

Beteiligung der Öffentlichkeit zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans (TOP 9.5)
(Änderungsantrag Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) (TOP 9.5.2)

Beratungsverlauf:

Herr Oberbürgermeister Griesert (CDU) weist darauf hin, dass nach der Beratung im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zu Diesel-Verkehrsverboten ergangen sei und hierzu von der Verwaltung eine Mitteilungsvorlage erstellt wurde (s. TOP 19.5). Ferner wurde die Beschlussvorlage der Verwaltung zwischenzeitlich durch eine Mitteilungsvorlage (TOP 9.5.1) um einige Informationen ergänzt. Er verdeutlicht, dass die Verwaltung den Entwurf des Luftreinhalteplanes vor dem Hintergrund des Bundesverwaltungsgerichtsurteils erneut geprüft habe und zu dem Ergebnis gelangt sei, dass vor dem heutigen Beschluss zur Auslegung keine Änderungen erforderlich seien. Herr Oberbürgermeister Griesert berichtet ferner, dass der Aspekt der Nachrüstung zusätzlicher Stadtwerkebusse noch nicht in die Modellrechnung eingeflossen und auch eine verbesserte Schadstoffsituation am Schlosswall noch zu berücksichtigen sei. Vor diesem Hintergrund und bei Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit werde die Verwaltung Strecken- und Zonenverbote weiterhin nicht empfehlen. Herr Oberbürgermeister Griesert teilt in diesem Zusammenhang mit, dass vor wenigen Stunden ein Schreiben der Deutschen Umwelthilfe mit einem Forderungskatalog und Fristsetzung eingegangen sei (s. Anlage) und zitiert hieraus.

Herr Bajus (GRÜNE) rinnert an die Luftreinhaltepläne der Stadt aus den Jahren 2008 und 2011 und verdeutlicht, dass der jetzt entstandene Handlungsbedarf lediglich durch den sogenannten "Dieselskandal" entstanden sei, bei dem die Verbraucher durch die Autohersteller getäuscht wurden. Er bedauert, dass die Probleme seit Jahren auf Bundesebene bekannt seien und nichts hiergegen getan wurde. Diese Versäumnisse führen nun dazu, dass möglicherweise auch für Osnabrück Fahrverbote gerichtlich angeordnet werden. Um dieses zu vermeiden, habe die Fraktion Bündnis90/Die Grünen einen Änderungsantrag mit weitergehenden Vorschlägen vorgelegt. Abschließend weist er auf eine Presseerklärung des Deutschen Städtetages hin, in der die Einführung einer blauen Plakette gefordert werde.

Herr Dr. Thiele (FDP) bedauert ebenfalls die fehlende politische Willensbildung auf Bundesebene, um den betrügerischen Machenschaften in der Autoindustrie entgegenzuwirken. Die Konsequenzen dieser Fehlentwicklungen hätten die Kommunen und betroffenen Autobesitzer zu tragen. Er kündigt an, dass der Änderungsantrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen von seiner Fraktion unterstützt werde. Lediglich die Forderung nach einer blauen Plakette werde dabei nicht mitgetragen.

Herr Dr. E.h. Brickwedde (CDU) verweist auf das Verursacherprinzip, wodurch eindeutig die Automobilindustrie in der Pflicht stehe, eine Lösung für die derzeitigen Probleme zu liefern. Unabhängig davon gehe es in Osnabrück aktuell darum, eine Fortschreibung des Luftreinhalteplanes in die Öffentlichkeitsbeteiligung zu geben. Dieses sollte auf Basis der Verwaltungsvorlage erfolgen, auch wenn jetzt bereits bekannt sei, dass noch eine Aktualisierung erforderlich sei. Er weist darauf hin, dass zwischenzeitlich von der Stadtwerke AG beschlossen wurde, eine erheblich größere Anzahl an Bussen nachzurüsten. Dieses werde insbesondere für die Johannisstraße zu erheblichen Verbesserungen führen. Auch der Ratsbeschluss zur Einführung von Elektro- und Hybridtaxen in Osnabrück sei ein Beitrag zur weiteren Verbesserung der Situation. Ferner bittet er darum, den städtischen Fuhrpark auf Verbesserungsmöglichkeiten zu überprüfen und eine entsprechende Aufstellung vorzulegen. Abschließend weist Herr Dr. E.h. Brickwedde darauf hin, dass sich das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes auf die Städte Stuttgart und Düsseldorf bezogen habe, in denen erheblich höhere Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen seien. In Osnabrück sehe er die große Chance, auch ohne Fahrverbote eine Lösung herbeizuführen.

Herr Panzer (SPD) lehnt namens der SPD-Fraktion ebenfalls im Sinne der Verbraucher die Einführung einer blauen Plakette sowie Fahrverbote ab. Er weist darauf hin, dass der

Verwaltungsvorlage zu entnehmen sei, dass die effektivste Maßnahme zur Verbesserung der Situation die Sperrung des Neumarktes für den motorisierten Individualverkehr sei. Herr Dr. Kopatz (GRÜNE) stellt fest, dass es dem Engagement der Deutschen Umwelthilfe zu verdanken sei, dass der sogenannte "Dieselskandal" überhaupt in der Öffentlichkeit diskutiert werde und letztlich hierdurch Menschenleben gerettet werden. Dass das Thema wiederum auf kommunaler Ebene behandelt werden müsse, liege nur an dem Versäumnis auf Bundesebene, wo bisher nicht über Maßnahmen wie Hardwarenachrüstungen oder die Einführung einer blauen Plakette entschieden wurde.

Herr Mierke (UWG-Piraten) sieht ebenfalls die grundsätzlichen Versäumnisse auf Bundesebene. Hinsichtlich der vorliegenden Beschlussvorschläge sagt er die Unterstützung des Änderungsantrages, jedoch ohne die Forderung nach einer blauen Plakette, zu.

Frau Brandes-Steggewentz (LINKE) eilt für die Fraktion Die Linke mit, dass der Änderungsantrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen mitgetragen werde, da hierin der zeitliche Rahmen kürzer gefasst sei und die Bundesregierung aufgefordert werde, die Verursacher der Probleme in die Pflicht zu nehmen.

