

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung mit Antwort**

Anfrage des Abgeordneten Dr. Gero Hocker (FDP), eingegangen am 20.09.2013

**Effekte von Umweltzonen in Niedersachsen**

In 48 deutschen Städten und Regionen existiert eine Umweltzone der Stufe 2 oder, wie in den meisten Fällen, der Stufe 3. In Niedersachsen gibt es sie in den Städten Hannover und Osnabrück. Umweltzonen wurden mit der Begründung eingeführt, die Luftqualität durch die Beschränkung des Zugangs auf bestimmte, als schadstoffarm gekennzeichnete Fahrzeuge zu verbessern.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Welche Erkenntnisse besitzt die Landesregierung über die Reduzierung der Feinstaubbelastung in den niedersächsischen Städten mit einer Umweltzone seit deren Einführung?
2. Inwieweit hat sich die Feinstaubbelastung in den niedersächsischen Städten mit einer Umweltzone seit deren Einführung stärker verändert als in den übrigen niedersächsischen Kommunen?
3. Sind weitere Umwelteffekte in den niedersächsischen Städten mit einer Umweltzone seit deren Einführung erkennbar und, wenn ja, welche?
4. Sieht die Landesregierung Alternativen zu den Umweltzonen zur Feinstaubminderung und, wenn ja, welche?
5. Welche Einzelausnahmen oder Sonderregelungen gibt es für Fahrzeuge in Umweltzonen?
6. Wie hoch ist der Anteil der Fahrzeuge, für die solche Einzelausnahmen und Sonderregelungen gelten?
7. Inwieweit hat sich die Anzahl der Fahrzeuge in den niedersächsischen Städten mit einer Umweltzone seit deren Einführung verändert?
8. Wie viele Bußgeldbescheide wurden in Niedersachsen wegen unerlaubten Befahrens der Umweltzone seit deren Einführung ausgestellt?
9. Wie viele Bußgelder wurden in Niedersachsen wegen unerlaubten Befahrens der Umweltzone seit deren Einführung eingenommen?
10. Inwieweit hält die Landesregierung die mit der Einführung der Umweltzone eingeführte Bürokratie im Hinblick auf die in wissenschaftlichen Kreisen umstrittene Wirksamkeit der Umweltzonen auf die Feinstaubminderung für angemessen?

(An die Staatskanzlei übersandt am 26.09.2013 - II/725 - 423)

**Antwort der Landesregierung**

Niedersächsisches Ministerium  
für Umwelt, Energie und Klimaschutz  
- Ref17-01425/17/7/05-0002 -

Hannover, den 12.12.2013

Die Zentrale Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm und Gefahrstoffe im Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (GAA Hildesheim) betreibt im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz ein Messnetz zur Luftqualitätsüberwachung (LÜN) nach den Vorgaben der Bundes-Immissionsschutzverordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen

(39. BImSchV). Vorrangiges Ziel dieses Messnetzes ist die Beurteilung der Luftqualität in Niedersachsen hinsichtlich der in der 39. BImSchV vorgegebenen Grenz-, Ziel- und Schwellenwerte. Dazu werden in vorgegebenem Umfang Messungen im ländlichen, städtischen und vorstädtischen Hintergrund sowie an Orten vorgenommen, an denen die höchsten Werte auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt ausgesetzt sein wird. In Niedersachsen sind dies in der Regel verkehrliche Belastungsschwerpunkte.

In den Städten Bad Lauterberg, Braunschweig, Hannover, Göttingen, Oldenburg, Osnabrück und Wolfsburg werden gegenwärtig Feinstaubmessungen an verkehrlichen Belastungsschwerpunkten vorgenommen. Ergänzt werden die messtechnischen Ermittlungen anlassbezogen durch modellhafte Berechnungen der Luftschadstoffausbreitung und der Immissionen. Die Modellrechnungen ermöglichen es bei Vorliegen entsprechender Eingangsdaten, insbesondere auch Prognosen über zukünftige Entwicklungen zu erstellen oder Effekte von Minderungsmaßnahmen abzuschätzen.

Die örtliche Feinstaubbelastung wird von einer Vielzahl von Randbedingungen bestimmt, wie z. B. groß- und kleinräumige Hintergrundbelastung, örtliche Verkehrsmenge, Verkehrsfluss, Flottenzusammensetzung, Witterung, Hausbrand usw.

In Niedersachsen wurden seit dem Jahr 2007 keine Feinstaubgrenzwerte (PM10) mehr überschritten. Dies gilt sowohl für die Einhaltung des Jahresmittelgrenzwertes von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  als auch für die zulässigen 35 Überschreitungstage beim Tagesmittelwert von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Überschreitungen gab und gibt es jedoch hinsichtlich des Luftschadstoffes Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ). Auch aus diesem Anlass waren in vielen Städten Luftreinhaltepläne zu erstellen. Im Rahmen der Luftreinhalteplanung sind in Niedersachsen von den Städten Hannover und Osnabrück Umweltzonen eingerichtet worden. Die insgesamt positive Entwicklung der Luftschadstoffbelastung in Niedersachsen kann anhand der Messergebnisse der Verkehrs- (HRVS) und der Hintergrundstation (HRSW) in Hannover dargestellt werden. Für diese Stationen liegen ununterbrochene Messreihen, die bis in das Jahr 1990 zurückreichen, vor. In den Abbildungen 1 bis 5 sind die Langzeitverläufe der Luftschadstoffe Gesamtstaub (TSP), Feinstaub (PM10), Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ), Kohlenmonoxid (CO), Benzol und Schwefeldioxid ( $\text{SO}_2$ ) beispielhaft dargestellt. Teilweise wurden in dem dargestellten Zeitraum Messverfahren umgestellt und aufgrund neuer Messverpflichtungen der Umfang erweitert.

Abb. 1: Entwicklung der  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwerte in Hannover an der Verkehrsmessstation Göttinger Straße (HRVS) und im städtischen Hintergrund (HRSW)

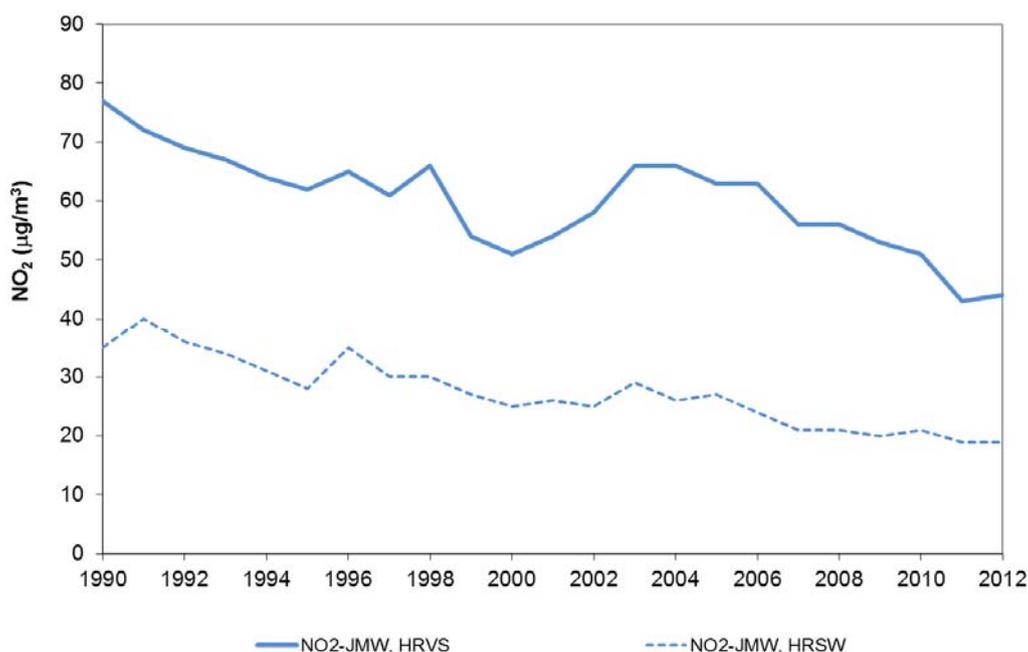


Abb. 2: Entwicklung der Feinstaub-Jahresmittelwerte in Hannover an der Verkehrsmessstation Göttinger Straße (HRVS) und im städtischen Hintergrund (HRSW); PM10-Messungen werden im LÜN erst seit 1999 durchgeführt. Davor wurde gemäß BImSchG Feinstaub als Gesamtstaub (TSP) gemessen.

