

**Erörterungstermin  
zur Einrichtung einer Umweltzone  
in der Stadtgemeinde Bremen  
am 28. März 2008**

*Auswertungsprotokoll*

Bremen, den 03.6.2008

Version 1.1

- Ort:** AWD Dome (Stadthalle) Saal2
- Zeit:** Freitag 28. März 2008, 8:30 - 17:30 Uhr
- Bezug:** öffentliche Auslegung der Unterlagen zur Einrichtung einer Umweltzone in der Zeit vom 28. Januar bis 29. Februar 2008
- Einladung:** eingeladen waren alle Personen/Institutionen, die eine schriftliche - Einwendung eingereicht haben
- Moderation:** Dr. Rainer Duhm
- Podium:** 13 Vertreter der Verwaltung (Bereiche: Umwelt, Verkehr, Gesundheit, - Straßenverkehrsbehörde, Verwaltungs- und Umweltrecht, Polizei)  
2 Gutachter (Ingenieurgruppe IVV, Ingenieurbüro Lohmeyer)
- Teilnehmer:** Vormittags schwankend zwischen 50 und 60, nachmittags abnehmend, analog zur Erledigung der Einwendungen
- Protokoll:** Klaus Schäfer-Breede (Mitschrift); zusätzlich digitaler Tonmitschnitt; sämtliche Einführungsvorträge liegen in digitaler Form (PowerPoint) vor

**Verlauf:**

- 1. Block:** Vorstellung des Projektes durch Verwaltung und Gutachter
- Darstellung der Belastungssituation
  - Gesundheitliche Wirkungen Feinstaub
  - Darstellung der Verkehrsumlegung
  - Darstellung der Schadstoffberechnungen zur Umweltzone
  - Darstellung der Rechtslage und des Deputationsbeschlusses
  - Darstellung der Ausnahmeregelungen und diskutierten Veränderungen
- 2. Block:** Aufruf der Einwender nach folgenden Gruppen:

	<b>Gruppe der Einwender</b>	<b>Anzahl mündlicher Einwendungen</b>	Anzahl schriftlicher Einwendungen
I	Behörden	<b>7</b>	13
II	Gewerbe- und Handelsverbände	<b>10</b>	15
III	Umweltverbände	<b>2</b>	3
IV	Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen	<b>7</b>	20
V	Firmen mit Sitz in der Umweltzone, bzw. in deren Umfeld	<b>9</b>	25
VI	Private Einwendungen	<b>11</b>	51
	<b>zusammen</b>	<b>46 (= 36 %)</b>	128

Den Vertretern der Verwaltung und der Gutachterbüros lagen im Vorfeld des Erörterungstermins die schriftlich eingereichten Einwendungen vor (insges. ca. 300 Seiten).

**Verfahren:** Jeder Einwender bekam die Gelegenheit zur mündlichen Wiederholung oder Erläuterung seiner schriftlich eingereichten Einwendungen. Vertreter des Podiums haben direkt im Anschluss an jeden Vortrag geantwortet.

Den Einwendern wurde zugesichert, dass ihre schriftlich eingereichten Stellungnahmen in jedem Falle - d.h. unabhängig davon, ob und wie vollständig ein mündlicher Vortrag erfolgt - zur Kenntnis genommen sowie aus- und bewertet werden.

Protokoll und Anlagen (z.B. alle Einführungsvorträge) sollen im Internet veröffentlicht werden.

## ***Vorbemerkungen zur vorliegenden Auswertung***

Die vorliegende Auswertung ist kein Wort- oder Verlaufsprotokoll sondern fasst die Einwendungen in thematischen Blöcken zusammen.

Die **Abschnitte 1 - 4** bieten eine Ergebniszusammenfassung in komprimierter Form.

Im Anschluss werden die verschiedenen, in den mündlichen Beiträgen oftmals wiederkehrenden, Argumente zugunsten einer besseren Lesbarkeit nach Themen gruppiert und nacheinander beschrieben.

Die Argumentation der Verwaltung wird nur in den wesentlichsten Aspekten wiedergegeben, da diese mit den zur Erörterung ausgelegten Unterlagen sowie den Eingangsreferaten ausführlich dokumentiert und öffentlich zugänglich ist.

Da viele Einwender in ihren mündlichen Beiträgen anstelle von ausführlichen Darlegungen auf ihre schriftlich eingereichten Stellungnahmen verwiesen haben, musste für das Protokoll teilweise auf Aussagen aus den Schriftsätzen zurückgegriffen werden. Gleichwohl handelt es sich hier nicht um eine vollständige Aufbereitung sämtlicher schriftlicher Einwendungen. Die vorliegende Auswertung bemüht sich um eine lesbare Wiedergabe der Veranstaltung im Hinblick auf die Grundstimmung und die wesentlichen Inhalte sowie um die Zuordnung der wesentlichen Argumentationslinien zu den unterschiedlichen Einwendergruppen.

## Inhalt

Vorbemerkungen zur vorliegenden Auswertung .....	3
--	---

**Grau hinterlegt** = Ergebniszusammenfassung (Kurzfassung)

1.) <i>Verwaltungsseitig bereits angekündigte Änderungen am Konzept</i> .....	6
2.) <i>Zugesagte Prüfaufträge, Untersuchungen, Spezifizierungen</i> .....	7
3.) <i>Einschätzung der Gesamtstimmung</i> .....	7
4.) <i>Kurzcharakteristik der Positionen der verschiedenen Einwendergruppen</i> .....	8
Behörden: .....	8
Gewerbe- und Handelsverbände: .....	9
Umweltverbände und Bürgerinitiativen: .....	9
Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen: .....	9
Firmen mit Sitz in der Umweltzone bzw. in deren Umfeld: .....	10
Private Einwender: .....	10
5.) <i>Thema: Zeitplan zur Einführung der Umweltzone</i> .....	10
6.) <i>Thema: Vorgaben durch Rahmengesetzgebung</i> .....	11
7.) <i>Thema: Ausnahmeregelungen</i> .....	12
8.) <i>Thema: Kosten und Gebühren</i> .....	14
9.) <i>Thema: Überwachung</i> .....	16
10.) <i>Thema: Abgrenzung der Umweltzone</i> .....	16
11.) <i>Thema: Verhältnismäßigkeit, Abwägung von Alternativen und flankierende Maßnahmen</i> .....	17
12.) <i>Thema: Verursacherprinzip</i> .....	18
13.) <i>Thema: Glaubwürdigkeit der Öffentlichen Hand (Vorbild)</i> .....	19
14.) <i>Thema: Wirksamkeit der Umweltzone</i> .....	19
15.) <i>Thema: Vertrauenswürdigkeit der Gutachten</i> .....	20
16.) <i>Thema: Vertrauenswürdigkeit der Messstellen</i> .....	21
17.) <i>Thema: Gegengutachten</i> .....	21
18.) <i>Thema: Öffentlichkeitsarbeit</i> .....	21
19.) <i>Thema: Wohnmobile</i> .....	22
20.) <i>Thema: Situation des Schausteller- und Marktgewerbes</i> .....	22
21.) <i>Thema: Situation von Hotellerie und Beherbergungsgewerbe</i> .....	23
22.) <i>Thema: Situation im Bustourismus</i> .....	23
23.) <i>Thema: Erreichbarkeit von Kfz-Betrieben in der Umweltzone</i> .....	23
24.) <i>Thema: Situation des Handwerks</i> .....	23
25.) <i>Thema: Probleme mit Nachrüstbarkeit bei Kleinbetrieben und Privaten</i> .....	24
26.) <i>Thema: Situation der großen Firmen im Neustädter Straßenzug Große Sortillenstr. - Westerstr.</i> .....	24

27.)	<i>Thema: Erreichbarkeit der Innenstadt und Situation des Einzelhandels</i> .....	25
28.)	<i>Thema: Prüfung der Mittelstandsverträglichkeit</i> .....	25
29.)	<i>Thema: Was machen andere Städte?</i> .....	26
30.)	<i>Thema: Einschränkung der Freizügigkeit und Selbstbestimmung</i> .....	27

## **1.) Verwaltungsseitig bereits angekündigte Änderungen am Konzept**

In Reaktion auf die schriftlichen Einwendungen sowie aufgrund zahlreicher bilateraler Gespräche im Vorfeld des Erörterungstermins hat die Verwaltung in ihren jeweiligen Arbeitskreisen bereits eine Reihe von Änderungen am Konzept zur Ausgestaltung der Umweltzone vorgenommen. Diese Änderungen wurden

- teilweise in den Einführungsvorträgen der Fachleute vorgestellt/angekündigt,
- teilweise im Rahmen der Beantwortung der mündlichen Einwendungen beschrieben.

Es handelt sich um folgende Änderungen:

- a) Gewährleistung der direkten Erreichbarkeit der Bürgerweide vom bzw. zum Straßenzug Breitenweg/Oldenburger Str. durch Änderung der Umweltzone im Bereich Breitenweg/Daniel-von-Büren-Str./Friedrich Rauers Str.
- b) Ausnahmezulassung für Fahrzeuge, die im Zusammenhang mit Märkten eingesetzt werden (z. B. Weihnachtsmarkt, kleiner Freimarkt) mit ermäßigter Gebühr bei vorhandenem Nachweis der Zulassung als Marktteilnehmer bei der Marktverwaltung)
- c) Zulassung von Ausnahmen für Wohnmobile, die auf einen in der Umweltzone wohnhaften Halter zugelassen sind
- d) Ermöglichung der Erreichbarkeit des Wohnmobilstellplatzes am Kuhhirten über Friedrich-Ebert-Str., Werderstr. und Kuhhirtenweg (spezielle Beschilderung und Erwähnung als Ausnahmetatbestand in der Verwaltungsvorschrift)
- e) Ermöglichung der Erreichbarkeit von Hotels mit Privat-PKW durch Erteilung einer Ausnahmegenehmigung, die über den schriftlichen Buchungsbeleg für ein innerhalb der Umweltzone liegendes Hotel nachgewiesen wird, ohne Prüfung weiterer Voraussetzungen (geltend für Anreise- und Abreisetag). In diesem Zusammenhang soll eine Tagesgebühr von 10 € eingeführt werden, die im Rahmen von Sammelabrechnungen über die Hotels zu bezahlen ist.
- f) Erleichterung der Erreichbarkeit von in der Umweltzone liegenden Stellen (wie Polizeidienststelle oder Eichamt) oder von in der Umweltzone liegenden Kfz-Werkstätten durch Gleichstellung formloser Nachweise über die Notwendigkeit der Fahrt (Werkstattermin, etc.) mit förmlichen Ausnahmegenehmigungen
- g) Ergänzung der Ausnahmeregelungen bei fehlender Nachrüstbarkeit um den Tatbestand der "unzureichenden Nachrüstbarkeit auf den zur Befahrung der Umweltzone erforderlichen Abgasstandard". In bestimmten Fällen verbunden mit der Auflage zur technisch bestmöglichen Nachrüstung mit handelsüblichen Einbausätzen. Bei Nachweis, dass trotz durchgeführter Nachrüstung mit Partikelfilter die zum Befahren der Umweltzone erforderliche Schadstoffgruppe nicht erreicht wird, soll die Gebühr für die Erteilung der Ausnahmegenehmigung um 30 v.H. ermäßigt werden.

Mit diesen Änderungen wird ein großer Teil der Einwendungen im Sinne einer konstruktiven Problemlösung beantwortet. Diese Tatsache wurde bei der Veranstaltung nicht immer hinreichend deutlich (auch aufgrund der Komplexität der einzelnen Themen) und bedarf von daher der nachträglichen Kommunikation.

Insbesondere wurde damit die Einwendungen aus folgenden Bereichen weitgehend beantwortet:

- Halter von Wohnmobilen und Betreiber von Dienstleistungen im Zusammenhang mit Wohnmobilen
- Schausteller und Marktbeschicker
- Beherbergungsgewerbe
- Bustourismus
- Kfz-Betriebe in der Umweltzone
- Stellen zur Fahrzeugvorführung (z.B. Polizeidienststellen, Eichamt) in der Umweltzone

- fehlende oder unzureichende Nachrüstbarkeit von Privat - und Firmenfahrzeugen sowie von Sonderfahrzeugen

## **2.) *Zugesagte Prüfaufträge, Untersuchungen, Spezifizierungen***

Die Verwaltung hat einige wichtige Prüfungen, Untersuchungen und Spezifizierungen zugesagt. Damit wurde einem Teil der Einwendungen begegnet, wenngleich auch mit offenem Ausgang, da das Ergebnis der entsprechenden Arbeitspakete abzuwarten ist.

Es handelt sich um folgende Zusagen:

- a) Prüfung der Mittelstandsverträglichkeit
- b) Festlegung fairer und handhabbarer Härtefall-Kriterien (Zumutbarkeit, Existenzgefährdung, soziale Verhältnisse) für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen, so weit möglich auf Basis anerkannter und verfügbarer Kennziffern bzw. Einstufungen sowie mit zumutbaren Formen des Nachweises (Steuerbescheid, Nachweis der Zugehörigkeit zu bestimmten Gruppen, Bezug von Sozialleistungen u.ä.)
- c) Prüfung der Möglichkeit, die Zufahrt zu zwei Parkhäusern von der Fahrbeschränkung auszunehmen
- d) Prüfung möglicher - spezieller - Fahrbeschränkungen in weiteren Abschnitten der Bismarckstr. und in der Graf-Moltke-Str., ohne die Umweltzone flächenhaft auszudehnen.
- e) Planung und Durchführung einer breiten, rechtzeitigen Öffentlichkeitsarbeit auf verschiedenen Ebenen (Flyer, Bremer Verkehrsseiten im Internet, Presse und andere Medien)
- f) Begleitende Messungen und Erfolgskontrolle
- g) Intensivierung bilateraler Kontakte zu Hachez und InBev

## **3.) *Einschätzung der Gesamtstimmung***

Insgesamt erfolgte die Diskussion - trotz teilweise harter inhaltlicher Auseinandersetzung - in sehr sachlicher und überwiegend freundlicher Atmosphäre.

Keiner der Teilnehmer des Erörterungstermins bezweifelt die Notwendigkeit des Handelns. Uneinigkeit besteht über den Weg zur Problemlösung im Bereich der Luftreinhaltung.

Die Skeptiker und Gegner unter den Einwendern überwiegen und dominierten entsprechend auch die Stimmung im Saal (wie auch im Kanon der insgesamt vorliegenden schriftlichen Einwendungen).

Sowohl Befürworter als auch Gegner der Umweltzone gehen davon aus, dass die Einführung der geplanten Umweltzone zur Zielerfüllung nicht ausreicht und berufen sich dabei auf die selben, der Bremer Luftreinhalteplanung zugrundeliegenden, Gutachten. Die dort, wie auch im Luftreinhalteplan getroffene Aussage, dass die Einführung der Umweltzone als alleinige Maßnahme nicht annähernd ausreicht und auch im Zusammenhang mit vielfältigen bereits in der Realisierung befindlichen bzw. beschlossenen Maßnahmen immer noch keine Gewähr für die Einhaltung der Grenzwerte bietet, wird allerdings unterschiedlich ausgelegt:

- die Befürworter leiten ab, dass die Maßnahme deshalb mit hoher Konsequenz, zeitnah, in der geplanten Abstufung (zeitlich und Plakettenregelung) und möglichst in räumlich größerer Ausdehnung umgesetzt werden soll, flankiert durch weitere Maßnahmen.
- die Gegner leiten ab, dass der relative Beitrag zur Problemlösung zu gering sei, als dass die Maßnahme in Anbetracht der erwarteten Probleme und Auswirkungen auf wirtschaftlicher und persönlicher Ebene als verhältnismäßig gelten könne; Hinweise auf effektive Alternativlösungen, welche die Umweltzone verzichtbar machen würden (mit hinreichendem Wirkungsnachweis), werden allerdings nicht gegeben.

Die Befürworter stützen sich auf eine Vielzahl von Gutachten des UBA, Stellungnahmen des LAI, die geltende und in nationales Recht umgesetzte EU-Rahmengesetzgebung sowie auf

das Beispiel anderer Städte, in denen die Einführung der Umweltzone ohne das befürchtete Chaos erfolgte.

Die Gegner führen überwiegend Bedenken hinsichtlich der Folgen für die Wirtschaft an und berufen sich teilweise zusätzlich auf ein in vielen Medien zitiertes, vom ADAC in Auftrag gegebenes Gutachten von Prof. Möller von der TU Cottbus vom Oktober 2007, welches jede Wirksamkeit der Maßnahme in Abrede stellt, jedoch in der Fachwelt keine Anerkennung findet. Im Verweis auf andere Städte ergeben sich deutliche Widersprüchlichkeiten, wie an zwei Beispielen exemplarisch zu zeigen ist:

- Die Bürokratie der Antrags-, Nachweis- und Genehmigungsverfahren wird abgelehnt und es werden Ausnahmegenehmigungen nach der in Hannover geltenden Bagatellregelung (geringe Kilometerleistung in der Umweltzone) gefordert, deren Anwendung aber die Auflage zur Führung eines individuellen Fahrtenbuches erfordert.
- Die Umweltzone 2 in Bremen wird als zu groß angesehen und man verweist auf vereinfachte Ausnahmeregelungen und vergleichsweise geringere Gebühren in Stuttgart; allerdings hat Stuttgart das gesamte Stadtgebiet (exklusive der Autobahnen und dreier weiterer Stadtstraßen) zur Umweltzone erklärt.

Viele der Einwender, die sich gegen die Planungen zur Umweltzone aussprechen, sehen die Rahmengesetzgebung mit ihren Fristvorgaben als Bevormundung und Drangsalierung, der man nicht nachgeben möchte. In etlichen Beiträgen werden der Bremer Verwaltung übereilte Planung und Festlegung vorgeworfen, verbunden mit dem Vorwurf mangelnder Abwägung von Alternativen und mangelnder Beteiligung der Öffentlichkeit und betroffener Unternehmen.

Insgesamt haben sich im Rahmen des Erörterungstermins 46 Einwender zu Worte gemeldet und damit 36 % derjenigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben. Die verschiedenen Einwendergruppen waren bei der Veranstaltung relativ gleichmäßig repräsentiert.

Befürworter und Gegner haben in ihren Beiträgen teilweise stark auf ihre vorliegenden schriftlichen Stellungnahmen verwiesen, was in den meisten Fällen kurze Vortragszeiten und damit einen reibungslosen Gesamtverlauf der Veranstaltung ermöglichte, aber nachträgliche Befassung im Sinne einer Verarbeitung und teilweise auch Beantwortung durch die Verwaltung über das Protokoll des Erörterungstermins hinaus erfordert.

Ein großer Betrieb mit Sitz in der Neustadt hat mit Hinweis auf die Einschränkung der Erreichbarkeit seines Betriebsstandortes für Lieferanten und Beschäftigte für den Fall der Umsetzung der Umweltzone eine Abwanderung des Unternehmens angekündigt. Der Eigentümer führt Beschwerde über mangelnde Einbeziehung in den Planungsvorlauf.

Ein anderer, unmittelbar an der Grenze der Umweltzone in der Neustadt liegender Großbetrieb hofft auf individuelle Problemlösungen im Zuge nachträglicher bilateraler Besprechungen, jedoch drückt sein Sprecher gleichzeitig in ausdrücklicher Form seine Anerkennung für die Verwaltung aus, deren Bemühungen und Aufwand zur Planung, Begründung und Abstimmung der Umweltzone er bisher unterschätzt hätte.

#### **4.) Kurzcharakteristik der Positionen der verschiedenen Einwendergruppen**

##### Behörden:

Der Senator für Wirtschaft und Häfen steht der Maßnahme insgesamt kritisch gegenüber und verweist v.a. auf die von ihm geforderte Prüfung der Mittelstandsverträglichkeit, deren Ergebnisse im weiteren zu berücksichtigen seien.

Die von der Maßnahme direkt betroffenen Ortsämter stimmen der Umweltzone im Prinzip zu, fordern jedoch jeweils im eigenen Bereich Erweiterungen (Einbeziehung weiterer Straßenzüge bzw. weiterer Gebiete). Teilweise wird die strenge Auslegung der Ausnahmeregelungen - z.B. in Bezug auf die öffentlichen Fuhrparks - gefordert und auf die Notwendigkeit weitergehender Maßnahmen verwiesen.

### Gewerbe- und Handelsverbände:

Einhellige Ablehnung der Maßnahme unter Hinweis auf erwartete negative Auswirkungen auf die Wirtschaft. Viele Vertreter verweisen auf die weitgehend bekannte Stellungnahme der Handelskammer und die von verschiedenen Kammern/Verbänden und dem ADAC unterzeichnete "Gemeinsame Position zur Einrichtung einer Umweltzone" vom 13.12.2007.

Etliche Vertreter der Wirtschaftsverbände verweisen auf Gegengutachten (v.a. das o.g. sogenannte "Möller"-Gutachten - siehe dazu Pkt. 17) und auf das Beispiel anderer Städte, die auf Umweltzonen verzichten, Mikrozonon einrichten, ganzstädtische Regelungen einführen, andere Ausnahmenregelungen gewähren (Ausnahmen für individuelle Strecken, Bagatellgrenze der Kilometerleistung in der Umweltzone usw.), geringere Gebühren erheben usw. (siehe dazu Pkte. 7, 8, 28). Es zeigt sich bei diesen Hinweisen jedoch kein einheitliches Votum, teilweise wird widersprüchlich votiert.

Die Wirtschaftsverbände argumentieren naturgemäß mit Blick auf die individuelle Situation der von Ihnen vertretenen Unternehmen sowie mit Blick auf die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie des Neustädter Nebenzentrums und der Neustädter Gewerbegebiete für Lieferanten, Kunden und Beschäftigte.

Aus den der Umweltzonenplanung zugrundeliegenden Gutachten (Lohmeyer, IVV) lesen die Wirtschaftsverbände heraus, dass die Umweltzone in der geplanten Form keine hinreichenden Effekte erwarten lässt und fordern deshalb, von dieser Maßnahme Abstand zu nehmen bzw. verkehrsbeschränkende Maßnahmen auf den innerstädtischen Hot-Spot Bismarckstraße zu beschränken.

### Umweltverbände und Bürgerinitiativen:

Die Umweltverbände begrüßen die Einführung der Umweltzone, fordern jedoch deren deutliche räumliche Ausweitung. Ihre Argumentation stützt sich stark auf Gutachten des Umweltbundesamtes sowie auf Untersuchungen zu den Wirkzusammenhängen von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen und Gesundheit. Die diesbezügliche Bewertung der Bremer Gesundheitsbehörde wird geteilt, allerdings werden noch stärkere Akzentuierungen, auch in Bezug auf die NOx-Problematik gefordert.

Die Umweltverbände und Bürgerinitiativen fordern die strenge Auslegung und Handhabung der Ausnahmeregelungen, um eine möglichst hohe Wirksamkeit der Maßnahme zu erreichen (möglichst wenig Ausnahmen). Unter Hinweis darauf, dass die Umweltzone für die Zielerreichung nicht ausreicht, wird die weitere, konsequente Umsetzung der im Rahmen des Luftreinhalteplans beschlossenen Maßnahmen gefordert. Es wird auf die bestehende Rechtslage hingewiesen, nach der Betroffene den Schutz ihrer Gesundheit vor Gericht einklagen können.

Aus den der Umweltzonenplanung zugrundeliegenden Gutachten (Lohmeyer, IVV) lesen die Umweltverbände und Bürgerinitiativen heraus, dass die Umweltzone auf weitere Stadtteile ausgedehnt werden müsste und dass die verkehrsreichen Straßen, die nach heutiger Planung den äußeren Rand der Zone bilden, in die Verkehrsbeschränkung mit einbezogen werden müssten.

### Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen:

Die Vertreter des Transport- und Speditionsgewerbes sehen in der Umweltzone eine für die von ihnen vertretenen Unternehmen bedrohliche Maßnahme, die sich nicht durch den prognostizierten Effekt rechtfertigen lässt.

Die Vertreter der verschiedenen Verkehrsunternehmen (ÖPNV, Regionalverkehr, Touristische Reisen, Taxi, Wohnwagenmobilisten usw.) plädieren auf generelle Ausnahme ihrer jeweiligen Fahrzeugflotten von der Fahrbeschränkung (d.h. ohne Ausnahmeantrags-/genehmigungsverfahren und damit verbundene Kosten). In den Begründungen wird zum einen auf die Problematik vorgezogener Ersatzbeschaffung und teilweise bestehender Probleme bei der Nachrüstung verwiesen, zum anderen auf die Gemeinwohlorientierung des öf-

fentlichen Verkehrsangebots (insbesondere Verkehrsbedienung der innerstädtischen Gebiete).

#### Firmen mit Sitz in der Umweltzone bzw. in deren Umfeld:

Einhellige Ablehnung der Maßnahme unter Hinweis auf die jeweilige individuelle Betroffenheit.

Viele der Einwender äußern Zweifel am Sinn und Nutzen der Maßnahme und sehen sich deshalb zu Unrecht gegenüber Wettbewerbern benachteiligt.

