

## **Umwelt**

### **Rat ö 09.12.2008**

#### **Luftreinhalte- und Aktionsplan für die Stadt Osnabrück (TOP 11 a)**

##### **Beratungsverlauf:**

Herr Ratsvorsitzender Thöle weist zunächst auf die ergänzenden Vorlagen der Verwaltung sowie die vorliegenden Änderungsanträge hin (siehe Anlagen).

Herr Oberbürgermeister Pistorius verweist eingangs auf verschiedene rechtliche Grundlagen für die Aufstellung von Luftreinhalteplänen in den unterschiedlichen Bundesländern, die eine entsprechende EU-Richtlinie unterschiedlich umsetzen. In 15 von 16 Bundesländern sei dieses durch ein entsprechendes Gesetz erfolgt. Die entsprechenden Regelungen werden dort durch die jeweiligen Bezirksregierungen oder entsprechende Behörden umgesetzt, wohingegen in Niedersachsen die Umsetzung auf kommunaler Ebene stattzufinden habe. Er kritisiert dieses nachdrücklich. Er verweist darauf, dass in der überwiegenden Zahl der europäischen Länder die Verantwortlichen sich abwartend verhalten. Bei entsprechender Untätigkeit drohe ein Vertragsverletzungsverfahren mit entsprechenden hohen Geldstrafen. Nunmehr habe sich der Rat der Stadt Osnabrück mit den Fragen auseinanderzusetzen, wie die Gesundheit seiner Bürger zu schützen sei, wobei ihm hierfür nur ein sehr begrenztes Instrumentarium zur Verfügung stehe. Der Rat habe keine gesetzlichen Möglichkeiten, jemanden an etwas zu hindern oder zu etwas zu verpflichten. Er kritisiert nachdrücklich den Erlass entsprechender europäischer Richtlinien, ohne dass politisch Einfluss auf die Automobilindustrie zur Einhaltung von Umweltzielen genommen werde. Er macht deutlich, dass aus der Angebotspalette von 2.000 Pkw-Modellen lediglich sechs Modelle die EURO-Norm 2014 erfüllen. Er kritisiert Jahrzehnte lange Versäumnisse der Automobilindustrie und weist in diesem Zusammenhang die Verpflichtung der Kommunen zur Umsetzung der EU-Richtlinie zurück.

Nunmehr obliege dem Rat die Entscheidung über den Luftreinhalte- und Aktionsplan, der von keiner Seite vorbehaltlos unterstützt werde. Er verweist auf die Ergebnisse der von der Stadt Osnabrück eingeschalteten Gutachter, die zu dem Ergebnis gekommen sind, dass ohne Einführung einer Umweltzone die Belastungswerte nicht nachhaltig zu verbessern seien. Dies sei für die Stickstoffdioxid-Werte keinesfalls zu vernachlässigen. Ferner könne die Tatsache, wonach die von Luftbelastungen betroffenen Personen von 16.000 bis 18.000 auf 4.000 reduziert werden können, nicht außer Acht gelassen werden. Dennoch trete er nicht vorbehaltlos für eine Einführung der Umweltzone ein. Gleichzeitig gebe es jedoch hierzu rechtlich für ihn als Oberbürgermeister keine Alternative. Er verweist auf die Tischvorlage, wonach der Aktionsplan insgesamt beschlossen werde, aber die erste Stufe der Umweltzone auf den 04. Januar 2010 verschoben werden soll. Die zweite Stufe soll dann am 03. Januar 2011 in Kraft treten, die dritte Stufe wie vorgesehen am 03. Januar 2012.

Zur Begründung verweist er auf einen Verwaltungsgerichtsbeschluss in Hannover, wo aufgrund fehlender Eilbedürftigkeit die Entscheidung in der Hauptsache abgelehnt wurde. Für die Entscheidung in der Hauptsache seien gutachterliche Stellungnahmen angefordert worden, wonach in der Hauptsache bis zur Mitte des Jahres eine Entscheidung erwartet werde. Er bittet um Zustimmung zu der geänderten Verwaltungsvorlage. Er kritisiert nochmals das gesamte Vorgehen wie auch die teilweise missverständliche Haltung des Niedersächsischen Umweltministeriums.

Herr Dr. E. h. Brickwedde bezeichnet Warnungen vor einem EU-Vertragsverletzungsverfahren gegen Osnabrück als unrealistisch. Der Behauptung, wonach Osnabrück zur Einrichtung einer Umweltzone rechtlich verpflichtet sei, widerspricht er mit Nachdruck. Er stellt fest, dass bei der heutigen Verabschiedung des Luftreinhalteplans ausschließlich die Einführung der Umweltzone als einzige Maßnahme kontrovers diskutiert werde. Er verweist auf die schriftlich vorliegende Bestätigung des Landes Niedersachsen, wo-

nach keine Einführung der Umweltzone gefordert werde. Er legt dar, dass sich ein entsprechendes Vertragsverletzungsverfahren keinesfalls gegen die Stadt Osnabrück, sondern allenfalls gegen Bund oder Land richten würde.

Ferner verweist er darauf, dass in den letzten zwei Jahren die Stadt Osnabrück massiv die Grenzwerte für Feinstaub unterschritten habe, was ebenfalls gegen die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens gegen Osnabrück spreche. Bezüglich der Belastung durch NO<sub>2</sub> habe die EU Verlängerungsmöglichkeiten bis 2015 eröffnet, sofern geeignete Gegenmaßnahmen eröffnet worden sind. Die Geeignetheit der Umweltzone zum Abbau der Luftbelastungen sei umstritten. Er verweist auf die öffentliche Berichterstattung zu dem bereits von Herrn Oberbürgermeister Pistorius angeführten Gerichtsverfahren in der Stadt Hannover. In dem Vorgehen der Stadt Göttingen sieht er ebenfalls einen Hinweis darauf, wonach die Einführung der Umweltzone für Osnabrück rechtliche nicht zwingend sei. Die Regelung der Stadt Bremen bezeichnet er als Mogelpackung, da dort innerhalb der Umweltzone allen PKW's gestattet sei, die Parkhäuser aufzusuchen.

Im Hinblick auf die Luftreinhaltung und die Gesundheit der Osnabrücker Bürger stellt er fest, dass im Jahr 2006 eine Überschreitung der Feinstaubgrenzwerte an 57 Tagen, die in den Jahren 2007 auf 25 und 2008 auf 15 Tage zurückgeführt werden konnte. Auch ohne Umweltzone werde hieran eine eindeutig positive Tendenz deutlich.

Ein entsprechend deutlicher Rückgang sei bei den NO<sub>2</sub>-Werten von 61 Milligramm je Kubikmeter in 2006 auf 53,6 Milligramm je Kubikmeter in 2008 zu verzeichnen. Er verweist darauf, dass der NOx-Gesamtwert in den vergangenen 25 Jahren in den großen deutschen Städten mehr als halbiert werden konnte. Alle Umweltmaßnahmen hätten entsprechend gegriffen; lediglich für Dieselfahrzeuge müssen die Normen erneuert werden.

Er verweist darauf, dass aus der Verwaltungsvorlage hervorgehe, dass künftig 50.000 Fahrzeuge in Osnabrück keine grüne Plakette erhalten werden. Wenn man die Landkreise Osnabrück und Steinfurt und die Stadt Osnabrück zusammenfasse, seien 91.560 PKW vom Erhalt der grünen Plakette ausgeschlossen und gleichzeitig 25.540 Nutzfahrzeuge betroffen. Somit seien 20 % aller PKW und 80 % aller Nutzfahrzeuge in dem genannten Gebiet vom Erhalt der grünen Plakette ausgeschlossen. Er verweist auf die lange Lebensdauer der Nutzfahrzeuge der Handwerksbetriebe. Er sieht durch die Einführung der Umweltzone große finanzielle Lasten auf das Handwerk zukommen und skizziert als Auswirkung aus der Einführung der Umweltzone Mindereinnahmen bei den Parkhäusern sowie einen Rückgang des Kaufkraftzuflusses nach Osnabrück. Er verweist darauf, dass zwei Drittel des Umsatzes des innerstädtischen Einzelhandels aus dem Umland komme. Er prognostiziert einen Rückgang des Tourismus und hieraus entstehenden Arbeitsplatzverlust und einen Rückgang des Steueraufkommens. Für die Bewohner innerhalb der Umweltzone, die keine grüne Plakette erhalten werden, stelle die Einführung der Umweltzone eine enteignungsgleichen Eingriff dar. Insgesamt sei festzustellen, dass auch die Umweltverbände die Einführung der Umweltzone ablehnen. Er spricht sich für die Durchführung aller sonstigen Maßnahmen des Luftreinhalteplanes, über die Konsens bestehe, aus. Sollte eine Überprüfung nach einem Jahr zu dem Ergebnis führen, dass die eingeleiteten Maßnahmen nicht ausreichen, müsse ggf. über die Einführung einer Umweltzone als letztes einzuleitendes Mittel entschieden werden.

Herr Bajus stellt namens der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen fest, dass anscheinend zu der komplexen Materie von den Juristen der Stadtverwaltung eine andere Auffassung vertreten werde, als von der CDU-Fraktion. Er widerspricht den von Herrn Dr. E. h. Brickwedde vorgenommenen rechtlichen Wertungen mit Hinweis auf Art. 22 der aktuellen EU-Richtlinie. Er weist die zur Stadt Göttingen von Herrn Dr. E. h. Brickwedde hergestellten Vergleiche mit dem Hinweis auf die andersartige topografische Lage zurück. Daneben habe die Stadt Osnabrück eine andere Ausgangssituation z. B. aufgrund der bereits erfolgten Erneuerung der Busflotte aufzuweisen. Er verweist darauf, dass die von Beeinträchtigungen betroffenen Personen an konkreten Straßen ansässig seien, die in der Regel keine politische Lobby für sich

nutzen. Er verweist auf die topografischen Gründe, die dazu führen, dass Osnabrück innerhalb Niedersachsens besonders schlechte Luftwerte aufweise, die auch auf die Wetterlage zurückzuführen seien. Auch er kritisiert die bisherige Untätigkeit der Automobilindustrie. Er kritisiert daneben die aktuelle Aufweichung der Grenzwerte auf Bundesebene. Er verweist auf die Verpflichtung der Kommunen aufgrund der Vorgaben der EU-Richtlinie und macht deutlich, dass die Verwaltung im Luftreinhalteplan viele zusätzliche Maßnahmen erarbeitet und vorgeschlagen habe, die in ihrer überwiegenden Mehrzahl heute beschlossen werden. Er kritisiert, dass die Personalkosten für die Entwicklung des Luftreinhalteplanes nicht entsprechend dem bestehenden Konnexitätsprinzip vom Land bezahlt werde. Die vom Umweltministerium im Abwägungsverfahren zum Luftreinhalteplan getroffenen Aussagen bezeichnet er als indifferent.