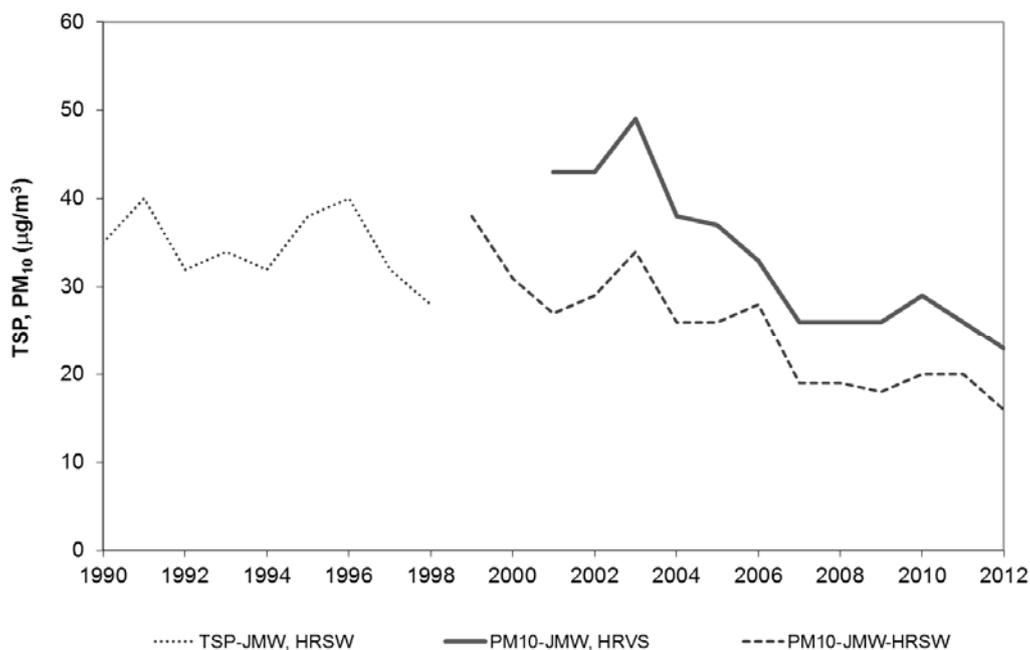


Abb. 3: Entwicklung der Benzol-Jahresmittelwerte in Hannover an der Verkehrsmessstation Göttinger Straße (HRVS) und im städtischen Hintergrund (HRSW)

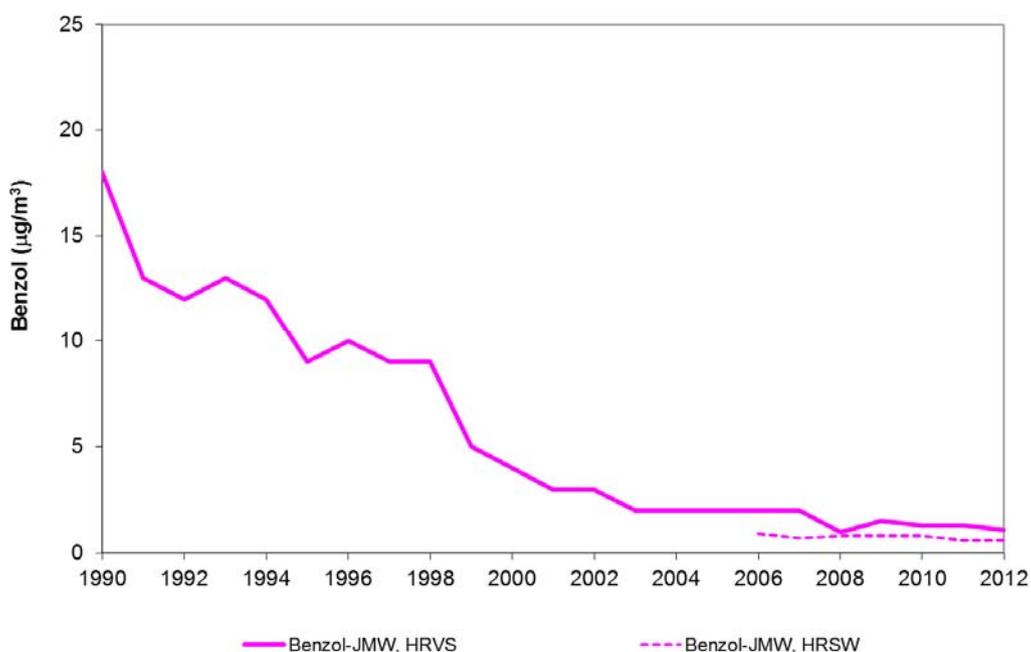


Abb. 4: Entwicklung der maximalen gleitenden 8h-Mittelwert für CO in Hannover an der Verkehrsmessstation Göttinger Straße (HRVS) und im städtischen Hintergrund (HRSW); die CO-Messungen im städtischen Hintergrund wurden 2008 eingestellt

