

Deutsche Umwelthilfe e.V. | Hackescher Markt 4 | 10178 Berlin

Stadt Osnabrück
Der Oberbürgermeister
Herr Wolfgang Griesert
Bierstraße 28
49034 Osnabrück

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE
BERLIN

Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin

Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer

Tel. +49 (0) 30 2400867-0
Fax +49 (0) 30 2400867-19
resch@duh.de
www.duh.de

12. April 2018

Stellungnahme zur 2. Aktualisierung des Luftreinhalte- und Aktionsplans für die Stadt Osnabrück

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Griesert,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur 2. Aktualisierung des Luftreinhalte- und Aktionsplanes für die Stadt Osnabrück Stellung zu nehmen. Ebenso bedanken wir uns für die im Vorfeld übermittelten Informationen über die in Osnabrück geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität.

Der gesetzlich vorgeschriebene Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ wird an beiden verkehrsnahen Messstationen in Osnabrück deutlich überschritten. An der Verkehrsmessstation Schlosswall lag der Wert im Jahre 2017 mit $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$ deutlich und im nunmehr achten Jahr über dem Grenzwert. Die Passivsammler-Messung an der Messstation Neuer Graben (2016: $48 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$) und die modellgestützte Abschätzung in der vorliegenden 2. Aktualisierung des Plans zeigen überdies eindeutig, dass sich die hohe Belastung der Osnabrücker Luft nicht auf den Hotspot am Schlosswall beschränkt. Die vorliegende 2. Aktualisierung des Luftreinhalteplans für die Stadt Osnabrück wird diesen Tatsachen nicht gerecht.

Ziel und Aufgabe eines Luftreinhalteplans ist die Erstellung eines effektiven Maßnahmenplans, der geeignet ist, die NO_2 -Immissionen „schnellstmöglich“ (so die höchstrichterliche Rechtsprechung) so zu verringern, dass die seit 2010 geltenden NO_2 -Grenzwerte flächendeckend, dauerhaft und deutlich unterschritten werden. Dies bedeutet die Ergreifung von Maßnahmen, die insgesamt geeignet sind, die Belastungswerte binnen weniger Monate, spätestens bis zum Herbst 2018 unter den Grenzwert für NO_2 sicher abzusenken. Die Stadt Osnabrück hat hierzu im Entwurf der aktuellen Fortschreibung des Luftreinhalteplans einen Maßnahmenplan aufgestellt, den die Deutsche Umwelthilfe (DUH) als nicht ausreichend ablehnt.

Die einzige der aufgeführten Maßnahmen, die geeignet ist, kurzfristig eine nennenswerte Reduktion der Luftschadstoffbelastung zu erzielen, wird von Seiten des Rats der Stadt Osnabrück abgelehnt. Dies erläutern wir im Folgenden.

Grundsätzliche Anmerkungen

Auch die im vorliegenden Entwurf aufgeführten Maßnahmen werden nicht dazu führen, dass die seit 2010 rechtlich verbindlichen – für die Betroffenen auch grundsätzlich einklagbaren – Grenzwerte für die Konzentration von Stickstoffdioxid (NO₂) schnellstmöglich, d.h. im Jahr 2018 eingehalten werden. Damit verstößt der vorliegende Entwurf nicht nur gegen die EU Luftreinhaltungsrichtlinie bzw. ihre nationale Umsetzung, sondern auch gegen Artikel 2 Absatz 2 des Grundgesetzes (Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit), denn er gewährt weiterhin den Bürgerinnen und Bürgern keinen ausreichenden, d.h. gesetzlich zwingend vorgeschriebenen Schutz vor den zu Erkrankungen und vorzeitigen Todesfällen führenden Luftschadstoffen.

Auch die Feinstaubbelastung in Osnabrück ist nach wie vor zu hoch. Im Jahr 2017 wurde an der innerstädtischen, verkehrsnahen Messstelle „Schlosswall“ der EU-Tagesgrenzwert für PM₁₀ an elf Tagen überschritten. Damit konnte zwar die EU-Vorgabe von maximal 35 Überschreitungstagen eingehalten werden, allerdings muss hierbei berücksichtigt werden, dass die EU-Luftqualitätsvorgaben für PM₁₀ einen Minimalstandard darstellen: Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) erachtet maximal drei Überschreitungstage pro Jahr als tolerabel.

Für die Feinstaubbelastung spielt das Heizen mit Holz eine erhebliche Rolle: Dies ist daran zu erkennen, dass die Überschreitungstage vornehmlich in der Heizperiode zu verzeichnen sind. Messungen der DUH in Wohngebieten unterschiedlicher Städte haben zudem gezeigt, dass durch Holzfeuerung die örtliche Partikelbelastung drastisch ansteigen kann. In Osnabrück werden über 12.000 Haushalte allein oder zusätzlich mit Holz beheizt. Etwa 90 % der Partikel aus der Holzfeuerung besitzen eine Größe von weniger als einem Mikrometer. Das bedeutet: Je kleiner die betrachtete Partikelfraktion, desto höher der Anteil der Emissionen aus Kleinfeuerungsanlagen – dies gilt vor allem für gesundheitlich besonders relevante ultrafeine Partikel (PM_{0,1}) bzw. Rußpartikel (Black Carbon), die derzeit jedoch nicht messtechnisch erfasst werden.

Die DUH hält es vor diesem Hintergrund für unverzichtbar, die vorgesehenen Maßnahmen zu verschärfen und um zusätzliche Regelungen zu ergänzen. Ziel muss es sein, sofort mit allen geeigneten Maßnahmen sicherzustellen, dass die Konzentrationen verschiedener Luftschadstoffe gesundheitlich unbedenkliche Werte nicht überschreiten. Und hier bereitet insbesondere die deutliche Grenzwertüberschreitung beim Dieselabgasgift Stickstoffdioxid (NO₂) erhebliche Probleme.

Mit dem Grundsatzurteil vom 27. Februar 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) entschieden, dass strecken- oder gebietsbezogene Fahrverbote für Dieselfahrzeuge geboten und zulässig sind, wenn andere Maßnahmen eine schnellstmögliche Einhaltung der NO₂-Grenzwerte nicht sicherstellen. Die Richter des Bundesverwaltungsgerichts verkündeten bei der mündlichen Entscheidung, dass Diesel-Fahrverbote mit Zusatzschildern gemäß bestehender Rechtsverordnungen geregelt und auch kontrolliert werden können. Die blaue Plakette ist zwar wünschenswert aber ausdrücklich nicht notwendig. Trotz Ihrer eigenen Wirkungsberechnungen, die ergeben, dass nur Maßnahmenpakete unter Einbezug von Diesel-Fahrverboten zu einer schnellen und flächendeckend deutlichen Unterschreitung der Grenzwerte im gesamten Stadtgebiet führen, versteckt sich



die Stadt Osnabrück hinter der Bundesregierung und behauptet unkorrekt die Notwendigkeit einer blauen Plakette zur Umsetzung emissionsabhängiger Fahrverbote.

Ihr Luftreinhalteplan sieht eine Reihe eher mittel- bis langfristigen Maßnahmen vor, mit deren Umsetzung die Einhaltung der seit 2010 geltenden Grenzwerte selbst nach Ihren Berechnungen frühestens im Jahr 2022 zu erwarten ist. Dabei wird die Maßnahme des umweltsensitiven Verkehrsmanagements genutzt, um die Lücke zwischen tatsächlich realisierbaren Immissionsprognosen und den gesetzlichen Grenzwerten zu schließen. Hier wird nicht berechnet, welche Minderungen durch umweltsensitives Verkehrsmanagement realistisch möglich sind, sondern welche Reduktion des durchschnittlichen täglichen Verkehrs nötig ist, um rechnerisch die Grenzwerte einzuhalten. Neben einer flächendeckenden Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung um 4 % durch Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel sollen streckenbezogen weitere Reduktionen des durchschnittlichen täglichen Verkehrs dazu kommen. Die für die rechnerische Einhaltung der Grenzwerte notwendigen Verkehrsreduktionen um streckenweise mehr als 18 % sind ausschließlich durch weiche Maßnahmen nicht realistisch. Die formulierten Minderungsziele sind rein fiktiv und daher sind die angenommenen Reduktionswerte nicht realistisch.