Er verweist auf den schriftlich vorliegenden Änderungsantrag der Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und SPD und spricht sich für Maßnahmen einer verkehrsreduzierenden Stadtleitplanung aus. Er nimmt zu den einzelnen Maßnahmeansätzen des CDU-Änderungsantrages im Einzelnen Stellung. Er verweist darauf, dass Umweltzonen bereits in 36 Städten Deutschlands und 15 Bundesländern eingeführt seien. Trotz zugegebenermaßen bestehenden Härten hält er die Einführung einer Umweltzone für machbar, sofern diese unter den Regeln der Gleichbehandlung, Sachlichkeit und rechtzeitiger Ankündigung zur Gesundheit der Bevölkerung beitragen. Er widerspricht der negativen Einschätzung, die Herr Dr. E. h. Brickwedde der Umweltzone entgegenbringt. Abschließend ruft er zu größerer Sachlichkeit auf.

Herr Cheeseman sieht in der Umweltzone ein geeignetes Mittel, zu Verbesserungen der Luftqualität zu kommen. Die Einführung der Umweltzone hält er für unumstößlich im Hinblick auf die anzustrebende Verbesserung der Luftqualität. Bezüglich der Situation der Feinstaubbelastung verweist er auf das in Osnabrück verstärkte Problem der Hintergrundbelastung, die durch die bestehenden Verkehre verstärkt werde. Der Bau der Westumgehung oder der A 33 würde hier zu einer Intensivierung beitragen. Den Neubau von Parkhäusern in der Osnabrücker Innenstadt bezeichnet er als unsinnig. Er spricht sich für den Erhalt der ausgewiesenen grünen Finger aus. Er hebt die gute Qualität der Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs hervor und fordert den Erhalt sozialverträglicher Preise wie auch die Freiheit der Schülerbeförderung. Er spricht sich für die Herstellung von park-and-ride-Plätzen z. B. in Hellern aus. Insgesamt fordert er eine Reduzierung des Flächenverbrauches und eine stärkere Verantwortlichkeit des Einzelnen. Er signalisiert Zustimmung zu dem Ergänzungsantrag von Herrn Mierke.

Frau Sliwka hebt namens der FDP-Fraktion die Bedeutung der Gesundheit der Bürger und des Schutzes der Umwelt hervor. Die Einführung einer Umweltzone werde als bürokratisches Monster und wirkungsloses Mittel abgelehnt. Sie verweist auf die Beispiele anderer Städte. Im Hinblick auf die Stickstoffbelastungen könne die Umweltzone eventuell negative Auswirkungen mit sich bringen. Sie nimmt ebenfalls Bezug auf das beim Verwaltungsgericht Hannover anhängige Gerichtsverfahren. Sie verweist auf die von Kammern und Verbänden den politischen Parteien vorgetragenen Bedenken, die in Anbetracht der derzeitigen wirtschaftlichen Situation nicht außer Acht zu lassen seien. Sie verweist auf das Beispiel der Stadt Berlin, wo derzeit die Einführung der zweiten Stufe der Umweltzone bevorstehe und mit dem Hinweis auf die fehlende Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen Klageverfahren geführt werden. Sie spricht sich für konkrete Maßnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs aus und begründet die einzelnen Maßnahmeansätze des Änderungsantrages der FDP-Fraktion (s. Anlage).

Herr Henning macht namens der SPD-Fraktion deutlich, dass es sich bei der vorliegenden Debatte um eine Stellvertreterdiskussion handele. Er kritisiert unzureichende Maßnahmen der Automobilindustrie. Von Seiten der Bundesregierung sei jahrzehntelang vergeblich auf Maßnahmen der freien Selbstverpflichtung der Industrie gesetzt worden. Gleichzeitig sei von der Landesebene die Verabschiedung von Luftreinhalteplänen auf die kommunale Ebene

verlagert worden und somit dieser die Verantwortung für entsprechende Entscheidungen aufgebürdet worden.

Dieses sei in Niedersachsen anders geregelt als in allen anderen Bundesländern. Er hebt als Gemeinsamkeit aller im Rat vertretenen Mitglieder die Verpflichtung zur Einhaltung der Grenzwerte hervor und stellt daneben Einigkeit in dem Bemühen fest, Maßnahmen einzuleiten, die die massiven Überschreitungen der Grenzwerte von 2006 künftig verhindern. Unterschiedliche Auffassungen bestehen darüber, welche kurzfristig einzuleitenden Maßnahmen dazu führen, dass spätestens bis 2011 bzw. 2015 die bestehenden Grenzwerte eingehalten werden. Er legt dar, dass im Interesse der 18.000 in Osnabrück von der Luftverschmutzung betroffenen Bürgerinnen und Bürger gehandelt werden müsse. Er verweist auf die Modellberechnungen des Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim, wonach ab 2010 die Grenzwerte für Stickstoffdioxid in Osnabrück nicht einzuhalten seien. In Anbetracht dieser Tatsache sei es unumgänglich, die Einführung der Umweltzone als einzige wirkungsvolle Maßnahme hiergegen zu beschließen.

Er verweist auf die bei Nichteinführung einer Umweltzone bestehende Gefahr der Versagung einer Fristverlängerung für die Stadt Osnabrück. Die im Änderungsantrag der CDU-Fraktion genannten einzelnen Maßnahmeansätze seien im Wesentlichen bereits Bestandteil des Luftreinhalteplanes; der Änderungsantrag werde insofern abgelehnt.

Abschließend hebt er hervor, dass die SPD-Fraktion in Wahrnehmung ihrer Verantwortung für die Gesundheit von 18.000 Osnabrücker Bürger die Umweltzone heute beschließen werde.

Herr Mierke nimmt Bezug auf die bisherige Diskussion und stellt fest, dass die Gesundheit aller Osnabrückerinnen und Osnabrücker betroffen sei. Gleichzeitig verweist er auf die nicht unerheblichen wirtschaftlichen Auswirkungen und stellt fest, dass die Auswirkungen aus der Einführung der Umweltzone von ihm nicht abschließend zu beurteilen seien; er macht deutlich, dass er sich daher in der anschließenden Abstimmung enthalten werde. Ferner unterbreitet er einen Ergänzungsantrag (siehe Anlage).

Frau Schlattner erhebt die Frage, welche Maßnahmen geeignet sind, zur Luftreinhaltung in Osnabrück beizutragen und die Luftqualität zu verbessern. Sie verweist auf die bisher übereinstimmende Beurteilung, dass die Umweltzone zur Feinstaubverringerung nicht die geeignete Maßnahme sei. Sie weist insofern die von Herrn Henning vorgetragene Argumentation zurück. Es gebe auch Vermutungen darüber, dass für die Verringerung der NO<sub>2</sub>-Werte die Umweltzone kein geeignetes Mittel sei. Sie verweist insofern auf das in Hannover anhängige Gerichtsverfahren. Sie verweist auf die vorgenommene Erneuerung und Ergänzung des CDU-Änderungsantrages und weist insofern den Vorwurf, dass die CDU-Fraktion sich nicht ausreichend mit der Materie auseinandergesetzt habe, zurück. Sie verweist auf die Mitteilungsvorlage zu Ausnahmeregelungen für die Umweltzone und kritisiert die Vielzahl von Umgehungstatbeständen. Sie verweist Herrn Cheeseman darauf, dass gerade die geringverdienenden Einwohner von Einschränkungen durch die Umweltzone betroffen seien.

Herr Hagedorn verweist auf Erkenntnisse, wonach bei Menschen, die an Hauptverkehrsstraßen in größeren Städten wohnen, die Anzahl an Atemwegserkrankungen und Kreislaufbeschwerden als Folge von Stickstoffdioxidbelastungen um 60 % erhöht sei. Er hebt hervor, dass die Vorlage der Verwaltung das Thema dezidiert und umfassend aufbereitet habe und dankt der Verwaltung hierfür. Er bringt sein Erstaunen darüber zum Ausdruck, dass die Mitglieder der CDU-Fraktion die Angaben des Gutachters zur Wirksamkeit der Umweltzone ignorieren. Er kritisiert, dass nach dem Willen der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion der Luftreinhalteplan ohne die wirksamste Maßnahme, nämlich die Umweltzone, beschlossen werden solle. Er weist darauf hin, dass das bereits zitierte, in Hannover anhängige Gerichtsverfahren noch nicht entschieden sei und insofern der derzeitige Verfahrensstand nicht überbewertet werden solle.

Herr Oberbürgermeister Pistorius stellt aufgrund eines Zwischenrufes von Herrn Dr. E. h. Brickwedde fest, dass der Leitende Oberstaatsanwalt ihm telefonisch ausdrücklich erklärt habe, dass Herr Lorenz nicht im Namen der Staatsanwaltschaft gesprochen habe sondern seine Privatmeinung vertreten habe. Vielmehr habe der Leitende Oberstaatsanwalt erklärt, dass die Staatsanwaltschaft sich in dieser Frage nicht offiziell äußere.

Herr Dr. Thiele ruft zu einer sachlichen Auseinandersetzung mit dem Thema auf. Er verweist auf Erkenntnisse darüber, dass über die Wirksamkeit von Umweltzonen keine verlässlichen Erkenntnisse vorliegen. Er verweist auf im Stadtentwicklungsausschuss erarbeitete vernünftige Vorschläge, wie unter anderem weitere Untersuchungen über Lkw-Durchfahrtsverbote. Er verweist auf die Komplexität der Materie. Der Änderungsantrag der CDU-Fraktion, der in vielen Punkten unterstützt wird, werde bezüglich der Westumgehung abgelehnt. Er stellt fest, dass an dem Änderungsvorschlag der Verwaltung zur Verschiebung der Einführung der Umweltzone deutlich werde, dass Zweifel an der Wirksamkeit bestehen.

Herr Voss verweist auf die umfangreiche inhaltliche Auseinandersetzung der CDU-Fraktion mit der Themenstellung, als deren Ergebnis der fundierte Änderungsantrag vorgelegt wurde. Er macht deutlich, dass die Ratsmitglieder verpflichtet seien, die Sorgen der Bürger ernst zu nehmen und eine ausführliche Abwägung der unterschiedlichen Rechtsgüter vorzunehmen.

Nachdrücklich weist er die Einführung der Umweltzone zurück, da deren Wirkung nicht belegt sei und die Vielzahl von Ausnahmetatbeständen deutlich mache, dass eine Verhältnismäßigkeit der Mittel nicht gegeben sei. Das ins Spiel gebrachte Lkw-Transitverbot werde ausdrücklich nicht kumulativ sondern alternativ zur Umweltzone gesehen. Nach Angaben der Verwaltung könnten durch ein entsprechendes Lkw-Fahrverbot 10 % bis 15 % der Lkws aus der Stadt herausgehalten werden. Er legt dar, dass auf EU-Ebene eine Richtlinie zur Verminderung von Lärm in Erarbeitung sei.

Herr Hus verweist auf ausführliche Beratungen zu möglichen Auswirkungen des Lkw-Transitverbotes im Stadtentwicklungsausschuss und einschlägigen Arbeitskreisen. Er verweist auf Aussagen der Vorlage, wonach die Verwaltung mitgeteilt habe, dass lediglich Entlastungen von einem Prozent in dem genannten Bereich zu erzielen seien Insofern sei ein entsprechendes Durchfahrtsverbot für das gesamte Stadtgebiet wenig effektiv. Er verweist insofern auf den Ergänzungsantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, der wie folgt lautet:

„Die Verwaltung wird gebeten, die Auswirkungen und die Machbarkeit eines Lkw-Transitverbotes **für das Gebiet der Umweltzone** zu prüfen. Der Luftreinhalte- und Aktionsplan ist nach Prüfung dieser Maßnahme und entsprechender Beschlussfassung gegebenenfalls um diese Maßnahme zu ergänzen und fortzuschreiben.“

Hierdurch werde ein Großteil des Ziel- und Quellverkehrs dazu gezwungen, nicht durch die Umweltzone zu fahren. Er erinnert daran, dass eine Ratsinitiative der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen gegen Feinstaub und Stickstoffbelastungen im Verlauf der letzten Legislaturperiode seinerzeit von den Mitgliedern der Fraktion von CDU und FDP nicht ernst genommen wurden.

Er kritisiert eine zu kurzfristige Betrachtungsweise und das übergroße politische und gesellschaftliche Vertrauen in die Selbstverpflichtungsmechanismen der Autoindustrie. Er kritisiert die Tatsache, dass das Land die Kosten für die Entwicklung des Luftreinhalteplanes nicht übernommen habe sondern diese auf die Kommunen abgewälzt habe. Er bezeichnet die Vorlage der Verwaltung als sachlich und gut begründet.

Abschließend kritisiert er, dass häufig globale Maßnahmen des Umweltschutzes begrüßt werden, aber kein hinreichender Wille zur Umsetzung konkreter regionaler Ansätze bestehe.

Herr Stadtrat Griesert als Umweltdezernent nimmt abschließend Stellung. Er macht deutlich, dass es bisher 23 deutsche Städte gebe, die schon eine Umweltzone haben und zahlreiche weitere Städte, die entsprechende Beschlüsse zur Einführung einer Umweltzone gefasst haben.

Er nimmt Bezug auf die Ausführungen von Herrn Oberbürgermeister Pistorius, der festgestellt habe, dass die EU durch ihre Luftqualitätsrahmenrichtlinie die Vorgaben für ihre Mitgliedsstaaten gemacht, die die Bundesregierung durch das Bundesimmissionsschutzgesetz und die 22. Verordnung hierzu umgesetzt und die Kommunen zur Ausführung verpflichtet habe.

Rechtsvorschrift sei es, dass die Kommune verpflichtet sei, innerhalb von 22 Monaten einen Luftreinhalte- und Aktionsplan aufzustellen, sofern der Grenzwert für Feinstaub überschritten wurde.

Er verweist auf eine Reihe von Vorarbeiten, die die Verwaltung für die Erarbeitung der 112 Seiten starken Vorlage erbracht habe und auf die Vielfalt der zu beurteilenden Daten. Beispielhaft legt er dar, dass sich die Modellrechnung aus 31 Faktoren zusammensetze, die sich teilweise dynamisch entwickeln, so dass die Wirkungszusammenhänge sehr komplex seien.

Er macht deutlich, dass der Luftreinhalteplan viele andere Maßnahmen außerhalb der Umweltzone beinhalte. Es sei auch die Entwicklung der Feinstaubwerte und der Werte von Stickstoffdioxid für den Fall ermittelt worden, dass keine Umweltzone eingeführt würde.

Er verweist auf die Einzelheiten der Vorlage, ausweislich derer das 49 km lange Hauptstraßennetz der Stadt untersucht wurde, für das in 2006 für eine Strecke von 14,6 km Grenzwertüberschreitungen für Feinstaub sicher oder wahrscheinlich waren. Sofern keine Umweltzone eingeführt würde, könnte die Länge der feinstaubbelasteten Strecke auf 4,7 km zurückgeführt werden. Bei Einführung der Umweltzone werde die von sicheren Belastungen betroffene Strecke bereits auf 0 km zurückgeführt. Bei der Entwicklung von Stickstoffdioxidbelastungen sei die Verbesserung noch gravierender.

Nur durch die Einführung der Umweltzone werde die Belastung durch Stickstoffdioxid auf den für 2011 prognostizierten Straßenabschnitten auf 5,5 km reduziert.

Zu den notwendigen Ergänzungen verweist er auf die schriftliche Vorlage bezüglich der redaktionellen Änderungen. Daneben weist er darauf hin, dass auf Seite 88 in einer Fußnote nicht darauf hingewiesen wird, dass bei den langfristigen Maßnahmen davon ausgegangen wurde, dass das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend geändert werden soll. Für das Jahr 2010 werde erwartet, dass die Anwendung entsprechender Kriterien bei Vergaben künftig den Kommunen möglich sein werde. Die entsprechende Anlage zur Beschlussvorlage werde ergänzt (und ist dieser Niederschrift als Anlage beigefügt).

Er macht deutlich, dass die Stadt Osnabrück spätestens bei dem erforderlichen Verlängerungsantrag für Stickstoffdioxid zu entsprechenden Nachweisen verpflichtet sei, dass alle geeigneten Maßnahmen ergriffen wurden.

Zur Frage der Nachweise der Wirksamkeit von Umweltzonen sei darauf hinzuweisen, dass diese auch in anderen Städten bisher nicht vorliegen, insbesondere weil derzeit alle Zonen noch von Fahrzeugen mit gelben und roten Plaketten befahren werden dürfen. Er macht deutlich, dass für die Stadt Osnabrück bereits absehbar sei, dass der für Stickstoffdioxid im Jahr 2010 festgeschriebene Grenzwert nicht unterschritten werde und deshalb Osnabrück wie die meisten anderen deutschen Städte über den Bund bei der EU eine Verlängerungsanzeige abgeben muss.

Vor Eintritt in die Abstimmung legt Herr Thöle zum Abstimmungsverhalten und zur Anwesenheit Folgendes dar:

Für das CDU-Ratsmitglied Frau Meyer zu Strohen, die wegen der Teilnahme an einer Landtagssitzung verhindert ist, ist mit der SPD-Fraktion Pairing vereinbart, woraufhin Frau Fiolka-Dörpmund sich bei den abschließenden Abstimmungen enthalten wird.

In Anbetracht der krankheitsbedingten Abwesenheit von Herrn Staben (Mitglied der FDP-Fraktion) wird sich ein Mitglied der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen bei den anschließenden Abstimmungen enthalten.

Zunächst führt Herr Ratsvorsitzender Thöle die Abstimmung über den folgenden schriftlichen **Änderungsantrag der CDU-Fraktion** wie folgt herbei:

**Abweichender Beschluss:**

Der Luftreinhalte- und Aktionsplan der Stadt Osnabrück wird *mit folgenden Ergänzungen und Änderungen* beschlossen, tritt am 01. Januar 2009 in Kraft und wird bei Vorliegen wichtiger neuer Erkenntnisse fortgeschrieben.

- I. Der Luftreinhalte und Aktionsplan der Stadt Osnabrück in der Fassung von November 2008 wird durch folgende Maßnahmen ergänzt:
  - 1.) Die Stadt Osnabrück wird für den Lkw-Verkehr – außer Anlieger- und Lieferverkehr – gesperrt. So können nach Verwaltungsangaben ca. 10 –15 % des gesamten LKW-Aufkommens aus der Stadt herausgehalten werden, die im Rahmen einer Umweltzone weiterhin durch die Stadt fahren dürften. Als Vorbilder für eine Regelung können München oder Braunschweig dienen.
  - 2.) Die Stadt Osnabrück (möglichst gemeinsam mit den Stadtwerken) führt ein Modellprojekt „Emissionsreduzierung in Osnabrück durch innovative Verkehrslenkungsmaßnahmen“ nach dem Vorbild der Stadt Hannover durch. Durch innovative Software für die Ampeln soll die Verflüssigung des Straßenverkehrs optimiert werden. In diesen Modellversuch können auch Ergebnisse der Projekte des Bundesverkehrsministeriums einfließen. Die Unterschiede zwischen Hannover und Osnabrück sollten in dem Projekt besonders untersucht werden. Ziel ist, durch grüne Wellen Schadstoffreduktionen und Verringerungen des Kraftstoffverbrauchs größer 20 % zu erreichen. Nach Möglichkeit sollen für diesen Modellversuch Zuschüsse eingeworben werden.
  - 3.) Der Wegzug von Einwohnern aus Osnabrück in das Umland bewirkt ein erhebliches Anwachsen von Pendlerverkehr aus dem Umland in die Stadt. Durch eine verkehrsreduzierende Bauleitplanung und eine Kampagne der Stadt Osnabrück, Berufspendler wieder nach Osnabrück zurückzuholen oder neu für Osnabrück zu gewinnen, soll diesem Trend entgegengesteuert werden. So kann die Entstehung zusätzlicher Verkehre vermieden werden.
  - 4.) Die Stadt Osnabrück startet zusätzlich zu vermehrten Anpflanzaktionen einen Modellversuch mit Moosmatten, um Feinstaub zu binden und prüft, an welchen Straßen ein Einsatz ggf. sinnvoll ist. Da es bisher nur einen Modellversuch im Autobahnbereich in Nordrhein-Westfalen gibt, könnte Osnabrück als erste Großstadt hier Zeichen setzen. Hierzu sind Fördermittel einzuwerben.
  - 5.) Das Angebot für den Fahrrad- und Fußverkehr muss weiter verbessert werden. Radfahren und Zufußgehen muss attraktiver werden, z. B. durch die Anlegung neuer Radwege und die Schaffung von Fußwegen, die über gute Orientierung und einen guten Ausbaustand verfügen.