Frau Albrecht (BOB) spricht sich namens der BOB-Gruppe dafür aus, zunächst Hardwarenachrüstungen bei Dieselfahrzeugen vornehmen zu lassen, bevor eine blaue Plakette eingeführt werde. Sie bittet darum, die wichtigen Informationen aus der nachträglich erstellten Mitteilungsvorlage der Verwaltung den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen der Auslegung des Luftreinhalteplanes mit zur Verfügung zu stellen. Sie stellt fest, dass der Änderungsantrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen von ihrer Gruppe nur teilweise mitgetragen werde und regt eine abschnittsweise Abstimmung an.

Herr Oberbürgermeister Griesert (CDU) kündigt an, dass den Bürgerinnen und Bürgern alle Informationen einschließlich der Mitteilungsvorlage zur Verfügung gestellt werden.

Herr Keite (CDU) weist darauf hin, dass die Grenzwertüberschreitungen in Osnabrück im Vergleich zu anderen Großstädten glücklicherweise nur gering seien und an 98 % der Straßen die Werte eingehalten würden. Angesichts der Vielzahl von geplanten Maßnahmen halte er Forderungen nach Fahrverboten für überzogen.

Herr Hagedorn (GRÜNE) verdeutlicht, dass im Änderungsantrag nicht die sofortige Einführung von Fahrverboten gefordert werde, sondern dass lediglich geeignete Veränderungen der Verkehrsführung mit vorzusehen seien. Der Änderungsantrag stimme im Übrigen mit den Forderungen des Deutschen Städtetages nach Einführung einer blauen Plakette überein und eine dementsprechende Beschlussfassung würde die Chancen erhöhen, von einer Klage der Deutschen Umwelthilfe verschont zu bleiben.

Herr Oberbürgermeister Griesert (CDU) stellt in seiner Eigenschaft als Präsidiumsmitglied des Deutschen Städtetages fest, dass einzelne Städte mit besonders hohen Grenzwertüberschreitungen voraussichtlich Fahrverbote nicht werden vermeiden können. Für die Stadt Osnabrück seien Fahrverbote allerdings nicht verhältnismäßig. Er weist erneut darauf hin, der NO₂-Jahresmittelwert am Schlosswall innerhalb eines Jahres um 3 Mikrogramm pro m³ Luft gesunken sei.

Herr Henning (SPD) kündigt an, dass sich die SPD-Fraktion gegen Fahrverbote und die Einführung einer blauen Plakette und somit auch gegen den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen aussprechen werde. Fahrverbote seien angesichts der geringen Grenzwertüberschreitungen unverhältnismäßig und würden insbesondere Pendler und Handwerksdienste treffen. Im Übrigen werde darauf vertraut, dass die zahlreichen von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen bis zum Jahr 2022 greifen werden.

Frau Bürgermeisterin Strangmann (GRÜNE) lässt zunächst über den **Änderungsantrag (TOP 9.5.2) der Fraktion Bündnis90/Die Grünen** abstimmen:

Beschluss:

Der Rat möge beschließen:

1. Der Entwurf des (...) zum Entwurf abzugeben.
2. Die Ableitung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der NO₂-Grenzwerte bis 2020 ~~spätestens 2022~~ erfolgt auf Grundlage der untersuchten Szenarien M1 – M11 bzw. einer Kombination geeigneter Szenarien:
M1 (...)
M2 (...)

M3 (...)
M4 (...)
M5 (...)
M6 (...)
M7 (...)
M8 (...)
M9 (...)

neu: M 10: Geeignete Veränderungen der Verkehrsführung, soweit die Grundlagen für die Maßnahme 3 durch den Bund nicht zeitgerecht geschaffen werden.

neu: M11: Die Verwaltung prüft umgehend, inwiefern die bestehende Umweltzone ignoriert wird und ergreift ggf. geeignete Maßnahmen um Vollzugslücken zu schließen.

3. Die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen soll unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen und finanziellen Möglichkeiten ~~sowie der politischen Beschlusslage weiterverfolgt werden~~ erfolgen, um kurz- und mittelfristig die Einhaltung der NO²-Jahresmittelgrenzwerte in Osnabrück sicherzustellen.
Dazu fordert der Rat die Bundesregierung auf, unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen, um pauschale Fahrverbote zu vermeiden. Also, die Voraussetzungen für eine technische Nachrüstung von Dieselfahrzeugen zu Lasten der Hersteller zu schaffen und die blaue Plakette für eine zielgerichtete Verkehrsregulierung einzuführen. Die regional zuständigen MdBs werden gebeten, sich entsprechend einzusetzen.
4. Die Landesregierung wird aufgefordert, die Stadt Osnabrück bei der zeitgerechten Umsetzung der Luftqualitätsziele zu unterstützen und die Gesundheit der Osnabrückerinnen und Osnabrücker zu schützen und sich ebenfalls auf Bundesebene für die unter 3. genannten Maßnahmen einzusetzen.
5. Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, die entsprechenden Initiativen des Städtetages zu unterstützen.

Sachverhalt:

Osnabrück überschreitet seit 2010 die Grenzwerte für das Reizgas NO_x. Seit Ende 2015 steht dieser Zustand im Widerspruch zu geltendem Recht. Schnelles Handeln zugunsten der Gesundheit unserer Bürgerinnen und Bürger ist daher nicht nur gesundheitlich dringend geboten, sondern auch gesetzlich zwingend.

Das jüngste Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig begründet diese Notwendigkeit und unterstützt damit ausdrücklich auch Fahrverbote, wenn die Ziele der Luftreinhaltung anders nicht zu erreichen sind. Auch der Beschluss des OVG Lüneburg zum Neumarkt bestätigt den hohen Stellenwert Luftreinhaltung und der Einhaltung der NO_x-Grenzwerte. Die DUH hat bereits erklärt, dass der Entwurf des LRP Osnabrück enttäuscht. Sie droht nun mit einer Klage. Auch Betroffene oder andere Umweltverbände sind jederzeit klageberechtigt. Somit drohen auch in Osnabrück Fahrverbote per Gericht.

Diese würden, pauschal verhängt, alle Fahrzeuge treffen. Aber auch wenn es gelingt, „nur“ Dieselfahrzeuge damit zu belasten, so sind die Besitzerinnen und Besitzer - mindestens der Euro 5 und 6 Fahrzeuge - in besonderer Weise betroffen, da sie beim Kauf ihrer Fahrzeuge davon ausgehen mussten, dass ihre Fahrzeuge erheblich weniger Abgase produzieren, als sie dies real tun. Der Dieselmotortrug der Fahrzeughersteller ist die Ursache für das Problem in Osnabrück. Ein Betrug an der Gesundheit und an den Dieselmotorkäuferinnen und -Käufern.

zu 2. Die Erreichung der Luftqualitätsziele 2022 ist zu spät. Das BVerwG hat eine rasche, verhältnismäßige Umsetzung angemahnt. 2020 ist machbar. Wenn der Bund die Blaue Plakette nicht liefert, muss Osnabrück auf eigene Regulierungsmassnahmen vorbereitet sein, die sonst per Gericht erzwungen werden würden. Daher die Maßnahme M 10. Seit sechs Jahren darf die Umweltzone nur noch mit grüner Plakette befahren werden. Wenn die Pressemeldungen stimmen, dass das Einfahrtsverbot in erheblichen Maße ignoriert wird, sollte dies durch entsprechende Kontrollen umgehend geändert werden. 5.100 in der Stadt Osnabrück bzw. 44.600 KFZ in der Region (Landkreis Osnabrück, Kreis Steinfurt und Stadt Osnabrück) haben keine grüne Plakette: <https://www.noz.de/deutschland->

welt/niedersachsen/artikel/1029250/zahlreiche-autofahrer-in-osnabrueck-ohne-gruene-umweltplakette-erwischt

zu 3.

Nachrüstungen der Euro 5 und 6 Fahrzeugflotte sind technisch und zu verhältnismäßigen Kosten machbar, wie der ADAC zeigt.

zu 4.

das Land hat bislang nichts getan, was Osnabrück hilft oder was Osnabrück nicht schon auf den Weg gebracht hätte. Wenn das Land, wie vom Ministerpräsidenten und von Ministern der CDU und SPD wirklich Fahrverbote verhindern will, dann müssen Nachrüstungen zu Lasten der Hersteller kommen. Auch wenn das für das Land als Miteigner des VW-Konzerns Einnahmeverluste bedeutet.

zu 5. Der Deutsche Städtetag fordert die Blaue Plakette und die technische Nachrüstung der Diesel-KFZ: <http://www.staedtetag.de/presse/statements/084791/index.html>

Beratungsergebnis:

Der Beschluss wird **mehrheitlich abgelehnt. (s. TOP 9.5.2).**

Anschließend erfolgt die Abstimmung über die **Beschlussvorlage der Verwaltung.**

Beschluss (TOP 9.5):

1. Der Entwurf des fortgeschriebenen Luftreinhalteplans wird gemäß § 47 Abs. 5a BImSchG für die Dauer von einem Monat öffentlich zur Einsicht ausgelegt. Der Öffentlichkeit wird die Gelegenheit gegeben, bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist bei der Stadt Osnabrück Stellungnahmen zum Entwurf abzugeben.
2. Die Ableitung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der NO₂-Grenzwerte bis spätestens 2022 erfolgt auf Grundlage der untersuchten Szenarien M1 - M9 bzw. einer Kombination geeigneter Szenarien:
 - M1: Einsatz von 60 Elektro-Bussen der SWO auf Metrobuslinien (einschließlich Linie 41), die geplante Modernisierung der Busflotte (EURO VI-Busse) bis 2022 und die Nachrüstung von 8 Dieselnbussen auf EURO VI-Standard in 2018
 - M2: Elektrifizierung der Buslinie 41 bis 2019 (12 Busse erforderlich)
 - M3: Verschärfung der Umweltzone und Einführung der „blauen Plakette“ (Anm.: der Rat hat Dieselfahrverbote abgelehnt und bisher fehlt die Rechtsgrundlage)
 - M4: Reduzierung des PKW-Verkehrs um 2 % (z. B. mittels E-Mobilitätsziel Bund)
 - M5: Öffnung bzw. Sperrung des Neumarktes für den MIV
 - M6: LKW-Verbot (über 3,5 t) auf belasteten Strecken mit relevantem LKW-Anteil
 - M7: LKW-Verbot (über 3,5 t) auf dem westlichen Wallring
 - M8: Reduzierung des Pkw-Verkehrs um 4 % durch Modal-Split-Änderungen (Umsetzung der Osnabrücker Mobilitätskonzepte)
 - M9: Umweltsensitive Verkehrslenkung
3. Die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen soll unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen und finanziellen Möglichkeiten sowie der politischen Beschlusslage weiterverfolgt werden, um kurz- bzw. mittelfristig die Einhaltung der NO₂-Jahresmittelgrenzwerte in Osnabrück sicherzustellen.

Abstimmungsergebnis:

Mehrheitlich gegen die Stimmen der Fraktionen Bündnis90/Die Grünen und FDP sowie Frau Brandes-Steggewentz bei Enthaltung von Frau Reichinnek angenommen.

+++++

A. Finanzielle Auswirkungen:

Ja

Nein (Bitte nachfolgenden Inhalt bis "B. Personelle Auswirkungen" löschen)

Die finanziellen Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen sind derzeit noch nicht ermittelbar und werden bei entsprechenden Beschlüssen zur Umsetzung erhoben und dargestellt.

B. Personelle Auswirkungen:

Lfd. Haushaltsjahr: keine

C. Integrations- /Gleichstellungspolitische Auswirkungen: keine

D. Ggf. Alternativen zum Beschlussvorschlag: keine

E. Beteiligte Stellen:

FB Städtebau, FB Geodaten und Verkehrsanlagen, FB Bürger und Ordnung, FB Recht und Datenschutz, Referat für Strategische Steuerung und Rat, FB Finanzen und Controlling

Sachverhalt:

