

## **30 deutsche Städte bereiten Umweltzonen vor. Wie sollen Umweltzonen am besten gestaltet werden, welche Ausnahmeregelungen sind nötig?**

Stand: 23. März 2007

Etwa 30 Städte in Deutschland, die die Feinstaubgrenzwerte im letzten Jahr deutlich überschritten haben, planen derzeit die Einrichtung von Umweltzonen. Dadurch kann gezielt eine der Hauptquellen der städtischen Feinstaubimmissionen bekämpft werden, nämlich die Rußpartikel der Dieselfahrzeuge.

Bis zu 20 Prozent beträgt das durchschnittliche Reduzierungspotenzial einer Umweltzone, wenn sie flächendeckend das gesamte Stadtgebiet umfasst. Für das Erreichen einer solchen Minderungswirkung müssen allerdings die Ausnahmeregelungen sehr strikt gehandhabt werden. Darüber hinaus muss es weitere Maßnahmen zur Verminderung des Abriebs und der Aufwirbelung aller Fahrzeuge geben, z.B. durch eine Temporeduzierung bei gleichzeitiger Verstetigung des Verkehrsflusses.

Grundsätzlich gilt: Das Hauptziel müssen lebenswerte Städte sein! Und das ist nur mit einer Strategie der nachhaltigen Verkehrsplanung machbar, die Umweltzonen mit einschließt, die aber noch weit darüber hinausgehen muss.

### **Ausnahmeregelungen – national und lokal**

Die Regelungen der Kennzeichnungsverordnung enthalten bereits notwendige Ausnahmen für Krankenwagen, Arztwagen und gekennzeichnete Einsatzfahrzeuge, für Fahrzeuge zum Transport gehbehinderter Menschen sowie für militärische Einsatzfahrzeuge.

Allerdings finden sich in der Kennzeichnungsverordnung auch Ausnahmen für mobile Geräte und Arbeitsmaschinen, mit denen ein erhebliches Potenzial zur Verminderung von Feinstaubbelastungen verspielt wird: Warum sollen nicht – wie in der Schweiz – Dieselmotoren von Baustellengeräten oder -fahrzeugen mit Dieselfußfiltern nachgerüstet werden? Diese Motoren sind häufig länger als acht Stunden am Tag in Betrieb und eine bisher unterschätzte Emissionsquelle von Rußpartikeln.

Eine weitere Kritik des BUND an den Ausnahmeregelungen der Kennzeichnungsverordnung betrifft die pauschale Ausnahme der Plakettenverordnung für zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge. Hier besteht die Gefahr eines „Rebound-Effektes“: Fahrzeuge mit besonders schlechten Emissionsstandards werden privilegiert; es ist zu befürchten, dass auf diese Fahrzeuge wegen der Restriktionen für alte Pkw vermehrt umgestiegen wird.

Zusätzliche kommunale Ausnahmeregelungen hat der Berliner Senat am 20.3.2007 in seinen Eckpunkten zur Umweltzonenregelung beschlossen. Der BUND begrüßt, dass auf die zunächst vorgeschlagene Ausnahmeregelung für den Berufsverkehr im S-Bahnring letztlich verzichtet wurde. Dadurch wäre die Umweltzone nahezu wirkungslos geworden. Ausnahmen soll es jetzt nur noch für begründete Härtefälle im gewerblichen Verkehr geben (und auch das nur während einer Übergangsphase von 18 Monaten) und unter bestimmten Bedingungen für Oldtimer mit dem H-Kennzeichen. Für die Nachrüstung oder Neuanschaffung von Fahrzeugen Gewerbetreibender bietet die Stadt Berlin zudem zinsgünstige Kredite an.

### **Umweltzonen plus X: Weitere Maßnahmen**

Der BUND fordert über die Einrichtung von Umweltzonen hinaus weitere Maßnahmen. So führen beispielsweise Reifen- und Bremsabrieb sowie die Aufwirbelung des Feinstaubes von der Straße etwa zur gleichen Menge Feinstaub wie die Dieselabgase. Dieser Feinstaub kann vor allem durch eine Temporeduzierung und durch Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses bekämpft werden.

