



BUND Hintergrund Info zur Umweltzone, Stand 2009-12-18

- Grundsätzlich gilt: Frische Luft für freie Bürger muss Vorrang haben vor Freier Fahrt für alte Stinker.
- Die Bürger haben ein Recht auf saubere Luft! Was bei Trinkwasser schon lange gilt, muss erst recht auch für die Atemluft gelten! (Dieses Recht ist übrigens für Betroffene auch einklagbar, wenn die Behörden nicht ausreichend aktiv werden.)
- Früher machte Stadtluft frei, heute macht Stadtluft krank! In Bremen ist pro Jahr mit ca. 180 vorzeitigen Todesfällen allein durch verkehrsbedingten Feinstaub zu rechnen (Feinstaub insgesamt 500 Todesfälle, Verkehrstote dagegen ca. 20 pro Jahr)
- Wir alle haben - Feinstaub-bedingt - eine um 1 Jahr reduzierte Lebenserwartung
- Die Feinstaubgrenzwerte ($40\mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft als Jahresmittelgrenzwert) sind willkürlich gesetzt und viel zu hoch. Auch kleinste Konzentrationen sind giftig. (WHO empfiehlt $20\mu\text{g}$!)
- Feinstaub ist auch nicht gleich Feinstaub: Es gilt: Die Kleinsten sind die Gemeinsten - Je kleiner die Partikel umso gefährlicher sind sie. Besonders gefährlich sind Ultrafeine Partikel aus „modernen“ Dieselmotoren, die mit Polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und Schwermetallen beladen sind und bis ins Gehirn vordringen können.
- Leider ist Feinstaub nicht das einzige Problem der Luftreinhaltung in Bremen. Das zweite gefährliche Problem sind die Stickstoffdioxide. Dieses Reizgas kann man immerhin riechen: Das ist der stechende Geruch, wenn man hinter einem Dieselauspuff steht.
- Die Einhaltung von Stickstoffdioxid (NO_2)-Grenzwerten wird ab 2010 zum Problem für die Behörden. Es gilt ein neuer Jahresgrenzwert von $40\mu\text{g}$, der eingehalten werden muss. Das wird in Bremen ohne Umweltzone nicht möglich sein. Ohne Umweltzone droht ein Vertragsverletzungsverfahren der EU!
- Unverständlich ist das Engagement des ADAC (Allgemeiner Deutscher *Alt*auto-Club?), der viel Geld in Gutachten und Klagen gegen die Umweltzonen steckt (Hannover und aktuell in Berlin), nur damit alte Stinker, v.a. LKW, in unseren Städten die Luft verpesten dürfen. Alle Klagen wurden von den Gerichten abgewiesen!
- Seit sieben Jahren werden in Bremen Grenzwerte überschritten, bei Feinstaub vor allem aber bei Stickstoffdioxid.
- Der Umweltsenator war gefordert zu reagieren, das verlangt das BundesImmissions-SchutzGesetz (BImSchG), sonst droht ein Vertragsverletzungsverfahren der EU.
- Deshalb haben die Behörden einen Luftreinhalteplan erstellt und als kurzfristige Reaktion wurden an den Brennpunkten Aktionspläne aufgestellt.
- Die Umweltzone ist mit einer maximalen Minderung von 14% von den möglichen Maßnahmen das effektivste: 14% klingt wenig, bedeutet aber minus 20 Überschreitungstage bei Feinstaub (erlaubt sind 35 Überschreitungen pro Jahr) und fast vollständige Einhaltung der NO_2 Grenzwerte, vor allem in der Bremer Neustadt.
- Es gibt alternativen Maßnahmen, z.B. Tempo 30 oder Durchfahrtsverbote für LKW, die aber weniger wirksam sind. Tempo 30 statt 50 erbrachte in Berlin 6% weniger Emissionen etwa 10 Überschreitungstage weniger, die NO_2 Belastung sank um 10%
- Die Bremer Umweltzone kann bis Ende 2009 erst wenig messbare Wirkung entfalten, weil die Zufahrtbeschränkung bislang – nur Fahrzeuge ohne Plakette - nur ein Placebo ist. Das wird sich in der Stufe ab 2010 schon spürbar verbessern.
- Erwartet werden können laut Umweltbundesamt in der ersten Phase in Bremen nur bei 2% Minderung des Feinstaub MW = 5 Überschreitungstage weniger, bei Be-

schränkung auf Grüner Plakette sind 10-12% weniger Feinstaub möglich, d.h. 20 Überschreitungstage weniger