- 6.) Alle Hemmnisse im Osnabrücker Straßenverkehr (Schwellen, Verengungen für Bushaltestellen etc.) müssen überprüft werden. Durch unnötiges Bremsen und Anfahren wird vermeidbarer Feinstaub emittiert, der auch bei Auftreten auf untergeordneten Straßen zur Entlastung in der Stadt beiträgt.
  - 7.)
    - a) Der Lückenschluss der A33 Nord wird ab 2015 überregionalen Verkehr aus der Stadt Osnabrück heraushalten. Bei Staus oder Sperrungen auf der Autobahn werden Umleitungen durch die Stadt vermieden und dafür der geschlossene Autobahnring um Osnabrück genutzt.
    - b) Zusätzlich soll durch den Bau der Westumgehung und der mittleren Verbindung Ost der Verkehrsfluss verbessert und die Innenstadt entlastet werden.
  - 8.) Die Stadt Osnabrück weist die Bürger im Rahmen einer Informationskampagne auf die Steuerbegünstigung hin, die auf die Nachrüstung von Kfz gewährt wird.
  - 9.) Derzeit werden in Deutschland (Unternehmen, Fraunhofer-Institut, RWTH Aachen) und in den Niederlanden (Universität Twente) Forschungsprojekte durchgeführt, um Beton-Straßenoberflächen zu schaffen, die NO<sub>2</sub> abbauen. Im Labor der Universität Twente wurde festgestellt, dass Beton, der Titandioxyd enthält, 30 bis 40 % der Autoabgase unschädlich macht. Im Zentrum von Hengelo wird es im ersten Quartal 2009 in einer Hauptstraße einen Feldversuch geben (150 m lang), um die Laborergebnisse in der Praxis zu testen. Die Stadt Osnabrück sollte sich darum bewerben, als erste deutsche Großstadt ein Modellprojekt zur Verbesserung der Luftqualität (vor allem NO<sub>2</sub>) durch photokatalytischen Straßenbelag durchzuführen.
- II. Die im Luftreinhalte- und Aktionsplan der Stadt Osnabrück von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen und die zusätzlichen o. g. Maßnahmen sollen zügig umgesetzt werden. Die von der Verwaltung vorgeschlagene Umweltzone wird erst umgesetzt, wenn sich herausstellt, dass die übrigen Maßnahmen nicht den gewünschten Erfolg bringen. Da ab 2010 mit Euro 5 ein umweltfreundlicherer Autostandard Rechtskraft erlangen wird und in den nächsten Jahren aufgrund natürlicher Fluktuation die Zahl umweltbelastender Pkw und Nutzfahrzeuge zurückgehen wird, sowie die Maßnahmen des Osnabrücker Luftreinhalte- und Aktionsplans greifen werden, sollte 2013/2014 eine Überprüfung der Feinstaub- und NO<sub>2</sub>-Werte in Osnabrück vorgenommen werden. Sollte dann eine Grenzwertüberschreitung vorliegen, tritt die Umweltzone als letztes Mittel 2015 in Kraft. Dies entspricht der neuen EU-Regelung für NO<sub>2</sub>.

#### **Beratungsergebnis:**

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss I. Ziff. 1 bis 6 wird mit 24 zu 23 Stimmen bei zwei Enthaltungen **abgelehnt**,

I. Ziff. 7 a) wird mit 24 zu 23 Stimmen bei zwei Enthaltungen **abgelehnt**.

I. Ziff. 7 b) wird mehrheitlich gegen die Stimmen der Mitglieder der CDU-Fraktion **abgelehnt**.

I. Ziff. 8 wird einstimmig **angenommen**.

I. Ziff. 9 wird mehrheitlich gegen die Stimmen der Mitglieder der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion bei zwei Enthaltungen **abgelehnt**.

II. wird mehrheitlich gegen die Stimmen der Mitglieder der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion **abgelehnt**.

Sodann führt Herr Ratsvorsitzender Thöle die Abstimmung über den folgenden **Änderungsantrag der FDP-Fraktion** herbei:



### **Abweichender Beschluss:**

Der Luftreinhalte- und Aktionsplan Osnabrück wird **ohne die Maßnahme 7.2 –Einführung einer Umweltzone-** beschlossen, tritt am 01. Januar 2009 in Kraft und wird bei Vorliegen weiterer wichtiger neuer Erkenntnisse fortgeschrieben.

Die Verwaltung wird aufgefordert, folgende Maßnahmen soweit möglich einzuleiten bzw. zu unterstützen:

- Innovative Verkehrslenkungsmaßnahmen durch Adaptive Ampelsteuerung,
- Verzicht auf Buscaps und Aufpflasterungen
- Aufgabe separater Busspuren
- Energetische Verwendung von Ersatzbrennstoff in Osnabrück
- Bemoosung/Bepflanzung von Grünstreifen
- Einsatz von Stadtteilautos/-rädern
- Umrüstung städtischer Fahrzeuge auf Gas
- Nutzung Abwasserwärme
- Lückenschluss BAB 33
- Prüfung Verzicht BAB Umleitungsstrecke über B 68

### **Beratungsergebnis:**

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mehrheitlich gegen die Stimmen der Mitglieder der FDP-Fraktion und bei Enthaltung der Mitglieder der CDU-Fraktion **abgelehnt**.

Sodann erfolgt die Abstimmung über den nachfolgenden **Änderungsantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen:**

Herr Stadtrat Griesert merkt hierzu an, dass für die Umsetzung des Antrages Zählungen unter einer Reihe von Parametern zu erfolgen haben; hierfür werde ein mindestens 5-stelliger Betrag erforderlich werden. Diese Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

### **Abweichender Beschluss:**

Die Verwaltung wird gebeten, die Auswirkungen und die Machbarkeit eines LKW-Transit-Verbotes für das Gebiet der Umweltzone zu prüfen. Der Luftreinhalte- und Aktionsplan ist nach Prüfung dieser Maßnahme und entsprechender Beschlussfassung ggf. um diese Maßnahme zu ergänzen und fortzuschreiben.

### **Beratungsergebnis:**

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mehrheitlich bei Enthaltung der Mitglieder der CDU-Fraktion **angenommen**.

Sodann führt Herr Ratsvorsitzender Thöle die Abstimmung über den folgenden **Änderungsantrag der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion** herbei:

### **Abweichender Beschluss:**

Der Luftreinhalte- und Aktionsplan Osnabrück wird beschlossen, tritt am 01. Januar 2009 in Kraft und wird bei Vorliegen wichtiger neuer Erkenntnisse fortgeschrieben.

### **Beratungsergebnis:**

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mehrheitlich gegen die Stimmen der Mitglieder der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion bei zwei Enthaltungen **abgelehnt**.

Sodann erfolgt die Abstimmung über den schriftlich vorliegenden **Änderungsantrages des Ratsmitgliedes Herrn Mierke:**

**Abweichender Beschluss:**

Ergänzend zur Beschlussvorlage der Verwaltung beschließt der Rat:  
Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob die Verwaltungsgebühr von 120,00 € für die Erteilung der Jahresausnahmegenehmigung von Privatpersonen, deren Fahrzeuge nicht nachrüstbar sind oder für die die Nachrüstung eine nicht zumutbare Härte darstellt (Bezieher von Sozialhilfe, Arbeitslosengeld II, Wohngeld und Osnabrück-Pass-Inhaber) **auf 40,00 € ermäßigt** werden kann.

**Beratungsergebnis:**

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mehrheitlich bei Enthaltung der Mitglieder der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion **angenommen**.

Sodann führt **Herr Ratsvorsitzender Thöle** die Abstimmung über die schriftlich vorliegenden **Beschlussempfehlungen der Verwaltung** herbei; auf sämtliche in den Vorlagen der Verwaltung unterbreiteten Informationen wird Bezug genommen.

**Abweichender Beschluss:**

- a) Der Luftreinhalte- und Aktionsplan Osnabrück wird beschlossen, tritt am 01. Januar 2009 in Kraft und wird bei Vorliegen wichtiger neuer Erkenntnisse fortgeschrieben.
- b) Der Luftreinhalte- und Aktionsplan Osnabrück (Stand November 2008) für den 01. Juli 2009 vorgesehene Einrichtung der ersten Stufe der Umweltzone wird auf den 04. Januar 2010 verschoben. Die zweite Stufe tritt am 03. Januar 2011 in Kraft, die dritte Stufe wie vorgesehen am 03. Januar 2012.
- c) Die Stellungnahmen des Ministeriums für Umwelt- und Klimaschutz zum Luftreinhalte- und Aktionsplan der Stadt Osnabrück vom 26. September und 01. Dezember 2008 werden zur Kenntnis genommen.
- d) Die in der Anlage aufgeführten redaktionellen Änderungen des Luftreinhalte- und Aktionsplanes der Stadt Osnabrück werden zur Kenntnis genommen und in die Fassung vom November 2008 übernommen.

**Beratungsergebnis:**

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der abweichende Beschluss wird zu a), c) und d) einstimmig und zu b) mehrheitlich von den Mitgliedern der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Herrn Cheeseman sowie Herr Oberbürgermeister Pistorius gegen die Stimmen der Mitglieder der CDU-Fraktion, der FDP-Fraktion und bei Enthaltung von Frau Fiolka-Dörpmund, Herrn Mierke und eines Mitgliedes der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen **angenommen**.