Insbesondere kleine Unternehmen beschreiben Probleme mit vorgezogener Ersatzbeschaffung oder hinsichtlich der Nachrüstbarkeit ihrer Fahrzeuge. Viele der im Entwurf der Verwaltungsvorschrift vorgesehene Ausnahmemöglichkeiten, einschließlich der Regelungen zur Berücksichtigung von Härtefällen, sind offensichtlich nicht hinreichend bekannt bzw. der Unzumutbarkeitsnachweis wird als unzumutbar angesehen. Die mit Ausnahmegenehmigungen verbundenen Kosten werden als zu hoch (nicht zumutbar) eingeschätzt.

#### Private Einwender:

Mehrheitlich werden individuelle Sorgen vorgetragen, die sich zumeist auf das Problem fehlender oder nicht ausreichender Nachrüstbarkeit von Fahrzeugen beziehen. Die Gruppe der Halter von Wohnmobilen ist bei den Einwendern stark vertreten. (siehe dazu Pkt. 19)

Neben der Sorge um die Nachrüstbarkeit werden v.a. die angekündigten Gebühren für Ausnahmegenehmigungen als zu hoch kritisiert und Bedenken hinsichtlich möglicher Einschränkungen von Besuchsverkehren (Gäste, helfende Familienangehörige usw.) angesprochen.

Die vorgesehenen Ausnahmeregelungen einschließlich der Möglichkeiten zur Berücksichtigung von Härtefällen scheinen wenig bekannt zu sein.

### **5.) Thema: Zeitplan zur Einführung der Umweltzone**

Die meisten Einwender mit kritischer Haltung zur Umweltzone führen an, dass die Einführung der Maßnahme überhastet käme. Es würden die Übergangszeiträume fehlen, die benötigt würden, um sich auf die Maßnahme einstellen zu können. Dies wird insbesondere von Firmen und Verkehrsverbänden betont. Die Einführung zum Herbst 2008 wird als zu früh erachtet. Es wird mehr Zeit zur Diskussion über das Modell (Art und Größe der Zone), mögliche Aus- und Nebenwirkungen sowie über die bisher geplanten und darüber hinaus gewünschten Ausnahmebedingungen gefordert. Etliche Einwender bringen es auf den Nenner "Kaum angekündigt, schon eingeführt und zu wenig mit den Betroffenen erörtert".

Die Vertreter der Wirtschaftsverbände fordern nicht nur eine längere Beratungszeit sondern auch ausdrücklich eine Verschiebung sowohl der ersten Stufe als auch der geplanten zweiten Stufe um ein bis zwei Jahre.

Einige Einwender schlagen eine Verschiebung auch unter dem Gesichtspunkt vor, dass auf diese Weise erst einmal die anderen Kommunen beobachtet werden könnten, die eine Umweltzone einführen, um dann aus deren Erfahrungen lernen zu können.

Die Ankündigungs- und Vorlaufzeit wird von einem Großteil der Gegner der Umweltzone als zu kurz bewertet, einzelne (v.a. private) Einwender beziehen dies sogar auf die Auslegung der Unterlagen zur aktuellen Erörterung.

Die Befürworter der Umweltzone, insbesondere die Umweltverbände, verweisen auf die EU-Rahmengesetzgebung, deren Umsetzung in nationales Recht und die daraus resultierenden Fristen (Grenzwerte, Toleranzregelungen usw.). Sie gehen davon aus, dass die Verwaltung diesbezüglich nur sehr eingeschränkte Spielräume hätte und betonen, dass mit Klageerhebung durch Betroffene in hochbelasteten Gebieten unter Bezugnahme auf die gesetzlichen Fristen zu rechnen ist. Die Vorlaufzeit wird von dieser Seite nicht als zu kurz erachtet. Ein zeitliches Hinauszögern würde die Klagewahrscheinlichkeit erhöhen.

Seitens der Verwaltung wird auf die gesetzlichen Vorgaben hingewiesen, an die man sich zu halten hätte. Zudem sei der Zeitplan (a) lange bekannt (b) hinreichend zeitlich gestuft und gestreckt und (c) die Vorlaufzeit bis zur Entscheidung im Rahmen des Üblichen. Den Einwendern aus der Wirtschaft wird entgegengehalten, dass in dem für die Rahmenplanung eingesetzten, ämterübergreifenden "Arbeitskreis Luftreinhalteplanung" seit 2005 auch jeweils ein Vertreter der Handelskammer und des Wirtschaftssenators beteiligt sei. Die vor allem von Vertretern der Wirtschaftsverbände vorgetragene Einwendung, dass alles zu schnell oder plötzlich ginge, wäre insofern nicht nachvollziehbar.

Die Klagemöglichkeiten von Betroffenen würden gesehen. Die Verwaltung sähe sich in der Pflicht, Klagerisiken zu vermeiden bzw. zu minimieren. Darüber hinaus müsse auch gesehen werden, dass Bremen im Falle von Untätigkeit mit Sanktionen seitens des Bundes bzw. der EU bedroht sei, was ebenfalls vermieden werden müsse.

Die Immissionsschutzbehörde verweist darauf, dass spätestens 2010 die Grenzwerte für NO<sub>2</sub> eingehalten werden müssten. Sofern dies nicht erreicht würde, müsse mit der Anordnung eines weiteren Aktionsplanes gerechnet werden. Weitere Argumente fallen im Zusammenhang mit den Vorgaben der Rahmengesetzgebung (siehe nächsten Abschnitt).

## **6.) Thema: Vorgaben durch Rahmengesetzgebung**

Da die Verwaltung in den zur Erörterung vorgelegten Dokumenten wie auch in den mündlichen Beiträgen mehrfach auf die Rahmengesetzgebung verweist, die den zeitlichen Rahmen für die Luftreinhalteplanung setzt, wird von mehreren Einwendern (v.a. Vertreter der Wirtschaft und des gewerblichen Verkehrs) gefordert, dass Bremen sich über diese Vorgaben hinwegsetzen solle. Es wird deutlich zum Ausdruck gebracht, dass man die Rahmengesetzgebung (Brüssel und Berlin) nicht als entscheidende Richtschnur des örtlichen Handelns anerkennen will. Die Verwaltung wird aufgefordert, Zeitdruck aus der Diskussion herauszunehmen und sich über die gesetzlichen Vorgaben hinwegzusetzen, die als ungerechtfertigte "Drangsalierung" empfunden werden (alles zu spät, jetzt zu schnell und in falscher Ausrichtung). Die ausführliche Erörterung von Vor- und Nachteilen, Wirkungen und Randbedingungen einschließlich Beobachtung der Städte, die bereits Umweltzonen eingeführt haben, wird als vorrangig angesehen.

Die Befürworter der Umweltzone erwarten von der Verwaltung rechtzeitiges Handeln, um die Zielvorgaben in Orientierung auf die Rahmengesetzgebung erfüllen zu können, wozu die Einführung einer Umweltzone ein notwendiger, wenngleich auch nicht ausreichender Beitrag sei. Sie verweisen darauf, dass die Umweltzone nur eine unter vielen Maßnahmen der Luftreinhalteplanung sei. Ihre Einführung solle baldmöglichst erfolgen, damit Feinjustierung und Anpassungen (Optimierung) im Zeitverlauf möglich werden. Die Maßnahme selbst würde nur einen Beitrag zur Zielerreichung leisten, bräuchte die Flankierung durch andere Maßnahmen und müsse ihre Wirkung, die auch stark auf Bewusstseinsbildung beruhe, möglichst bald entfalten können. Deshalb solle nicht gewartet werden, zumal hinreichende gutachtliche Begründungen vorlägen.

Die Verwaltung führt aus, dass eine abwartende Haltung ("Zuwarten") keine ernsthafte Option sei. Zur Erfüllung gesetzlicher Anforderungen gäbe es keine Alternative und die Ermessensspielräume seien denkbar gering, zumal die Prognosen davon ausgingen, dass die Einhaltung der Grenzwerte auch bei Umsetzung der bisherigen Planungs-Szenarien (in allen Fällen mit Umweltzone) nur ganz knapp erreicht werden könne. Hinsichtlich der zeitlichen Einführung sei die erste Stufe (rote Plakette) ohnehin nur eine Art Eingewöhnungsphase, die aber gebraucht würde, bevor stärkere Einschränkungen in 2010 notwendig würden. Mit einer Einführung der 1. Stufe im Herbst 2008 läge man auch schon deutlich hinter dem ursprünglichen Zeitplan. Außerdem sei man konzeptionell gegenüber dem Votum des "Arbeitskreises Luftreinhalteplanung" bereits deutlich mit den Anforderungen heruntergegangen (rote statt gelber Plakette in der 1. Stufe), wodurch die Fahrbeschränkung nunmehr global gesehen nur für etwa 5% des Fahrzeugkollektives gelten würde.

## 7.) **Thema: Ausnahmeregelungen**

Das Thema Ausnahmeregelungen zieht sich durch den gesamten Erörterungstermin. Die meisten Einwender fordern für sich bzw. für die von ihnen vertretenen Gruppen Ausnahmen von der Fahrbeschränkung. Überwiegend wird gefordert, dass die jeweils angeführten Ausnahmetatbestände im Rahmen einer Allgemeinverfügung generell befreit werden sollen, d.h. ohne Plakettenpflicht, Einzelgenehmigungsnachweis und Gebühr. Die Einwender differenzieren in ihren Vorträgen nicht bzw. kaum nach den geplanten Abstufungen der Beschränkung (Plaketten Rot - Grün). Entsprechende Hinweise, z.B. darauf, dass der Einwender in der ersten Stufe (Rot) gar keine Probleme hätte, sondern erst in der nächsten Stufe, werden nur in wenigen Fällen im Sinne einer befriedigenden Antwort angenommen. Überwiegend wird auf die nächste Stufe verwiesen, bei der dann das beschriebene Problem in jedem Falle auftauchen würde. Der Hinweis auf die dazwischenliegende Zeitspanne, die für Neubeschaffung, Um- oder Nachrüstung genutzt werden könne, wird ebenfalls überwiegend nicht als problemschärfend wahrgenommen, mit Verweis auf die langen Lebenszyklen der Fahrzeuge (im allgemeinen sowie unter den gegebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen; teilweise deutlich oberhalb der für die Abschreibung geltenden Zeiträume).

Es wird nicht klar, inwieweit die von der Verwaltung im Rahmen der Auslegung vorgeschlagenen Ausnahmeregelungen teilweise nicht oder nur unzureichend bekannt sind oder ob die vorgetragenen Forderungen hauptsächlich von dem Bestreben motiviert sind, die Ausnahme auch auf der Ebene der Gebührenbefreiung - und teilweise Verfahrensvereinfachung - durchzusetzen. In sehr vielen Fällen kann bzw. könnte den Einwendungen mit dem Hinweis auf die entsprechenden Paragraphen in der vorgeschlagenen Verwaltungsvorschrift begegnet werden. Dies bezieht sich z.B. auf

- Wirtschaftliche Härtefälle, Existenzgefährdung (privat, Gewerbe)
- Zumutbarkeit der Erreichung des Arbeitsplatzes
- Nachweisbarkeit eines besonderen, unaufschiebbaren öffentlichen Interesses
- Nachweisbarkeit eines besonderen, unaufschiebbaren privaten Interesses
- Fehlende oder mangelnde Nachrüstbarkeit
- Handwerker
- Behinderte
- Sonderfahrzeuge
- Reisebusse im Gelegenheits- und Fernlinienverkehr
- bestimmte Fahrzwecke (Vorstellung bei Polizei, Eichamt, Werkstätten) und Fahrziele (z.B. Wohnmobilstellplatz)
- usw.

Mit den bereits aufgrund der schriftlichen Einwendungen sowie einiger bilateraler Gespräche im Vorfeld des Erörterungstermins konzeptionell vorgenommen Änderungen des Ausnahmekatalogs (siehe dazu ausführlich Pkt. 1) werden noch deutlich mehr Personen bzw. Gruppen von Ausnahmeregelungen erfasst. Eine differenzierte Erläuterung der bereits mit den Auslegungsunterlagen vorgeschlagenen sowie der neu hinzugekommenen Regelungen findet im Rahmen des Erörterungstermins aufgrund der Vielzahl von Einwendungen und der Komplexität der Thematik jedoch nicht statt.

Über die von den Einwendern im einzelnen beschriebenen Problem- und Ausnahmesituationen (privat und gewerblich) hinaus werden im Wesentlichen folgende grundsätzliche Kritikpunkte vorgetragen:

- Mit dem Beantragungs-, Nachweis-, Prüfungs- und Genehmigungsverfahren würde ein bürokratisches Monster geschaffen.
- Der Ausnahmekatalog sei zu umfangreich und zu kompliziert.
- Es wird befürchtet, dass unzumutbare Nachweise für die Unzumutbarkeit von Ersatzbeschaffung, Um- oder Nachrüstung verlangt werden.