Die DUH kommentiert die einzelnen Maßnahmen wie folgt:

M1 Elektrifizierung und Modernisierung der Busflotte (Nachrüstung der Diesel-Bestandsflotte)

Die DUH begrüßt die Absicht, verstärkt emissionsfreie Busse anschaffen zu wollen und die bestehende Busflotte zu modernisieren. Bis auf die ambitionierten Zusagen der Stadtwerke Osnabrück bleiben die Modernisierungspläne der anderen VOS-Unternehmen eher vage. Dass die anderen VOS-Unternehmen lediglich 10 Busse pro Jahr auf Euro VI Standard umrüsten wollen, ist nicht ausreichend. Selbst bei Umsetzung der jedoch unter Finanzierungsvorbehalt stehenden Modernisierungsquote werden auch im Jahr 2022 noch 35 % der in Osnabrück verkehrenden Busflotte den EURO VI Abgas-Standard nicht erfüllen.

Die DUH fordert für alle Bestandsbusse der VOS-Unternehmen oder anderer Dienstleister der Abgasstufen bis inkl. EURO V/EEV, dass diese ‚schnellstmöglich‘, d.h. noch im Laufe des Jahres 2018 mit im Realbetrieb funktionierenden Partikel- und NO_x-Filtersystemen (SCR/SCRT) ertüchtigt bzw. nachgerüstet werden, sofern sie auch weiterhin im Stadtgebiet Osnabrück betrieben werden sollen und bislang nicht über eine solche Technik verfügen. Auch sonstige Busse (z. B. Reise- und Fernbusse), die im realen Betrieb nicht den EURO VI Abgas-Standard erreichen, sollten ab dem 1. September 2018 ohne Ausnahme von der Einfahrt in die Umweltzone ausgeschlossen werden.

Die DUH regt dringend an, Kommunalfahrzeuge ebenfalls technisch so zu nachzurüsten, dass diese die Euro VI Grenzwerte für NO_x auf der Straße einhalten. Das Bundesverkehrsministerium wird diese Maßnahmen analog zur technischen Nachrüstung von ÖPNV-Bussen bzw. Kommunalfahrzeugen finanziell fördern.

M2 Umweltzone mit blauer Plakette

Die Stadt Osnabrück erkennt grundsätzlich die Wirksamkeit von Diesel-Fahrverboten an und stellt in ihren eigenen Berechnungen fest, dass einzig die Durchsetzung von Fahrverboten (so wie vom EuGH in seinen Urteilen gefordert) „schnellstmöglich“ dazu führt, die seit 2010 geltenden NO₂-Grenzwerte flächendeckend, dauerhaft und deutlich zu unterschreiten. Jedoch wird die Wirksam-



keit streckenbezogener Diesel-Fahrverbote ohne Kennzeichnungspflicht (blaue Plakette) aufgrund erschwerter Kontrollbedingungen angezweifelt. Diese Fragen sind zwischenzeitlich durch das BVerwG Leipzig im Sinne der dort klagenden DUH entschieden worden: Sowohl die Zulässigkeit wie auch Kontrollierbarkeit von Diesel-Fahrverboten ohne Blaue Plakette wurden bestätigt. Diesel-Fahrverbote können nun kraft BVerwG-Entscheidung auf der Basis der bestehenden StVZO durch das allgemeine Durchfahrtsverbotsschild (Vz. 251) für Kraftfahrzeuge samt sinngemäßem Zusatzschild „Gilt für Diesel“ (streckenbezogen) festgesetzt oder eine Erweiterung der Umweltzone inklusive Rückausnahme per Zusatzschild „Diesel verboten“ als zonales Diesel-Fahrverbot festgesetzt werden.

Hauptursache für die hohe Belastung mit NO₂ in Osnabrück sind die Emissionen aus dem Verkehrssektor, in erster Linie von Diesel-Fahrzeugen. Dass Beschränkungen des Straßenverkehrs von dieselbetriebenen Fahrzeugen immense Minderungspotenziale beinhalten, zeigt beispielsweise das Gutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer zur „Ermittlung von NO₂-Minderungspotenzialen für die Situation auf der Düsseldorfer Corneliusstraße/ Luftqualitätsstation DDCS“ von Mai 2016.

Auch die Quellanalysen innerhalb des Luftreinhalte- und Aktionsplans der Stadt Osnabrück ergeben, dass an der Messstation Schlosswall rund 70 % und in der Johannisstraße sogar 71 % der NO_x-Gesamtmission durch Diesel-Fahrzeuge verursacht werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Euro IV und V Diesel-Pkw bei den spezifischen NO₂-Emissionen sogar sechs bis sieben Mal schmutziger sind als Euro 0 und Euro I Diesel-Pkw aus den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts (Quelle HBEFA Vers. 3.3). Daher sind Fahrverbote für Fahrzeuge der Eurostufe IV und älter ab dem 1. September 2018 sowie für Fahrzeuge der Eurostufe V ab dem 1. September 2019 in Osnabrück unverzichtbar.