## Anlage 1 zu Ziff. 19 (TOP 11 a)) zur Niederschrift Rat ö 09. Dezember 2008

Stadt Osnabrück  
Vorstand für Städtebau, Grün und Umwelt  
Fachbereich Umwelt

Osnabrück, 03. Dezember 2008

### Beschlussvorlage

**Betreff:** Luftreinhalte- und Aktionsplan der Stadt Osnabrück: hier: Schreiben des Ministeriums für Umwelt- und Klimaschutz vom 1.12.2008 / Redaktionelle Änderungen

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart (NÖ/Ö)	TOP
Verwaltungsausschuss	09.12.2008	NÖ	
Rat der Stadt Osnabrück	09.12.2008	Ö	11a

### Beschlussvorschlag: (Ergänzung)

1. Die Stellungnahmen des Ministeriums für Umwelt und Klimaschutz zum Luftreinhalte und Aktionsplan der Stadt Osnabrück vom 26.09. und 01.12.2008 werden zur Kenntnis genommen.
2. Die in der Anlage aufgeführten redaktionellen Änderungen des Luftreinhalte- und Aktionsplans der Stadt Osnabrück werden zur Kenntnis genommen und in die Fassung vom November 2008 übernommen.

**A. Finanzielle Auswirkungen:** keine

**B. Personelle Auswirkungen:** keine

**C. Ggf. Alternativen:**

--

**D. Beteiligte Ämter:** Fachbereich Recht

**Weitere Begründung/Sachverhalt/Problembeschreibung:**

#### Zu Ziffer 1:

Das Ministerium für Umwelt und Klimaschutz hat die Stadt Osnabrück mit Schreiben vom 1.12.2008 gebeten, den Rat darauf hinzuweisen, dass „insbesondere die Aussage, dass eine Überschreitung von Grenzwerten, die sich inhaltlich aus dem Luftreinhalteplan ergibt, die Gefahr eines Vertragsverletzungsverfahrens nach sich ziehen könnte, zu Missverständnissen Anlass gibt“.

Zur Klarstellung sind beide Schreiben des Ministeriums der Anlage beigelegt.

#### Zu Ziffer 2:

Bei den in der Anlage aufgeführten redaktionellen Änderungen handelt es sich um Klarstellungen oder die Beseitigung von Schreibfehlern, die keinen Einfluss auf die bisherigen inhaltlichen Aussagen des Luftreinhalteplans haben, vor der Veröffentlichung jedoch beseitigt werden sollen. Im Falle der Zustimmung des Rates soll die an die Fraktionen und Einzelmitglieder des Rates versandte Fassung des Luftreinhalte- und Aktionsplans vor ihrer Veröffentlichung entsprechend überarbeitet werden.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'd.' followed by a series of connected loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Anlagen

**Anlage Hochformat**

**Betreff: Luftreinhalte- und Aktionsplan der Stadt Osnabrück: hier: Schreiben des Ministeriums für Umwelt- und Klimaschutz vom 1.12.2008 / Redaktionelle Änderungen**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Sitzungsart (NÖ/Ö)</b>	<b>TOP</b>
Verwaltungsausschuss	09.12.2008	NÖ	
Rat der St	09.12.2008	Ö	11a

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt und Klimaschutz  
Postfach 41 07, 30041 Hannover



Niedersächs  
für Umwelt u

Bearbeitet von  
Gerd Queißer

E-Mail-Adresse:  
Gerd.Queisser  
@mu.niedersac

Stadt Osnabrück  
Fachbereich Umwelt  
Natruper-Tor-Wall 2  
49076 Osnabrück

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
-

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)  
34 -

Durchwahl (0511) 120-  
3490

## Luftreinhalte- und Aktionsplan Osnabrück

Sehr geehrter Herr Gerds,

wie telefonisch angekündigt, wurde der Luftreinhalte- und Aktionsplan der fachlicher Sicht einer Bewertung unterzogen. Wie besprochen, übersende ich Ihnen meine Anmerkungen in der beigefügten PDF-Datei. Ich weise darauf hin, dass die beschriebenen bisher umgesetzten Maßnahmen und Planungen leider keine Wirkung der Auswirkungen in Bezug auf die Reduzierung von Emissionen erbracht. Die Wirkung bei Einführung einer Umweltzone dargestellt. Die drei Planfälle zeigen das mögliche Emissionsminderungspotential dar, unterscheiden sich in ihrer Wirkung aber nur marginal, so dass die Jahresmittelwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid überschritten werden. Die im „Luftreinhalte- und Aktionsplan Stadt Osnabrück“ vorgesehene Einführung einer Umweltzone ist daher nicht ausreichend, um die rechtliche Anforderung an die Luftqualität zu erfüllen. Daher besteht die Gefahr eines Vertragsverletzungsverfahrens durch die

Ich verweise abschließend darauf, dass das Umweltbundesamt aktuell nationale Hintergrundbelastung und zu grenzüberschreitenden Transportbeiträgen untersucht hat (bei PM<sub>10</sub> für die Jahre 2005 und 2011, bei NO<sub>2</sub> für die Jahre 2005 und 2011). Die Berechnungen dienen zur Unterstützung der Berichterstattung hinsichtlich der Einhaltung der Richtlinie 2008/50/EG und Mitteilung KOM(2008)403 vom 26.06.2008. Ich werde diese aktuellen und von der Höhe her reduzierten Daten regelmäßig in meine Berichterstattungen textlich neutraler zu formulieren, z.B. die Einführung einer Umweltzone um die Einhaltung der Grenzwerte detaillierter prüfen zu wollen. Ich werde die Berechnungen auf neuer Datenbasis zu aktualisieren.

Für Nachfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrage

Anlage

Dienstgebäude  
Archivr. 2  
30169 Hannover

U-Bahn  
Linie 3, 7 und 9  
H Waterloo  
Bus 120  
H Waterlooplatz

Telefon  
(0511) 120-0  
Telefax  
(0511) 120-3380

E-Mail  
poststelle@mu.niedersachsen.de\*  
\*nicht zugelassen für digital signierte  
und verschlüsselte Dokumente  
Internet

adt Osnabrück

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt und Klimaschutz  
Postfach 41 07, 30041 Hannover



**Niedersächsisches Ministerium  
für Umwelt und Klimaschutz**

Bearbeitet von  
Gerd Queißer

E-Mail-Adresse:  
Gerd.Queisser  
@mu.niedersachsen.de\*

Herrn Gerdts  
Stadt Osnabrück  
Fachbereich Umwelt

49076 Osnabrück

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)

Durchwahl (0511) 120-  
3490

Hannover  
01.12.2008

**Beschlussvorschlag zum Luftreinhalte- und Aktionsplan Osnabrück**

Sehr geehrter Herr Gerdts,

Ihr Beschlussvorschlag für den Umweltausschuss, insbesondere die Aussage, dass eine Überschreitung von Grenzwerten, die sich inhaltlich aus dem Luftreinhalteplan ergibt, die Gefahr eines Vertragsverletzungsverfahrens durch die EU nach sich ziehen könnte, gibt zu Missverständnissen Anlass. Ich bitte Sie daher, zur Vorlage für den Rat darauf hinzuweisen, dass bedingt durch die im Sommer 2008 veröffentlichte Novellierung der Luftqualitätsrichtlinie die Kommission in diesen Fällen die Möglichkeit einer Fristverlängerung vorsieht.

Ferner verweise ich auf mein Schreiben vom 26.09.2008 zweiter Absatz. Die dort gebrauchten Formulierungen sind keines falls so zu verstehen, dass das Umweltministerium die Einrichtung einer Umweltzone fordert oder gar zusätzlich zu einer Umweltzone noch weitere Maßnahmen verlangt.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrage



Neufeldt

Dienstgebäude  
Archivstr. 2  
30169 Hannover

U-Bahn  
Linie 3, 7 und 9  
H Waterloo  
Bus 120  
H Waterlooplatz

Telefon  
(0511) 120-0  
Telefax  
(0511) 120-3399

E-Mail  
poststelle@mu.niedersachsen.de\*  
\*nicht zugelassen für digital signierte  
und verschlüsselte Dokumente  
Internet: www.umwelt.niedersachsen.de

Bankverbindung  
Nord/LB (BLZ 250 500 00)  
Konto-Nr. 106 025 182

## Anlage Hochformat

**Betreff:** Luftreinhalte- und Aktionsplan der Stadt Osnabrück: hier: Schreiben des Ministeriums für Umwelt- und Klimaschutz vom 1.12.2008 / Redaktionelle Änderungen

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart (NÖ/Ö)	TOP
Verwaltungsausschuss	09.12.2008	NÖ	
Rat der Stadt Osnabrück	09.12.2008	Ö	11a

**Änderungen im Luftreinhalte- und Aktionsplan Stadt Osnabrück gegenüber der Version vom 13. November 2008, die den Fraktionen in Vorbereitung der Sitzung des StUA am 27. November 2008 versandt wurde.**

Deckblatt: Nach Einarbeitung der folgenden Änderungen und ggf. erfolgreicher Ergänzungs-/Änderungswünsche des Rates zur bisherigen Fassung vom November 2008 erfolgt in der Endfassung auf dem Deckblatt der Hinweis: „**Fassung vom 9. Dezember 2008**“

Tabellenverzeichnis, Tab. 1: „Kg/a in kg/a“

Abbildungsverzeichnis, Abb. 3: „Bomblatstraße (links) und Schlosswall (rechts)“ in „Bomblatstraße und Schlosswall“

S.42, 3. Absatz:

„Die Analysen haben gezeigt, dass die Belastung über den gültigen Grenzwerten der 22. BImSchV (PM<sub>10</sub> und/oder NO<sub>2</sub>) wegen Fehlerbreite bzw. Unsicherheit der Modellrechnung an 260 Straßenabschnitten im Stadtgebiet auftreten können.“

in

„Die Analysen haben gezeigt, dass Belastungen über den gültigen Grenzwerten der 22. BImSchV (PM<sub>10</sub> und/oder NO<sub>2</sub>) unter Berücksichtigung der Fehlerbreite der Modellrechnung (Unterschätzung der realen Situation) an 260 Straßenabschnitten im Stadtgebiet auftreten können.“

S.48, 2. Absatz.: VGK in VKG

S.76, letzter Absatz.: Tageswertkriterium in Tageswertkriteriums

S.81, drittletzter Absatz.:

„In Osnabrück wird derzeit ein Katalog ökologischer Kriterien zur Bebauungsplanung erarbeitet.“

in:



„In Osnabrück wurde ein Katalog ökologischer Kriterien zur Bauleitplanung entwickelt und in 2008 vom Rat der Stadt Osnabrück beschlossen.“

S.83 1. Abs. bei Kap. „Quell-/Zielverkehre..“ 5. Satz:

„Unter Berücksichtigung einer aktualisierten Hintergrundbelastung liegen auf den radialen Achsen zwar keine sicheren Überschreitungen des Tagesgrenzwertkriteriums für PM<sub>10</sub> vor (vgl. 7.7.4), zur Reduzierung der hohen Wahrscheinlichkeit von Grenzwertüberschreitungen sollten aber unterstützende Maßnahmen zur Entlastung dieser Achsen erfolgen.“

in

„...radiale Achsen 2011 zwar...“

gez. Gerdts

## Anlage 2 zu Ziff. 19 (TOP 11 a)) zur Niederschrift Rat ö 09. Dezember 2008

Stadt Osnabrück  
Vorstand für Städtebau, Grün und Umwelt  
Fachbereich Umwelt

Osnabrück, 08. Dezember 2008

### B e s c h l u s s v o r l a g e

**Betreff:** Luftreinhalte- und Aktionsplan Osnabrück,  
Ergänzung der Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart (NÖ/Ö)	TOP
Verwaltungsausschuss	09.12.2008	NÖ	
Rat der Stadt Osnabrück	09.12.2008	Ö	11a

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Luftreinhalte- und Aktionsplan Osnabrück wird beschlossen, tritt am 1.1.2009 in Kraft und wird bei Vorliegen wichtiger neuer Erkenntnisse fortgeschrieben.