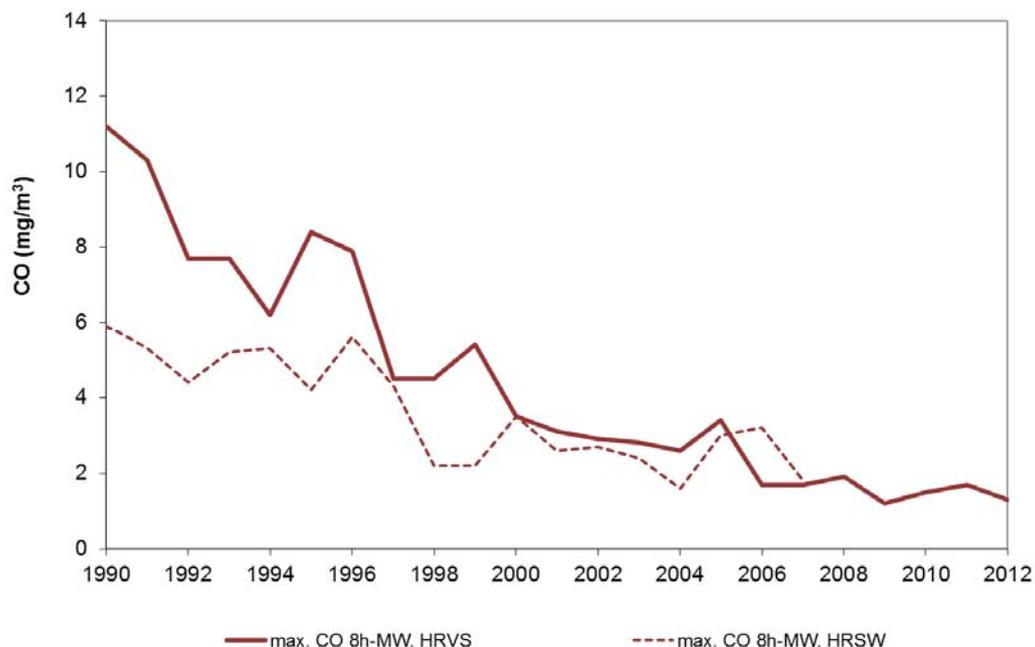
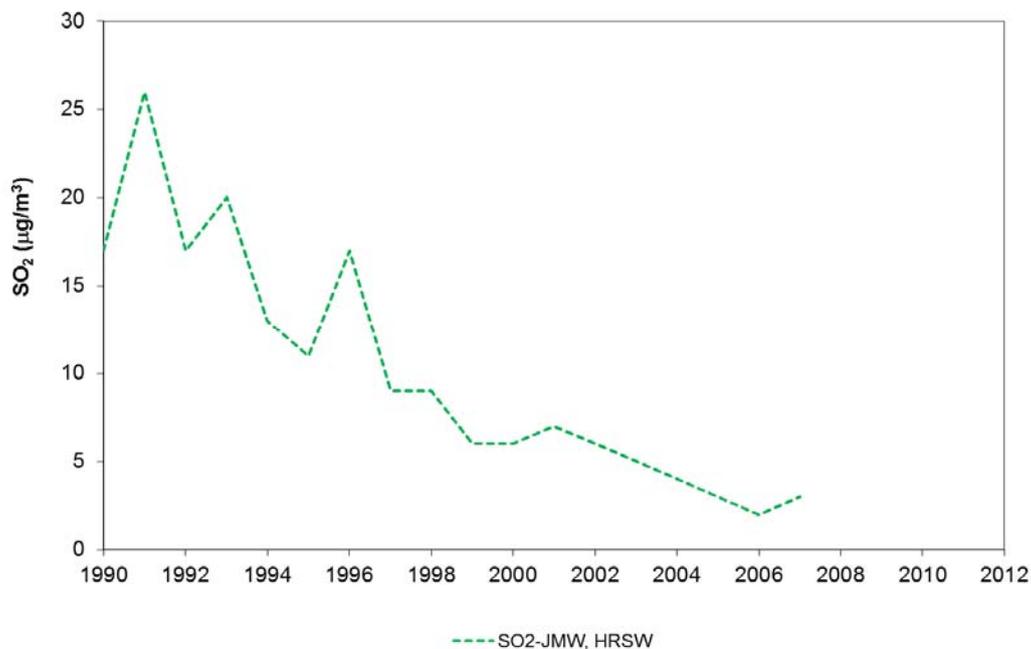


Abb. 5: Entwicklung des SO<sub>2</sub>-Jahresmittelwertes in Hannover im städtischen Hintergrund (HRSW); die SO<sub>2</sub>-Messungen wurden im Jahr 2008 eingestellt



Die Wirkung einer Umweltzone beruht darauf, nur noch modernen Fahrzeugen mit geringeren Emissionen die Einfahrt zu gestatten und dadurch die Luftschadstoffbelastung in der Zone zu vermindern. Insofern ist die Umweltzone ein Baustein der Luftreinhaltepolitik.

Aufgrund der oben beschriebenen Sachverhalte sind messtechnische Nachweise der isolierten Wirksamkeit einer Umweltzone äußerst komplex. Sie werden umso unsicherer, je weiter der Einführungszeitpunkt zurück liegt, da sich insbesondere die Fahrzeugflotte modernisiert und die Anzahl der von dem Verkehrsverbot betroffenen Fahrzeuge fortlaufend verringert. Zudem ist der Einsatz modernerer Fahrzeuge in der Regel auch durch Umweltzonen induziert.

Die Untersuchungen des GAA Hildesheim zur Luftqualität in Niedersachsen sind im Internetauftritt des Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz veröffentlicht worden:

<http://www.umwelt.niedersachsen.de/luft/luftqualitaet-9123.html>

Da es in den Städten Hannover und Osnabrück trotz aller ergriffenen Minderungsmaßnahmen - insbesondere der Einrichtung der Umweltzonen - auch noch im Jahr 2010 zu Überschreitungen des NO<sub>2</sub>-Jahresgrenzwerts gekommen ist, musste die seitens der Europäischen Union eingeräumte Möglichkeit einer Fristverlängerung bis 2015 zur Einhaltung des NO<sub>2</sub>-Grenzwerts in Anspruch genommen werden. Die Fristverlängerungen sind für die beiden Städte gewährt worden. Die Europäische Kommission hat ihre Entscheidung zur deutschen Mitteilung zur Fristverlängerung für die Einhaltung der Grenzwerte in Bezug auf NO<sub>2</sub> am 22.02.2013 veröffentlicht.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Die Tabelle 1 gibt die messtechnische Veränderung der PM10-Belastung in Hannover und Osnabrück jeweils am verkehrlichen Belastungsschwerpunkt und an der Hintergrundmessstation wieder. Im Vergleich zum Jahr 2007 ist der Jahresmittelwert im Jahr 2012 an beiden Belastungsschwerpunkten um 3 bis 4 µg/m<sup>3</sup> gesunken.

Modelluntersuchungen durch das GAA Hildesheim ergeben für die Umweltzonen in Hannover und Osnabrück für die jeweils 3. Stufe der Umweltzone (Einfahrt nur mit grüner Umweltplakette) eine durchschnittliche Minderung an verkehrlichen Belastungsschwerpunkten von ca. 1 µg/m<sup>3</sup> bezogen auf das Jahr unmittelbar vor Einführung der Umweltzone. Dies entspricht einer Reduzierung der Feinstaubbelastung um etwa 4 %, bezogen auf die gemessenen Jahresmittelwerte, wobei zwischen einzelnen Straßenabschnitten erhebliche Abweichungen auftreten können.

Tabelle 1: Feinstaubwerte in niedersächsischen Städten mit Umweltzone

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Verkehrsmessstation, Hannover, Göttinger Straße</b>						
PM10-Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>	26	26	26*	29	26	23
Anzahl der Tage mit PM10-Tagesmittelwerten über 50 µg/m <sup>3</sup>	8	13	7*	32	24	15
<b>Hannover, Städtischer Hintergrund</b>						
PM10-Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>	19	19	18	20	20	16
Anzahl der Tage mit PM10-Tagesmittelwerten über 50 µg/m <sup>3</sup>	4	7	4	15	14	3

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Verkehrsmessstation, Osnabrück, Schosswall</b>						
PM10-Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>	29	30	27	28	28	25
Anzahl der Tage mit PM10-Tagesmittelwerten über 50 µg/m <sup>3</sup>	25	30	17	25	28	17
<b>Osnabrück, Städtischer Hintergrund</b>						
PM10-Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>	18	18	19	20	19	16
Anzahl der Tage mit PM10-Tagesmittelwerten über 50 µg/m <sup>3</sup>	8	6	9	10	12	4

\* Datenverfügbarkeit < 90 %

Zu 2:

Hierzu liegen keine speziellen Untersuchungen vor. Die vergleichende Darstellung in Tabelle 2 gibt die messtechnische Veränderung der PM10-Belastung in den übrigen niedersächsischen Städten mit Stationen an verkehrlichen Belastungsschwerpunkten wieder. Weitere Informationen können den Jahresberichten des LÜN entnommen werden.