- Es sei weder einzusehen noch zumutbar, dass Betreiber von Fahrzeugflotten für die einzelnen Fahrzeuge Genehmigungen beantragen, Nachweise erbringen und Gebühren bezahlen sollen.
- Die mit der Ausnahmegenehmigung verbundenen Gebühren werden als zu hoch und ungerechtfertigt empfunden (siehe dazu im Einzelnen den nächsten Abschnitt).
- Es wird kritisiert, dass diejenigen, die schon den Aufwand für die Ausnahmebeantragung hätten, auch noch zur Kasse gebeten würden, insbesondere wenn wirtschaftliche Härtefälle vorlägen, sei dies eine doppelte Belastung.
- Die Tatsache, dass die Ausnahmegenehmigung nur auf die Bremer Umweltzone beschränkt sein solle, wird stark kritisiert.
- Es wird bezweifelt, dass die Ausnahmeregelungen in Bezug auf Lieferanten, die z.B. aus anderen Ländern kommen, überhaupt handhabbar sein können; in jedem Falle wird eine abschreckende Wirkung oder Barrierewirkung vermutet, die hiesigen Lieferungsempfängern geschäftlich Schaden könne, wenn sich Lieferanten oder Spediteure aufgrund erhöhter Widerstände oder Kosten umorientieren und abwenden würden.
- Andere Städte hätten einfachere und sinnvollere Regelungen (v.a. Verweis auf Hannover mit Bagatell-Regelung und streckenbezogenen Ausnahmen).
- Andere Städte hätten günstigere Gebühren (v.a. Stuttgart und Hannover werden genannt).
- Die Überwachbarkeit der Regelungen wird bezweifelt.

Auffällig ist, dass diejenigen Einwender, die sich zur strikten Ablehnung der Umweltzone bekennen, einerseits - nämlich in Bezug auf konkrete Fälle - auf Ausnahmen Wert legen bzw. mehr Ausnahmen fordern, gleichzeitig aber auch die angestrebte Wirkung der Umweltzone mit dem Hinweis auf die Vielzahl von Ausnahmen bezweifeln. In der Interpretation des Protokollanten: Es müsse die Ausnahmen geben, um die Umweltzone vertretbar zu machen, die vielen (sozial- und wirtschaftlich) notwendigen Ausnahmen würden aber zur Wirkungslosigkeit führen.

Deshalb fordern die Umweltverbände und Bürgerinitiativen, den Ausnahmekatalog möglichst knapp zu halten und die Regelungen im Genehmigungsverfahren konsequent anzuwenden. Um höchstmögliche Wirksamkeit zu gewährleisten, sollten möglichst wenig Ausnahmetatbestände als genehmigungsfähig definiert werden. Unter Hinweis auf die aus Sicht der Umweltverbände klein dimensionierte Bremer Umweltzone sollten deren Bewohner sogar weniger Ausnahme-Privilegien erhalten, als von der Verwaltung bisher vorgeschlagen. Als Beispiel wird auf Berlin verwiesen, wo die Umweltzone deutlich größer sei (ca. 1 Million Bewohner) und die Bewohner weniger Ausnahme-Privilegien hätten. Auch hinsichtlich des bürokratischen Aufwands und der Überwachbarkeit sei ein knapper Katalog besser.

Die Verwaltung verweist auf die bereits vollzogene Ausweitung und Verbesserung des Ausnahmekatalogs, mit der viele der von den Einwendern beschriebene Problemsituationen bereits entschärft oder gelöst seien (im Einzelnen siehe Pkt. 1). Darüber hinaus scheine es in der Öffentlichkeit aber auch Informationsdefizite über die Vielzahl der bereits in dem der Erörterung zugrundeliegenden Vorschlag enthaltenen ausnahmefähigen Tatbestände zu geben.

Bei der Erarbeitung des Katalogs hätte man sich an anderen Städten, insbesondere an Berlin orientiert. Es sei eine gründliche Abwägung zwischen den verschiedenen bekannten Ansätzen erfolgt und der in die Erörterung gegebene Vorschlag sei in dem eigens hierfür gebildeten Arbeitskreis bewusst gewählt worden. So sei beispielsweise der Hannoversche Ansatz der Bagatellregelung (geringe Kilometerleistung in der Umweltzone) mit der Auflage zur Führung eines Fahrtenbuchs verbunden, was für den betreffenden Kfz-Halter einen erheblichen bürokratischen Aufwand bedeuten würde, der normalerweise auf Ablehnung stieße. Hinsichtlich stark vereinfachter Gebührenstrukturen oder eines erheblich geringeren Gebühren-Niveaus (wie bspw. in Stuttgart) müsse Beachtung finden, dass dies auf völlig anderen

Randbedingungen basiere, wie beispielsweise der Tatsache, das Stuttgart das gesamte Stadtgebiet (einschließlich 23 Stadtteile, exklusive der Autobahnen sowie dreier Verbindungsstraßen) zur Umweltzone erklärt habe.

Die Verwaltung erläutert weiter, dass etliche der Regelungen des Ausnahmekatalogs Eingang in eine Allgemeinverfügung finden würden, in der die Ausnahmen bestimmt werden, die ohne das Erfordernis einer individuellen Ausnahmegenehmigung von der Fahrbeschränkung ausgenommen sein sollen. Der Ausnahmekatalog selbst solle als Verwaltungsvorschrift erlassen werden.

Welche Nachweise für die Erfüllung der Bedingungen zur Erlangung von individuellen Ausnahmegenehmigungen von den jeweiligen Antragstellergruppen verlangt werden sollen, würde derzeit noch geprüft. Es würde angestrebt, hier möglichst nur solche Kennzahlen und Belege zu verlangen, die allgemein anerkannt und bei den Betroffenen verfügbar oder leicht beschaffbar seien, wie z.B. Steuerbescheide, Nachweise über den Erhalt von Sozialleistungen und ähnliches. Die Anforderung spezieller Testate solle möglichst vermieden werden.

Hinsichtlich des Gültigkeitsbereichs von Ausnahmegenehmigungen wird auf die kommunale Zuständigkeit verwiesen. Die Rahmenbedingungen, umweltbezogene Problemlage, Regulationsstruktur usw. sei in den Kommunen unterschiedlich, deshalb würden individuelle Ausnahmen immer nur mit örtlichem Bezug erteilt werden.

Bezüglich der ausländischen Lieferanten sei davon auszugehen, dass diese zum einen auch in anderen europäischen Regionen auf dieselben oder ähnliche Anforderungen stoßen würden (Hinweis auf europäische Rahmengesetzgebung). Zum anderen würden viele dieser Transportleistungen von Flotten erbracht, die ohnehin einer rascheren Erneuerungsrate unterliegen würden.

Ferner wird von der Verwaltung darauf verwiesen, dass sich das Antrags- und Genehmigungsverfahren in den Städten, die bereits zum Jahresbeginn Umweltzonen eingeführt hätten, als weniger problematisch erweisen würde, als vorher angenommen. Auch wäre die Zahl der Anträge auf Ausnahmegenehmigung geringer, als prognostiziert.

Die Kompliziertheit des Regelwerks würde sich einerseits aus den vielschichtigen Anforderungen der Betroffenen ergeben, andererseits aus dem Erfordernis, die Verhältnismäßigkeit zu gewährleisten und die Regelungen rechtssicher zu ausgestalten. Schließlich müsse auch noch der Lenkungszweck der Maßnahme gewährleistet bleiben.

Für die Einstiegsstufe (Rote Plakette) würden nur geringe Probleme erwartet werden. Mit Blick auf die geplante zweite Stufe wird darauf verwiesen, dass bis dahin noch Zeit vergehen würde, in der sich die potentiell Betroffenen auf die kommende Fahrbeschränkung in unterschiedlicher Weise einstellen könnten.

Generell müsse berücksichtigt werden, dass das Konzept der Ausnahmeregelungen immer nur im Zusammenhang mit der Ausdehnung der Umweltzone zu bewerten sein. Bremen hätte im Städtevergleich eine sehr kleine Zone, deshalb würde es keinen Sinn machen, gleichzeitig auch noch besonders weitreichende, umfassende und allgemeine Ausnahmeregelungen anzubieten.

Hinsichtlich möglicher Härtefälle erfolgt schließlich der Hinweis, dass im Bremer Modell vorgesehen sei, dass Ausnahmegenehmigungen auch wiederholt erteilt werden könnten (bei unveränderten Voraussetzungen).

Zu den Gebühren siehe den folgenden Abschnitt.

## **8.) Thema: Kosten und Gebühren**

Über den Entwurf der Gebühren (Höhe und Staffelung) äußern sich beinahe alle Einwender kritisch bis wütend. Es wird bezweifelt, dass die Gebühren durch den Verwaltungsaufwand gerechtfertigt seien. Einzelne Einwender unterstellen, dass mit dem Gebührenmodell auch eine Lenkungswirkung intendiert sei. Die Gebührenhöhe dürfe sich aber nur an den tatsächlichen Kosten der entsprechenden Gegenleistung orientieren. Diese Bemerkung stößt auf

breite Zustimmung bei der Mehrzahl der anwesenden Einwander. Über die Gebührenhöhe herrscht unverhohlene Wut (Wucher, moderne Wegelagerei, Abkassieren bei denjenigen, die sich keine neuen Autos oder Umrüstung leisten können usw.).

Etlliche Gegner der Umweltzone verweisen auf die Verfahrensweise anderer Städte, die - mit Ausnahme von Berlin - allesamt deutlich geringere Gebühren für Ausnahmegenehmigungen verlangen würden. In diesem Zusammenhang wird bezweifelt, dass der Aufwand in Bremen höher sein könne bzw. es wird gefragt, welche Kosten mit der Gebühreneinnahme abgedeckt würden.

Ferner wird kritisiert, dass Flottenbetreiber mit Kosten für jedes einzelne Fahrzeug belastet würden und kein Entgegenkommen der Behörden vorgesehen sei für den Fall, dass wenigstens ein Teil der Flotte erneuert bzw. um- oder nachgerüstet würde (Berliner Modell).

Insbesondere von Seiten des Handwerks, aber auch von Seiten des Handels und anderer gewerblicher Akteure wird darauf verwiesen, dass die Gebühren auf die Kosten von Waren, Lieferungen und Leistungen durchschlagen würden, was letztlich zu Preissteigerungen führen und Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen würde.

Seitens der Vertreter des Hotel- und Gaststättengewerbes wird die Frage aufgeworfen, wie die Ausnahmen für Gäste von in der Umweltzone liegenden Betrieben gehandhabt werden sollen; Gebühren müssten an die Gäste weitergegeben werden, was in jedem Falle als schädlich angesehen würde.

Die Verwaltung erläutert, dass die Gebühren auf der Ermittlung der tatsächlichen Kosten basiere. Dies umfasse nicht nur die erwarteten Personalkosten für die Bearbeitung der Ausnahmegenehmigungen, sondern auch die Kosten für die Planung und Umsetzung der Beschilderung sowie der Öffentlichkeitsarbeit. Insgesamt sei davon auszugehen, dass das Gebühreneinkommen die realen Kosten nicht einmal vollständig abdecken würde. Im Falle, dass sich das Verhältnis von Kosten und Einnahmen günstiger entwickeln sollte als prognostiziert, sei eine Gebührenanpassung zu einem späteren Zeitpunkt nicht ausgeschlossen.

Im Grundsatz hätte man sich am Berliner Gebührenmodell orientiert, das durchaus auch ein Element von "Lenkungswirkung" enthielte. Einige der vorgetragenen Kritikpunkte seien im Bremer Modell durchaus berücksichtigt, z.B. ein Rabatt von bis zu 30% im Falle mehrerer gleichzeitiger Anträge eines Fahrzeughalters. Einzelne Elemente des Bremer Modells würden Differenzierungen bieten, die aus anderen Städten (noch) nicht bekannt seien, so z.B. der neue Vorschlag zur Einführung eines Tagestickets für Gäste eines Beherbergungsbetriebes (siehe oben unter Pkt. 1e).

Die teilweise stark vereinfachten Gebührenregelungen anderer Städte seien nicht einfach mit dem Bremer Ansatz zu vergleichen. Die meisten anderen Großstädte, mit denen sich Bremen sinnvoll vergleichen könne, hätten ihre Umweltzonen deutlich größer dimensioniert (siehe Pkt. 29), bis hin zum gesamten Stadtgebiet. Damit würde sich die Frage von Ausnahmen und Gebühren ganz anders stellen, als im Falle der vergleichsweise kleinen, auf die Innenstadt und Teile der Neustadt konzentrierten Umweltzone in Bremen.

