

BUND, Landesverband Bremen e.V.  
Georg Wietschorke  
Am Dobben 44  
28203 Bremen

## **Vorlage zur Gemeinsamen Sondersitzung der staatlichen und städtischen Deputationen für und Verkehr sowie Umwelt und Energie, 19.10.2007**

### **Gesundheitliche Risiken von Feinstaub und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)**

- Feinstaub verkürzt die Lebenserwartung durchschnittlich um 10 Monate und ist heute das schwerwiegendste Problem der Luftreinhaltung
- In Europa gibt es 300.000 vorzeitige Todesfälle durch Feinstaub, davon 65.000 in Deutschland.
- für Bremen ist jährlich mit bis zu 180 vorzeitigen Todesfällen durch verkehrsbedingten Feinstaub zu rechnen
- durch Feinstaub sterben in Bremen insgesamt ca. 500 Menschen vorzeitig (durch Verkehrsunfälle ca. 20 Tote/Jahr in Bremen)
- Stickstoffdioxid hat schwerwiegende Auswirkungen auf die Lungenfunktion und führt zu Atemwegs- und Herz-/Kreislaufkrankungen.

### **Warum überhaupt eine Umweltzone?**

- Umweltzonen gelten im Rahmen von Luftreinhalteplänen als wirkungsvollste Maßnahme gegen verkehrsbedingte Luftbelastungen (10 -15% Minderung je nach Auslegung sind möglich).
- Durchgangsverkehr wird verhindert und hoch emittierende Fahrzeuge werden ausgeschlossen
- Eine Umweltzone bringt kurzfristig Reduktionen der Schadstoffe in hoch belasteten Bereichen und trifft die Verursacher (Pkw- und Lkw-Verkehr sind heute als wichtigste Emissionsquellen an verkehrsreichen Straßenabschnitten unbestritten: Feinstaub bis zu 50%, NO<sub>2</sub> 60-70%)
- Durch Umweltzonen entsteht Druck zur Modernisierung der Fahrzeugflotte
- Viele Kommunen planen Umweltzonen, wenn z.B. andere Maßnahmen im Rahmen der Luftreinhalteplanung nicht ausreichend sind (Nach BImSchG haben Bürger ein recht auf Einhaltung der Grenzwerte). Insofern gibt es keine Alternativen.

### **Anforderungen an eine Umweltzone aus Sicht des BUND**

- Eine **Umweltzone Bremen sollte eine möglichst große Ausdehnung haben** und alle Belastungsschwerpunkte müssen integriert werden. Da eine solche Zone voraussichtlich über viele Jahre Bestand haben wird, sind nicht nur aktuelle Grenzwerte von Bedeutung (PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub>). Es sollten auch neuere Entwicklungen berücksichtigt werden, wie z.B. die von der EU geplante Einführung eines Grenzwertes für PM<sub>2,5</sub> bzw. die Senkung des Jahresmittelwertes für PM<sub>10</sub>. Eine eventuell später notwendige Vergrößerung der Zone sollte

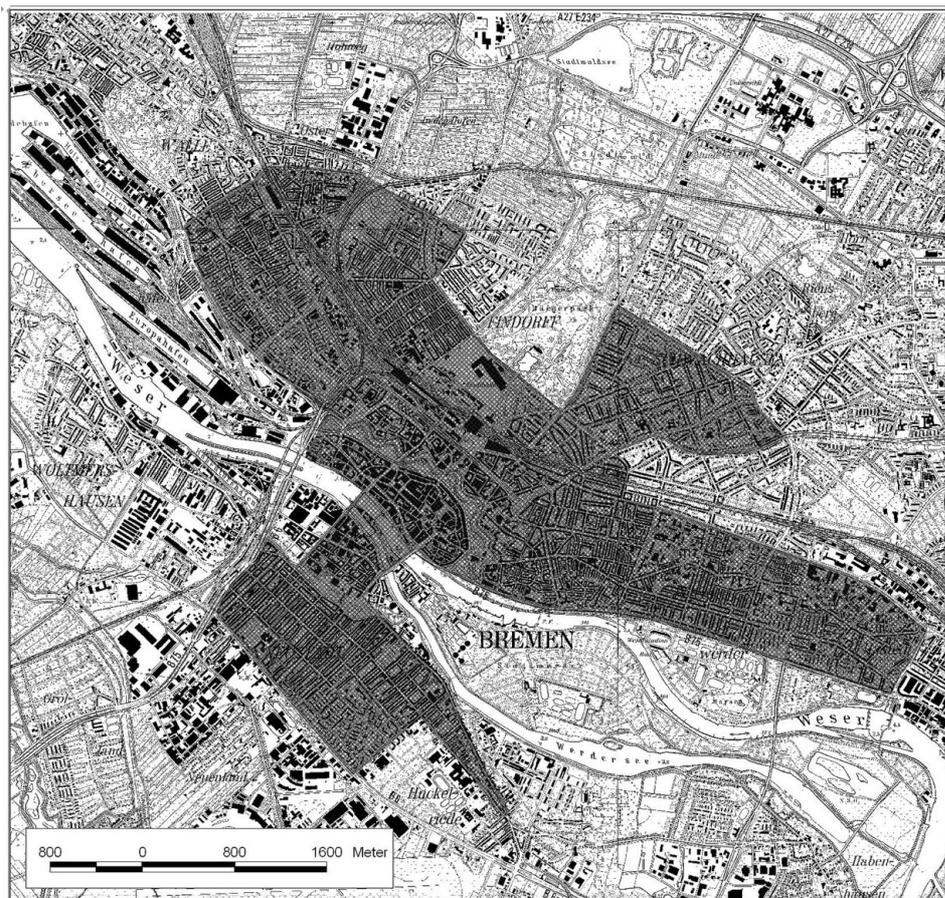
unbedingt vermieden werden, da sie nur schwer realisierbar sein wird. Für die Einführung der Umweltzone schlägt der BUND ein zweistufiges Verfahren vor.

- In einer ersten Phase 2008 bis 2010 sollten nur geringe Einfahrbeschränkungen bestehen und nur Fahrzeuge der Schadstoffklasse 1 aus der Umweltzone ausgeschlossen werden (Fahrzeuge, die nach der Kennzeichnungsverordnung keine Plakette erhalten: Diesel mit EURO 1 und schlechter, Benziner ohne geregelten Katalysator). Nach Auskunft des Kraftfahrtbundesamtes wären in Bremen (Stand 2007) 5 -10% der Pkw und 26% der Nutzfahrzeuge betroffen, die allerdings die höchsten Schadstoffemissionen aufweisen. Die erste Stufe soll den Zweck erfüllen, die Bevölkerung zu informieren und die notwendigen Verfahrensabläufe (Ausnahmeanträge, Überwachung) zu etablieren und die Umweltzone zügig einzuführen. Wichtig ist – auch für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit – dass die Bevölkerung die Bedeutung für einen vorsorgenden Gesundheitsschutz erkennt und in der Umweltzone nicht nur eine Restriktion empfindet.  
Dieses Vorgehen entspricht dem Verfahren vieler anderer Städte, die Umweltzonen planen (Hannover, Köln, Augsburg, Mannheim, Berlin, München...) und soll vor allem der Akzeptanzsteigerung dienen. Nachteil ist, dass der Minderungseffekt auf Schadstoffe in dieser ersten Phase nur gering ist. Für Hannover werden z.B. 2% Minderung für PM10 und 5% für NO2 angegeben.
- Ausnahmeregelungen in der ersten Stufe:  
Viele Regelungen sind bereits in der Kennzeichnungs-Verordnung enthalten (Krankenwagen, Arztfahrzeuge, Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge für Behinderten-transporte, militärische Einsatzfahrzeuge)  
Private Fahrzeuge sollten zeitlich begrenzte Ausnahmen (18 Monate) bekommen können, z.B. wenn das Fahrzeug nachweislich nicht nachrüstbar ist.  
Anwohner sollten zeitlich befristete Ausnahmen erhalten (max. zwei Jahre) können, z.B. wenn das Fahrzeug nicht nachrüstbar ist und besondere soziale Härten vorliegen.  
Gewerbliche Verkehre sollten Ausnahmeregelungen zeitlich begrenzt (18 Monate) und in begründeten Ausnahmefällen erhalten, wenn das Fahrzeug technisch nicht nachrüstbar ist oder es sich um Sonderfahrzeuge handelt, die nur wenige Kilometer fahren (Kräne, Fahrzeuge mit Sonderaufbauten...)  
Förderprogramme für die Neubeschaffung/Umrüstung von gewerblich genutzten Fahrzeugen wären sinnvoll (Beispiel Berlin). Die Stadt Graz fördert den Einbau von Dieselpartikelfiltern mit 1.000 Euro/LKW.  
Oldtimer (mit H-Kennzeichen) sollten nur begrenzte Jahreskilometer in der Umweltzone fahren dürfen (z.B. 500 km/Jahr). Nachweis über Fahrtenbuch.  
Keine Ausnahmeregelungen darf es für Pendler geben, da dies eine Umweltzone fast völlig wirkungslos machen würde.
- Der eigentliche Minderungseffekt für Luftschadstoffe tritt ab 2010 in der zweiten Stufe ein. Dann sollen in der Umweltzone nur noch Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 zugelassen werden (grüne Plakette mit Ziffer 4, Benziner mit geregelter Katalysator; Erdgas, Flüssiggas, Biokraftstoff, Elektrofahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge, Diesel mit EURO 4 oder 5, Euro 3-Diesel, die mit Partikelfiltern nachgerüstet sind).  
Dies muss bereits bei Einführung der Zone veröffentlicht werden. In Verbindung mit einer großflächigen Umweltzone für Bremen erwartet der BUND dadurch maximale Minderungseffekte, die sich nicht nur auf die lokalen Schadstoffwerten auswirken, sondern auch auf die städtische Hintergrundbelastung, die z.T. ebenfalls vom Verkehr verursacht wird.