Ein eindeutiger Trend ist in Orten ohne Umweltzone nicht erkennbar. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Messzeiträume unterschiedlich sind und dass an den genannten Belastungsschwerpunkten in Orten ohne Umweltzone zum Teil andere Minderungsmaßnahmen ergriffen wurden u. a.:

- Maßnahmen zur Änderung des Verkehrsflusses und Verkehrsumleitungen im Zuge von Bau-  
maßnahmen in Braunschweig,
- Bau und Eröffnung einer Umgehungsstraße in Burgdorf,
- Einführung eines Nachtfahrverbotes für Lkw in Bad Lauterberg.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Tabelle 2: Feinstaubwerte an Messstationen in niedersächsischen Städten ohne Umweltzone

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Verkehrsmessstation, Braunschweig, Altewiekring</b>						
PM10-Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>	--	24*	23	27	28	25
Anzahl der Tage mit PM10-Tages- mittelwerten über 50 µg/m <sup>3</sup>	--	3*	6	20	27	15
<b>Vorstädtischer Hintergrund, Braunschweig</b>						
PM10-Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>	18	17	17	19	20	18
Anzahl der Tage mit PM10-Tages- mittelwerten über 50 µg/m <sup>3</sup>	4	3	3	15	16	7
<b>Verkehrsmessstation, Göttingen, Bürgerstraße</b>						
PM10-Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>	27	27	26	27	26	23
Anzahl der Tage mit PM10-Tages- mittelwerten über 50 µg/m <sup>3</sup>	23	16	22	24	26	13
<b>Vorstädtischer Hintergrund, Göttingen</b>						
PM10-Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>	16	15	16	17	15	13
Anzahl der Tage mit PM10-Tages- mittelwerten über 50 µg/m <sup>3</sup>	2	1	4	8	7	2
<b>Verkehrsmessstation, Burgdorf, Poststraße</b>						
PM10-Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>	23	23	21	27	25	26*
Anzahl der Tage mit PM10-Tages- mittelwerten über 50 µg/m <sup>3</sup>	7	6	5	23	29	5*
<b>Verkehrsmessstation, Bad Lauterberg, Barbiser Straße</b>						
PM10-Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>	21	22	21	23	21	19
Anzahl der Tage mit PM10-Tages- mittelwerten über 50 µg/m <sup>3</sup>	7	5	9	19	17	7
<b>Verkehrsmessstation, Oldenburg, Nadorster Straße</b>						
PM10-Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>	--	--	17	22	22	19
Anzahl der Tage mit PM10-Tages- mittelwerten über 50 µg/m <sup>3</sup>	--	--	0*	17	22	7

\* Datenverfügbarkeit < 90 %

Zu 3:

Untersuchungen des GAA Hildesheim haben gezeigt, dass insbesondere eine Reduzierung der Stickstoffdioxid (NO<sub>x</sub>)- und Stickstoffdioxidbelastung an verkehrlichen Belastungsschwerpunkten zu beobachten ist, wobei das Verhältnis von NO<sub>2</sub> zu NO<sub>x</sub> zugenommen hat.

Weiterhin scheint sich seit 2007 eine leichte Abnahme des Schadstoffs Benzol abzuzeichnen, wohingegen kein eindeutiger Trend bei Kohlenmonoxid (CO) und Benzo(a)pyren (BaP) vorhanden ist.

Die Veränderungen der Schadstoffkonzentrationen sind tendenziell auch an den anderen Verkehrsstationen des LÜN beobachtet worden.

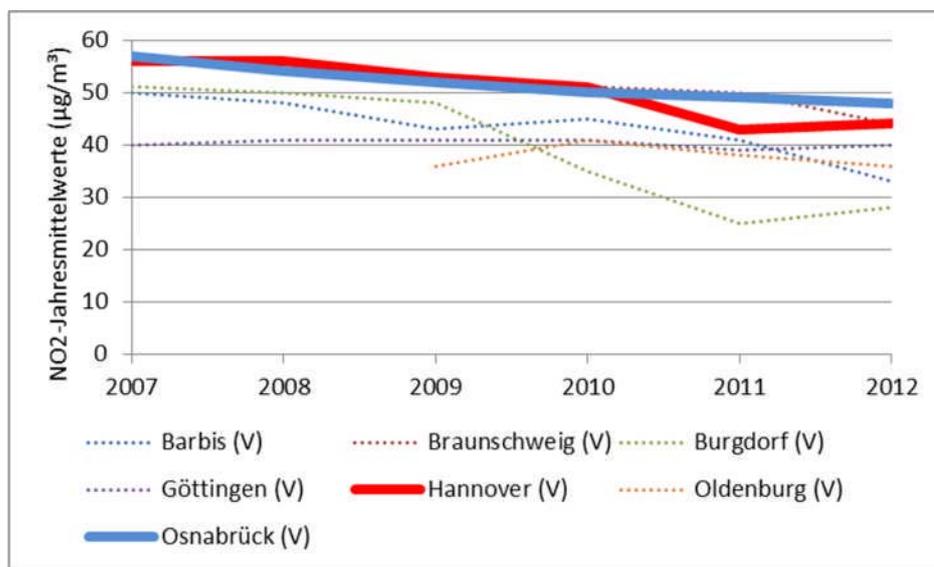
In Tabelle 3 und Abb. 6 sind die Änderungen der Schadstoffkonzentrationen angegeben:

Tabelle 3: Weitere Luftschadstoffwerte in niedersächsischen Städten mit Umweltzone

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Verkehrsmessstation, Hannover, Göttinger Straße</b>						
NO <sub>2</sub> -Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>	56	56	53	51	43	44
Benzol-Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>	2,0	1,4	1,5	1,3	1,3	1,1
Max. gleit. 8h-Mittelwert, CO	1,7	1,9	1,2	1,5	1,7	1,3
BaP-Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>	--	0,42	--	0,39	0,45	0,36

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Verkehrsmessstation, Osnabrück, Schosswall</b>						
NO <sub>2</sub> -Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>	57	54	52	50	49	48
Benzol-Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>	1,9	2,2	2,1	1,8	1,8	1,8
Max. gleit. 8h-Mittelwert, CO	3,0	2,6	2,2	2,0	2,3	2,0
BaP-Jahresmittelwert in ng/m <sup>3</sup>	--	0,38	0,47	0,44	0,33	0,31

Abb. 6: NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte an niedersächsischen Verkehrsmessstellen



Seit 2010 ist weiterhin eine leichte Zunahme der Ammoniak-Belastung (NH<sub>3</sub>) an den Hintergrundstationen in Hannover und Osnabrück gemessen worden. Eine Zunahme in gleicher Größenordnung konnte auch an anderen Hintergrundmessungen des LÜN-Messnetzes festgestellt werden, sodass hier kein Zusammenhang mit der Einrichtung von Umweltzonen anzunehmen ist.

Zu 4:

Da in Niedersachsen seit dem Jahr 2007 keine Überschreitungen der Feinstaubimmissionsgrenzwerte mehr festgestellt wurden, steht die Verminderung der NO<sub>2</sub>-Belastung im Vordergrund. In Hannover und Osnabrück, in denen eine Umweltzone im Rahmen der Luftreinhalteplanung eingerichtet wurde, war diese Maßnahme allein nicht ausreichend, um insbesondere die

NO<sub>2</sub>-Grenzwerte an jedem Belastungsschwerpunkt einzuhalten. Daher haben u. a. auch die Städte Hannover und Osnabrück weitere Maßnahmen (s. Tabelle 4) ergreifen müssen.

Wie bereits erwähnt, war dies Voraussetzung, um eine Fristverlängerung zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid bis zum 31.12.2014 entsprechend der 39. BImSchV in Anspruch nehmen zu können. Auf die Einrichtung von Umweltzonen konnte in beiden Städten nicht verzichtet werden.

Tabelle 4: Gemeldete Minderungsmaßnahmen im Rahmen der NO<sub>2</sub>-Fristverlängerungsverfahren

Code	Osnabrück	Hannover	Titel	Beschreibung
DENI_M_04	x	x	ÖPNV	Einsatz von ausschließlich besonders schadstoffarmen Fahrzeugen im ÖPNV. Der Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge im ÖPNV reduziert die Belastung des städtischen Hintergrundes mit NO <sub>2</sub> und PM10. Die Maßnahme ist gleichzeitig eine Vorbildfunktion für die übrigen Verkehrsteilnehmer.
DENI_M_05	x	x	Dieselabgas	Schnelle Einführung von Partikelfiltern und Abgasentstickungseinrichtungen bei Dieselfahrzeugen, insbesondere bei Lkws. Durch diese Maßnahme wird langfristig das Emissionsniveau der Kraftfahrzeugflotte gesenkt. Die Maßnahme sollte dabei nicht nur Neufahrzeuge betreffen, sondern - auch begleitet durch finanzielle Anreize, wie z. B. Steuervergünstigungen - die Nachrüstung von Altfahrzeugen zum Inhalt haben.
DENI_M_06		x	Feuerungsanlagen	Europaweite Anpassung der Emissionsstandards von Großemittenten (Kraftwerke, Industriefeuerungen) an fortschrittlichen Stand der Emissionsminderungstechnik. Durch diese Maßnahme wird das regionale Hintergrundniveau, das in den Städten bis zu 80 % der Gesamtbelastung ausmacht, deutlich reduziert. Diese Reduzierung ist ebenfalls für den ländlichen Raum Niedersachsens von Bedeutung, da auch hier eine hohe Grundbelastung festzustellen ist.
DENI_M_07		x	LKW-Lenkung	Sperrung der Innenstadt für den Lkw-Durchgangsverkehr
DENI_M_08		x	ÖPNV-Stadt	Optimierung des ÖPNV: Erweiterung des Stadtbahnnetzes zur Reduzierung des Busverkehrs
DENI_M_10		x	Verkehrsberuhigung	Flächenhafte Verkehrsberuhigung
DENI_M_11			Verkehrssteuerung	Ausbau des Verkehrsmanagementsystems und der Telematik zur umweltorientierten Verkehrslenkung/ Umweltorientiertes Verkehrsmanagement
DENI_M_12		x	Kfz-Emissionsreduktion	Deutliche Senkung der Kfz-Emissionen, insbesondere der Stickoxidemissionen
DENI_M_14	x	x	Verkehrslenkung	Einrichtung einer Umweltzone mit nach Emissionsklassen gestaffeltem Fahrverbot
DENI_M_15		x	Verhaltensempfehlung	Bei prognostizierter hoher Feinstaubbelastung wird die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel empfohlen.
DENI_M_16		x	Verhaltensempfehlung	Bei prognostizierter hoher Feinstaubbelastung wird empfohlen, mit Festbrennstoff betriebene Zusatzheizungen (Kamine, Kaminöfen) nicht zu benutzen.
DENI_M_17			Verkehrslenkung	Sperrung der Ortsdurchfahrt/Teile der Ortsdurchfahrt für Lkw > 7,5 t
DENI_M_18		x	Verkehrslenkung	Sperrung der Ortsdurchfahrt für Lkw > 12 t
DENI_M_19			Hausbrand	Anschlusszwang für Fernwärmeversorgung im Innenstadtbereich; u. a. Braunschweig: Vorranggebiet für Fernwärmeversorgung im Innenstadtbereich/Versorgung einiger Neubaugebiete mit Nah- oder Fernwärme; Stadt Göttingen: Erzeugung von Fernwärme mit Biogas in KWK-Anlagen; Primärenergiefaktor für den Innenstadtbereich wird bei 0,7 liegen durch Biogaseinsatz ab Herbst 2011
DENI_M_20	x	x	Verkehrslenkung	Lkw-Wegweisungskonzept: Großräumige Ausschilderung zu Gewerbe- und Industrieflächen zur Vermeidung von Umwegen und zum Schutz von Wohngebieten/ Städtisches Wegweisungskonzept

Code	Osnabrück	Hannover	Titel	Beschreibung
DENI_M_21	x	x	Verkehrssteuerung	Überprüfung der Signalanlagen zur Verflüssigung des Kfz-Verkehrs in Kombination mit der Verringerung der Fahrgeschwindigkeit
DENI_M_22	x	x	Verkehrssteuerung	Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit auf 40 km/h für ausgewählte Straßen
DENI_M_23	x	x	Verkehrssteuerung	Ausbau und Erweiterung des Radwegenetzes zur Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am modal split
DENI_M_24	x	x	Verhaltensempfehlung	Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen, z. B. Veröffentlichungen im Internet, Broschüren und Falblätter zur Luftreinhalteplanung und Umweltzone, Informationsverbreitung auf Veranstaltungen wie Regionsentdeckerstag, Mobilitätserziehung für Kinder, Förderung von Projekten zum Thema „umweltfreundliche Mobilität“
DENI_M_25		x	Bauleitplanung	Umsetzung des Passivhaus-Standards in Neubaugebieten; bei Grundstücksverkäufen werden Käufer bevorzugt, die Häuser im Passivhaus-Standard bauen/Neubaugebiet mit Förderung von Solarenergie
DENI_M_26		x	EU-Projekt „Concerto“	Energetische Optimierung im Altbaubestand; bis 2010 werden ca. 300 Wohneinheiten in zwei ausgewählten Stadtteilen energetisch optimiert; Ziel ist die Einsparung von 60 bis 70 % Endenergie und die Nutzung erneuerbarer Energien, wo immer dies möglich ist (Solarthermie, Photovoltaik, Biomassenutzung)
DENI_M_27	x		Verkehrsverstärkung	Verbesserung des Verkehrsflusses/grüne Welle und Straßenraumorganisation
DENI_M_28			Öffentlichkeitsarbeit zur Reduzierung Kamine	Durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit sollen die Belastungen aus Feststoffheizungen und -öfen reduziert werden.
DENI_M_29	x		Knotenpunktumbildung	Reduzierung der Rückstaus durch Umgestaltung einzelner Knotenpunkte und bessere Verkehrslenkung.
DENI_M_30	x	x	Städtischer Fuhrpark	Neuanschaffung und Umrüstung des städtischen Fuhrparks mit dem Ziel, am 01.01.2010 bzw. 01.01.2012 alle Fahrzeuge in der Schadstoffgruppe 4 zu haben. Vorbildcharakter. Braunschweig/Göttingen: Weiterhin engagierte Neuanschaffung und Umrüstung des städtischen Fuhrparks im Rahmen der technischen und finanziellen Möglichkeiten.
DENI_M_31	x	x	Technische Verbesserung des ÖPNV	Verbesserung der Busflotte, Ersatz bei Neuanschaffungen wenn möglich durch EEV-Fahrzeuge oder besser. Osnabrück: Die Busse des ÖPNV sollen alle bis zum 01.01.2012 den EURO-5 bzw. EEV-Standard besitzen. Göttingen: beschleunigte Umrüstung der GöVB-Fahrzeugflotte bis 2015 - möglichst Austausch aller Euro-III-Fahrzeuge (und schlechter)
DENI_M_32	x		Verlagerung einiger Buslinien	Verlagerung eines Teils der Buslinien aus belasteten Straßen in unproblematische Straßen.
DENI_M_33			Nachfahrverbot für Lkw	Großräumige Umleitung des Schwerlastverkehrs mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t zur Nachtzeit (22.00 bis 6.:00 Uhr) ab den infrage kommenden Autobahnanschlüssen stellen
DENI_M_34			Bau einer Ortsumfahrung (B 188n)	Reduzierung des innerstädtischen Durchgangsverkehrs durch Bau einer Ortsumfahrung (B 188n); (Inbetriebnahme: 01.10.2009)
DENI_M_35			Verkehrssteuerung	Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit auf 20 km/h für ausgewählte Straßen
DENI_M_36			Verkehrslenkung, Bau einer Ortsumgehung	Verlegung der B 243 von westlich Bad Lauterberg (B 27) bis südlich AS L 604 (Bad Sachsa). Ortsumgehung für Barbis und Osterhagen.
DENI_M_37			Verkehrssteuerung	Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h
DENI_M_38	x		Hausbrand	Durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit sollen die Nutzer von Holzfeuerungsanlagen über das richtige und saubere Heizen informiert werden

Code	Osnabrück	Hannover	Titel	Beschreibung
DENI_M_39	x	x	Straßenplanung	Umgestaltung von Straßenräumen; Reduzierung der Fahrbahn, Verbreiterung von Rad- und Fußwegen; optische Verengung durch Straßenbäume zur Reduzierung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit und zur Verstetigung des Kfz-Verkehrs
DENI_M_40		x	ÖPNV-Stadt	Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch Priorisierung von Bussen und Bahnen im Verkehrsablauf, Bau von Hochbahnsteigen, verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote u. a./Mobilitätsberatung; Anpassung des ÖV-Angebots an Verkehrsbedürfnisse (z. B. Einrichtung von Schnellbuslinien)
DENI_M_41		x	Verkehrslenkung	Vermeidung von Pkw-Verkehr (insbesondere in der Innenstadt) durch Park & Ride-Konzepte, Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt (entfernungsabhängige Preisgestaltung), Parkleitsysteme und Anwohnerparkplätze in innenstadtnahen Wohngebieten
DENI_M_42		x	Städtisches Grün	Umsetzung des „1 000-Bäume-Programms“ und „Innenhof- und Wohnumfeldprogramms“ zur Erhöhung des Grünanteils und Verbesserung der Luftqualität durch Nutzung der Luftreinigungskapazität des Blattgrüns (Bindung von Feinstäuben und Absorption von Stickoxiden)/Baumpflanzaktionen
DENI_M_43		x	Stadtplanung	Bau von Nahversorgungszentren (Fach- und Supermarkt, Shops, Praxen, Büros) in den Stadtteilen mit dem Ziel der Nutzungsmischung. Die schnelle Erreichbarkeit der gut ausgestatteten Nahversorgungszentren soll dazu beitragen, dass die Einkäufe und Besorgungen in den Stadtteilen zunehmend zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden.
DENI_M_44		x	Verkehrsüberwachung	Verstetigung des Verkehrsflusses durch verstärkte Überwachung von Tempo 50 km/h im Stadtgebiet. Die Steuerung der Signalanlagen basiert auf dem innerhalb der Stadt einzuhaltenen Tempo 50 km/h. Die Optimierung der Signalanlagenschaltung (s. DENI_M_21) kann nicht zur Verstetigung des Verkehrs beitragen, wenn das Tempolimit missachtet und statt dessen schneller gefahren wird (mehr Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge)
DENI_M_45		x	Mobilitätsmanagement	Mobilitätsberatung in Verwaltung und Betrieben zur Erhöhung der Anzahl von Nutzern des Job-Tickets. Parkplatzbewirtschaftung über Jobticket (einen Parkplatz erhalten nur Besitzer von Jobtickets)
DENI_M_46		x	Mobilitätsmanagement	Förderung des Fußgängerverkehrs durch attraktive Gestaltung der Stadträume, Stärkung der Stadtteilzentren einschließlich gestalterischer Aufwertung und Verringerung der Wartezeiten an Schnittstellen mit anderen Verkehrsarten.
DENI_M_47			Kfz-Emissionsreduktion	Förderprogramm Stadt und Stadtwerke finanzielle Anreize zur Anschaffung von Erdgastaxen
DENI_M_48			Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung	Ausschöpfung Potenziale emissionsarmer Stadt- und Verkehrsstrukturen/Evaluation im Rahmen des bestehenden Verkehrsentwicklungsplanes/ÖPNV-Anschluss für Neubaugebiete
DENI_M_49		x	Sonstige Emissionsquellen	Minderungsmaßnahmen an sonst. Emissionsquellen (Baustellen, Hausbrand, 1. BImSchV)
DENI_M_50			Verkehrslenkung	Erschließungskonzept Innenstadt, zur Verhinderung von Durchgangsverkehr
DENI_M_51		x	Verbesserung für den Radverkehr	Neubau von Abstellanlagen und Einrichtung von Fahrradstraßen
DENI_M_52			Verkehrsreduzierende Bauleitplanung	Umnutzung von innerstädtischen und innenstadtnahen Militärstandorten zu Wohnzwecken, Arrondierung vorhandener Wohnbebauung, Nachverdichtung innerstädtischer Wohngebiete

Code	Osnabrück	Hannover	Titel	Beschreibung
DENI_M_53			Energieeinsparung in kommunalen Gebäuden	Automatische Energieverbrauchsauswertung; Einbau energiesparender Technologie; Anschluss an das Fernwärmenetz; thermische Solaranlagen auf Sporthallen
DENI_M_54			Verhaltensänderung	Erfolgsbeteiligung der Schulen an den nutzerabhängigen Energieeinsparungen
DENI_M_55			Öffentlichkeitsarbeit	SUN-AEREA, digitales Solardach-Potenzialkataster für Braunschweig
DENI_M_56	x		Verkehrslenkung	Verstetigung an ausgewählten Straßen und Knoten mittels optimierter und aufeinander abgestimmter Ampelschaltung. In Verbindung mit DENI_M_28 und DENI_M_27 und 21.
DENI_M_57	x		Verkehrsplanung	Reduzierung der Straßen Neuer Graben/Neumarkt auf drei Spuren und damit verbundene Verkehrsreduzierung
DENI_M_58	x		Technische Verbesserung des ÖPNV II	DeNI_M_31 mit einer Verschärfung der jetzigen Situation. Bis 2015 müssen alle Busse des ÖPNV EURO V, EEV und EURO VI. DeNI_M_31 kann aufgrund wirtschaftlicher Vorraussetzung bis 2012 nicht erfolgen. Zugunsten einer vermehrten Anschaffung von EURO VI-Bussen wird dieses Ziel auf 2015 erweitert. Göttingen: weitere Modernisierung und gezielter Einsatz schadstoffarmer Busse; bis 2015 zu den Normalverkehrszeiten nur noch EURO-V/EEV oder EURO-VI-Standard
DENI_M_59	x		Buslinienführung	Reduzierung des Busanteil in einer Straße und breitere immissionsverträgliche Verteilung der Buslinien des ÖPNV auf andere Straßen
DENI_M_60	x		Durchfahrverbot für Lkw > 3,5 t	Reduzierung von Lkw > 3,5 t mittels Durchfahrverbot in ausgewählten Straßen.
DENI_M_61			Energiesparmaßnahmen	Energetische Erneuerung der Hälfte der Straßenbeleuchtung (flächendeckend)
DENI_M_62			Verkehrslenkung	Bündelung des Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen
DENI_M_63			Verhaltensänderung	Senkung der Kraftfahrzeugbelastung durch Änderung des Modal split
DENI_M_64			Förderung der Elektromobilität	Bezuschussung des Erwerbs eines Elektrorollers bzw. --Kfz durch die Stadtwerke (EVI HI)
DENI_M_65	x	x	nationale Programme	Die Bundesregierung hat eine Vielzahl von Maßnahmen zur Unterstützung der Länder bei der Einhaltung der NO <sub>2</sub> -Grenzwerte getroffen. Ergänzende Informationen zu Maßnahmen, Programmen und Rechtsvorschriften der Bundesregierung sind auf den Webseiten des Bundesumweltministeriums und des Umweltbundesamtes themenbezogen verfügbar, u. a.: <a href="http://www.bmu.de/luftreinhaltung">www.bmu.de/luftreinhaltung</a> <a href="http://www.bmu.de/luft_verkehr/doc/41065.php">http://www.bmu.de/luft_verkehr/doc/41065.php</a> <a href="http://www.bmu.de/klima_energie/doc/41060.php">http://www.bmu.de/klima_energie/doc/41060.php</a> <a href="http://www.bmu.de/klimaschutz/aktuell/aktuell/1675.php">http://www.bmu.de/klimaschutz/aktuell/aktuell/1675.php</a> <a href="http://www.bmu.de/energieeffizienz/aktuell/37894.php">http://www.bmu.de/energieeffizienz/aktuell/37894.php</a> <a href="http://www.bmu.de/erneuerbare_energien/doc/1235.php">http://www.bmu.de/erneuerbare_energien/doc/1235.php</a> <a href="http://www.umweltbundesamt.de/luft/index.htm">http://www.umweltbundesamt.de/luft/index.htm</a> <a href="http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/index.htm">http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/index.htm</a> <a href="http://www.bvt.umweltbundesamt.de">www.bvt.umweltbundesamt.de</a>  Wesentliche Ziele und Maßnahmen der nationalen Umweltpolitik in Deutschland sind im „Umweltbericht 2010 Umweltpolitik ist Zukunftspolitik“, der am 30.11.2010 vom Bundeskabinett beschlossen worden ist, enthalten. Der Bericht ist unter folgendem Link auf der BMU-Webseite veröffentlicht:  <a href="http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/umweltbericht_2010.pdf">http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/umweltbericht_2010.pdf</a>