Gleichzeitig böte der Bremer Vorschlag für den Ausnahmekatalog die Vorteile einer klaren Strukturierung, Transparenz, Berücksichtigung vielfältiger Fallgruppen und eine auf Fahrzeuge und Zeiträume bezogene, differenzierte Gebührenskala, während in etlichen anderen Städten die Klärung von Ausnahmegenehmigungen in viel höherem Maße auf das Beantragungs- und Genehmigungsverfahren verlagert sei. Zusätzlich müsse beim Gebührenvergleich zwischen den Städten die jeweilige Geltungsdauer Berücksichtigung finden. So würde z.B. der einmalig zu zahlende Pauschalbetrag von 120 € in Hannover bei der vorhandenen Begrenzung des Gültigkeitszeitraums auf "maximal bis 31.12.2009" z.B. bei Erteilung der Genehmigung zum Anfang November 2009 bezogen auf die verbleibenden zwei Monate als relativ höher erscheinen, als wenn er auf den Geltungszeitraum zweier voller Jahre (2008 u. 2009) zu beziehen wäre. In Bremen ergäbe sich bei Umlage der zeitbezogenen Gebühren auf Gültigkeitsmonate (ab 6 Monate aufwärts) ein rechnerischer Wert von minimal 9 € und

maximal 38 €. Bei mehreren gleichzeitigen und gleichartigen Anträgen eines Fahrzeughalters könne die Gebühr um bis zu 30 % reduziert werden.

Schließlich wird die Gebührenhöhe durch einen Vergleich mit heutigen Parkgebühren relativiert: Die Gebühr für eine Ausnahmegenehmigung würde z.B. im Falle der Monatsgebühr (50€) bzw. der für 18 Monate geltenden Gebühr (180 €) auf den Tag umgerechnet zwischen 0,33 €/Tag und 1,64 €/Tag betragen. Dies sei im Vergleich zum heute akzeptierten Niveau der Parkgebühren im innerstädtischen Bereich als gering zu bezeichnen.

### **9.) Thema: Überwachung**

Von einigen Einwendern wird nach der geplanten Überwachung gefragt, meist verbunden mit einer gewissen Skepsis, ob überhaupt überwacht werden würde bzw. ob eine effiziente - Überwachung gewährleistet sei. Einzelne Einwander sprechen die Problematik der Überwachung des ruhenden Verkehrs an, die z.Z. noch rechtlich geprüft werde (Verstößt ein stehendes Fahrzeug gegen das Fahrverbot?).

Die Polizei erklärt, dass sie nach einer Übergangsfrist eine Überwachung im Zusammenhang mit Schwerpunktkontrollen durchführen werde. Dabei würden sämtliche Aspekte (Fahrzeug, Fahrer) kontrolliert, worunter auch die Berechtigung zum Befahren der Umweltzone gehöre. Die Überwachung des ruhenden Verkehrs würde voraussichtlich nicht durch die Parkraumüberwacher (Politessen), sondern nur durch die Polizei erfolgen können. Nach Einführung der Umweltzone und Ablauf einer gewissen Frist wäre irgendwann zu unterstellen, dass das Fahrzeug auch einmal zu dieser Stelle hatte bewegt werden müssen.

Verstöße würden bundeseinheitlich mit 40 € und einem Punkt im Flensburger Zentralregister geahndet.

Polizei und Verwaltung kündigen an, dass in hinreichendem Abstand vor Inkrafttreten der Umweltzone die Bevölkerung mit Mitteln der Öffentlichkeitsarbeit über die Maßnahme und deren Randbedingungen informiert würde (siehe dazu auch Pkt. 18).

Die Verwaltung geht davon aus, dass durch einige Nachbesserungen am Ausnahmekatalog die im Vorfeld aufgekommenen Diskussionen um die Handhabung von "Zielfahrten" entschärft sein dürfte (vgl. Pkt. 1f und 1e) und nunmehr Lösungen vorgeschlagen seien, die für alle Beteiligten praktikabel erschienen.

Ferner wird betont, dass die Überwachbarkeit auch von der konkreten Ausgestaltung der Umweltzone abhänge. So würde die Herausnahme einzelner Straßenzüge aus der Zone - wie von einem Teil der Einwander gefordert - die Überwachbarkeit extrem erschweren oder teilweise sogar unmöglich machen. Dasselbe wäre bei der Ermöglichung von Parkhauszufahrten zu befürchten.

Die zugrundeliegenden Gutachten würden auf der Annahme eines hohen - wenn auch nicht 100%igen - Befolgungsgrades basieren. Dies unterstelle, dass die Zone sinnvoll gestaltet, mit aktiver Öffentlichkeitsarbeit begleitet, mit handhabbaren (jedoch nicht "zu weichen") Ausnahmeregelungen umgesetzt, aber auch polizeilich überwacht werde.

### **10.) Thema: Abgrenzung der Umweltzone**

Die Vertreter der Wirtschaftsverbände vertreten die Auffassung, dass je größer die Umweltzone dimensioniert sei und je höher die Anforderungen hinsichtlich der Schadstoffklasse (Plakette) seien, die befürchteten Negativeffekte umso stärker zu erwarten wären. Daraus folgt u.a. die Forderung, die Zone so klein wie möglich zu dimensionieren, bis hin zu sogenannten "Mikro-Zonen", die nur die Hot-Spots und deren unmittelbares Umfeld einbeziehen. Gleichzeitig wird von derselben Einwandergruppe vielfach betont, dass man die Wirksamkeit der Maßnahme generell anzweifele, und erst recht, wenn die Zone klein sei und viele Ausnahmen gelten würden. Je kleiner die Zone, desto stärker müssten zudem die dann betroffenen Betriebe vor Wettbewerbsnachteilen geschützt werden, also Ausnahmen erhalten. Unter Verweis auf die vermutete geringe Wirkung bei hohen negativen Folgen für die Wirtschaft solle die Problemlösung nicht lokal erzwungen sondern globaler angegangen werden, also

beispielsweise auf bundes- und industriepolitischer Ebene (Autoindustrie) usw. Ferner wird die Ausnahme von Hauptverkehrsstraßen wie Osterdeich, Westerstraße und Lange-marckstraße gefordert.

Seitens der Vertreter der Umweltverbände und Bürgerinitiativen wird dagegen die Einbeziehung der umgrenzenden Hauptverkehrsstraßen und die Ausdehnung der Umweltzone auf weitere Stadtteile gefordert. Auch die von der Umweltzone betroffenen Beiräte sprechen sich für partielle Erweiterungen aus. Beide Gruppen sprechen sich dagegen aus, einzelne Hauptverkehrsstraßen aus der Umweltzone auszunehmen.

Die Verwaltung lehnt die Einführung sogenannter Mikro-Umweltzonen (Durchfahrtsverbotszonen im Nahbereich der Hot-Spots) ab, weil dies im Prinzip einer Wiederholung der Maßnahme aus dem Aktionsplan vom Oktober 2005 entspräche, was weder mit den vorliegenden Gutachten noch mit dem Erfolg der bisherigen Praxis begründet werden könne. Ferner wird auf die Relationen zu anderen Städten verwiesen. Im Städtevergleich schlägt Bremen eine klein dimensionierte Zone vor (siehe hierzu auch Pkt. 29). Dies sei stark von dem Bemühen um Verhältnismäßigkeit der Maßnahme motiviert und gilt auch noch nach Ausweitung des Vorschlags auf die Neustadt.

Die Verwaltung erläutert ihre Kriterien für die Abgrenzung:

- sachliche Begründung (Gutachten, Prognosen)
- verhältnismäßig (d.h. höchstmögliche Wirkung bei geringstmöglichen Nachteilen, so klein wie möglich, so groß wie nötig)
- handhabbar hinsichtlich der erforderlichen Ausnahmeregelungen
- verkehrstechnisch sinnvoll umsetzbar, was die Verkehrsführung und die Beschilderung betrifft
- klar abgrenzbar, logisch und verstehbar sowohl für die Verkehrsteilnehmer als auch für Bewohner und ansässige Unternehmen, d.h. kein Flickenteppich, keine willkürlichen Zerschneidungen usw.
- überwachbar

Damit sei eine Beliebigkeit der flächenmäßigen Ausgestaltung und Abgrenzung ausgeschlossen.

Betont wird die Intention, den Durchgangsverkehr und den Verkehr der hoch emittierenden Fahrzeuge auf den umgrenzenden Hauptverkehrsstraßen abzuleiten. Hinsichtlich der Stimulierung möglicher Umwegfahrten durch die Umweltzone verweist die Verwaltung auf das Gutachten der Ingenieurgruppe IVV. Nach der Verkehrsprognose sei davon auszugehen, dass die Durchgangsverkehre mit hoch emittierenden Fahrzeugen die Innenstadt und Neustadt v.a. großräumig umfahren würden. Die freiwerdenden Kapazitäten würden durch niedrig emittierende Fahrzeuge gefüllt.

Hinsichtlich zweier Aspekte sagt die Verwaltung zu, eine gesonderte Prüfung vornehmen zu wollen:

- Möglichkeit der freien Zufahrt zu zwei Parkhäusern
- Beschränkungen für hochemittierenden Lkw-Verkehr im Straßenzug Bismarckstr./Graf-Moltke-Str. ohne flächenhafte Ausdehnung der Umweltzone.

### **11.) Thema: Verhältnismäßigkeit, Abwägung von Alternativen und flankierende Maßnahmen**

Von den meisten Einwendern mit skeptischer oder ablehnender Haltung gegenüber der Umweltzone wird die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme bezweifelt oder sogar vehement verneint. Beide Seite - Gegner und Befürworter - kündigen Klagen an, die Gegner unter starker Bezugnahme auf die Frage der Verhältnismäßigkeit, die Befürworter unter Bezugnahme auf

die neuen rechtlichen Möglichkeiten, "saubere Luft" (und damit Tätigkeit der Verwaltung) einklagen zu können.

Einige Einwender verweisen darauf, dass der gesetzgeberische Rahmen keinesfalls die Umweltzone als Maßnahme konkret vorschreibe. Die Luftreinhaltepolitik könne sich verschiedenster Mittel bedienen, die Wahl der Mittel solle sich an den Gesichtspunkten der Effizienz (im Sinne der Zielerreichung) und der sozialen und wirtschaftlichen Verträglichkeit orientieren. In diesem Zusammenhang wird die Effizienz der Umweltzone als vergleichsweise gering bei hoher sozialer und wirtschaftlicher Unverträglichkeit eingestuft. Lösungen sollten dagegen lieber auf bundespolitischer und industriepolitischer Ebene erfolgen. Allenfalls im unmittelbaren Umfeld der Hot-Spots würden Beschränkungen akzeptabel sein.

Die Verwaltung verweist auf den seit Jahren laufenden Prozess der Luftreinhalteplanung in Bremen. Im Rahmen des 2006 erstellten Luftreinhalteplanes wären alle zur Verfügung stehenden Alternativen geprüft und soweit als wirksam bewertet, in den LRP aufgenommen worden. Die zugrundeliegenden Verkehrs- und Immissionsgutachten basierten auf einer vielschichtigen Szenarienbetrachtung. Die Umweltzone würde darin als nicht allein ausreichende, aber unverzichtbare Maßnahme im Gesamtzusammenhang aller Maßnahmen beschrieben. Die Planung geht davon aus, dass die Einhaltung der Grenzwerte (z.Z. Feinstaub, ab 2010 auch NO<sub>2</sub>) nur bei Umsetzung eines umfangreichen Bündels ineinandergreifender, teilweise aufeinander aufbauender Maßnahmen möglich sei, wie es im Rahmen der öffentlichen Anhörung zum LRP am 28.02.2006 vorgestellt und erörtert wurde. Die bisherigen Maßnahmen einschließlich der Anordnung von Aktionsplänen hätten bei weitem nicht ausgereicht.

Die Verwaltung betont, dass die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen zu den übergeordneten Kriterien ihrer Bemühungen zählen würde, allein schon um eine Flut von Klagen zu vermeiden. Aus Sicht der Verwaltung wird beim vorliegenden Vorschlag zur Einführung der Umweltzone im Zusammenhang mit den Ausnahmeregelungen der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit eingehalten.

Hinsichtlich von Bundesinitiativen zur Verbesserung der Motortechnik wird ausgeführt, dass diese allein nicht ausreichen würden, sondern auch auf EU-Ebene ihre Entsprechung finden müssten. Dies würde bereits von Bremen und den übrigen Umweltverwaltungen der Bundesländern unterstützt.