M3 Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung / Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Modal-split-Änderung)

Die Förderung der ÖPNV- und Radverkehrsnutzung ist wesentlicher Bestandteil einer zukunftsgewandten Mobilitäts- und Luftreinhalteplanung. Leider verliert sich dieses Maßnahmenbündel in überwiegend vagen Absichtserklärungen. Nötig wäre eine konsequente und terminierte Umsetzungsplanung für neue Infrastruktur, Buslinien, Beschaffungspläne für Fahrzeuge etc.

Die Quantifizierung möglicher Verkehrsentslastungspotentiale durch Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel berechnet sich aus einer als linear angenommenen Entwicklung basierend auf Verkehrskonzepten mit dem Zielhorizont 2030. Dieser Rechenrick ist nicht mehr als reine Spekulation und verkennt, dass die genannten Maßnahmen nicht konstant, sondern schrittweise in der Zukunft zu Verbesserungen der Luftqualität führen werden. Vor allem die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes 2030, wie z.B. der Bau von Radschnellwegen und die Optimierung des städtischen Radnetzes – so begrüßenswert und notwendig diese Maßnahmen auch sind - werden sich nur mittel- bis langfristig auf die Pkw-Verkehrsbelastung auswirken. Im Rahmen der Maßnahmenbeschreibung zur Förderung des ÖPNV wird immer wieder auf den „Masterplan Mobilität“ verwiesen, der jedoch ausschließlich unverbindliche Pläne und Prüfaufträge enthält.

Trotzdem wird aus diesen vagen Maßnahmen eine Reduzierung der Pkw-Verkehrsbelastung bis 2022 um 4 % errechnet, die ohne restriktive Maßnahmen sehr unwahrscheinlich, aber in den Wirkungsberechnungen zwingend erforderlich ist, um ohne Fahrverbote eine Grenzwerteinhaltung zu prognostizieren.



M4 Verkehrsorganisation am Neumarkt

Das Oberverwaltungsgericht in Lüneburg hat die erneute Öffnung des Neumarktes für den MIV angeordnet und entschieden, dass die Teileinziehung des Neumarkts bis zum Abschluss der Klageverfahren nicht vollzogen werden darf. Gegen das Urteil sind keine Rechtsmittel möglich, sodass die Stadt den Neumarkt wieder für den MIV freigeben musste.

Die Kläger argumentierten mit den bestehenden gesundheitsschädlichen Lärm- und Abgasbelastungen auf der Ausweichstrecke. Mit einer Erweiterung der Umweltzone um Diesel-Fahrverbote kann eine gesetzeskonforme Verkehrsreduzierung erwirkt werden, ohne Verkehrsverlagerungen auszulösen, die durch zusätzliche Immissionsbelastungen auf den Umleitungsstrecken die Anwohner in ihrem Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit und in ihrem Eigentumsrecht verletzen.

Die abschließende Klärung der Verkehrssituation am Neumarkt hat zwar Einfluss auf die Schadstoffbelastung dieser und der angrenzenden Straßenabschnitte, stellt aber keine Maßnahme im Sinne eines Luftreinhalteplans dar.

M5 Umweltsensitives Verkehrsmanagement (UVM)

Es ist unumstritten, dass eine Optimierung des Verkehrsflusses positive Auswirkungen auf die Umweltverträglichkeit des Verkehrs hat. Welche weitergehenden Maßnahmen aber noch möglich sind und wie sich hieraus nennenswerte Reduktionen der NO₂-Belastung ergeben sollen, wird nicht plausibel. Die Maßnahmenbeschreibung besteht fast ausschließlich aus allgemeinen Erläuterungen, Beispielen aus anderen Städten und einer Beschreibung des Status quo. Die reine Nennung eines Instrumentes bleibt weit hinter den Anforderungen an eine Luftreinhalteplanmaßnahme zurück. Die DUH sieht hierin „heiße Luft“ ohne Substanz.