Darüber hinaus müssen weitere Ursachen für die hohe Feinstaubbelastung in den Städten angegangen werden. So muss die Zahl der Lkw und Pkw deutlich reduziert werden: Der Lkw-Durchgangsverkehr muss durch weiträumige Routenführungen und Transitverbote aus den Innenstädten und den Städten insgesamt ferngehalten werden (vgl. z.B. die erfolgreichen Maßnahmen in Düsseldorf). Der Pkw-Verkehr kann durch attraktivere Angebote im öffentlichen Nahverkehr und durch mehr Radverkehr reduziert werden. Hier kann und muss parallel zu den Umweltzonen viel verbessert werden. Auch, weil die BürgerInnen die Umweltzonen sonst primär als restriktive, verbotsorientierte Aktion verstehen.

Für die Absenkung der Feinstaubbelastung müssen aber auch die anderen Feinstaubquellen außerhalb des Verkehrs wie die Industrie, die Kraftwerke und Kleinf Feuerungen oder der Schüttgutumschlag einbezogen werden. Ohne diese Hintergrundbelastung zu reduzieren, die etwa zur Hälfte von der Industrie verursacht wird, werden auch die besten kommunalen Konzepte nicht erfolgreich sein können. Hier sind vor allem die Bundes- und Landesebene gefordert.

Über diese Maßnahmen hinaus gilt: Das eigentliche und langfristige Ziel der kommunalen Verkehrspolitik und -fachleute müssen lebenswerte Städte sein. Dieses Entwicklungsziel wird durch eine Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnumfeldqualität in den Städten realisiert und ist nur über eine Strategie der nachhaltigen Verkehrsplanung erreichbar.

### **Umweltzonen in Deutschland**

Insgesamt 30 Städte in Deutschland bereiten Umweltzonen vor. Umweltzonen stellen die wirksamste Methode zur Reduzierung der Feinstaubbelastung hoch belasteter Städte dar. Sie forcieren eine technische Lösung, die andere staatliche Ebenen wegen ihrer Entscheidungs- und Handlungsschwäche nicht durchsetzen konnten, nämlich die Reinigung der Abgase durch den zusätzlichen Einbau von Rußfiltern. Allerdings wird erst durch die Integration der Euro-V-Abgasnorm und die Einrichtung einer weiteren Schadstoffgruppe in der Plakettenverordnung die volle Reinigungswirkung der – dann geschlossenen bzw. geregelten – Rußfiltersysteme erreicht.

#### **Berlin**

In Berlin soll ab dem 1. Januar 2008 innerhalb des S-Bahnringes, auf einer Fläche von 88 Quadratkilometern und mit einer Bevölkerung von einer Million Menschen, eine Umweltzone eingerichtet werden. Innerhalb der Zone dürfen nur noch Pkw und Lkw fahren, die

mindestens die Schadstoffklasse Euro II erreichen und mit einer roten Plakette gekennzeichnet sind. Ab 2010 greift dann die zweite Stufe und es dürfen nur noch Kraftfahrzeuge mit der grünen Plakette fahren, die die Euro-IV-Norm erfüllen oder Dieselfahrzeuge, die mit einem Partikelfilter nachrüstet sind.

### **Stuttgart und Ludwigsburg: die ganze Stadt als Umweltzone**

Die ersten Umweltzonen werden vermutlich in den baden-württembergischen Städten Stuttgart und Ludwigsburg eingerichtet. Dort wird jeweils das gesamte Stadtgebiet als Umweltzone ausgewiesen. Die erste Stufe soll bereits am 1.7.2007 umgesetzt werden, die zweite Stufe allerdings erst 2012 folgen. Der BUND würde eine frühere Umsetzung der zweiten Stufe begrüßen.

### **Ruhrgebiet: die ganze Region als Umweltzone**

Für das Ruhrgebiet wird vom Regionalverband Ruhrgebiet (RVR) eine 1600 Quadratkilometer große Umweltzone von Dortmund bis nach Duisburg geplant. Sie soll im Jahr 2008 umgesetzt werden, wenn bis dahin die notwendigen politischen Entscheidungen getroffen wurden. Dadurch würden 16 Umweltzonen, die in den betroffenen Städten geplant oder notwendig sind, überflüssig. Falls diese große Umweltzone scheitert, will Dortmund die vermutlich kleinste Umweltzone in Deutschland umsetzen und nur eine einzige Straße, die Brackeler Straße, für Kraftfahrzeuge ohne Plakette sperren. Die Autos würden dann auf die B1 verlagert, eine Straße, die bereits heute massiv unter Mautausweichverkehr leidet. Der BUND sieht in diesem Vorgehen eine reine Alibipolitik.

### **Kontakt:**

Werner Reh, Leiter Verkehrspolitik, Tel.: 030-27586-435, werner.reh@bund.net  
Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin