

**BEGRÜNDUNG****Drucksachennummer:**

0103/2008

**Teil 2 Seite 1****Datum:**

25.01.2008

## ÖFFENTLICHER VORSCHLAG ZUR TAGESORDNUNG

**Absender:**

Fraktion Bündnis 90/ Grünen im Rat der Stadt

**Betreff:**Vorschlag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen  
Fortschreibung des Luftreinhalteplans  
hier: Einrichtung einer Umweltzone**Beratungsfolge:**

07.02.2008      Rat der Stadt Hagen

**Beschlussvorschlag:**

Der Hagener Luftreinhalteplan, dessen fortgeschriebener Entwurf der Bezirksregierung Arnsberg im Frühjahr vorzulegen ist, soll eine Umweltzone im Bereich der Hagener Innenstadt vorsehen. Diese Umweltzone muss den Innenstadtring mitsamt dem darin liegenden Bereich umfassen sowie die B7 mindestens einschließlich des hochbelasteten Messpunktes im Bereich Wehringhauser Straße. Die kommunalen Befahrungsregelungen für die neue Umweltzone sollten sich an der Praxis der seit Anfang 2008 in Kraft befindlichen Umweltzone in Berlin orientieren.

### Begründung

#### a) Allgemein

Die bisherigen Maßnahmen im Rahmen des Hagener Luftreinhalteplans waren wenig effektiv bei der Schadstoffminderung und wurden von der Stadt Hagen auch erkennbar unwillig verfolgt. Im Ergebnis finden wir eine Situation vor, die gegenüber dem Zeitraum vor Inkrafttreten des Luftreinhalteplans kaum verbessert werden konnte.

Das von der Stadt beauftragte Gutachterbüro Simuplan stellt eindeutig fest:

- Hauptverursacher für die extrem hohen Immissionen ist der Straßenverkehr.
- Lokale verkehrliche Maßnahmen (Aktionsplan Graf-von-Galen-Ring, dynamische Verkehrslenkung am Märkischen Ring) sind wegen Verlagerungseffekten problematisch.

Im Ergebnis empfehlen die Gutachter eine Verbesserung der großräumigen Lenkung des Schwerlastverkehrs, um Durchgangsverkehre zu vermeiden, sowie die Einrichtung einer Umweltzone im Bereich der Hagener Innenstadt.

Der Gesundheitsschutz der Bürger erfordert rasches Handeln auch auf kommunaler Ebene. Dafür muss die Belastung mit Feinstaub drastisch gesenkt werden. Nach einer Studie der Europäischen Union sterben pro Jahr rund 310.000 Menschen, davon allein 65.000 Menschen in der Bundesrepublik, an Erkrankungen, die in direktem Zusammenhang mit überhöhten Belastungen durch Feinstaub stehen.

Nach dem jüngst ergangenen Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes gäbe es einen Anspruch auf einklagbare Einzelmaßnahmen, wie z.B. Fahrverbote auf belasteten Strecken, wenn nicht die Schadstoffbelastung durch ein wirksames Gesamtkonzept reduziert wird.

Besserer Gesundheitsschutz für die Bevölkerung leistet auch einen Beitrag zum Hagener Demografieprozess: Die Attraktivität der Stadt im Bezug auf Fort- oder Zuzug wird in Zukunft stark vom Grad der Luftverschmutzung und vom Lärmschutz bestimmt sein. Das belegen auch die schon länger vorliegenden Befragungsergebnisse über die Beweggründe von „Abgewanderten“ aus Hagen.

**b) Was ist eine Umweltzone?**

Die Umweltzone ist ein räumlich begrenztes Gebiet, in dem Fahrverbote für Kfz mit hohen Schadstoffemissionen gelten. Die Definition dieses Gebietes muss sich in Hagen zunächst an den Schadstoffschwerpunkten orientieren, für die die EU eine Einhaltung der Grenzwerte fordert. Mittelfristig ist eine Einbindung in die geplante Umweltzone Ruhr anzustreben.

Zum 01. Januar 2008 wurden in Hannover, Berlin und Köln Umweltzonen eingeführt; zum 01. März 2008 werden in Stuttgart, Mannheim, Leonberg, Ludwigsburg, Schwäbisch Gmünd, Reutlingen, Ilsfeld und Tübingen Umweltzonen eingerichtet. Eine Reihe weiterer Städte, darunter Karlsruhe, München und Heidelberg planen solche Zonen, bis hin zur vorgesehenen Einrichtung einer Umweltzone Ruhr, die sich über mehrere Kommunen erstreckt.

Hervorzuheben ist, dass viele der genannten Städte weitaus geringere Schadstoffbilanzen aufweisen als die Stadt Hagen. Trotzdem sind die dortigen Entscheidungsträger bereit, dem Gesundheitsschutz der Bevölkerung durch diese Umweltzone angemessen Rechnung zu tragen. Dahinter sollte das hochbelastete Hagen nicht zurückstehen.

Betroffen von Befahrungsverboten in Umweltzonen sind vor allem Dieselfahrzeuge und Lkw. Diesen wird in drei Zeitstufen die Zufahrt in die Umweltzone verwehrt. Mit Hilfe einer Plakettenpflicht wird die Einhaltung der neuen Verordnung überwacht. Zum Zeitpunkt der Einrichtung muss jede/r eine Plakette haben, der/die in der Umweltzone fahren will. Zunächst sind alle Pkw und Lkw mit einer roten, gelben oder grünen Plakette zugelassen. Die Einteilung verläuft nach den in der Kennzeichnungsverordnung vorgesehenen Schadstoffgruppen. In einem zweiten Schritt dürfen lediglich Kfz mit einer gelben oder grünen Plakette die Umweltzone passieren. Nach einer angemessenen Umrüstungsfrist ist die Umweltzone im dritten Schritt nur noch von Kfz mit einer grünen Plakette befahrbar.

**c) Was leistet die Umweltzone?**

Die Einrichtung der Umweltzone ist eine wirksame und flächenmäßig greifende Maßnahme zur Unterschreitung der Grenzwerte im gesamten Innenstadtbereich und dient der Verbesserung der Luftqualität für die Hagener Bürgerinnen und Bürger.

Aber nicht nur die Innenstadt soll von diesen Maßnahmen profitieren:

Bewohner von Außenbezirken rüsten ihre Fahrzeuge nach und bewirken auch dort eine Schadstoffreduktion. Insbesondere Risikogruppen (Senioren, Kranke, Kinder) werden geschont; weniger Herzinfarkte (Feinstaub) und weniger Atemwegserkrankungen werden erwartet.

Neben dem Schwerpunkt der Luftreinhaltung verfolgt die Einrichtung der Umweltzone aber auch Ziele wie Lärmschutz, urbane Lebensqualität und Verkehrssicherheit.

#### **d) Übergangs- und Ausnahmeregelungen**

Die Kennzeichnungsverordnung, die die Vergabe der Plaketten regelt, sieht für bestimmte Fahrzeuge generelle Ausnahmen vom Fahrverbot vor. Dazu gehören u. a. mobile Maschinen und Geräte, Arbeitsmaschinen, land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, Motorräder, Krankenwagen, Fahrzeuge, in denen Behinderte (mit den Merkzeichen „aG“, „H“ oder „Bl“ im Behindertenausweis) fahren oder gefahren werden, sowie Fahrzeuge mit Sonderrechten nach § 35 der Straßenverkehrs-Ordnung, z. B. Polizei und Feuerwehr. Plaketten sind in diesen Fällen nicht erforderlich.

Für alle übrigen Fahrzeuge muss der Grundsatz gelten: Nachrüstung vor Ausnahmegenehmigung!

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass zum 1. Januar 2010 mit einer Verschärfung der Umweltzonen-Regelung zu rechnen ist, die spätestens dann auch ein Fahrverbot für die Wagen mit roter Plakette vorsieht. Das sollten KFZ-Eigentümer bei ihren Investitionsüberlegungen berücksichtigen.

Über Nachrüstungsmöglichkeiten informieren Fahrzeughersteller, Fachwerkstätten, Zubehörhandel, Kfz.-Sachverständige und Prüforganisationen. Auf Internetseiten (zum Beispiel [www.gtue.de](http://www.gtue.de)) werden nach Eingabe der Fahrzeugdaten die möglichen Nachrüstungsmöglichkeiten mit Verweis auf Hersteller, Bestellnummer, UVP angezeigt.

Eine Nachrüstung von Fahrzeugen, die vor dem 31. Dezember 2006 erstmals zugelassen wurden, wird steuerlich gefördert. Die Steuerersparnis beträgt 330 Euro und wird von der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer abgezogen. Der für Diesel PKW ohne Partikelfilter ab dem 1. April 2007, befristet bis zum 31. Dezember 2011, erhobene Steuerzuschlag in Höhe von 1,20 Euro pro 100 Kubikzentimeter Hubraum entfällt ebenso. Für einen 2- Liter Diesel PKW (Steuerzuschlag ohne Nachrüstung 24 Euro im Jahr) ist somit eine zusätzliche Steuerersparnis von bis zu 120 Euro möglich.

Bei Nachrüstungskosten für einen PKW in 2007 von durchschnittlich 700 Euro müssen vom Fahrzeughalter im günstigsten Fall nur 250 Euro aus eigener Tasche gezahlt werden. Ferner erhöht sich der Wiederverkaufswert des Fahrzeugs nicht unerheblich.

Für Handwerker und Gewerbebetriebe hat die Kreditanstalt für Wiederaufbau Kreditprogramme mit Sonderkonditionen für den Erwerb schadstoffarmer KFZ aufgelegt.

Wer nicht nachrüsten kann, bedarf einer Ausnahmegenehmigung. Hierfür ist ein kommunaler Katalog zu erarbeiten, der Ausnahmetatbestände auf die wirklich notwendigen Fälle

<b>BEGRÜNDUNG</b>	<b>Drucksachennummer:</b> 0103/2008
<b>Teil 2 Seite 4</b>	<b>Datum:</b> 25.01.2008

beschränkt. Dieser Katalog sollte sich an der im Vergleich zu anderen Städten restriktiveren Praxis der Berliner Umweltzone orientieren.

Für AnwohnerInnen der Umweltzone ist eine zeitlich begrenzte Übergangsregelung vorzusehen. Ausnahmetatbestände sollten sich auch auf BezieherInnen von ALG II beziehen, die wirtschaftlich nicht in der Lage sind, auf ein emissionsarmes Fahrzeug umzusteigen.

Es ist andererseits legitim und sozial vertretbar, BesitzerInnen von Diesel-PKWs ohne Filter einem möglichen Fahrverbot zu unterwerfen - schließlich steht der ÖPNV als in der Regel gleichwertige Alternative zur Verfügung. Auch von größeren Transport- bzw. Logistikunternehmen kann eine Umrüstung ihrer Fahrzeuge verlangt werden, denn ihre Fahrzeuge sind ihr eigentliches Investitionsgut.

Schwieriger stellt sich die Lage für vor allem kleine und mittlere Unternehmen dar, die ihre Fahrzeuge nur als Mittel zum Zweck nutzen (wie z.B. Gemüsehändler, Handwerksunternehmen) und deren Investitionsschwerpunkt sich daher nicht auf die Modernisierung ihrer Transportfahrzeuge konzentrieren kann. Oft befinden sich diese Unternehmen auch in einer wirtschaftlichen Situation, die jegliche Investition schwierig erscheinen lässt. Auf der anderen Seite ist der Anteil von Fahrzeugen, die keine oder nur die sehr schlechte Emissionsklasse erfüllen, in diesem Bereich überdurchschnittlich hoch. In solchen Fällen werden Ausnahmeregelungen nicht zu umgehen sein. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass in Hagen anders als andernorts die Möglichkeit besteht, Belieferungen des Einzelhandels in der Innenstadt über die City-Logistik abzuwickeln. Ausnahmegenehmigungen für kleinere und mittlere Gewerbetreibende sollten daher nur unter der Voraussetzung erteilt werden, dass diese Option im Einzelfall nachweislich nicht wahrgenommen werden kann.

*Um den Umstieg zu erleichtern, sollte auch mit der Hagener Straßenbahn über eine Ausweitung des Kurzstreckentarifs von bisher maximal drei Stationen auf das Gebiet der zukünftigen Umweltzone verhandelt werden.*

#### **e) Weitere Anforderungen zur Einführung der Umweltzone**

Die bislang in Hagen ergriffenen Maßnahmen waren z.T. auch durch den niedrigen Befolgsgrad von gerade einmal 10-20% uneffektiv. Um durch die Umweltzone eine reale Schadstoffminderung zu erzielen, muss die Einhaltung der neuen Regelung einheitlich und konsequent kontrolliert werden. Hierüber sind mit der Hagener Polizei Gespräche zu führen.

Überdies muss die Stadt ein Konzept erarbeiten, um die Öffentlichkeit über die Umweltzone und die damit verfolgten Ziele zu informieren, und damit die Akzeptanz für diese Maßnahme zu erhöhen.