In der Wirkungsberechnung der einzelnen Maßnahmen wird gar nicht versucht, realistische Immissionsminderungsziele für diese Maßnahme abzuschätzen. Es wird lediglich festgelegt, dass ein umweltsensitives Verkehrsmanagement die Lücke zwischen tatsächlichen Messwerten und den Jahresgrenzwerten zu schließen hat. Die Feststellung im Luftreinhalteplan, dass „sehr hohe Anforderungen“ an die umweltsensitive Verkehrssteuerung bestehen, ist nicht mehr als eine freundliche Umschreibung dafür, dass es mit diesem Instrument nicht möglich ist, in diesem Maße Einfluss auf die NO₂-Belastungssituation zu nehmen.

Zur Einhaltung des NO₂-Jahresgrenzwertes sind an bestimmten Straßenabschnitten - je nach Entwicklung der Rahmenbedingungen - Verkehrsreduktionen um mehr als 18 % nötig. Ein nachvollziehbares, terminiertes und finanziertes Konzept, wie diese erforderliche Reduktion ausschließlich mit weichen Maßnahmen erreicht werden soll, bleibt der Luftreinhalteplan schuldig. Die negativen Auswirkungen auf den Ausweichstrecken werden nicht berücksichtigt und mögliche Routen zur Verkehrsumleitung werden nicht genannt. Damit ist eine Einhaltung der Grenzwerte mit diesen unkonkreten Verweisen reines Wunschdenken und entspricht nicht den rechtlichen Voraussetzungen eines Luftreinhalteplans.



M6 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung / Tempo 30

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit und Lärminderung begrüßenswerte Maßnahmen, tragen aber nur in geringem Umfang zur Reduktion der Luftbelastung bei. Das geplante Modellvorhaben Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen zur Reduzierung der Lärmbelastung und der Luftschadstoffe, auf das im LRP verwiesen wird, beschränkt sich auf einzelne Strecken und eine Laufzeit von 3 Jahren. Danach soll dieser Versuch ausgewertet werden. Diese Maßnahme ist nicht geeignet, einen ausreichenden Beitrag im Sinne des LRP zu leisten.

M7 Wirtschaftsverkehr und Citylogistik

Der Wirtschaftsverkehr ist ein wichtiger Ansatzpunkt zur Reduzierung der NO₂-Belastung in Innenstädten. Eine Reduzierung von Lkw-Fahrten ist grundsätzlich zu begrüßen, jedoch wird ein Umstieg auf elektrisch betriebenen Lieferverkehr keine kurzfristige Wirkung entfalten, da diese Fahrzeuge heute und in den kommenden Jahren nur in einzelnen Fahrzeugen existieren werden und auch 2019 und 2020 weit über 90 % der Transporter mit Dieselmotoren betrieben werden. Diese angebliche Maßnahme entspricht zudem nicht den rechtlichen Anforderungen an wirksame Maßnahmen, da sie über die Entwicklung von Konzepten nicht hinausgeht.

M8 Förderung der Elektromobilität

Die Umstellung des städtischen Fuhrparks auf E-Mobilität, der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, der Aufbau einer Pedelec-Flotte sowie die Elektrifizierung der städtische Carsharing-Flotte sind alles begrüßenswerte Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität. Allerdings werden diese Maßnahmen frühestens Mitte der 20er Jahre wirken. In den kommenden Jahren ist kein nennenswerter Beitrag zur Reduktion der NO₂-Werte zu erwarten, daher ist diese Maßnahme ungeeignet zur Sicherstellung der kurzfristigen Einhaltung der Luftreinhaltewerte.

M9 Straßenraumgestaltung/ Begrünung

Die Neuaufteilung des Straßenraums inklusive deutlicher Flächenumwidmung zu Lasten des MIV sind zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu begrüßen. Jedoch werden in diesem Kapitel keine konkreten Maßnahmen vorgestellt, sondern lediglich Gedankenspiele angestellt und unverbindliche Ideen genannt, die man berücksichtigen „kann“. Eine tatsächliche Umsetzung der Ideen ist nicht abzusehen und konkrete Minderungseffekte sind nicht ableitbar.

M10 Reduzierung der NO₂ Belastung weiterer Quellen

Der Betrieb von Dieselfahrzeugen im Schienenverkehr ist aus Gründen der Luftreinhaltung, aber auch aus Gründen des Klimaschutzes nicht zeitgemäß. Bei der Anschaffung einer Hybriddiesel-Lokomotive für den Rangierdienst der Hafenbahn muss zwingend ein geschlossener Filter verbaut sein, andernfalls handelt es sich um eine besonders kontraproduktive Maßnahme im Sinne der Luftreinhaltung. Sie operiert zwar außerhalb des stark belasteten Innenstadtdgebietes, kann aber unmittelbar zur Erhöhung der Hintergrundbelastung mit beitragen.



Die folgenden Maßnahmen fehlen in dem vorliegenden Entwurf vollständig und müssen nach Ansicht der DUH einbezogen werden:

1. Diesel-Fahrverbote

Die der 2. Aktualisierung des Luftreinhalte- und Aktionsplans der Stadt Osnabrück zugrundeliegenden Berechnungen zeigen eindeutig, dass eine ‚schnellstmögliche‘ und deutliche Unterschreitung des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes trotz der begrüßenswerten Nachrüstung eines Teils der Busflotte mit SCR-Abgasreinigungssystemen ohne Diesel-Fahrverbote nicht realisierbar ist. Nach dem Grundsatzurteil von Leipzig muss in Ermangelung anderer, gleich wirksamer Instrumente, das Dieselfahrverbot Anwendung in Osnabrück finden.

Wir fordern Sie daher auf, Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro IV oder älter ab dem 1. September 2018 sowie für Euro V ab 1. September 2019 in den Luftreinhalteplan aufzunehmen.

2. Umwelttaxis

Die Umstellung der Taxiflotte von derzeit fast ausschließlich Dieselantrieb auf spritsparende und gleichzeitig lokal saubere Taxis mit Gas-, Elektro- oder Benzin-Hybridantrieb (Umwelttaxis) stellt eine wichtige Maßnahme zur Luftreinhaltung dar. Hierbei genügt es nicht, den Austausch auf freiwilliger oder Anreizbasis anzustreben. Vielmehr muss die Flottenerneuerung auch ordnungsrechtlich unterlegt sein. Beispiele für wirksame Maßnahmen kann sich die Stadt Osnabrück in Berlin oder London anschauen. Es stehen sowohl ordnungsrechtliche wie Anreizinstrumente zur beschleunigten Umstellung auf Nicht-Diesel-Taxis zur Verfügung.

3. Einführung einer City-Maut

Eine mögliche Alternative zur Diesel-Fahrverboten ist eine emissionsabhängig gestaltete City-Maut. Je nach Höhe der Mautgebühr für die einmalige Einfahrt ins Stadtgebiet kann eine Reduktion der NO₂-Belastung erreicht werden. Weltweit gibt es bereits gute Erfahrungen mit diesem Instrument. Das älteste City-Maut-System wurde 1975 in Singapur eingeführt. Auch für deutsche Städte wurde das Wirkungspotential der Maßnahme bereits nachgewiesen. Ein für die Stadt Darmstadt vom Hessischen Umweltministerium in Auftrag gegebenes Gutachten „Wirkungsanalyse verkehrsbezogener Maßnahmen in Darmstadt durch Modellierung“ vom März 2014 bestätigt, dass eine City-Maut zu überproportionalen Abnahmen der Gesamtemissionen für NO₂ führen würde. Diese Einschätzung wird auch durch das Wirkungsgutachten zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart bestätigt.

Die City-Maut könnte im Luftreinhalteplan gem. § 47 Abs. 1 BImSchG als zwingende Maßnahme zur Verminderung von Luftverunreinigungen vorgesehen werden, mit der Folge, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Rahmen von § 40 Abs. 1 BImSchG zur Einführung der City-Maut verpflichtet wäre. In Betracht käme insbesondere die Ausgestaltung der Geldleistungspflicht als Luftreinhaltegebühr oder als Lenkungsabgabe. Hierbei könnte auf das emissionsmindernde Potenzial eines Mautsystems abgestellt werden. So könnten beispielsweise nur diejenigen Kraft-



fahrzeuge belastet werden, die in besonderer Weise zu der Grenzwertüberschreitung beitragen. Gleichzeitig könnte vorgesehen werden, dass die Einnahmen aus der City-Maut der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs zu Gute kommen, so dass kein reiner Belastungseffekt für die Betroffenen eintritt.

Mit dem Verkehrszeichen 391 besteht ein Instrument, auf das die Straßenverkehrsbehörden bei der Umsetzung einer im Luftreinhalteplan vorgesehenen City-Maut zurückgreifen können.

Verkehrsverlagerungen ließe sich etwa durch die Kombination der City-Maut mit lokalen verkehrs- und umweltpolitischen Maßnahmen wie etwa Parkraummanagement vorbeugen.

4. Kfz-Stellplätze und Parkgebühren

Die Verteuerung des Parkraumes ist eine zentrale Stellgröße für die Verkehrsmittelwahl und stellt eine potentielle Finanzierungsquelle für den ÖPNV dar. Eine Reduzierung der Parkraummöglichkeiten in Verbindung mit einem Ausbau von Park&Ride Plätzen kann zu einem verstärkten Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr führen. Seit der Einführung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts im Jahr 2008 wurden erst 13 von 23 vorgesehenen Gebieten von einer Parkscheibenregelung auf kostenpflichtige Bewirtschaftung umgestellt. Die Prüfung zweier weiterer Gebiete bis Ende 2018 lässt keine ehrgeizige Umsetzung des Konzepts erkennen. Der Maßnahmenkatalog der 2. Aktualisierung des Luftreinhalte- und Aktionsplans lässt eine weitere Erhöhung der Parkgebühren bei gleichzeitig unabdingbarer Reduktion der Parkflächen aus, obwohl dies für eine konsequente Reduktion der Kfz-Nutzung unabdingbar ist.

5. Verschärfte Anforderungen für Kleinf Feuerungsanlagen

Zur Minderung der Emissionen aus Kleinf Feuerungsanlagen hat die Stadt Osnabrück bislang lediglich Informationen zum emissionsarmen Hausbrand bereitgestellt – dies ist keinesfalls ausreichend. Auf lokaler Ebene lassen sich im Rahmen von Bebauungsplänen verschärfte Anforderungen für die Nutzung von Holzfeuerungsanlagen implementieren, die über die Regelungen der 1. BImSchV hinausgehen. Dies ist notwendig: Es ist davon auszugehen, dass sich Kaminöfen auch weiterhin großer Beliebtheit erfreuen und viele Altanlagen durch neue Feuerstätten ersetzt werden. Zahlreiche Tests zeigen jedoch, dass neue, marktübliche Scheitholzöfen in der Praxis erheblich höhere Emissionen aufweisen als vom Hersteller angegeben – selbst bei optimalem Brennstoff und ordnungsgemäßer Bedienung.

Der Betrieb einer Scheitholzeinzelraumfeuerung sollte nur gestattet sein, wenn die Anlage über ein wirksames Abgasreinigungssystem verfügt, zudem mit einer Verbrennungsluftregelung ausgestattet ist und unter praxisnahen Bedingungen nachgewiesen werden kann, dass das Gesamtsystem einen vergleichbar niedrigen Schadstoffausstoß wie emissionsarme Kesselanlagen erreicht. Für bestehende und neue Pellet- und Hackschnitzelfeuerungen sowie Scheitholzvergaserkessel ist eine zusätzliche Partikelabscheidung mit einem Mindestabscheidegrad von 75 % geboten.



Fazit:

Der vorliegende Entwurf der 2. Aktualisierung des Luftreinhalte- und Aktionsplans der Stadt Osnabrück ist nicht geeignet, die vom EuGH in mehreren Entscheidungen geforderte und von BVerwG Leipzig im Februar bestätigte Anforderung einer „schnellstmöglichen“ Einhaltung der Luftqualitätswerte für NO₂ sicherzustellen. Das BVerwG hat in seiner Verhandlung deutlich gemacht, dass es sich bei den Grenzwerten um sogenannte „Ergebniswerte“ handelt, die eben unmittelbar gelten und einzuhalten sind, nicht um „Zielwerte“ die irgendwann erreicht werden sollten. Da der Zeitpunkt des Inkrafttretens der 01.01.2010 war muss der seitdem andauernde illegale Zustand der Luftqualität in Osnabrück ab Herbst 2018 beendet und der aufs Jahr gerechnete Mittelwert 40 µg NO₂/m³ sicher unterschreiten.

Selbst die Berechnungen im Auftrag der Stadt Osnabrück zeigen, dass der vorliegende LRP ungeeignet ist, die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen. Er ist so nachzubessern, dass die verschärfen bzw. durch neu aufgenommenen Maßnahmen - wie eben das Diesel-Fahrverbot für alle Fahrzeuge unterhalb Euro V ab 01.09.2018 und Euro V Fahrzeuge ab 01.09.2019 - die „Saubere Luft“ für Osnabrück sicherstellen.

Die Deutsche Umwelthilfe fordert Sie auf, den vorliegenden Plan grundsätzlich auf Basis der gültigen Rechtsprechung und unserer Anregungen zu überarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer

