternehmen in der geplanten Umweltzone bedürfen noch genauerer Informationen. Wie soll etwa der Brauereistandort Becks in der Neustadt erreichbar bleiben, wenn die Große Sortillienstraße Bestandteil der Umweltzone werden soll?
- Bislang fehlen verifizierbare Daten zu den verkehrlichen Folgen, insbesondere zu den Umwegfahrten betroffener Verkehrsteilnehmer und die daraus resultierenden steigenden Verkehrsaufkommen in bestimmten Straßen, wie etwa der Hollerallee.
- Die Einhaltung und Überwachung der Umweltzone erachtet die CDU-Fraktion als sehr problematisch. Bislang fehlen genaue Angaben über Art und Umfang der Aufgabensteigerung, die auf das Stadtamt (bei der Kontrolle parkender Fahrzeuge) und insbesondere die Polizei (bei der Kontrolle des fließenden Verkehrs) zukommen sollen und was diese Mehrbelastungen kosten sollen. Auch ist bislang völlig offen, wie effektiv eine Kontrolle der Verkehre, die ohne Stops die Umweltzone durchqueren, erfolgen kann.
- Unklar ist auch, wie weniger beachtete, aber unter dem Gesichtspunkt des Immissionsaufkommens sehr relevante Verkehrsteilnehmer, wie etwa Dieselloks und Binnenschiffe, die oftmals ein Vielfaches an Immissionen im Vergleich zu Pkw- und Lkw-Verkehren erzeugen, zukünftig in Bremen bewertet werden sollen.

- Schließlich bewertet die CDU-Fraktion die bisherige Information der Öffentlichkeit sowohl in Bremen selber als auch im Umland als nicht ausreichend. Zu wenige Menschen haben sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt mit der Umweltzone und den konkreten Auswirkungen auf ihren Alltag befasst bzw. wurden entsprechend darauf hingewiesen. So ist nach unserer Einschätzung dem größten Teil der Bremer Bevölkerung und einem noch höheren Anteil der Bewohner der umliegenden Landkreise der Verlauf der anvisierten Umweltzone noch völlig unbekannt.

### **E) Alternative Maßnahmen**

Zahlreiche Städte haben sich nach ausführlicher Diskussion und Abwägung der Vor- und Nachteile aus Gründen der Unverhältnismäßigkeit gegen die Einrichtung einer Umweltzone ausgesprochen, statt dessen werden in ihnen eine Reihe von Schadstoffminderungsmaßnahmen angestrebt. Auch bei einer Einrichtung der beschriebenen „Mikro-Umweltzone“ im Bereich Dobbenweg/Bismarckstraße wären einige dieser in Bremen schon länger diskutierten Maßnahmen zwingend anzustreben (, wobei die Zusammenstellung keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt):

- Möglichst schnelle Schließung des Autobahnringes und ergänzender Maßnahmen (im Bereich der Neustadt und Umgestaltung des Utbremer Kreisels).
- Ausbau des ÖPNV, insbesondere des Straßenbahnnetzes und des SPNV. In diesem Zusammenhang kritisiert die CDU-Fraktion vor allem die durch den Senat im Zuge der Haushaltsberatungen deutlich gewordenen Mittelkürzungen und Mittelstreichungen beim Ausbau der bremischen Straßenbahnlinien.
- Beschaffung emissionsarmer Fahrzeuge, Förderung des Einsatzes von Erdgasfahrzeugen, Förderung Umweltverbund/Car-Sharing, Förderung der Fahrradnutzung.
- Verkehrslenkende Maßnahmen und Verflüssigung des Verkehrs (Grüne Welle, Grüne Pfeile, Nachtabschaltung der Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement, Weiterentwicklung des Lkw-Führungsnetzes).
- Sanierung der Fahrbahnbelege mit abriebarmen Zuschlagsstoffen für Straßenbeläge.
- u. v. m.

### **F) Fazit**

Die CDU-Fraktion ist zwar grundsätzlich der Ansicht, dass eine Umweltzone durchaus als eine von vielen Maßnahmen einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität in Großstädten leisten kann. Die in Bremen geplante Umweltzone setzt jedoch deutschlandweit besonders strenge Maßstäbe an, ohne gleichzeitig sicherstellen zu können, dass auch tatsächlich die gewünschten Effekte hinsichtlich einer vollständigen Einhaltung der Grenzwerte garantiert werden können. Im Gegenteil kann es etwa im Bereich der Bismarckstraße sogar zu steigenden Belastungen kommen und auch andere Ausweichstraßen werden mit zunehmenden Verkehren und steigenden Umweltbelastungen zu rechnen haben.

Schwerwiegende soziale, wirtschaftliche und verkehrliche Nachteile sind durch die Einrichtung der Umweltzone nach ihren gegenwärtigen Planungen leider zu erwarten. Dazu führen überzogene Fahrverbote zu einer Minderung der Stellung Bremens als besucherfreundliche Stadt. Schließlich wird ein enormer bürokratischer Aufwand für eine Maßnahme betrieben, die aufgrund des technologischen Fortschritts schon in wenigen Jahren obsolet werden könnte.

Gerade vor dem Hintergrund einer zuletzt positiven Entwicklung hinsichtlich des Abbaus von Feinstaub und Stickstoffdioxid in der Stadt hält es die CDU-Fraktion für unangebracht, sich mit einem Bremer Schnellschuss auf die Realisierung einer im bundesweiten Vergleich besonders strengen Umweltzone auszusprechen. Viele andere Städte haben ihre ursprünglichen Planungen zu Einrichtungen von Umweltzonen gestoppt, da ihnen die enormen bürokratischen Anforderungen im Vergleich zu den zu erwartenden Schadstoffminderungen als unverhältnismäßig hoch erscheinen. Bei Realisierung der aufgeführten Maßnahmen im Belastungsschwerpunkt Dobbenweg/Bismarckstraße spricht zudem vieles dafür, zunächst über einen ausreichend langen Zeitraum die bestehenden Umweltzonen in anderen Städten zu beobachten und hinsichtlich ihres Nutzen zu verifizieren. Auf diese Weise könnte Bremen ggf. aus den positiven und negativen Erfahrungen anderer Städte lernen.