Code	Osnabrück	Hannover	Titel	Beschreibung
DENI_M_66	x	x	Nutzung/Förderung schadstoffarmer Kraft- und Brennstoffe	Verwendung von Gas statt Kohle; Nutzung von Biogas, Biodiesel oder E10-Kraftstoff; Förderung/Nutzung gasbetriebener Fahrzeuge sowie Hybrid- und Elektrofahrzeuge
DENI_M_67	x	x	Reduzierung des CO <sub>2</sub> -Gehalts und Energieverbrauchs	Durch städtische Klimaschutzkonzepte werden Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt, die geeignet sind, CO <sub>2</sub> zu reduzieren. Durch die Umsetzung der Maßnahmen werden auch PM10 und NO <sub>2</sub> reduziert. Osnabrück: Zielsetzung des Rates der Stadt Osnabrück: „CO <sub>2</sub> -Reduzierung um 50 % bis 2050 und mind. 50 % Energieeinsparung“. Das Klimaschutzkonzept der Stadt Osnabrück (Wuppertal Gutachten, 2008) enthält viele Maßnahmen im stationären Verbrennungsbereich, die auch zur Reduzierung von PM10 und NO <sub>2</sub> geeignet und zum Teil kurzfristig umsetzbar sind.
DENI_M_68	x	x	Energetische Stadtsanierung	Mittels öffentlicher KfW-Mittel soll die energetische Sanierung im Bereich privater Energieversorgung und -einsparung insbesondere im Heizungsbereich forciert werden

Zu 5:

Im Anhang 3 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV) sind die bundesweit geltenden Ausnahmen von Verkehrsverboten der Umweltzonen angegeben. Diese umfassen folgende Kraftfahrzeuge:

1. mobile Maschinen und Geräte,
2. Arbeitsmaschinen,
3. land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen,
4. zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge,
5. Krankenwagen, Arztwagen mit entsprechender Kennzeichnung „Arzt Notfalleinsatz“ (gemäß § 52 Abs. 6 der Straßenverkehrszulassungsordnung),
6. Kraftfahrzeuge, mit denen Personen fahren oder gefahren werden, die außergewöhnlich gehbehindert, hilflos oder blind sind und dies durch die nach § 3 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 der Schwerbehindertenausweisverordnung im Schwerbehindertenausweis eingetragenen Merkzeichen „aG“, „H“ oder „Bl“ nachweisen,
7. Fahrzeuge, für die Sonderrechte nach § 35 der Straßenverkehrsordnung in Anspruch genommen werden können,
8. Fahrzeuge nichtdeutscher Truppen von Nichtvertragsstaaten des Nordatlantikpaktes, die sich im Rahmen der militärischen Zusammenarbeit in Deutschland aufhalten, soweit sie für Fahrten aus dringenden militärischen Gründen genutzt werden,
9. zivile Kraftfahrzeuge, die im Auftrag der Bundeswehr genutzt werden, soweit es sich um unaufschiebbare Fahrten zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben der Bundeswehr handelt,
10. Oldtimer (gemäß § 2 Nr. 22 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung), die ein Kennzeichen nach § 9 Abs. 1 oder § 17 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung führen, sowie Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Türkei zugelassen sind, wenn sie gleichwertige Anforderungen erfüllen.

Die Städte Hannover und Osnabrück erkennen seit 2012 wechselseitig ihre Einzelausnahmeregelungen an.

Im Folgenden wird jeweils für die Umweltzone (UWZ) in Hannover und Osnabrück getrennt geantwortet:

UWZ Hannover:

- a) Ausnahmen nach der Allgemeinverfügung der Stadt Hannover für:
- In- und ausländische Reisebusse sowie die Busse des ÖPNV,
  - Benzin-Fahrzeuge mit geregelter Kat, die keine grüne Plakette erhalten können,
  - Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen,
  - Schaustellerfahrzeuge für die Fahrten vom und zum Veranstaltungsort.
- b) Fahrzeuge mit roten Dauerkennzeichen (Probe- und Überführungsfahrten).
- c) Spezialfahrzeuge (z. B. Werkstattwagen von Handwerksbetrieben, Wohnmobile u. ä); diese Fahrzeuge bekommen eine Ausnahme, wenn sie weniger als 2 000 km jährlich in der Umweltzone fahren.
- d) Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO 3  
Ohne weitere Prüfung wird sowohl für in der Umweltzone stationierte Fahrzeuge als auch für Pendlerinnen und Pendler eine Ausnahmegenehmigung erteilt, wenn es auf dem Markt keinen Rußpartikelfilter-Nachrüstatz gibt.
- e) Weitere Einzelfallregelungen  
Ausnahmegenehmigungen werden erteilt, wenn
- das Fahrzeug nicht mit einem Rußpartikelfilter nachrüstbar ist und
  - die Halterin/der Halter einen Wohn- bzw. Betriebssitz in der Umweltzone hat oder für Fahrzeugnutzer von außerhalb der Umweltzone die Benutzung des ÖPNV eine außergewöhnliche Belastung darstellen würde und
  - die Halterin/der Halter wirtschaftlich nicht in der Lage ist, sich ein für die Umweltzone zugelassenes Fahrzeug zu kaufen.

Für private Autobesitzerinnen und Autobesitzer ist der Nachweis der wirtschaftlichen Unzumutbarkeit möglich, indem Angaben zu den monatlichen Einnahmen und Ausgaben, dem Vermögen und gegebenenfalls den Kosten für die Ersatzbeschaffung gemacht werden. Bei einem monatlichen Nettoeinkommen von unter 1 290 Euro bei Einzelpersonen und 1 960 Euro bei zwei Personen wird generell ohne weitere Nachweise davon ausgegangen, dass eine Neuanschaffung unzumutbar ist.

Bei Fahrzeugen von Gewerbebetrieben, Freiberuflerinnen und Freiberuflern etc. reicht eine Bescheinigung der jeweiligen Steuerberaterin/des jeweiligen Steuerberaters, dass die Ausmusterung und der Ersatz der nicht mehr in der Umweltzone zugelassenen Fahrzeuge zu einer Existenzgefährdung des Betriebs führen würde.

UWZ Osnabrück:

- a) Ausnahmeregelungen als Allgemeinverfügung  
Generelle Ausnahmen ohne Antragstellung gelten für
- Busse des ÖPNV bis zum 31.12.2013, um einen reibungslosen öffentlichen Nahverkehr sicherzustellen,
  - Fahrzeuge der Schausteller der Maiwoche, des Weihnachtsmarkts, des Frühjahrs- und Herbstmarkts und des Ossensamstags,
  - Fahrzeuge der Wochenmarktbesucher,
  - Fahrzeuge mit Kurzkennzeichen oder roten Kennzeichen,
  - Fahrzeuge diplomatischer Missionen und berufskonsularischer Vertretungen,
  - Wohnmobile.
- Diese Ausnahmen (außer die für den ÖPNV) sind bis zum 31.12.2015 befristet.

- b) Besondere Ausnahmeregelungen im Luftreinhalte- und Aktionsplan Osnabrück  
Die An- und Auslieferung für die Firmen Kabelmetall Europa AG, VKG, RMM und BEN im Gewerbegebiet Gartlage sowie die Nutzer und Besucher der Ausstellungsfläche Halle Gartlage werden über die Route Bremer Straße–Baumstraße–Schlachthofstraße–Liebigstraße in Form einer generellen Ausnahmeregelung im Luftreinhalte- und Aktionsplan von dem Fahrverbot der Umweltzone befreit. Eine entsprechende Beschilderung ist an der Bremer Straße am Anfang der Umweltzone zu finden.
- c) Härtefallregelungen  
Weiterhin gibt es noch individuelle Jahresausnahme- und Kurzeitenausnahmegenehmigungen. Weitere Details hierzu sind unter Punkt B des Infoblatts der Internetseite der Stadt Osnabrück [www.osnabrueck.de/images\\_design/Grafiken\\_Inhalt\\_Wohnen\\_Verkehr/2011-12-08Infoblatt.pdf](http://www.osnabrueck.de/images_design/Grafiken_Inhalt_Wohnen_Verkehr/2011-12-08Infoblatt.pdf) zu entnehmen.

Zu 6:

Es ist nicht bekannt oder erfasst worden, wie viele Fahrzeuge, die theoretisch eine Ausnahme-genehmigung beantragen könnten, auch tatsächlich die konkreten Bedingungen für eine Ausnahme-genehmigung erfüllen.

UWZ Hannover:

In der Region Hannover (Stadt Hannover und ehemaliger Landkreis Hannover) sind aktuell 566 254 Kraftfahrzeuge (Pkw und Nfz) gemeldet. Mit Stand vom 01.01.2013 könnten von diesen theoretisch 55 211 Fahrzeuge (Kfz mit roter, gelber oder keiner Umweltplakette) eine Ausnahme-genehmigung beantragen. In den Jahren 2008/2009 erhielten insgesamt 8 093 Fahrzeuge eine Ausnahme-genehmigung. Im Zeitraum 2010/2011 waren es 7 270 Ausnahme-genehmigungen, darunter ca. 34 % (rund 2 400) Kurzeitenausnahmen. In 2012 gab es 4 364 Jahres- und 729 Kurzeitenausnahme-genehmigungen. Für den Zeitraum 2013 bis 2015 haben bisher 2 185 Fahrzeuge eine Dauer- und 447 Fahrzeuge eine Kurzeitenausnahmegenehmigung erhalten.

UWZ Osnabrück:

In der Region Osnabrück (Stadt Osnabrück, Landkreis Osnabrück, Landkreis Steinfurt) sind 556 000 Kraftfahrzeuge gemeldet. Mit Stand vom 01.01.2013 könnten von diesen 65 784 Fahrzeugen (Kfz mit roter, gelber oder keiner Umweltplakette) theoretisch eine Ausnahme-genehmigung beantragen. In 2012 erhielten 761 Fahrzeuge eine Jahres- und 503 eine Kurzeitenausnahmegenehmigung, für 2013 zeichnet sich ein drastischer Rückgang der erteilten Ausnahme-genehmigungen ab.

Zu 7:

In der nachfolgenden Übersicht sind die Änderungen der zugelassenen Kraftfahrzeuge angegeben:

Stadt	Datum Einführung UWZ	Kfz-Anzahl vor UWZ	Kfz-Anzahl zum 01.01.2013
Hannover	01.01.2008	205 299 (31.12.2007)	219 015
Osnabrück	04.01.2010	77 793 (01.01.2010)	81 384

Zu 8:

UWZ Hannover:

In Hannover wurden seit Bestehen der Umweltzone (01.01.2008) bis einschließlich des Jahres 2012 rund 76 000 Anzeigen wegen unerlaubten Befahrens der Umweltzone aufgenommen. Über die Anzahl der erlassenen Bußgeldbescheide führt die Stadt Hannover keine gesonderte Statistik.

UWZ Osnabrück:

In Osnabrück wurden seit der Einführung der Umweltzone (04.01.2010) bis zum 30.09.2013 2 518 Bußgeldbescheide erlassen.

Zu 9:

UWZ Hannover:

Über die Bußgeldeingänge im Zusammenhang mit der Umweltzone führt die Stadt Hannover keine gesonderte Statistik.

UWZ Osnabrück:

Vom 04.01.2010 bis zum 30.09.2013 wurden 1 540 Bußgeldbescheide bezahlt. Dies entspricht einer Gesamtsumme von 93 218 Euro incl. Gebühren und Auslagen.

Zu 10:

Die Landeshauptstadt Hannover und die Stadt Osnabrück sind wegen der Überschreitung des einschlägigen Jahresgrenzwerts für Stickstoffdioxide nach § 47 Abs. 1 BImSchG verpflichtet gewesen, einen Luftreinhalteplan aufzustellen.

Zur Umweltzone in Hannover hat der 12. Senat des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts mit Urteilen vom 12.05.2011 - 12 LC 139/09 und 12 LC 143/09 - entschieden, dass die Einrichtung der Umweltzone in Hannover als rechtmäßig anzusehen ist. Die eingerichtete Umweltzone ist eine Kernmaßnahme des Luftreinhalte-Aktionsplans Hannover, welcher vom Rat der Landeshauptstadt am 12.07.2007 mit dem Ziel der Verminderung von Luftschadstoffen in hoch belasteten Straßenzügen beschlossen wurde.

Vor diesem Hintergrund wurde auch von der Stadt Osnabrück die Umweltzone als Hauptmaßnahme des Luftreinhalte- und Aktionsplanes (2008) am 03.01.2010 eingeführt.

Die Einrichtung von Umweltzonen hat den Einsatz von umweltfreundlichen Kfz zudem beschleunigt. Die insgesamt festgestellten Ergebnisse lassen keine absoluten Rückschlüsse zu, da in einigen Regionen in den letzten Jahren erhöhte Feinstaubbelastungen durch Holzheizungen festzustellen waren, während Belastungen aus anderen Heizquellen eher abnahmen.

Epidemiologische Studien haben ein signifikant erhöhtes Gesundheits- und Morbiditätsrisiko durch Feinstaub ergeben. Insofern stellt die Einrichtung einer Umweltzone auch eine Vorsorgemaßnahme dar, die durch eine Reihe weiterer Maßnahmen ergänzt werden muss.

Die mit der Einführung der Umweltzonen in Hannover und Osnabrück einhergehende Bürokratie war notwendig und unumgänglich.

Stefan Wenzel