- Die volle Wirkung wird erst im Sommer 2011 erreicht, wenn die Zufahrt nur noch für PKW und LKW mit grüner Plakette erlaubt ist.
- Das hat der BUND bereits für 2010 gefordert und es war ursprünglich auch so vorgesehen, wurde aber auf massiven Protest von Handelskammer, CDU, FDP und leider auch ADAC weichgespült und eine „Gelbphase“ eingeschoben, sowie viele Ausnahmeregelungen eingefordert.
- Die gleichen Kritiker beschwerten sich heute, dass die Umweltzone zu wenig Wirkung zeigt und der bürokratische Aufwand zu hoch sei und fordern deren Abschaffung!
- Keine der vorhergesagten Folgen ist eingetreten, die City ist nicht ausgestorben und die Touristen kommen auch weiterhin, wenn auch viel zu viele davon mit Ryan-Air.
- Aktuell sind die Kaufleute auch mit dem Weihnachtsgeschäft sehr zufrieden.
- Dabei gibt es schon erste Effekte, wenn man genau hinsieht. Die Fahrzeugflotte in Bremen ist in nur einem Jahr deutlich sauberer geworden (gleicher Lenkungseffekt wie in Berlin und anderen Städten):
- Von der neuen Stufe ab 2010 (Gelbe Plakette) sind nur noch wenige PKW betroffen (6,7% = 14.400 gem. Kraftfahrtbundesamt am 1.1.2009, 2,5% = 5.400 gem. Weser Kurier), da hat vielleicht auch die Abwrackprämie zusätzlich etwas Schub gebracht.
- Anders sieht es für Nutzfahrzeuge aus: Erst 70% haben Zufahrt (gelb/grün), die Zahl der NFZ mit grüner Plakette hat im letzten Jahr allerdings deutlich zugenommen: Von 23 auf 34%.
- Berlin hält an der Regelung „Grüne Plakette ab 2010“ fest. Hier wird man am schnellsten messbare Effekte nachweisen können.
- Nach Prof. Dr. Erich Wichmann vom Helmholtz Zentrum München können Umweltzonen der menschlichen Gesundheit weit mehr nützen, als sich durch reduzierte Messwerte ausdrückt. Grund: Durch eine Umweltzone wird vor allem der hochtoxische Feinstaub aus Dieselmotoren reduziert. Damit sinkt die inhalierte Partikeldosis bei Anwohnern hoch belasteter Straßenzüge deutlich ab. Feinstaub aus Dieselmotoren enthält besonders viele kleine Partikel, die ungehindert in die Blutbahn gelangen und deshalb toxikologisch wesentlich bedenklicher sind als Feinstaub aus anderen Quellen

BUND Forderungen:

- Grenzwerte dürfen nicht durch Verlagerung des Verkehrs/der Schadstoffe eingehalten werden (siehe Neuenlander Str.). Die Belastungen müssen absolut sinken! Den Einfluss des Verkehrs auf Feinstaub und NO₂ kann man besonders an Verkehrsmessstellen sehen (Neuenlander Str.), seit Inbetriebnahme der A281 deutliche lokale Entlastung
- Wenn die Umweltzone nicht ausreicht, um die Grenzwerte einzuhalten, müssen weitere Maßnahmen ergriffen werden (Tempo 30, Durchfahrtsverbote für LKW)
- Dann muss auch die „Grünphase“ der Umweltzone vorgezogen werden.
- Die Nutzfahrzeugflotte muss möglichst schnell sauber werden (LKW haben einen Anteil von 5% am Verkehr, erzeugen aber 50% der Schadstoffe). LKW Verkehr soll sich bis 2030 verdoppeln. Ein alter Euro 1 Laster stößt 20mal so viel Feinstaub aus wie ein moderner mit Euro 4 Norm, bei PKW immerhin noch der Faktor 7
- Leichte Nfz der Schadstoffklasse 3 müssen mit Partikelfiltern nachgerüstet werden.
- Alternative Antriebe wie Elektromobilität müssen vorangebracht werden, vor allem bei den Nutzfahrzeugen!

Umweltzone abschaffen??

- Das Geld für Einrichtung wäre verbrannt, bevor die Zone ihre ganze Wirkung zeigen kann (2011). Die Öffentlichkeit hätte wohl kaum Verständnis für so eine Umweltpolitik
- Die vollständige Abschaffung wäre ein Schlag ins Gesicht für alle, die sich wegen der Umweltzone ein sauberes Fahrzeug gekauft haben und in so einem Fall dafür be-

strafte werden! Belohnt würden dagegen all diejenigen, die noch mit einem alten Stinker fahren!

- Die politische Aufforderung von CDU und FDP zur Aufhebung der Umweltzone entspricht einer öffentlichen Aufforderung zum Rechtsbruch, da der Senat rechtlich gebunden ist, gegen die Luftbelastungen und Überschreitung von Grenzwerten vorzugehen!
- Die Bremer Fahrzeugflotte ist in kurzer Zeit deutlich sauberer geworden. Dieser Trend würde angehalten!

Rechtliches

- Alle EU-Mitgliedstaaten sind dazu verpflichtet, im Falle von Überschreitungen der Grenzwerte Luftreinhalte- und Aktionspläne aufzustellen.
- Bei zehn Mitgliedstaaten hat die Europäische Kommission erste Mahnschreiben wegen Nichteinhaltung der Luftqualitätsstandards verschickt und somit förmlich die Vertragsverletzungsverfahren gegen diese Mitgliedstaaten eingeleitet. Gegen Deutschland deshalb, weil die Meldungen nicht vollständig waren.
- Seit Juni 2008 gibt es eine neue europäische Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG). Ab Juni 2010 neue gesetzliche Grundlagen. Die Grenzwerte für PM₁₀ bleiben bestehen. Die Änderungen betreffen die Feinfraktion (PM_{2,5}). Als Obergrenze wurde für PM_{2,5} ein Wert von 25 µg/m³ im Jahresmittel festgelegt. Dieser Grenzwert soll von den EU-Mitgliedsländern spätestens ab dem 1.1.2010 eingehalten werden. Darüber hinaus wurden mittelfristige Ziele für die Reduzierung der PM_{2,5}-Belastung der städtischen Bevölkerung festgelegt. Die neuen Regelungen der EU erlauben unter strengen Auflagen, die zwingende Einhaltung der Grenzwerte für PM₁₀ bis zum Juni 2011 auszusetzen.
- Verwaltungsgerichte Hannover und Berlin haben Klagen gegen Umweltzonen abgewiesen. Umweltzonen sind rechtmäßig.