#### **Ergänzung:**

Die im Luftreinhalte- und Aktionsplan Osnabrück (Stand November 2008) für den 1. Juli 2009 vorgesehene Einrichtung der ersten Stufe der Umweltzone wird auf den 4. Januar 2010 verschoben. Die zweite Stufe tritt am 3. Januar 2011 in Kraft, die dritte Stufe wie vorgesehen am 3. Januar 2012.

#### **A. Finanzielle Auswirkungen:**

Keine Veränderungen gegenüber der ursprünglichen Vorlage vom 4. November 2008

#### **B. Personelle Auswirkungen:**

Keine Veränderungen gegenüber der ursprünglichen Vorlage vom 4. November 2008

#### **C. Ggf. Alternativen:**

Einführung der ersten Stufe der Umweltzone wie bisher vorgesehen zum 1. Juli 2008.

#### **D. Beteiligte Ämter:** Fachbereich Recht

#### **Weitere Begründung/Sachverhalt/Problembeschreibung:**

Mit Beschluss vom 4. Dezember 2008 hat das Verwaltungsgericht Hannover die Eilanträge einer Bewohnerin der Hannoveraner Umweltzone und eines Seelzer Gewerbetreibenden, dessen Kunden in der Umweltzone ansässig sind, gegen die in der Umweltzone angeordneten Fahrverbote abgelehnt.

Das Gericht hat die Eilanträge abgelehnt, da beide Kläger über Fahrzeuge bzw. Fahrzeugflotten mit überwiegend gelben Plaketten verfügen und insofern in ihren Rechten bis Ende 2009 nur in geringem Maße beeinträchtigt wären. Eine Eilbedürftigkeit sei daher nicht gegeben.

Die Kammer sieht die Erfolgsaussichten des Klageverfahrens gleichwohl als offen an und will zur Frage der von der Stadt Hannover als Hauptbegründung für die Einrichtung einer Umweltzone angegebenen Stickstoffdioxidreduzierung Sachverständige hören. Dies soll voraussichtlich bis Ende März 2009 erfolgen. Mit einem Urteil in erster Instanz ist dann nach Einschätzung der Verwaltung bis zum Sommer 2009 zu rechnen.

Vor Einrichtung der Umweltzone in Osnabrück sollen das erstinstanzliche Urteil und möglicherweise weitere bis dahin ergehende Urteile ausgewertet werden. Sollten sich hieraus ernsthafte Bedenken zur Rechtmäßigkeit einer Osnabrücker Umweltzone ableiten lassen, ist ggf. über den Fortbestand der Entscheidung zur Einrichtung einer Umweltzone erneut zu entscheiden.

Die Vorbereitung zur Einrichtung einer Umweltzone erfordert nach den Erfahrungen der 24 deutschen Städte, die eine solche Umweltzone bereits eingerichtet haben, einen Zeitaufwand von ca. 6 Monaten. Aus diesem Grund soll die Umweltzone entgegen der bisherigen Planungen nunmehr zum 4. Januar 2010 (welcher ein Montag ist) Rechtskraft erlangen. Sie würde dann voraussichtlich zeitgleich mit der geplanten 14 km<sup>2</sup> großen Umweltzone in Münster eingerichtet werden, für die die Öffentlichkeitsbeteiligung Anfang 2009 eingeleitet werden soll.

Die zweite Stufe soll dann nicht wie bisher vorgesehen am 1. Juli 2010 sondern am 3. Januar 2011 zeitgleich mit vielen anderen Umweltzonen in Deutschland und die letzte Stufe (nur noch Fahrzeuge mit grünen Plaketten zugelassen) -wie vorgesehen- am 2. Januar 2012 in Kraft treten.

Die Verschiebung des Starttermins der Umweltzone um 6 Monate gibt den betroffenen Gewerbetreibenden aber auch Bürgern auch mehr Zeit, ihre Fahrzeuge nachzurüsten oder auf ein neues bzw. anderes plakettenfähiges Fahrzeug umzusteigen, was die Zahl in Frage kommender Ausnahmegenehmigungen weiter senken wird.

Da das Enddatum der Einführung der dritten Stufe (Einfahrt von Fahrzeugen in die Umweltzone nur noch mit Euro 4 und besser (grüne Plakette) nicht geändert wird und der Übergang von der zweiten zur dritten Stufe (Ausschluss von roten und gelben Plaketten) der schadstoffmäßig entscheidende Schritt ist, wird eine Überarbeitung der Modellrechnung seitens der Verwaltung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht für erforderlich gehalten.

Der vorliegende Luftreinhalte- und Aktionsplan (Stand November 2008) wird bei Beschluss der Änderung hinsichtlich der Einführungsdaten der Umweltzone geändert und kann dann mit den Änderungen am 1.1.2009 in Kraft treten.



## Anlage 3 zu Ziff. 19 (TOP 11 a)) zur Niederschrift Rat ö 09. Dezember 2008

CDU-Fraktion

Osnabrück, 27. November 2008

### A n t r a g

**Betreff:** Luftreinhalte- und Aktionsplan der Stadt Osnabrück (Änderungsantrag)

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart (NÖ/Ö)	TOP
Verwaltungsausschuss	09.12.2008	NÖ	
Rat der Stadt Osnabrück	09.12.2008	Ö	11a

### Hinweis:

Änderungsantrag der CDU-Fraktion (Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt vom 27.11.2008).

Zusätzliche Änderungen sind fett markiert.

### Inhalt des Antrags:

Der Luftreinhalte- und Aktionsplan der Stadt Osnabrück wird **mit folgenden Ergänzungen und Änderungen** beschlossen, tritt am 1.1.2009 in Kraft und wird bei Vorliegen wichtiger neuer Erkenntnisse fortgeschrieben.

- I. Der Luftreinhalte und Aktionsplan der Stadt Osnabrück in der Fassung von November 2008 wird durch folgende Maßnahmen ergänzt:
  - 1.) Die Stadt Osnabrück wird für den Lkw-Verkehr – außer Anlieger- und Lieferverkehr – gesperrt. So können nach Verwaltungsangaben ca. 10 –15 % des gesamten LKW-Aufkommens aus der Stadt herausgehalten werden, die im Rahmen einer Umweltzone weiterhin durch die Stadt fahren dürften. Als Vorbilder für eine Regelung können München oder Braunschweig dienen.
  - 2.) Die Stadt Osnabrück (möglichst gemeinsam mit den Stadtwerken) führt ein Modellprojekt „Emissionsreduzierung in Osnabrück durch innovative Verkehrlenkungsmaßnahmen“ nach dem Vorbild der Stadt Hannover durch. Durch innovative Software für die Ampeln soll die Verflüssigung des Straßenverkehrs optimiert werden. In diesen Modellversuch können auch Ergebnisse der Projekte des Bundesverkehrsministeriums einfließen. Die Unterschiede zwischen Hannover und Osnabrück sollten in dem Projekt besonders untersucht werden. Ziel ist, durch grüne Wellen Schadstoffreduktionen und Verringerungen des Kraftstoffverbrauchs größer 20 % zu erreichen. Nach Möglichkeit sollen für diesen Modellversuch Zuschüsse eingeworben werden.

- 3.) Der Wegzug von Einwohnern aus Osnabrück in das Umland bewirkt ein erhebliches Anwachsen von Pendlerverkehr aus dem Umland in die Stadt. Durch eine verkehrsreduzierende Bauleitplanung und eine Kampagne der Stadt Osnabrück, Berufspendler wieder nach Osnabrück zurückzuholen oder neu für Osnabrück zu gewinnen, soll diesem Trend entgegengesteuert werden. So kann die Entstehung zusätzlicher Verkehre vermieden werden.
- 4.) Die Stadt Osnabrück startet zusätzlich zu vermehrten Anpflanzaktionen einen Modellversuch mit Moosmatten, um Feinstaub zu binden und prüft, an welchen Straßen ein Einsatz ggf. sinnvoll ist. Da es bisher nur einen Modellversuch im Autobahnbereich in Nordrhein-Westfalen gibt, könnte Osnabrück als erste Großstadt hier Zeichen setzen. Hierzu sind Fördermittel einzuwerben.
- 5.) Das Angebot für den Fahrrad- und Fußverkehr muss weiter verbessert werden. Radfahren und Zufußgehen muss attraktiver werden, z. B. durch die Anlage neuer Radwege und die Schaffung von Fußwegen, die über gute Orientierung und einen guten Ausbaustand verfügen.
- 6.) Alle Hemmnisse im Osnabrücker Straßenverkehr (Schwellen, Verengungen für Bushaltestellen etc.) müssen überprüft werden. Durch unnötiges Bremsen und Anfahren wird vermeidbarer Feinstaub emittiert, der auch bei Auftreten auf untergeordneten Straßen zur Entlastung in der Stadt beiträgt.
- 7.) Der Lückenschluss der A33 Nord wird ab 2015 überregionalen Verkehr aus der Stadt Osnabrück heraushalten. Bei Staus oder Sperrungen auf der Autobahn werden Umleitungen durch die Stadt vermieden und dafür der geschlossene Autobahnring um Osnabrück genutzt. Zusätzlich soll durch den Bau der Westumgehung und der mittleren Verbindung Ost der Verkehrsfluss verbessert und die Innenstadt entlastet werden.
- 8.) Die Stadt Osnabrück weist die Bürger im Rahmen einer Informationskampagne auf die Steuerbegünstigung hin, die auf die Nachrüstung von KfZ gewährt wird.
- 9.) **Derzeit werden in Deutschland (Unternehmen, Fraunhofer-Institut, RWTH Aachen) und in den Niederlanden (Universität Twente) Forschungsprojekte durchgeführt, um Beton-Straßenoberflächen zu schaffen, die NO<sub>2</sub> abbauen. Im Labor der Universität Twente wurde festgestellt, dass Beton, der Titandioxyd enthält, 30-40 % der Autoabgase unschädlich macht. Im Zentrum von Hengelo wird es im ersten Quartal 2009 in einer Hauptstraße einen Feldversuch geben (150 m lang), um die Laborergebnisse in der Praxis zu testen. Die Stadt Osnabrück sollte sich darum bewerben, als erste deutsche Großstadt ein Modellprojekt zur Verbesserung der Luftqualität (vor allem NO<sub>2</sub>) durch photokatalytischen Straßenbelag durchzuführen.**

- II. Die im Luftreinhalte- und Aktionsplan der Stadt Osnabrück von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen und die zusätzlichen o. g. Maßnahmen sollen zügig umgesetzt werden. Die von der Verwaltung vorgeschlagene Umweltzone wird erst umgesetzt, wenn sich herausstellt, dass die übrigen Maßnahmen nicht den gewünschten Erfolg bringen. Da ab 2010 mit Euro 5 ein umweltfreundlicherer Autostandard Rechtskraft erlangen wird und in den nächsten Jahren aufgrund natürlicher Fluktuation die Zahl umweltbelastender Pkw und Nutzfahrzeuge zurückgehen wird, sowie die Maßnahmen des Osnabrücker Luftreinhalte- und Aktionsplans greifen werden, sollte 2013/2014 eine Überprüfung der Feinstaub- und NO<sub>2</sub>-Werte in Osnabrück vorgenommen werden. Sollte dann eine Grenzwertüberschreitung vorliegen, tritt die Umweltzone als letztes Mittel 2015 in Kraft. Dies entspricht der neuen EU-Regelung für NO<sub>2</sub>.

### Begründung:

1. Der EuGH hat 2008 entschieden, dass der Bürger einen einklagbaren Anspruch auf Einführung eines Luftreinhalte- und Aktionsplanes zur Reduzierung der Feinstaub- und Stickoxydausstöße hat. Innerhalb eines solchen Aktionsplanes ist die Stadt in Wahl und Ausgestaltung der Maßnahmen insofern frei, als dass sie unter mehreren wirksamen Mitteln, die für die Bürger am wenigsten belastenden auswählen muss (vgl. BVerwG v. 27.9.2007). Einen bürgerschaftlichen Anspruch auf Einführung von Einzelmaßnahmen, wie einer Umweltzone, besteht aber nicht.

Streitpunkt ist daher nicht die Einführung des Luftreinhalte- und Aktionsplanes an sich, sondern nur die Einzelmaßnahme „Umweltzone“. Die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Osnabrück zweifelt die Einschätzung der Stadtverwaltung an, dass die Umweltzone den Anforderungen des rechtsstaatlichen Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes entspricht. Unter anderem in Berlin, vor allem aber in Hannover laufen aus diesem Grund derzeit Klageverfahren, in denen eine Verletzung der Verhältnismäßigkeit der Umweltzone gerügt wird. **Das Verwaltungsgericht Hannover hat am 04. Dezember 2008 zwei Eilanträge gegen die Fahrverbote in der Innenstadt von Hannover abgewiesen, sieht den Ausgang des Klageverfahrens gegen die Umweltzone aber noch als vollkommen offen an. Das Gericht erklärte, dass es Zweifel habe, ob die Umweltzone in der Lage sei, die Abgasbelastung in der Stadt zu verbessern. Deshalb sollen jetzt Sachverständige gehört werden.**

2. Würde eine Umweltzone in Osnabrück ab 2009 eingeführt, so würden alle Kfz plakettenpflichtig, auch wenn Kfz mit roten oder gelben Plaketten zunächst weiterhin die Umweltzone befahren dürfen (bis 2012). Ab dem Zeitpunkt, ab dem rote und gelbe Plaketteninhaber aus der Umweltzone ausgeschlossen würden, bedürfte es umfangreicher Ausnahmegenehmigungen und Härtefallregelungen. Die Verwaltung hat bereits klar gestellt, dass sie für nicht umweltzonentaugliche Pkw bis zu 3,5t und Lkw ab 3,5t u. a. bei Kurzzeitgeschäften bis zu einer Woche, für Langzeitgeschäfte von bis zu einem Jahr, für Fahrzeughalter, die Neufahrzeuge oder Nachrüstsätze verbindlich bestellt haben, für Fälle betrieblicher Unzumutbarkeit, für Pendler, für den ÖPNV, für Verkehr zu und von medizinischen Einrichtungen, etc. umfangreiche Sondererlaubnisse vorsehen. Ferner wird auch für finanzschwache Bürger mit alten Autos eine Lösung gefunden werden müssen. Selbst für Oldtimer bestehen gesetzliche Ausnahmen. Die Auflistung zeigt exem-

plarisches, dass es bei der Umsetzung einer Umweltzone zu erheblichem bürokratischem Aufwand kommen würde und angesichts der vielen Ausnahmen und Unwägbarkeiten die Wirksamkeit der Umweltzone kaum belegbar bzw. erheblich eingeschränkt sein dürfte. Da darüber hinaus bis zum entscheidenden Zeitpunkt für die Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub 2011 und für Stickoxyde 2010 bzw. bei Gestattung der Verlängerungsoption bis 2015 (dafür kommt es darauf an, ob alle wirksamen Mittel gewählt worden sind, die auch verhältnismäßig sind) wegen fortschreitender Technik und der steuerlichen Begünstigung der Nachrüstung ohnehin fast alle Pkw und Lkw eine grüne Plakette bekommen werden, ist das Instrument der Umweltzone in ein paar Jahren überflüssig. Davon geht die Verwaltung in ihrer Vorlage zum Stadtentwicklungs- und Umweltausschuss im Übrigen auch selbst aus. Ob der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit durch die Einführung einer Umweltzone in Osnabrück gewahrt ist, darf daher stark bezweifelt werden. Die Stadtwerke haben verbindlich zugesichert, dass ihre Busflotte ab 2012 nur noch ausschließlich mit grüner Plakette ausgestattet sein wird. Dies zeigt beispielhaft den Fortschritt in der Schadstoffreduzierung. Ebenso trägt der Abfallwirtschaftsbetrieb erheblich zur Reduzierung der Schadstoffe in den nächsten Jahren bei.

3. Im Unterschied dazu gäbe es derartige Probleme bei Einführung eines Lkw-Transitverbotes wohl nicht: Es könnten diejenigen 10-15 % der regelmäßig mit Diesel betriebenen Lkw ab 3,5t aus der Stadt herausgehalten werden, die sonst mit grüner Plakette hindurchfahren dürften, obwohl sie nicht dem Quell- und Zielverkehr zuzuordnen sind. Angesichts der hohen Beteiligung von Dieselruß an den städtischen Stickoxydemissionen (ca. 80 % nach Verwaltungsangaben) könnte hier bereits ein erhöhter Beitrag zur Reduzierung der Emissionen erreicht werden, der in einer Umweltzone nicht generiert werden könnte, da in der Umweltzone nur nach Plaketten, nicht aber danach unterschieden wird, ob Dieselruß ausgestoßen wird. Auch Lärm könnte durch den Ausschluss von 10-15 % des städtischen Last- und Schwerlastverkehrs wirksam reduziert werden. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund wichtig, da die EU in den kommenden Jahren eine verbindliche Einhaltung von Lärmgrenzwerten in den Kommunen vorschreiben wird. Auch die Kostenfrage spricht für Einführung eines Transitverbotes für Lkw anstelle einer Umweltzone. Die der Stadt entstehenden Kosten beziffert die Verwaltung auf 120.000 € für Beschilderungen im Stadtgebiet sowie eine Werbekampagne. Ein Lkw-Transitverbot dürfte günstiger sein, da weniger Schilder, keine Werbekampagne und weniger Einsatzkräfte zur Kontrolle erforderlich wären.
4. Die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Osnabrück geht vor dem beschriebenen Hintergrund davon aus, dass die Einführung eines Lkw-Transitverbotes gegenüber einer möglichen Umweltzone ein ähnlich wirksames, aber sehr viel angemesseneres Mittel zur Reduzierung von Feinstaub, vor allem aber von Stickoxydemissionen sein wird. Vertragsstrafen bei Überschreitung der Grenzwerte sind somit nicht zu erwarten, Klagen von Bürgern hätten wegen Einhaltung der Verhältnismäßigkeit voraussichtlich keine Aussicht auf Erfolg. Selbst die Verlängerungsoption für die Überschreitung der Stickoxydgrenzwerte bis 2015 würde unter diesem Umständen von der EU-Kommission genehmigt werden müssen. Solange nicht bewiesen ist, dass die Umweltzone in Osnabrück definitiv wirksamer als ein Lkw-Transitverbot ist, haben wir die Pflicht, ausschließlich Maßnahmen zu wählen, die das am wenigsten einschneidende Mittel darstellen. Die Umweltzone ist dies nach unserer Überzeugung nicht. Das Ergebnis der Bürgerbeteiligung zeigt, dass unse-

5. Die übrigen o. g. Maßnahmen unterstützen die Bestrebung, Feinstaub- und Stickoxydemissionen wirksam und angemessen zu reduzieren.

gez. Dr. E.h. Fritz Brickwedde  
Fraktionsvorsitzender



## Anlage 4 zu Ziff. 19 (TOP 11 a)) zur Niederschrift Rat ö 09. Dezember 2008

FDP-Fraktion

Osnabrück, 27. November 2008

### Antrag

**Betreff: Luftreinhalte- und Aktionsplan -Änderungsantrag--Tischvorlage-**

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart (NÖ/Ö)	TOP
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	27.11.2008	Ö	3
Verwaltungsausschuss	09.12.2008	NÖ	
Rat der Stadt Osnabrück	09.12.2008	Ö	

### Inhalt des Antrags:

Der Luftreinhalte- und Aktionsplan Osnabrück wird **ohne die Maßnahme 7.2 – Einführung einer Umweltzone-** beschlossen, tritt am 1.1.2009 in Kraft und wird bei Vorliegen weiterer wichtiger neuer Erkenntnisse fortgeschrieben.

Die Verwaltung wird aufgefordert, folgende Maßnahmen soweit möglich einzuleiten bzw. zu unterstützen:

- >Innovative Verkehrlenkungsmaßnahmen durch Adaptive Ampelsteuerung, Verzicht auf >Buscaps und Aufpflasterungen
- >Aufgabe separater Busspuren
- >Energetische Verwendung von Ersatzbrennstoff in Osnabrück
- >Bemoosung/Bepflanzung von Grünstreifen
- >Einsatz von Stadtteilautos/-rädern
- >Umrüstung städtischer Fahrzeuge auf Gas
- >Nutzung Abwasserwärme
- >Lückenschluss BAB 33
- >Prüfung Verzicht BAB Umleitungsstrecke über B 68

### Begründung:

Unbestritten ist, dass Feinstaub und Stickoxide der Gesundheit schaden.

Diese zu reduzieren ist nötig. Doch muss dafür eine verhältnismäßige und unbürokratische Regelung gefunden werden. Zahlreiche komplizierte Ausnahmen werden genehmigt werden müssen (mehrere Mitarbeiter sind dafür erforderlich, die dann in anderen wichtigen Bereichen der Verwaltung fehlen).

Im Endeffekt werden besonders kleine Handwerksbetriebe, Geringverdiener und Auswärtige belastet. Es ist für die Betroffenen auch nicht nachvollziehbar, dass bei einer Autobahnsperre dann alle umgeleiteten Fahrzeuge die Umweltzone ohne Plakette befahren dürfen.

Durch die Einführung einer Umweltzone wird sich der PKW-Verkehr verlagern. Die Umwegfahrten werden zu einer noch größeren Umweltbelastung führen.

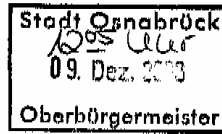
Es gibt eine Reihe sinnvoller Maßnahmen, um die Umweltbelastung zu verringern. Diese haben wir in unserem Ratsantrag vom 27.05.2008 dargestellt. Große umweltschonende Effekte lassen sich erzielen durch ein Fahrverbot für Lkw, die Umleitung des Verkehrs auf Alternativrouten, für fließenden Verkehr zu sorgen, eine bessere Koordinierung der Baustellen und Verzicht auf künstliche Verkehrsbehinderungen. Fließender Verkehr ist nach wie vor die wirksamste Methode, um den Schadstoffausstoß von Kraftfahrzeugen zu verringern.

Der Luftreinhalte- und Aktionsplan sagt außerdem nichts aus zu Auswirkungen durch den Weggang der Briten. Auch wurde nicht untersucht, wie sich die Umweltbelastung ohne die vorhandene BAB-Umleitung darstellt. In diesen Punkten ist der Plan zu aktualisieren.

gez.  
Dr. Thomas Thiele  
Fraktionsvorsitzender

# Anlage 5 zu Ziff. 19 (TOP 11 a)) zur Niederschrift Rat ö 09. Dezember 2008

18-DEZ-2008 12:12 Von:STADT OS RATSBUERO +49 541 3232753 An:+49 541 323 15 3066 S.1/2



CDU-Fraktion  
FDP-Fraktion

Osnabrück, 09. Dezember 2008

## Antrag

**Betreff:** Luftreinhalte- und Aktionsplan -Änderungsantrag- -Tischvorlage-

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart (NÖ/Ö)	TOP
Verwaltungsausschuss	09.12.2008	NÖ	
Rat der Stadt Osnabrück	09.12.2008	Ö	

## Inhalt des Antrags:

Der Luftreinhalte- und Aktionsplan Osnabrück wird **ohne die Maßnahme 7.2 –Einführung einer Umweltzone-** beschlossen, tritt am 1.1.2009 in Kraft und wird bei Vorliegen weiterer wichtiger neuer Erkenntnisse fortgeschrieben.

## Begründung:

- erfolgt mündlich -

gez. Dr. E. h. Fritz Brickwedde  
Fraktionsvorsitzender

gez. Dr. Thomas Thiele  
Fraktionsvorsitzender

# Anlage 6 zu Ziff. 19 (TOP 11 a)) zur Niederschrift Rat ö 09. Dezember 2008

18-DEZ-2008 12:12 Von:STADT OS RATSBUERO +49 541 3232753 An:+49 541 323 15 3066 S.2/2

**Wulf-Siegmar Mierke (UWG)**

Osnabrück, 06. Dezember 2008

## Antrag

**Betreff:** Luftreinhalte- und Aktionsplan für die Stadt Osnabrück  
Änderungsantrag

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart (NÖ/Ö)	TOP
Rat der Stadt Osnabrück	09.12.2008	Ö	11a

## Inhalt des Antrags:

Ergänzend zur Beschlussvorlage der Verwaltung beschließt der Rat:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob die Verwaltungsgebühr von 120 € für die Erteilung der Jahresausnahmegenehmigung von Privatpersonen, deren Fahrzeuge nicht nachrüstbar sind oder für die die Nachrüstung eine nicht zumutbare Härte darstellt (Bezieher von Sozialhilfe, Arbeitslosengeld II, Wohngeld und Osnabrück-Pass Inhaber) **auf 40 € ermäßigt** werden kann.

## Begründung:

Erfolgt mündlich

gez. Wulf-Siegmar Mierke

# Anlage 7 zu Ziff. 19 (TOP 11 a)) zur Niederschrift Rat ö 09. Dezember 2008

17-DEZ-2008 16:30 Von:STADT OS RATSBUERO +49 541 3232753 An:+49 541 323 15 3066 S.1/1

**SPD-Fraktion  
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen**

Osnabrück, 01. Dezember 2008

## Antrag

**Betreff:** Luftreinhalte- und Aktionsplan für die Stadt Osnabrück  
Änderungsantrag

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart (NÖ/Ö)	TOP
Rat der Stadt Osnabrück	09.12.2008	Ö	11a

## Inhalt des Antrags:

Ergänzend zur Beschlussvorlage der Verwaltung beschließt der Rat:

Die Verwaltung wird gebeten, die Auswirkungen und die Machbarkeit eines LKW-Transitverbotes für das Gebiet der Umweltzone zu prüfen. Der Luftreinhalte- und Aktionsplan ist nach Prüfung dieser Maßnahme und entsprechender Beschlussfassung gegebenenfalls um diese Maßnahme zu ergänzen und fort zu schreiben.

gez. Ulrich Hus

gez. Michael Hagedorn

## Anlage 8 zu Ziff. 19 (TOP 11 a)) zur Niederschrift Rat ö 09. Dezember 2008

Stadt Osnabrück  
Vorstand für Städtebau, Grün und Umwelt  
Fachbereich Umwelt

Osnabrück, 09. Dezember 2008

### Anlage Hochformat

**Betreff:** Luftreinhalte- und Aktionsplan der Stadt Osnabrück: hier: Schreiben des Ministeriums für Umwelt- und Klimaschutz vom 1.12.2008 / Redaktionelle Änderungen

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart (NÖ/Ö)	TOP
Verwaltungsausschuss	09.12.2008	NÖ	
Rat der Stadt Osnabrück	09.12.2008	Ö	

**Änderungen im Luftreinhalte- und Aktionsplan Stadt Osnabrück gegenüber der Version vom 13. November 2008, die den Fraktionen in Vorbereitung der Sitzung des StUA am 27. November 2008 versandt wurde.**

Deckblatt: Nach Einarbeitung der folgenden Änderungen und ggf. erfolgreicher Ergänzungs-/Änderungswünsche des Rates zur bisherigen Fassung vom November 2008 erfolgt in der Endfassung auf dem Deckblatt der Hinweis: „**Fassung vom 9. Dezember 2008**“

Tabellenverzeichnis, Tab. 1: „Kg/a in kg/a“

Abbildungsverzeichnis, Abb. 3: „Bomblatstraße (links) und Schlosswall (rechts)“ in „Bomblatstraße und Schlosswall“

#### S.42, 3. Absatz:

„Die Analysen haben gezeigt, dass die Belastung über den gültigen Grenzwerten der 22. BImSchV (PM<sub>10</sub> und/oder NO<sub>2</sub>) wegen Fehlerbreite bzw. Unsicherheit der Modellrechnung an 260 Straßenabschnitten im Stadtgebiet auftreten können.“

in

„Die Analysen haben gezeigt, dass Belastungen über den gültigen Grenzwerten der 22. BImSchV (PM<sub>10</sub> und/oder NO<sub>2</sub>) unter Berücksichtigung der Fehlerbreite der Modellrechnung (Unterschätzung der realen Situation) an 260 Straßenabschnitten im Stadtgebiet auftreten können.“

S.48, 2. Absatz.: VGK in VKG

S.76, letzter Absatz.: Tageswertkriterium in Tageswertkriteriums

#### S.81, drittletzter Absatz.:

„In Osnabrück wird derzeit ein Katalog ökologischer Kriterien zur Bebauungsplanung erarbeitet.“

in:

„In Osnabrück wurde ein Katalog ökologischer Kriterien zur Bauleitplanung entwickelt und in 2008 vom Rat der Stadt Osnabrück beschlossen.“

S.83 1. Abs. bei Kap. „Quell-/Zielverkehre.“ 5. Satz:

„Unter Berücksichtigung einer aktualisierten Hintergrundbelastung liegen auf den radialen Achsen zwar keine sicheren Überschreitungen des Tagesgrenzwertkriteriums für PM<sub>10</sub> vor (vgl. 7.7.4), zur Reduzierung der hohen Wahrscheinlichkeit von Grenzwertüberschreitungen sollten aber unterstützende Maßnahmen zur Entlastung dieser Achsen erfolgen.“

in

„...radiale Achsen 2011 zwar...“

S.88, Fußnote 86:

„vgl. § 5ff. und §§ 17,52 BImSchG“

*geändert durch Ratsbeschluss vom 9.12.2008 in*

*„vgl. §§ 22 und 52 BImSchG. Entsprechende Anforderungen an die Vergabe können umgesetzt werden, wenn das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend geändert ist.“*