1. Ausgangssituation

Im Dezember 2008 hat der Rat der Stadt Osnabrück den 1. Luftreinhalte- und Aktionsplan beschlossen. Ziel war es, im ersten Schritt Feinstaub (PM10) durch geeignete Maßnahmen soweit zu reduzieren, dass der Grenzwert eingehalten wird. Im zweiten Schritt sollten u.a. durch die Einführung der Umweltzone die Stickstoffdioxidgehalte (NO₂) reduziert werden. Die Grenzwerte für PM10 wurden seit der Einführung der Umweltzone nicht mehr überschritten. Seit 2010 muss der Jahresmittelgrenzwert für NO₂ (40 µg/m³) EU-weit eingehalten werden. 2010 lag der NO₂-Jahresmittelwert an der Messstelle *Am Schlosswall* bei 50 µg/m³. Daraufhin ergänzte die Stadt Osnabrück in 2011 den Luftreinhalteplan um weitere Maßnahmen, um bis spätestens 2015 die NO₂-Grenzwerte einzuhalten. Mit dieser Ergänzung wurde der Stadt Osnabrück durch die EU eine Fristverlängerung zur Einhaltung des NO₂-Grenzwertes bis einschließlich 2015 gewährt. Da in 2015 der NO₂-Gehalt am *Schlosswall* noch immer bei 50 µg/m³ (2016: 47 µg/m³) lag und am *Neuen Graben* ein weiterer Hotspot mit 43 µg/m³ (2016: 48 µg/m³) bestand, wurde vom Land Niedersachsen mit Schreiben vom 30. Mai 2017 von der Stadt Osnabrück die Fortschreibung des Luftreinhalteplans mit dem Ziel gefordert, den Zeitraum der NO₂-Grenzwertüberschreitung so kurz wie möglich zu halten. Bei der Aufstellung oder Änderung von Luftreinhalteplänen ist gemäß § 47 BImSchG die Öffentlichkeit durch die zuständige Behörde zu beteiligen und der Entwurf des neuen oder geänderten Luftreinhalteplanes einen Monat öffentlich zur Einsicht auszulegen.

2. Ergebnisse der Messungen und Modellrechnungen

Die aktuelle Fortschreibung des Luftreinhalteplans befasst sich aufgrund der lufthygienischen Situation ausschließlich mit der Reduzierung der NO₂-Belastung. Im Jahre 2016 lag der gemessene gleitende Jahresmittelwert an der Station *Schlosswall* bei 47 µg/m³ und an der Passivsammlermessstelle *Neuer Graben* bei 48 µg/m³. Auch 2017 waren weiterhin (wenn auch auf niedrigerem Niveau) Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen (44 µg/m³ Station *Schlosswall* und 47 µg/m³ Passivsammler *Neuer Graben*).

Für die Modellberechnungen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurden mit dem Niedersächsischen Umweltministerium das Basisjahr 2015 und das Prognosejahr 2018 abgestimmt. Die Berechnungen durch das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt in Hildesheim (GAA) für das Basisjahr 2015 (während der Sperrung des Neumarktes für den MIV) sowie für das Prognosejahr 2018 (Prognosefälle für den MIV gesperrter sowie offener Neumarkt, Erläuterungen siehe 3. Maßnahmen und Maßnahmenwirkungen) ohne weitere Maßnahmen ergaben für Abschnitte in folgenden Straßen (bei einer angegebenen Spanne sind mehrere Abschnitte betroffen) Überschreitungen bzw. mögliche Grenzwertüberschreitungen^[1]:

Betroffene Straßen	NO _x -Jahresmittelwerte in µg/m ³ Luft		
	Basisberechnung 2015	Prognosejahr 2018 für MIV gesperrter Neumarkt	Prognosejahr 2018 für MIV geöffneter Neumarkt
Johannisstraße	42 - 50	38 - 44	38 - 46
Lotter Straße	41 - 44	39	39
Schlosswall	41 - 48	42	39
Goethering	42 - 44	39	38 - 40
Martinistraße	39 - 42	38	39 - 43
Johannistorwall	41 - 42	38	-
E.-M.-Remarque-Ring	42	-	38
Neuer Graben	40	-	44
Natruper Straße	40	-	40
Buersche Straße	40	-	40

Tab. 1: Ergebnisse der Basisberechnung 2015 und Prognoseberechnungen 2018 des GAA Hildesheim (Stand 10/2017)

Basis für die Modellrechnungen ist die Standardflottenzusammensetzung des HBEFA 3.3 (Handbuch für Emissionsfaktoren) des Umweltbundesamtes aus 2017. Diese Zusammensetzung berücksichtigt die bundesweite Fahrzeugflotte, aufgeschlüsselt nach Schadstoffklassen und versucht erstmals, die tatsächlichen Emissionen der Dieselfahrzeuge zu berücksichtigen (zuvor überwiegend die Prüfstandswerte). Vergleiche mit den Fahrzeugflotten in Stadt und Landkreis Osnabrück sowie Kreis Steinfurt haben nur geringfügige Unterschiede zum Bundesdurchschnitt ergeben. Die Standardflottendatei des HBEFA für die Busflotte wurde für das Bezugsjahr 2015 auf Grundlage der von den Verkehrsbetrieben bereitgestellten Daten zur Busflotte angepasst. Für das Prognosejahr 2018 ist die bis dahin zu erwartende Modernisierung der Fahrzeugflotte mit verbesserten Schadstoffklassen (insbesondere mit EURO VI-Bussen) berücksichtigt. Ob die angenommenen Verbesserungen tatsächlich insgesamt erreicht werden, kann derzeit nicht sicher beurteilt werden, da sich bei den von den Stadtwerken beauftragten Emissionsmessungen herausgestellt hat, dass insbesondere EURO V- und EEV-Busse ohne SCRT-Technik (Selective Catalytic Reduction Technology [adblue-Technik]) hinsichtlich ihrer Realemissionen erheblich von den auf dem Prüfstand einzuhaltenden Grenzwerten abweichen. Auch mögliche Verkehrszunahmen sind hier nicht berücksichtigt. Seit Einführung des EURO-VI-Standards werden die Emissionen (u. a. NO_x) von Bussen und schweren Lkw über sog. „on-board-units“ überwacht und müssen die Grenzwerte im Realbetrieb einhalten.

Die vorgenommenen Emissions- und Quellanalysen für Überschreitungsbereiche zeigen folgende Hauptursachen für die hohen NO_x-Belastungen auf:

- hohe Verkehrsbelastungen (z. B. auf dem *Wallring*), häufig verbunden mit einem unstillen Verkehr (stop and go),
- ein hoher Schwerverkehrsanteil (über 3,5 t), z. B. auf dem *Wallring* und
- Straßen ohne hohe Verkehrsbelastung aber mit hohem Anteil an Busverkehren (*Johannisstraße* und *Neuer Graben*).

In drei Abschnitten der Johannisstraße sowie im Bereich „*Neuer Graben*“ ist der Busverkehr maßgeblich (*Johannisstraße*) bzw. in hohem Maße (*Neuer Graben*) für die NO_x-Belastung verantwortlich.

Der größte Anteil der NO_x-Immission am *Schlosswall* stammt nach Berechnungen des GAA mit 66 % aus der Zusatzbelastung in der Straßenschlucht durch den Kfz-Verkehr, gefolgt vom regionalen Hintergrund (18 %) und dem urbanen Hintergrund (16 %). Rund 70 % der NO_x-Gesamtimmission wird von Dieselfahrzeugen verursacht. Die NO_x-Zusatzbelastung in der Straßenschlucht ist zu 91 % Dieselfahrzeugen zuzurechnen. Die NO_x-Immission der Dieselfahrzeuge stammt dabei zu zwei Dritteln von Diesel-Pkw und zu einem Drittel von Lkw über 3,5 t und Bussen.

3. Maßnahmen und Maßnahmenwirkungen

Da zu Beginn der Modellrechnungen nur Verkehrsdaten mit der Situation eines für den MIV gesperrten Neumarktes vorlagen und aufgrund der zu dieser Zeit geltenden politischen Beschlusslage (dauerhafte Neumarktsperre), wurde die Sperrung als IST-Situation bei den Basis- und Prognoseberechnungen angesetzt. Um die Wirkungen dieser Sperrung beurteilen zu können, wurde ebenfalls die Situation eines für den MIV geöffneten Neumarktes auf Grundlage neu erhobener Verkehrsdaten als vergleichendes Szenario berechnet.

Die einzelnen Modellrechnungen basieren auf der IST-Analyse der NO_x-Belastung, der Prognoseanalyse für 2018 ohne Maßnahmen, der Quellanalyse, der Verursachereanalyse (LKW-, Bus-, PKW-Anteile, DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke), Level of Services etc.), der Möglichkeit weiterer Verkehrsverflüssigungen, der Maßnahmenumsetzbarkeit und der aktuell vorliegenden Verkehrsplanungen, wie z.B. Radverkehrsplan, Elektrifizierung der Buslinien, der aktuellen und geplanten Busflotte u.v.m. Bei den Berechnungen wird je nach Straßentyp das übliche zulässige Tempo angesetzt, z. B. für Hauptverkehrsstraßen Tempo 50 und für Erschließungsstraßen Tempo 30.

Streckenbezogene Temporeduzierungen z. B. auf Hauptverkehrsstraßen können derzeit noch nicht abgebildet werden.

Die Modellrechnungen zeigen, dass mit der Umsetzung einer einzigen Maßnahme das NO_x-Problem nicht gelöst werden kann. So wird z.B. die **Verbesserung der Fahrzeugflotte** durch Umsetzung der E-Mobilitätsziele der Bundesregierung bis 2020 zur Einhaltung der Grenzwerte (ca. 1.700 vollelektrische oder Plug-in-Kfz angesichts von ca. 120 derzeit in der Stadt Osnabrück zugelassenen E-Mobilen) nur unwesentlich beitragen können. Da also eine Maßnahme allein das NO_x-Problem nicht lösen kann, wurden auch Maßnahmenkombinationen berechnet. **In jedem Fall ist unter der Beibehaltung der bisherigen Buslinienführung eine Elektrifizierung eines möglichst großen Anteils des innerstädtischen Busverkehrs (geplant 64 % bis 2022) und eine möglichst umfassende abgastechische Nachrüstung von EEV- und EURO V-Bussen erforderlich.**

Auf die **Umweltzone** kann derzeit noch nicht verzichtet werden. In der Region (Kreis Steinfurt / Stadt und Landkreis Osnabrück) sind immer noch fast 45.000 Fahrzeuge angemeldet, die nicht die Abgasnorm für die Grüne Plakette erfüllen. Diese könnten bei Aufhebung der Umweltzone wieder in den Bereich einfahren und das NO_x-, aber auch das PM10-Problem verschärfen. Die Neuabgrenzung der Umweltzone ist aufgrund der grenzwertnahen Belastung (38 – 40 µg/m³) einiger Zulaufstraßen wie *Iburger Straße*, *Martinstraße* oder *Lotter Straße* nicht sinnvoll und würde durch Umfahrungsverkehr die Situation bisher weniger belasteter Wohnstraßen verschlechtern.

In jedem Fall muss die Busflotte insbesondere am *Neuen Graben* und der *Johannisstraße* emissionsärmer werden. In einer ergänzenden Berechnung wurde das Minderungspotential einer **vollständigen Nachrüstung der Diesel-Linienbusse** auf EURO VI-Standard untersucht. Hierbei zeigt sich, dass mit einer optimierten Dieselflote in der Basisprognose 2018 weitere NO_x-Entlastungen erreicht würden. Die höchsten Minderungswirkungen von 2,4 µg/m³ sind in der Straße *Neuer Graben* erreichbar. Am

Schlosswall und *Johannistorwall* sind keine Wirkungen feststellbar, weil hier keine Linienbusse verkehren.

In Kombination mit der „geplanten Elektrifizierung und Modernisierung der Busflotte“ sowie der „Verkehrsreduzierung (Pkw-Verkehr) um 4 %“ würden bei einer zusätzlichen vollständigen Nachrüstung der Dieselbusflotte auf EURO VI-Fahrzeuge Grenzwertüberschreitungen voraussichtlich nur noch im Bereich „*Am Schlosswall*“ auftreten.

Da an der Linienführung keine gravierenden Änderungen derzeit abzusehen sind, ist die angestrebte **Elektrifizierung der Busflotte** und die **Nachrüstung der EURO V- und EEV-Dieselbusse ohne SCR-Technik** daher zwingend erforderlich. Diese Maßnahme hat bis auf den Abschnitt *Schlosswall* auf allen belasteten Abschnitten, insbesondere in der *Johannisstraße* und am *Neuen Graben*, deutlich positive Auswirkungen.

Die **Elektrifizierung der Linie 41** und die Nachrüstung der vorhandenen EURO V- und EEV-Busse ohne SCR-Technik sollte aufgrund der positiven Auswirkungen auf die *Johannisstraße* und den *Neuen Graben* so bald als möglich umgesetzt werden. Die Umrüstung der bisher geplanten 8 MAN-Gelenkbusse EURO-V/EEV mit ungünstigem Emissionsverhalten soll in 2018 über einen Zeitraum von 6 bis 12 Monaten erfolgen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat der Stadtwerke Osnabrück am 7. November 2017 entschieden, alle EEV-Solo-Busse mit ungünstigem Emissionsverhalten (29 Neoplan- und MAN-Busse mit Abgasrückführung (AGR)) ebenfalls bis spätestens Mitte 2019 mittels SCR-Filtertechnik auf EURO VI-Standard umzurüsten. Diese unlängst beschlossene Umrüstung von 29 zusätzlichen Dieselbussen ist in der Maßnahmenberechnung „Elektrifizierung von 60 Bussen der SWO auf Metrobuslinien + geplante Nachrüstungen von Dieselbussen bis 2022“ modelltechnisch noch nicht berücksichtigt.

Die kurzfristig effektivste – allerdings nur theoretische Maßnahme für die belasteten Abschnitte - wäre eine **Verschärfung der Umweltzonenregelung** mit der „blauen Plakette“ (Einfahrt in die Umweltzone nur noch für Dieselfahrzeuge ab EURO VI/6, Benziner ab EURO III/3, Hybrid- und Elektrofahrzeuge sowie Linienbusse). Hierfür fehlen bisher aber die entsprechenden Bundesregelungen in der Straßenverkehrsordnung, von denen derzeit nicht absehbar ist, ob und wann diese ggf. umgesetzt werden. Der Rat der Stadt Osnabrück hat sich zudem mit Beschluss vom 05. September 2017 gegen Fahrverbote für Diesel-Pkw ausgesprochen (VO2017/1166-01).

Für einzelne Strecken könnte die Stadt Osnabrück über § 45 STVO jedoch **Streckenverbote für LKW** erlassen. Die Umsetzung wäre aber sehr schwierig bzw. kaum zu realisieren (fehlende Alternativrouten) und mangels fehlender blauer Plakette bzw. nicht zulässiger automatischer Kennzeichenerfassung, sowie fehlender LKW-Aufstellmöglichkeiten für Kontrollen der Polizei praktisch nicht umsetzbar.

Eine weitere Maßnahme zur Reduzierung der NO₂-Gehalte für die belasteten Abschnitte ist die **Umsetzung bestehender „Mobilitätskonzepte“**, wodurch mittelfristig (bis 2022) eine PKW-Verkehrsreduktion um 4 % erreicht werden soll. Dies soll durch die Förderung des ÖPNV, Änderung des „Modal Split“ und P&R-Plätze realisiert werden. Diese Maßnahme ist jedoch nicht für alle Abschnitte ausreichend. So liegt am *Schlosswall* die Belastung auch dann noch über den Grenzwert und in einigen anderen Abschnitten der *Martinstraße*, *Lotter Straße*, *Goethering* und *Johannistorwall* lt. Modellrechnung nur geringfügig unter dem Grenzwert. Um auch in diesen Abschnitten den Grenzwert sicher einhalten zu können, soll zusätzlich eine **umweltsensitive Verkehrslenkung** zum Einsatz kommen. Hierbei werden sowohl die Verkehrssituation wie auch die Luftbelastung in einer Leitstelle zusammengefasst. Bei drohenden Überlastungen werden dann in Echtzeit flexibel die Ampelschaltungen angepasst und über Displays und elektronisch regelbare Verkehrsschilder verkehrslenkende Maßnahmen ergriffen. Die umweltsensitive Verkehrssteuerung soll in erster Linie zeitlich begrenzt zum Abbau von Verkehrsspitzen (z. B. Spitzenstunden am Tag

oder erhöhte Belastungen aufgrund von Ausweichverkehren von der Autobahn etc.) und damit zu einem besseren Verkehrsfluss und einer umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs beitragen.

Da die Einführung einer Umweltzone mit blauer Plakette derzeit rechtlich nicht möglich ist und entsprechende Dieselfahrverbote vom Rat der Stadt abgelehnt werden, muss ergänzend zu den Maßnahmen *Elektrifizierung und Modernisierung der Busflotte* sowie *Reduzierung der gesamtstädtischen Verkehrsbelastung durch Modal-Split-Änderungen* eine *umweltsensitive Verkehrssteuerung* möglichst kurzfristig eingeführt werden, um an den bestehenden Belastungsschwerpunkten eine Reduzierung der verbleibenden NO₂-Belastung unter Grenzwertniveau zu erreichen. Die Einführung einer umweltsensitiven Verkehrssteuerung erfordert jedoch einen Planungsvorlauf sowie die Anschaffung und Installation der hierfür erforderlichen Hard- und Software. Hierfür ist realistisch ein Umsetzungszeitraum bis voraussichtlich 2022 zu veranschlagen. In dem bis Ende Juli 2018 zu erstellenden Green-City-Masterplan zur Luftreinhaltung sollen die konkreten Schritte und der konkrete Zeitplan zur Einführung einer umweltsensitiven Verkehrslenkung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie erarbeitet werden.

Im Falle eines für den MIV **geöffneten Neumarktes** nehmen laut der Basisprognose 2018 die NO₂-Belastungen an Abschnitten folgender Straßen mit voraussichtlicher Grenzwertüberschreitung ab:

- am *Schlosswall* (um ca. 3 µg/m³) und
- am *Johannistorwall* (um ca. 3 µg/m³).

Am *Johannistorwall* könnte der Grenzwert für den Jahresmittelwert NO₂ voraussichtlich eingehalten werden, während am *Schlosswall* mit einem in der Modellrechnung berechneten Wert von 39 µg/m³ weiterhin der Grenzwert in der Realität überschritten werden kann. Am *Goethering*, der *Johannisstraße* (südl. des Walls) und der *Martinstraße* hingegen steigen die NO₂-Belastungen an Abschnitten mit voraussichtlicher Grenzwertüberschreitung in der Basisprognose 2018 weiter an (*Martinstraße* bis zu +5 µg/m³, *Johannisstraße* bis zu +2 µg/m³, *Goethering* +1 µg/m³). Daneben kommen Abschnitte hinzu, an denen der Grenzwert voraussichtlich überschritten wird:

- *Neuer Graben* (Zunahme um 8 µg/m³),
 - *Buersche Straße* (Zunahme um 5 µg/m³),
 - *Natruper Straße* (Zunahme um 3 µg/m³),
 - *E.-M. Remarque Ring* (Zunahme um 1 µg/m³),
 - *an der Martinstraße* (Zunahme um 4-5 µg/m³),
 - *am Goethering* (Zunahme um 1 µg/m³).
- **Bei einer Kombination der Szenarien „geöffneter Neumarkt“ + „Elektrifizierung und Modernisierung der Busflotte“ + „Umweltzone mit blauer Plakette“ könnte an allen Straßen der Grenzwert für NO₂ eingehalten werden. Auch bei einem „geschlossenen Neumarkt“ und Umsetzung dieser Maßnahmen kann der Grenzwert an allen betrachteten Straßenabschnitten eingehalten werden.**

Die Szenarienkombination „geöffneter Neumarkt“ + „Elektrifizierung und Modernisierung der Busflotte“ + „Reduzierung der gesamtstädtischen Verkehrsbelastungen (Pkw-Verkehr) durch Modal-Split-Änderungen um 4 %“ führt lt. Berechnung weiterhin zu einer möglichen Überschreitung des Grenzwertes an der *Johannisstraße* südlich des Walls, an der *Martinstraße*, an der *Natruper Straße*, am *Goethering*, am *Schlosswall* und an der *Lotter Straße*. Eine Reduzierung der Luftschadstoffbelastung unter Grenzwertniveau kann wie bei einem für den MIV geschlossenen Neumarkt für die betroffenen Bereiche nur durch die zusätzliche Einführung eines umweltsensitiven Verkehrsmanagements erreicht werden. Bei geschlossenem Neumarkt ergeben sich dabei grundsätzlich höhere Anforderungen zur Einhaltung der Grenzwerte am *Schlosswall* und mittlere Anforderungen in der *Lotter Straße* und am *Goethering*. Bei geöffnetem Neumarkt ergeben sich höhere Anforderungen in der

Martinstraße und Natrufer Straße sowie mittlere Anforderungen am Goethering, Schlosswall, der Lotter Straße und Johannisstraße.

Fazit:

Eine Kombination der Maßnahmen M1 „Elektrifizierung und Nachrüstung der Busflotte“, M8 „Reduzierung des Pkw-Verkehrs um 4 %“ und M9 „Umweltsensitive Verkehrslenkung“ führt nach allen derzeitigen Erkenntnissen dazu, dass spätestens 2022 der Grenzwert für NO₂ an allen betrachteten Abschnitten innerhalb der Umweltzone eingehalten werden kann.

4. Weitere Schritte

Nach der öffentlichen Auslegung für einen Zeitraum von einem Monat sowie einer weiteren 14-tägigen Frist zur Einreichung von Stellungnahmen, könnte der Entwurf des fortgeschriebenen Luftreinhalteplans frühestens im März bzw. April 2018 vom StUA/Rat beschlossen werden.

Beim Bundesverkehrsministerium wurden Fördermittel aus dem „Dieselfonds“ zur Erstellung eines Masterplans zur Luftreinhaltung „Green-City-Plan“ eingeworben (vgl. VO/2017/1711). Die Masterpläne sollen die Grundlage zur Umsetzung von kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen und für die Beantragung weiterer Fördermittel zur Gestaltung einer nachhaltigen emissionsfreien Mobilität in den betroffenen Städten bilden. Die Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen könnte hieraus ggf. teilweise finanziert werden. So nutzten inzwischen die Stadt, die Stadtwerke AG und einzelne Unternehmen in Osnabrück den ersten Call für die Beantragung von Fördermitteln zur Beschaffung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur. In dem Masterplan „Green City“ sollen auch die Wirkungen und die Kosteneffizienz der Maßnahmen (Beurteilung der zu erwartenden Minderungswirkungen bzgl. der lokalen NO_x-Emissionen, Zeithorizont der Umsetzung und Wirkungsentfaltung, insbesondere in Bezug auf NO_x-Emissionsminderung, Kosten und Kosteneffizienz, d. h. NO_x-Emissionsminderung im Verhältnis zu den Kosten der Maßnahmen) bewertet und eine Priorisierung der umzusetzenden Maßnahmen vorgenommen werden. Im Rahmen der Masterplanerstellung soll u.a. mit einer Machbarkeitsstudie die Einführung eines umweltsensitiven Verkehrsmanagements vorbereitet werden. Der Förderbescheid zur Erstellung des Masterplans (Fertigstellung bis Ende Juli 2018) wurde der Stadt Osnabrück am 20. Dezember 2017 im Bundesverkehrsministerium in Berlin übergeben.



⁽¹⁾ Die Ergebnisse der Modellrechnung liegen i.d.R. ca. 2-3 µg unterhalb der Messergebnisse für die Messungen am Schlosswall und Neuen Graben. Aus Vorsorgegründen sind daher hier auch Abschnitte mit berechneten NO₂-Werten von 38 und 39 µg/m³ Luft als mögliche Grenzwertüberschreitungen berücksichtigt. Unterhalb von 37,5 µg/m³ sind keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten (-).

Anlage:

- Entwurf des fortgeschriebenen Luftreinhalteplans

Hinweis:

Der Entwurf des fortgeschriebenen Luftreinhalteplans wurde vor dem Beschluss des Nds. Oberverwaltungsgerichtes vom [25.01.2018](#) erarbeitet. Hierbei wurden die Varianten für den MIV geöffneter und gesperrter Neumarkt berücksichtigt. Der aktuelle rechtliche Sachverhalt konnte im Entwurf jedoch noch nicht eingearbeitet werden. Die notwendigen redaktionellen Änderungen werden nach der öffentlichen Auslegung des Entwurfes vorgenommen.

Anlagen:

Nr. Status Name

 1 öffentlich [LRP Osnabrueck Aktualisierung Entwurf \(6429 KB\)](#)

+++++

Beteiligung der Öffentlichkeit zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans - ergänzende Hinweise zur Beschlussvorlage (TOP 9.5.1)

Sachverhalt:

Der vorliegende Entwurf des fortgeschriebenen Luftreinhalteplans wurde vor den folgenden Entscheidungen erstellt:

1. Beschluss des Aufsichtsrates der SWO am 07. November 2017 zur Nachrüstung von weiteren 29 Dieselbussen
2. Beschluss des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichtes (OVG) vom 24. Januar 2018 zur Teileinziehung des Neumarktes
3. Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) vom 27. Februar 2018 über die Zulässigkeit von Dieserverkehrsverboten

Zu 1.

In den im September 2017 durchgeführten Modellrechnungen des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim konnten nur die bis dahin benannten Modernisierungen und Nachrüstungen der Busflotte der Stadtwerke Osnabrück AG berücksichtigt werden. Zu diesem Zeitpunkt war die Umrüstung von 8 MAN-Gelenkbussen EURO-V/EEV mit ungünstigem Emissionsverhalten für 2018 geplant. Zur weiteren Reduzierung der Luftschadstoffbelastung durch den Busverkehr hat der Aufsichtsrat der Stadtwerke am 07. November 2017 entschieden, alle EEV-Solo-Busse mit ungünstigem Emissionsverhalten (29 Neoplan- und MAN-Busse mit Abgasrückführung (AGR)) ebenfalls bis spätestens Mitte 2019 mittels SCR-Filtertechnik auf EURO VI-Standard umzurüsten. Diese nach den Berechnungen beschlossene Umrüstung von 29 zusätzlichen Dieselbussen ist in der Maßnahmenberechnung M1 „Elektrifizierung von 60 Bussen der SWO auf Metrobuslinien, geplante Modernisierung von Bussen + geplante Nachrüstungen von 8 Dieselbussen bis 2022“ modelltechnisch nicht berücksichtigt. Durch diese zusätzlichen Nachrüstungen sind zeitnah weitere Reduzierungen der Schadstoffbelastungen in Abschnitten mit relevantem Busverkehrsanteil zu erwarten (insb. Neuer Graben, Johannisstraße).

Zu 2.

Das Nds. OVG hat am 24. Januar 2018 entschieden, bis zum Abschluss der Klageverfahren (Hauptsacheverfahren) darf die Teileinziehung des Neumarktes nicht vollzogen werden. Die Stadt ist verpflichtet, bis zum Abschluss der Klageverfahren den Neumarkt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vorläufig wieder frei zu geben. Die Freigabe erfolgte am 02. Februar 2018.

Im vorliegenden Entwurf des fortgeschriebenen Luftreinhalteplans werden die Wirkungen der Varianten für den MIV geöffneter und gesperrter Neumarkt bereits differenziert betrachtet. Der rechtliche Sachverhalt zur erforderlichen Öffnung des Neumarktes für den MIV ist im vorliegenden Entwurf jedoch noch nicht dargestellt. Die notwendigen redaktionellen Änderungen werden nach der Beteiligung der Öffentlichkeit eingearbeitet.

Zu 3.

Das BVerwG hat am 27. Februar 2018 entschieden, dass Diesel-Verkehrsverbote ausnahmsweise zulässig sind, wenn ein Verkehrsverbot für Diesel-Kraftfahrzeuge sich als die einzig geeignete Maßnahme erweist, den Zeitraum einer Nichteinhaltung der NO₂-Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten (vgl. VO 2018/2080). Aus der Entscheidung geht auch hervor, dass die Möglichkeit von Fahrverboten im Falle von

Grenzwertüberschreitungen ernsthaft in den Blick genommen werden muss, aber bei der Prüfung von Verkehrsverboten die Verhältnismäßigkeit zu beachten ist. Fahrverbote dürfen nicht von vornherein ausgeschlossen werden, das bedeutet jedoch nicht, dass sie automatisch in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden müssen.

Im vorliegenden Entwurf des Luftreinhalteplan werden die Wirkungen von entsprechenden Fahrverboten und auch die rechtlichen und organisatorischen Hürden bereits behandelt, u.a.:

- Bedeutung der Steigerung des Dieselteiles und der Realemissionen von Dieselfahrzeugen, S. 43-45
- Nachrüstung Softwareupdate, S. 48/49
- Blaue Plakette und streckenbezogene Fahrverbote, S. 50 und 54 ff.
- Berechnung der Maßnahmenwirkungen blaue Plakette (S. 77, 78, 80 ff)

Aus den Berechnungen der Maßnahmenwirkungen einer blauen Plakette für die Umweltzone lassen sich auch die Wirkungen streckenbezogener Fahrverbote für einzelne belastete Straßen ableiten.

Im Entwurf des Luftreinhalteplans wird u.a. auch auf die Problematik der Kontrollierbarkeit streckenbezogener Dieselfahrverbote mit Emissionsstandard schlechter Euro 6/ IV ohne eine entsprechende Kennzeichnungspflicht (blaue Plakette) eingegangen. Nur mit Kennzeichnungspflicht und Zonenbeschilderung wäre eine effektive Kontrolle über den ruhenden Verkehr und ergänzende Schwerpunktkontrollen der Polizei möglich. Daher bleibt es nach Ansicht der Gutachter fraglich, ob ein streckenbezogenes Dieselfahrverbot ohne Kennzeichnungspflicht tatsächlich zur Reduzierung der NO₂-Belastungen beitragen kann. Außerdem wären durch Ausweich- und Umfahrungsverkehre ungewollte Zusatzbelastungen an anderer Stelle zu erwarten. Der Rat der Stadt Osnabrück hat sich mit Beschluss vom [05.09.2017](#) zudem gegen Fahrverbote für Diesel-Pkw und die Einführung der blauen Plakette ausgesprochen.

Zusammenfassend kommen daher die Gutachter auch zu dem Ergebnis (S. 91, 94), dass die Machbarkeit bzw. ein möglicher zeitlicher Umsetzungshorizont einer Umweltzone mit blauer Plakette zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu benennen ist. Die Machbarkeit und Wirksamkeit von streckenbezogenen Dieselfahrverboten mit Emissionsstandard unter Euro 6/ IV ohne eine Kennzeichnungspflicht (blaue Plakette) wird nicht gesehen, da eine effektive Kontrolle einer solchen Regelung nicht möglich ist.

Durch die Entscheidung des BVerwG hat sich diese Einschätzung nicht geändert. Die Entscheidung ist auch dahingehend zu beachten, dass entsprechende Fahrverbote verhältnismäßig sein müssen und über eine Vielzahl von Ausnahmen für Busse und Handwerker ein spürbar schnellerer Erfolg zur NO₂-Grenzwert-Unterschreitung ggü. dem bisher vorgeschlagenen Maßnahmen-Bündel kaum zu erzielen ist.