Im übrigen würde das Konzept der Umweltzone in seiner primären Ausrichtung nicht darauf abzielen, Verkehr zu reduzieren oder aus bestimmten Bereichen herauszuhalten, sondern den Austausch von Fahrzeugen mit hohen Emissionen gegen solche mit niedrigeren Emissionen zu beschleunigen und zu fördern. Bremen würde dies auch nicht nur mit restriktiven Maßnahmen versuchen, so würde z.B. seit Jahren die Beschaffung von Erdgasfahrzeugen bzw. die Fahrzeugumrüstung auf Erdgasbetrieb in Bremen bezuschusst. Dem Vorwurf, es würden durch die Umweltzone vor allem die sozial Schwächsten getroffen, könne mit dem Hinweis begegnet werden, dass die Ausrüstung von Dieselfahrzeugen mit Filtertechnik finanziell vom Staat gefördert wird. Letztlich würden aber auch die vorgeschlagenen Ausnahmeregelungen in vielfacher Weise wirtschaftliche und soziale Härtefälle sowie Härtefälle bei fehlender oder unzureichender Nachrüstbarkeit berücksichtigen.

## **12.) Thema: Verursacherprinzip**

Die meisten der Einwender, die sich als Gegner der Umweltzone zu erkennen geben, führen an, dass mit der Konzept der Umweltzone monokausal gegen den Verkehr vorgegangen würde, während andere Verursacher nicht herangezogen würden. Teilweise wird anhand der Interpretation von Daten aus dem Immissionsgutachten vorgetragen, dass der Anteil der Dieselmotoren aus dem Straßenverkehr an der Gesamtbelastung nur gering sei.

Die Verwaltung entgegnet, dass diese Interpretation unzutreffend sei: In Bremen würden an den Hot-Spots mindestens 30 bis 40 % des Feinstaubes direkt dem Straßenverkehr als Verursacher zuzuordnen sein. Beim NO<sub>2</sub> seien es sogar über 60 %. Lkw, Sonderfahrzeuge und Busse seien nachweislich überproportional an der Verursachung beteiligt.

Für andere Verursacher würden heute bereits strenge Regelungen gelten, wie sie z.B. durch die Großfeuerungsanlagenverordnung, die Kleinfeuerungsanlagenverordnung, die Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft usw. festgelegt sind.

Die Entwicklung von Festbrennstofffeuerungen würde derzeit beobachtet und ggfs. im Belastungsgebiet unterbunden.

### **13.) Thema: Glaubwürdigkeit der Öffentlichen Hand (Vorbild)**

Etliche Einwender (Private, Firmen und Verbändevertreter) fordern, dass sich die öffentliche Hand mit dem Fahrzeugpark der BSAG und dem eigenen Fahrzeugpark (Nutzfahrzeug und Dienstwagen) ebenfalls an die Regelungen der Umweltzone mit den daraus resultierenden Anforderungen halten sollte. Diese Forderung geht meist mit der Unterstellung einher, dass sich die öffentliche Hand durch Sonderregelungen teilweise oder gänzlich freistellen würde. Es wird die Gleichbehandlung mit privaten und gewerblichen Fahrzeughaltern gefordert.

Die Verwaltung weist diese Unterstellung von sich. Es wird auf die bestehende Dienstanzweisung zur Beschaffung von umweltfreundlichen Dieselfahrzeugen hingewiesen: Der öffentliche Fuhrpark würde den gleichen Anforderungen unterliegen, wie der private und gewerbliche. Ausnahmen seien in dem in die Erörterung gegebenen Ausnahmekatalog definiert, zusätzliche weitere Ausnahmen würde es nicht geben.

Hinsichtlich der BSAG wird erläutert, dass sich die Beschaffung von Bussen inzwischen auf Fahrzeuge mit höchstem Abgasstandard (EEV) umgestellt hätte, was nicht zuletzt bereits als Erfolg der Luftreinhaltepolitik in Bremen zu verbuchen sei. Bestandteil dieser Politik, v.a. im Zusammenhang mit der Vorbereitung und Anordnung des ersten Aktionsplans (2005) im Bereich des innerstädtischen Hot-Spots, war immer auch die Forderung an die BSAG zur Umrüstung des Fahrzeugbestandes bzw. Ersatzbeschaffung durch schadstoffarme Busse, verbunden mit der Androhung von Fahrverboten für den Altfahrzeugbestand in den kritischen Bereichen. Der in den vergangenen Monaten zu beobachtende Rückgang der Immissionswerte im innerstädtischen Belastungsbereich sei bereits teilweise dem Einsatz von Bussen mit EEV-Standard geschuldet, die auf den das Gebiet tangierenden Linien eingesetzt würden. Dies würde als Motivation gesehen, weiterhin mit Konsequenz eine Gleichbehandlung des öffentlichen Fuhrparks zu betreiben. Die Gleichbehandlung würde auch für den Fuhrpark der ENO und anderer öffentlicher Dienstleister gelten.

### **14.) Thema: Wirksamkeit der Umweltzone**

Die Tatsache, dass die Einführung der Umweltzone allein nicht ausreicht, um die gesteckten Ziele zu erreichen, wird von allen beteiligten Seiten betont: Gegner und Befürworter der Maßnahme, Gutachter und planende Verwaltung. Die Gegner nehmen dies zum Anlass, v.a. unter Hinweis auf die befürchteten negativen Effekte auf sozialer und wirtschaftlicher Ebene, die Maßnahme als verzichtbar darzustellen. Die Befürworter leiten ab, dass die Maßnahme möglichst rasch und konsequent eingeführt werden sollte, damit sie die beabsichtigten Wirkungen (a) Schutz der Bewohner in hochbelasteten Bereiche (b) Einflussnahme auf Verbraucherverhalten und Fahrzeugindustrie, entfalten könne, flankiert von den anderen Maßnahmen des Luftreinhalteplans. Die Verwaltung verweist auf ihre Planbegründung, in deren Rahmen die Unverzichtbarkeit der Maßnahme auf Basis von Modellrechnungen und Prognosen hergeleitet würde.

Die Wirksamkeit der Maßnahme wird von den verschiedenen Beteiligten im Wesentlichen in Abhängigkeit von fünf Faktoren gesehen, die im Rahmen der Veranstaltung intensiv erörtert wurden:

- Dimensionierung und Abgrenzung (Größe und Kompaktheit)
- Anforderungsniveau (Plakette, Stufen)
- Ausnahmeregelungen
- Überwachbarkeit und Überwachung

## - Öffentlichkeitsarbeit

Zur Beschreibung der entsprechenden Diskussionen kann auf die jeweiligen Themen-Kapitel verwiesen werden.

Die Verwaltung stellt klar, dass die dem Planungsentwurf zugrundeliegenden Prognosen auf bestimmten Annahmen zur Ausgestaltung, Handhabung und Flankierung der Umweltzone basieren. Einschneidende Änderungen der Grundannahmen würden gründlicher Nachweise im Sinne einer geänderten, zielkonformen Planbegründung bedürfen.

Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Umweltzone - wenn gleich auch nicht allein ausreichend - so doch sehr weitreichende Wirkungen erzielen würde. Dies würde z.B. (wie in den Eingangsreferaten dargestellt) die Tatsache betreffen, dass durch die Einführung der Umweltzone die Anzahl der Straßen mit Grenzwertüberschreitungen und grenzwertnahen Belastungen in der Prognose deutlich gesenkt werden könne. Auf dieser Ebene würde sich auch die Ausdehnung der Umweltzone auf die hoch belastete Neustadt begründen. Im Weiteren kämen mit Blick auf den im Jahr 2010 in Kraft tretenden NO<sub>2</sub>-Grenzwert auf Bremen erhöhte Anforderungen zu. Hinsichtlich der Stickoxidbelastung bestünde in jedem Falle weiterhin das Problem der drohenden Grenzwertüberschreitung, was man nicht einfach abwarten könne und dürfe, weil das Hinauszögern bis zum diesem Zeitpunkt eine dann sehr rasch und unmittelbar erforderliche, "plötzliche" Problemlösung als vollkommen ausgeschlossen erscheinen ließe. Die Umweltzone wird aus Sicht der Verwaltung als eine unerlässliche Maßnahmestufe im Rahmen einer vielschichtig wirkenden Luftreinhalteplanung beschrieben.

In diesem Zusammenhang fordern die Umweltverbände eine stärkere Ausrichtung der gesamten Diskussion und Planung auf die Stickoxidproblematik, auch in Bezug auf die gesundheitlichen Auswirkungen. Im Eingangsreferat des Vertreters des Gesundheitsamtes wäre dies zu kurz gekommen, weil beinahe ausschließlich die Schadwirkungen des Feinstaubes beschrieben worden wären.

Da einige Einwender die Schutzwirkung der Umweltzone grundsätzlich in Frage stellen, empfiehlt einer der anwesenden Gutachter den Teilnehmern des Erörterungstermins die Lektüre der Drucksache 16/6675 vom 12.11.2007 (Antwort der Bundesregierung auf die kleine Anfrage einiger Abgeordneter und der Fraktion der FDP zur "Bekämpfung des Feinstaubaufkommens - Planungen und Ergebnisse"), in der ein Überblick über den derzeitigen Erkenntnisstand gegeben wird.

### **15.) Thema: Vertrauenswürdigkeit der Gutachten**

Einzelne Einwender (Gegner der Umweltzone) ziehen die Vertrauenswürdigkeit der zugrundeliegenden Gutachten - insbesondere des Immissionsgutachtens - in Zweifel. Es wird unterstellt, dass es sich tendenziell um "Gefälligkeitsgutachterei" handele, die insbesondere der Begründung einer bestimmten, von der Verwaltung angestrebten Variante der Umweltzone, diene.

Die Verwaltung stellt klar, dass es für die Unterstellung keinerlei Anlass gebe und verweist in diesem Zusammenhang auf vielerlei Aspekte: Reputation der Gutachter, Verwendung anerkannter Modelle, Arbeit mit inhaltlich und zeitlich abgestuften Szenarien, Basierung auf anerkannten Datengrundlagen, Verwendung von Daten des Bremer Luftüberwachungssystems, Zusammenarbeit zwischen den Gutachtern und zwischen Gutachtern und Verwaltung, Begleitung durch ämterübergreifende Steuerungsgruppe usw..

Ein Einwender führt an, dass zum Zeitpunkt der gutachtlichen Berechnungen die heutige Definition der Schadstoffklassen nach KfzKennzVO(2006) - am 01.03.2007 in Kraft getreten - noch gar nicht zur Verfügung stand, so dass eine verlässliche Prognose der Wirkungen des nunmehr vorliegenden Vorschlags gar nicht möglich gewesen sei. Verwaltung und Gutachter verweisen darauf, dass das Gutachten in der letzten Version vom April 2007 in Kap. 6.3 den "Einfluss der Kfz-Kennzeichenverordnung" beschreiben und die Ergebnisse des Gutachtens in die entsprechende Relation stellen würde.

Die Verwaltung führt ferner aus, dass im Gutachten hinreichend auf den Vertrauensbereich der Prognosedaten und die enthaltenen Modellunschärfen hingewiesen würde. Die Unschärfen lägen im normalen Bereich entsprechender Modelle. Im Gutachten sei der Fehlerbetrachtung ein eigenes Kapitel gewidmet. Gleichwohl erfolge eine messtechnische Überprüfung der im Screening genannten Verdachtsflächen. Ein entsprechendes Messprogramm würde von der Immissionsschutzbehörde durchgeführt.

Die Verwaltung geht davon aus, dass die vorliegenden Gutachten mit hinreichender Genauigkeit die Bereiche des städtischen Straßennetzes identifizieren würden, für die im Hinblick auf die relevanten Immissionsgrenzwerte für Feinstaub und NO<sub>2</sub> (Überschreitungshäufigkeiten, Jahresmittelwerte) im IST-Zustand wie in der Prognose vordringlicher Handlungsbedarf bestünde.

#### **16.) Thema: Vertrauenswürdigkeit der Messstellen**

Von einzelnen Teilnehmern wird die Vertrauenswürdigkeit des Bremer Luftüberwachungssystems BLUES - v.a. die Eignung der Messstellenplatzierung - in Frage gestellt. Es wird die Objektivität der Methode und des Verfahrens bezweifelt.

Der Vertreter der Immissionsschutzbehörde gibt ausführliche Erläuterungen zum Überwachungssystem und weist anhand von Grafiken und Tabellen nach, dass durch die Lage der Messstellen eine hinreichend exakte Identifizierung des verkehrsbedingten Immissionsanteiles im Verhältnis zum großräumigen Immissionseintrag und zur städtischen Hintergrundbelastung möglich sei.

#### **17.) Thema: Gegengutachten**

Einige Gegner der Umweltzone - insbesondere Vertreter der Wirtschaftsverbände - berufen sich auf ein in vielen Medien zitiertes, vom ADAC in Auftrag gegebenes Gutachten von Prof. Detlev Möller von der TU Cottbus vom Oktober 2007 ("Sachverständigengutachten zum möglichen Einfluss der in Berlin vorgesehenen Umweltzone auf die Luftqualität bezüglich PM<sub>10</sub> und NO<sub>x</sub>"), welches den Sinn von Umweltzonen grundsätzlich in Frage stellt und deren Wirksamkeit in vollem Umfang verneint.

Aus Sicht der Immissionsschutzbehörde wie auch aus Sicht des anwesenden Gutachters vom Ingenieurbüro Lohmeyer ist das Gutachten methodisch fragwürdig und fachlich nicht fundiert. In Berlin lägen seitens des Umweltbundesamtes sowie der Senatsverwaltung zahlreiche fachliche Stellungnahmen vor, die das Gutachten in Frage stellten. Diese wären auch im Rahmen der Sitzung des Länderausschusses Immissionsschutz (LAI) Ende Januar 2008 in Bremen vorgetragen worden und könnten allen Interessierten zur Verfügung gestellt werden.

#### **18.) Thema: Öffentlichkeitsarbeit**

Beide Seiten - Befürworter und Gegner - fordern eine intensive und langfristig vor Inkrafttreten der Regelung einsetzende Öffentlichkeitsarbeit. Die Verwaltung sagt dies zu und kündigt an, neben dem Einsatz von Flyern in den betroffenen Gebieten auch die Nutzung der Internetseiten der Umweltbehörde sowie der einschlägigen Auskunftssysteme im Internet mit detaillierten und hilfreichen Informationen zu bestücken:

- Darstellungen der Immissionsschutzbehörde: [www.umwelt.bremen.de](http://www.umwelt.bremen.de)
- Verkehrsmanagementzentrale Bremen: [www.vmz.bremen.de](http://www.vmz.bremen.de)
- Verkehrsinformation Bremen: [www.verkehrsinfo.bremen.de](http://www.verkehrsinfo.bremen.de)
- Verkehrsinformation Norddeutschland: [www.verkehrsinfo-nord.de](http://www.verkehrsinfo-nord.de)

### **19.) Thema: Wohnmobile**

Private Wohnmobilstellplätze mit Wohnsitz in der Umweltzone fordern die Berücksichtigung ihrer Interessenlage im Rahmen des Ausnahmekatalogs.

Diesbezüglich verweist die Verwaltung darauf, dass im Rahmen der Überarbeitung des Ausnahmekatalogs Ausnahmen für Wohnmobile vorgesehen werden, die auf einen in der Umweltzone wohnhaften Halter zugelassen seien.

Die Vertreter der Wohnmobilstellplätze (Verbände, Gewerbe) beklagen die mangelnde Erreichbarkeit des Wohnmobilstellplatzes auf dem Stadtwerder (Kuhirten), der kürzlich eigens an dieser Stelle eingerichtet wurde und dessen Betrieb nicht weiter aufrecht erhalten werden könne, falls er für Wohnmobilstellplätze nicht mehr erreichbar wäre.

Diesbezüglich verweist die Verwaltung darauf, dass im Rahmen der Überarbeitung des Ausnahmekatalogs vorgesehen sei, die Erreichbarkeit des Wohnmobilstellplatzes am Kuhhirtenweg über Friedrich-Ebert-Straße, Werderstraße und Kuhhirtenweg zuzulassen. Eine Beschilderung "Zufahrt zum Wohnmobil-Standplatz Kuhhirten über Fr.-Ebert-Str." würde an der Friedrich-Ebert-Straße sowie in der Neuenlander Straße im nördlich und südlich der Friedrich-Ebert-Straße gelegenen Abschnitt angebracht werden und den Wohnmobilstellplätzen den Weg weisen.

Die Vorschläge der Verwaltung werden von den Einwendern als sinnvolle Problemlösung anerkannt.

### **20.) Thema: Situation des Schausteller- und Marktgewerbes**

Die Vertreter des Schaustellergewerbes bemängeln, dass bei Umsetzung der Planungen gemäß der ausgelegten Karte zur Abgrenzung der Umweltzone (lila Fläche) der Abfluss des Verkehrs von der Bürgerweide über Friedrich-Rauers-Str./Breitenweg von der Fahrbeschränkung betroffen sei.

Die Verwaltung sagt zu, durch Änderung der Grenzziehung im Bereich Breitenweg/Daniel-von-Büren-Str./Friedrich Rauers Str. die direkte Erreichbarkeit der Bürgerweide vom bzw. zum Straßenzug Breitenweg/Oldenburger Str. zu gewährleisten.

Darüber hinaus fordern die Vertreter des Schausteller- und Marktgewerbes weitgehende Ausnahmeregelungen für die eingesetzten Sonderfahrzeuge. Es wird auf die Bedeutung von Märkten und Events (wie z.B. Freimarkt) für Bremen verwiesen, die auch eine große Ausstrahlungskraft über Bremen hinaus hätten und somit nicht nur für die Schausteller und Marktbesucher selbst einen relevanten Wirtschaftsfaktor darstellen.

Die Verwaltung verweist darauf, dass für auf Sonderfahrzeuge mit hohen Anschaffungs- und Umrüstkosten und geringen Fahrleistungen innerhalb der Umweltzone - wie z.B. im Falle von Zugmaschinen von Schaustellern - eine Ausnahmegenehmigung in Betracht käme. Als erforderlicher Nachweis wäre glaubhaft darzulegen, dass das verwendete Fahrzeug zur Ausübung des Schaustellergewerbes benötigt würde.

Ferner sollen Ausnahmezulassung für Fahrzeuge, die im Zusammenhang mit Märkten eingesetzt werden (z. B. Weihnachtsmarkt, kleiner Freimarkt) mit ermäßigter Gebühr bei vorhandenem Nachweis der Zulassung als Marktteilnehmer bei der Marktverwaltung gewährt werden.

Schließlich wird in Aussicht gestellt, für zugelassene Teilnehmer eines Marktes Tagesgenehmigungen gegen eine Tagesgebühr in den Ausnahmekatalog mit aufzunehmen, analog zur beabsichtigten Lösung für Gäste von Beherbergungsbetrieben (siehe nächster Abschnitt).

### **21.) Thema: Situation von Hotellerie und Beherbergungsgewerbe**

Die Vertreter des Beherbergungs- und Gaststättengewerbes beklagen die Einschränkungen, denen sich ihre Gäste ausgesetzt sehen würden und befürchten aufgrund dessen unmittelbare wirtschaftliche Nachteile, vor allem im Wettbewerb mit Hotels und Gaststätten außerhalb der Umweltzone. Ferner würde die Umweltzone den Bemühungen um eine Attraktivierung der Innenstadt und um ein weltoffenes, gastfreundliches Image der Stadt Bremen entgegenwirken.

Die Verwaltung kündigt an, die Erreichbarkeit von Hotels mit Privat-PKW durch Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zu ermöglichen, die über den schriftlichen Buchungsbeleg für ein innerhalb der Umweltzone liegendes Hotel nachzuweisen wäre, ohne Prüfung weiterer Voraussetzungen (geltend für Anreise- und Abreisetag). In diesem Zusammenhang solle eine Tagesgebühr von 10 € eingeführt werden, die im Rahmen von Sammelabrechnungen (ggf. Einreichung von Buchungsbelegen im Massenverfahren) über die Hotels zu bezahlen sei.

Dem Einwand, dass dies auf die Gäste umgelegt werden müsse, was einer Preiserhöhung gleich käme, begegnet die Verwaltung mit dem Hinweis auf das heute übliche Verfahren der (kostenpflichtigen) Parkplatzbuchung bei innerstädtischen Hotellagen und auf die in diesem Zusammenhang allgemein akzeptierten - durchaus erheblichen - Parkgebühren, zu denen die Ausnahmegenehmigung in Relation zu setzen sei.

### **22.) Thema: Situation im Bustourismus**

Die Vertreter der Bustouristik fordern, von der Fahrbeschränkung ausgenommen zu werden.

Die Verwaltung verweist auf die vorgesehene Ausnahmeregelung, nach der Reisebusse im Gelegenheits- und Linienfernverkehr bis 31.12.2011 generell, d.h. ohne das Erfordernis einer individuellen Ausnahmebeantragung/-genehmigung von der Fahrbeschränkung ausgenommen wären.

### **23.) Thema: Erreichbarkeit von Kfz-Betrieben in der Umweltzone**

Die Vertreter von Kfz-Betrieben mit Sitz in der Umweltzone tragen die Befürchtung vor, dass ihre Kunden am Aufsuchen der Werkstätten gehindert würden.

Die Verwaltung verweist darauf, dass die Erreichbarkeit von in der Umweltzone liegenden Kfz-Werkstätten durch Gleichstellung formloser Nachweise über die Notwendigkeit der Fahrt (Werkstattermin, etc.) mit förmlichen Ausnahmegenehmigungen erleichtert werden soll.

### **24.) Thema: Situation des Handwerks**

Die Vertreter des Handwerks beschreiben den Kostendruck, unter dem die Betriebe heute stehen, verweisen auf das Erfordernis einer langen Nutzungsdauer der eingesetzten Fahrzeuge und befürchten Wettbewerbsnachteile für Betriebe mit Standort in der Umweltzone. Ferner wird beklagt, dass Handwerksbetriebe, die nicht nur lokal tätig seien, ggf. in mehreren Städten Ausnahmen beantragen müssten. Die daraus resultierenden mehrfachen Gebühren würden als unzumutbare Belastungen empfunden.

Die Verwaltung verweist darauf, dass im Handwerk im Normfall keine Sonderfahrzeuge eingesetzt würden. Insofern bestünde die grundsätzliche Möglichkeit der Ersatzbeschaffung oder der Nachrüstung, wenngleich im Augenblick auch noch mit einer etwas eingeschränkten Fahrzeugpalette in dem hauptsächlich vom Handwerk nachgefragten Marktsegment. Jedoch würde die Luftreinhaltepolitik der Städte derzeit kräftig auf den Fahrzeugmarkt einwirken, so dass noch mit einer deutlichen Angebotsverbesserung bis Einführung der Umweltzone im Herbst 2008 zu rechnen sei.

Weiterhin wird auf die Möglichkeit hingewiesen, dass Kleinbetriebe die Unzumutbarkeit der Ersatzbeschaffung oder Umrüstung nachweisen und damit eine Ausnahmegenehmigung erhalten können.

Schließlich seien Sonderregelungen vorgesehen für den Fall einer nachweislich unzureichenden Nachrüstbarkeit (siehe nächsten Abschnitt).

### **25.) Thema: Probleme mit Nachrüstbarkeit bei Kleinbetrieben und Privaten**

Ein Teil der Einwender beschreibt Probleme hinsichtlich der Nachrüstbarkeit ihrer Fahrzeuge.

Die Verwaltung stellt in Aussicht, den Katalog der Ausnahmeregelungen bei fehlender Nachrüstbarkeit um den Tatbestand der "unzureichenden Nachrüstbarkeit auf den zur Befahrung der Umweltzone erforderlichen Abgasstandard" zu ergänzen. In bestimmten Fällen wäre dies mit der Auflage zur technisch bestmöglichen Nachrüstung mit handelsüblichen Einbausätzen zu verbinden. Bei Nachweis, dass trotz durchgeführter Nachrüstung mit Partikelfilter die zum Befahren der Umweltzone erforderliche Schadstoffgruppe nicht erreicht werden könne, solle zudem die Gebühr für die Erteilung der Ausnahmegenehmigung um 30 v.H. ermäßigt werden.

### **26.) Thema: Situation der großen Firmen im Neustädter Straßenzug Große Sortillenstr. - Westerstr.**

Ein Unternehmen mit Sitz in der Neustadt (Westerstr.) trägt vor, dass die Einführung der Umweltzone in der geplanten Form für die Firma die Standortfrage aufwerfe. Man sähe sich nicht in der Lage, auf die Lieferanten Einfluss zu nehmen, die das Werk anfahren. Es stünde zu befürchten, dass man Lieferanten verliert und dass die Betriebsabläufe gestört werden. Hinsichtlich der Mitarbeiterverkehre wären massive Erreichbarkeitsprobleme vorhersehbar, was vor allem die unteren Einkommensgruppen sowie die im Schichtdienst tätigen Mitarbeiter hart treffen würde. Der Eigentümer persönlich führt Beschwerde über mangelnde Einbeziehung in den Planungsvorlauf.

Ein weiteres unmittelbar an der Grenze der Umweltzone in der Neustadt liegendes Unternehmen (Große Sortillenstr.) drückt seine Hoffnung aus, dass man individuelle Problemlösungen im Zuge nachträglicher bilateraler Besprechungen finden möge.

Die Verwaltung sagt zu, die Problemlage und mögliche Lösungen in bilateralen Kontakten zu beiden Firmen zu diskutieren. Gleichzeitig wird aber auch betont, dass eine Herausnahme der Großen Sortillenstraße aus der Umweltzone nicht in Frage käme. Für die Westerstraße würde dies erst recht gelten, da diese weit in die Umweltzone hineinreiche. Es wird an die Logik der Zonenabgrenzung erinnert, zu der es gehöre, dass die Fläche der Zone möglichst kompakt (geschlossen) sein soll. Dies wäre für die Wirkung, für die verkehrstechnische Umsetzung und für die Verständlichmachung in der Öffentlichkeit von entscheidender Bedeutung. Hinzu käme der Aspekt, dass individuelle Ausnahmen für einzelne Betriebe Begehrlichkeiten anderer Betriebe wecken würden, die mit dem Gleichbehandlungsgrundsatz argumentieren werden. Entsprechende Hinweise sind den Einwendungen einzelner benachbarter Betriebe zu entnehmen.

Schließlich verweist die Verwaltung darauf, dass die Fernverkehrs Expeditionen, von denen die o.g. Großfirmen in maßgeblichem Umfang beliefert werden, i.d.R. über neue Lkw verfügen würden, die Euro 3 bis Euro 5-Standard erfüllen. Die Erneuerung der Flotte erfolgt in diesem Bereich in relativ kurzen Zyklen. Außerdem würden sich die Expeditionen rasch auf die Luftreinhaltkonzepte der Städte einstellen, da sie hiermit aufgrund der Rahmengesetzgebung im gesamten europäischen Raum konfrontiert seien. Eines der beiden Unternehmen führt dagegen an, viele Lieferanten aus osteuropäischen Ländern zu haben, die sowohl Informationsdefizite als auch besonders schwierige wirtschaftliche Rahmenbedingungen hätten.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit für die Mitarbeiter wird auf die hervorragende Anbindung der Unternehmensstandorte mit öffentlichen Verkehrsmitteln verwiesen. Ferner sei im Ausnahmekatalog vorgesehen, dass in Fällen, in denen der Arbeitsplatz mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht mehr erreichbar sei (v.a. nachts), eine Ausnahmegenehmigung in Frage kommt.

## **27.) Thema: Erreichbarkeit der Innenstadt und Situation des Einzelhandels**

Die Vertreter der Wirtschaftsverbände - insbesondere des Einzelhandels - befürchten gravierende soziale, wirtschaftliche und verkehrliche Nachteile durch Einführung der Umweltzone. Die Attraktivität der Innenstadt würde leiden, Kaufkraftabwanderung auf die grüne Wiese und in andere Zentren wäre zu erwarten. 200.000 Pkw würde die Einfahrt in die City verwehrt. Zudem würden Tausende von gewerblichen und privaten Kfz im Wert gemindert. Der Verlust von Arbeitsplätzen im innerstädtischen Einzelhandel wird prognostiziert.

Die Verwaltung teilt die vorgetragenen Befürchtungen nicht. Zum einen seien die Innenstadt und Neustadt hervorragend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Im Berufsverkehr sei es seit 20 Jahren Politik des Senats, die Nutzung des öffentlichen Verkehrssystems zu fördern. Die Kunden des innerstädtischen Einzelhandels kämen heute bereits überwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln (einschl. P+R und B+R), Fahrrad oder zu Fuß. P+R-Stellplätze seien in ausreichendem Umfang vorhanden.

Die von der Handelskammer genannten Zahlen hinsichtlich der Anzahl potentiell betroffener Pkw seien zu hoch. Im engeren Sinne würden in der Eingangsstufe der Umweltzone ohnehin nur 5% des gesamten Fahrzeugkollektives keine Plakette erhalten und damit von der Fahrbeschränkung betroffen sein.

Befürchtungen, dass die Umweltzone zu vermehrten Parkplatzsuchverkehren führen würde, werden von der Verwaltung nicht geteilt. Die Grenzen der Umweltzone lägen soweit außerhalb der City, so dass Parken in Wohngebieten und Fußmarsch eher unwahrscheinlich erschienen. Zudem bestünden bereits heute Restriktionen zum Dauerparken im Straßenraum der City, so dass es heute schon ein gewisses Ausweichen auf die umliegenden Bereiche gäbe, was aber durch die Umweltzone nicht notwendig verstärkt würde. Gleichwohl stellt die Verwaltung in Aussicht, die Möglichkeit zu prüfen, Zufahrten zu zwei Parkhäusern von der Fahrbeschränkung auszunehmen. Der Zugang zur Bürgerweide sei nicht von der Fahrbeschränkung betroffen.

Der Argumentation, dass die Umweltzone eine starke Kaufkraftabwanderung auf die "Grüne Wiese" verursachen würde, folgt die Verwaltung nicht. Wenn Verlagerungen einträten, dann allenfalls kleinräumig innerhalb Bremens zu anderen Einkaufszentren (Weserpark, Havenhööft, Roland-Center, Waterfront, Walle-Center).

Sofern Wertminderung von Fahrzeugen aufträte, wäre davon auszugehen, dass diese der allgemeinen Diskussion um Abgasstandards geschuldet und nicht unmittelbar durch die Bremer Umweltzone verursacht sei. Bei Benzinern könne im Prinzip kaum von Wertminderung gesprochen werden, weil die sehr alten Fahrzeuge ohne Kat (vor 1991) längst abgeschrieben seien. Bei Dieselfahrzeugen gäbe es keine dauerhafte Wertminderung, weil diese mit Filtern nachgerüstet werden könnten.

## **28.) Thema: Prüfung der Mittelstandsverträglichkeit**

Seitens der Vertreter von Wirtschaftsverbänden und Firmen werden eine Vielzahl schwerer Bedenken gegen die Einführung einer Umweltzone geltend gemacht. Diese Bedenken sind teilweise grundsätzlicher Art, d.h. sie sind nur bedingt auf die Details der Ausgestaltung der Zone und der Ausnahmeregelungen bezogen. Es werden generelle Bedenken geäußert, dass die Fahrbeschränkung negative Effekte für Handel, Handwerk, Dienstleistungen und produzierendes Gewerbe haben werde. Die Bedenken liegen auf verschiedenen Ebenen:

- Kundenrückgang
- Probleme mit Lieferanten
- Barrieren für Handwerker und Dienstleister
- Verschlechterung der Standortqualität (ingeschränkte Erreichbarkeit für Gäste, Besucher, Geschäftspartner, Kunden ....)
- negatives Image (abschreckende Wirkung, Ungastlichkeit), Zunichtemachung der Bemühungen, viele Menschen nach Bremen zu holen
- Investitionszwang (oder hohe Gebühren für Ausnahmegenehmigung)

- Kosten- und Preissteigerung
- Wettbewerbsverzerrungen
- ggf. erhöhte Fahrleistungen durch Umwege
- Einschränkung der Flexibilität
- Effizienzverlust durch bürokratischen Aufwand
- Aufwand und Vertrauensschutz bei erforderlichen Nachweisen wirtschaftlicher Härten/Unzumutbarkeit

Da die federführende Behörde (Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa) bereits im Vorfeld des Erörterungstermins den Vertretern der Wirtschaft zugesagt hatte, eine Prüfung der Mittelstandsverträglichkeit durchzuführen, wurden die genannten Kritikpunkte jeweils nur kurz angerissen, verbunden mit dem Hinweis darauf, dass dies alles Thema der Mittelstandsprüfung sein würde, deren Ergebnis man abwarten wolle.

## 29.) *Thema: Was machen andere Städte?*

Bei vielen Einwendern herrscht der Eindruck vor, dass andere Städte mit dem Thema "besser" umgingen. Die Hinweise, die gegeben werden, reichen von Städten, die sich entschieden haben, keine Umweltzone einzurichten, über die Städte, die sich auf sogenannte Mikro-Zonen beschränken, die nur auf die Hotspot-Bereiche konzentriert sind, bis hin zu Städten, welche fast das gesamte Stadtgebiet in die Umweltzone einbeziehen. Auch hinsichtlich der Ausnahmeregelungen und Gebührenhöhe und -staffelung werden die unterschiedlichen Ansätze anderer Städte als beispielhaft benannt.

Die diesbezüglichen Stellungnahmen lassen sich jedoch nicht auf einen Nenner bringen. Auf Seiten der Skeptiker und Gegner kann am ehesten eine leichte Tendenz zur Favorisierung des Hannoveraner Modells und zu Teilen der Stuttgarter Ausnahmeregelungen festgestellt werden, während das Berliner Modell (an dem sich Bremen stark orientiert hat) als zu restriktiv und "teuer" (Gebührenhöhe) am deutlichsten abgelehnt wird.

Die Befürworter verweisen vor allem auf diejenigen Städte, die mit der Umweltzone stärker in die Fläche gehen und möglichst wenig Ausnahmetatbestände schaffen.

Die Verwaltung entgegnet, dass sie die verschiedenen Modell gegeneinander abgewogen und sich bewusst für die vorgeschlagene Variante entschieden hätte. Hinsichtlich der Dimensionierung/Abgrenzung verweist sie auf die zugrundeliegenden Gutachten. In keiner der Städte, in denen die Maßnahme bereits zum Jahresanfang bzw. 1.3.2008 eingeführt worden sei, seien die zuvor überall befürchteten Probleme auf der Ebene des Beantragungs- und Genehmigungsverfahrens eingetreten. Zumeist läge die Zahl der Antragsteller unter den prognostizierten Werten, die Zahl der abgelehnten Anträge sei relativ gering und aus der öffentlichen Diskussion sei die Schärfe herausgenommen, die im Vorfeld fast überall vorgeherrscht hätte.

Die Bremer Verwaltung würde regelmäßig in Kontakt mit den entsprechenden Kollegen in den anderen Städten stehen und sich von deren Erfahrungen berichten lassen.

Der Bremer Planungsentwurf hätte sich zudem bis zur Vorlage der in die Erörterung gegebenen Unterlagen bereits mehrfach verändert und sich somit den Ansätzen der anderen Städte angenähert, z.B durch die Rücknahme der Anforderungen in der Eingangsstufe (rote statt gelbe Plakette)

Mit der Einstiegsstufe "Rot" hätte sich Bremen dem derzeit in deutschen Städten gängigen Niveau angepasst, wissend, dass die Maßnahme damit schwächer und eher eine Art der Eingewöhnung, als ein wirksamer Beitrag zur Immissionsminderung sei. In Bezug auf die Dimensionierung verweist die Verwaltung darauf, das Bremen immer noch eine sehr kleine Fläche anvisiert, und zwar sowohl absolut als auch relativ zur Stadtgröße:

- **Bremen:** 7 km<sup>2</sup> = 2 % der Stadtfläche
- **Köln:** ca. 16 km<sup>2</sup> = 4 % der Stadtfläche
- **Berlin:** ca. 88 km<sup>2</sup> = 10 % der Stadtfläche

- **Hannover:** ca. 50 km<sup>2</sup> = 25 % der Stadtfläche
- **Stuttgart:** gesamtes Stadtgebiet inklusive der umliegenden 23 Stadtbezirke (exklusive Autobahnen und dreier Verbindungsstraßen)

Die Verwaltung betont, dass eine Beschränkung auf sogenannte Mikro-Zonen (z.B. nur Teile von Bismarckstr. u./o. Dobbenweg o.ä.) aufgrund der vorliegenden Gutachten keinesfalls als ernsthafter Lösungsansatz in Frage käme.

Hinsichtlich des Vergleichs mit anderen Städten hätte die Bremer Verwaltung kein Defizit, sondern einen abgewogenen und gutachtlich begründeten Vorschlag im Zuschnitt auf die Bremer Problemlage vorgelegt. (Zu den im Hinblick auf den Umgang mit Ausnahmeregelungen und Gebühren vorgetragenen Antworten der Verwaltung siehe die entsprechenden Kapitel 7 und 8).

### **30.) Thema: Einschränkung der Freizügigkeit und Selbstbestimmung**

Eine große Zahl von Einwendern beklagt die Einschränkung von Freizügigkeit und selbstbestimmtem Handeln durch die Einführung der Umweltzone. Die Maßnahme wird als Bevormundung, Beschneidung der Bewegungs- und Entscheidungsfreiheit und Einschränkung der Lebensqualität gesehen ("Bald wird dem Bürger auch noch vorgeschrieben, was er mittags auf dem Teller haben soll. Rauchverbot, Tempolimit, Fahrverbot ... alles verboten."). Sie wird als gegen die Bürger bzw. die Wirtschaft gerichtet und demokratiefeindlich verstanden. Diese negative Einschätzung geht in den meisten Beiträgen mit der Bezweifelung der positiven Effekte, die mit der Fahrbeschränkung erreicht werden sollen, einher. Somit erscheint die Maßnahme vielen als unnötig und unverhältnismäßig. Sie ist in der Wahrnehmung der Skeptiker und ausgewiesenen Gegner ausschließlich negativ belegt.