Außerdem entsteht so großflächig Druck auf die Modernisierung der Fahrzeugflotte. Damit wird auch dieses Minderungspotenzial ausgeschöpft, weil absolut gesehen mehr Altfahrzeuge betroffen sind als in einer kleinen Zone.

- Durchgangsverkehr durch die Umweltzone (Nord-West-Knoten, Neuenlander Str. dürfen nur so lange gestattet werden, bis der Autobahnring um Bremen geschlossen ist.
- Grundsätzlich ist nicht auszuschließen, dass auch nach Einführung dieser Phase an „Hot spots“ (z.B. Dobbenweg) noch Grenzwertüberschreitungen verbleiben. In diesem Fall sind dort weitere emissionsmindernde Maßnahmen im Rahmen von Aktionsplänen erforderlich.
- Grundsätzlich müssen Verkehrsbeschränkungen dauerhaft und unabhängig von aktuellen Messwerten, d.h. nicht nur bei „dicker Luft“ gelten.

Als Orientierung für die Dimensionierung einer Umweltzone wurden für das BUND-Konzept die Immissionsprognosen der Ingenieurbüros Lohmeyer (2005) verwendet. In diesem Gutachten sind innerstädtische Straßenabschnitte mit hohem Verkehrsaufkommen dargestellt, an denen hohe Feinstaub- und vor allem verkehrsbedingte NO<sub>2</sub> Immissionen zu erwarten sind. Aus Gründen des vorsorgenden Gesundheitsschutzes wurden im BUND Konzept möglichst viele dicht besiedelte innerstädtische Wohnquartiere in die Umweltzone einbezogen (Teile von Findorff, vorderes Schwachhausen, östl. Vorstadt, Walle, Utbremen, Neustadt) und der Schwerpunkt nicht auf die dünn bewohnte Altstadt gelegt.



Umweltzone Bremen  
Flächengröße: 13,80 km<sup>2</sup>

 Zone mit erhöhter PM<sub>10</sub>  
und NO<sub>2</sub> Belastung

Verfasser:  
Dr. Georg Wietschorke (Tel.: 7900222)

Ulrich Draub (Tel.: 32 54 98)