

**Neufassung der  
Vorlage  
für die Sitzung des Senats  
am 26. Januar 2010**

**Erfahrungsbericht Umweltzone**

**A. Problem**

Der Senat hat entsprechend der Vorlage 492/17 des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa am 17. Juni 2008 die Einrichtung einer Umweltzone für die Stadt Bremen sowie die Verwaltungsvorschrift zur einheitlichen Handhabung der Genehmigung von Einzelausnahmen zum Fahrverbot in der Umweltzone Bremens beschlossen.

In dem Beschluss bittet der Senat den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa ihm

- über die Erfahrung und Anpassungsmöglichkeiten hinsichtlich der Ausnahmeregelung
- die Entwicklung der Verkehre und Schadstoffbelastungen und
- die Erfahrungen mit der Gebührenregelung, u.a. in Hinblick auf den Vergleich mit anderen deutschen Städten und den Aspekt der Kostendeckung,

bis Ende 2009 zu berichten, sowie drei Jahre nach Inkrafttreten der 3. Stufe, d.h. in der zweiten Jahreshälfte 2014, die Notwendigkeit des Fortbestands der Umweltzone zu überprüfen. Die Einrichtung der Umweltzone ist nicht als Dauereinrichtung geplant und kann entfallen, wenn sich die Fahrzeugflotte bundesweit deutlich verbessert hat, so dass keine Grenzwertüberschreitungen von Feinstaub und Stickstoffdioxid mehr zu befürchten sind.

**B. Lösung**

Der am 17. Juni 2008 erbetene Bericht wird hiermit vorgelegt.

**1. Allgemeine Entwicklungen**

Derzeit sind in Deutschland 40 Umweltzonen in Kraft (vergl. Anlage 1). In einigen anderen Kommunen wie z.B. Berlin, Dortmund, Hannover, Köln, Mannheim oder Stuttgart wurden die Zufahrtsbeschränkungen bereits ein Jahr früher als in Bremen eingeführt. Daher existieren in diesen Städten bereits etwas längere Erfahrungen, die eine Minderung der Immissionsbelastung bei Feinstaub von etwa 3-4 % und bei Stickstoffdioxid von bis zu 10 % aufzeigen.

Die Umweltzone der Stufe 1 (Einfahrbeschränkungen nur für Fahrzeuge ohne rote, gelbe oder grüne Plakette) reicht aufgrund der Erkenntnisse der seiner Zeit in Bremen in Auftrag gegebenen Modellrechnungen als alleiniges Mittel nicht aus, die Grenzwerte der Europäischen Union für Feinstaub und Stickstoffdioxid überall in Bremen einzuhalten.

Der Senator für Bau, Umwelt, Verkehr und Europa geht davon aus, dass erst mit der 3. Stufe (Einfahroraussetzung ist die grüne Plakette) die volle Wirkung der Umweltzone erreicht sein wird. Entsprechend dem o.g. Senatsbeschluss wird spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten der 3. Stufe, d.h. nach Vorliegen ausreichend belastbarer Erfahrungen über die tatsächliche Schadstoffentwicklung, über die Notwendigkeit des Fortbestands der Umweltzone entschieden.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass für Bremen im Jahr 2008 wegen der wiederholten Überschreitung des Feinstaubgrenzwerts bei der EU-Kommission ein Antrag auf Fristverlängerung zur Verschiebung des Einhaltesdatums bis Juni 2011 gestellt werden musste und am 2. Juli 2009 bewilligt wurde. Grundlage für die Entscheidung ist die Richtlinie 2008/50/EG. Sie gestattet den Mitgliedstaaten, für Feinstaub, Stickstoffdioxid und Benzol die Notwendigkeit einer Fristverlängerung zu beantragen. Die EU Kommission hätte ein Vertragsverletzungsverfahren nach Artikel 226 EG-Vertrag einleiten können, wenn der Antrag von Bremen nicht gestellt und ausreichend gut begründet worden wäre. Wesentliche Voraussetzung für die Bewilligung war die mittlerweile in Kraft getretene Umweltzone, ohne die eine Fristverlängerung aller Voraussicht nach nicht erteilt worden wäre.

#### Bedingungen für die Fristverlängerung:

Die Kommission hat 2008 in einer Mitteilung (KOM(2008) 403) und einem Arbeitspapier (SEK(2008) 2132) erläutert, wie sie bei der Bewertung der Mitteilungen der Mitgliedstaaten über Fristverlängerungen vorgeht. Die Bedingungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Vor dem ursprünglichen Zeitpunkt für die Erreichung der Grenzwerte müssen alle geeigneten Maßnahmen für die Einhaltung getroffen worden sein.
- Die Überschreitung muss auf mindestens eine der folgenden Ursachen zurückzuführen sein: grenzüberschreitende Luftverschmutzung, widrige Witterungsbedingungen oder standortspezifische Bedingungen, die die Ausbreitung von Schadstoffen beeinflussen.
- Die Grenzwerte müssen vor Ablauf der neuen Frist (Juni 2011) erreicht werden. Für jedes Luftqualitätsgebiet muss ein Luftqualitätsplan mit den geplanten Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte erarbeitet werden.

Nach Eingang des Antrags kann die Kommission innerhalb von neun Monaten Einwände erheben, andernfalls gilt die Ausnahme als genehmigt. Werden Einwände erhoben und die Grenzwerte weiterhin überschritten, so werden Durchsetzungsmaßnahmen getroffen. Nach aktuellen Informationen hat die EU-Kommission London eine Fristverlängerung versagt, weil die Stadt die 3. Stufe der Umweltzone aus dem Antrag gestrichen hatte. Für Frankreich sind alle Fristverlängerungen abgelehnt worden, weil überhaupt keine Umweltzonen vorgesehen waren.

#### **Die Festsetzung einer Umweltzone in Bremen war damit zwingend.**

Die Bremer Stadtbürgerschaft hat den Dringlichkeitsantrag, mit dem die CDU die Aussetzung der Planungen der nächsten Stufe für die Bremer Umweltzone gefordert hatte, Ende 2009 mehrheitlich abgelehnt.

Für die Einhaltung der im Jahr 2010 verbindlichen Stickoxidgrenzwerte wird ebenfalls ein Antrag auf Fristverlängerung gestellt werden müssen, da selbst mit der bereits eingeführten Umweltzone die Einhaltung der Stickoxidgrenzwerte im Jahr 2010 noch nicht erreicht werden kann.

## **2. Erfahrung und Anpassungsmöglichkeiten hinsichtlich der Ausnahmeregelung**

### **Ausnahmeregelungen**

Die Bundesregierung plant im Rahmen einer Novellierung der 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes eine weitere Vereinheitlichung der Ausnahmeregelungen. Ob dies gelingt, bleibt abzuwarten. Grundsätzlich wird eine Vereinheitlichung befürwortet. Dabei ist jedoch zu bedenken, dass voraussichtlich die Möglichkeiten gering sind, auf lokale Besonderheiten Rücksicht zu nehmen (z.B. Erreichbarkeit bestimmter Plätze, Parkhäuser) oder Regelungen wie die Flottenverträge abzuschließen.

Ausnahmegenehmigungen vom Fahrverbot in der Umweltzone werden vom Amt für Straßen und Verkehr erteilt. Im Zeitraum vom 1. November 2008 bis 31. Dezember 2009 wurden 1.289 Ausnahmen erteilt. Abgelehnt wurden 247 Anträge. Die Anlage 2 enthält detaillierte Auflistungen zu den Erfahrungen mit den Ausnahmegenehmigungen. Außerdem ist eine Statistik der Telefonkontakte zur eingerichteten „Hot-Line-Umweltzone“ und zum Amt für Straßen und Verkehr enthalten.

Mit dem Stand vom 30. November 2009 belaufen sich die Einnahmen aus den Gebühren für Ausnahmegenehmigungen (inklusive Flottenverträge) auf 142.800 €. Dem stehen Ausgaben in Höhe von 403.995 € gegenüber. In Tabelle 2 sind in einer detaillierteren Auflistung die Ausgaben den Einnahmen gegenübergestellt.

Es liegt ein laufendes Widerspruchsverfahren gegen die Höhe der Gebühr für eine erteilte Ausnahmegenehmigung vor. Änderungsnotwendigkeiten bei den Gebührentatbeständen zeigen sich aufgrund der bisherigen Erfahrungen jedoch nicht.

Einige Ausnahmeregelungen wie die Erreichbarkeit der Hotels oder Werkstätten in der Umweltzone führen teilweise zu erhöhtem Aufwand bei der Überwachung, der durch eine erneute Information der betroffenen Verbände verringert werden soll, da nicht die Absicht besteht, die Ausnahmetatbestände für Hotelgäste und Werkstattkunden abzuschaffen.

Zur Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit der Innenstadt wurde für drei Innenstadtparkhäuser der Brepark (Theater, Stephani und Pressehaus) in der Umweltzone die Anfahrbarkeit auch für Fahrzeuge ohne Plakette festgelegt. Diese Ausnahme bleibt bestehen. Angesichts des hohen Anteils der auswärtigen Fahrzeughalter/innen bei den Verstößen gegen die Auflagen der Umweltzone soll auf diese Möglichkeit des Innenstadtzugangs verstärkt – z.B. in aktuellen Anzeigen der Brepark – hingewiesen werden.

Für diejenigen Fahrzeuge, die eine gelbe Plakette haben und die für die grüne Plakette nachweislich technisch nicht nachrüstbar sind, soll rechtzeitig bis zur Einführung der dritten Stufe der Umweltzone im Juli 2011 geprüft werden, ob die Zufahrt durch eine Ausnahmeregelung ermöglicht werden soll.

### **Erfahrungen mit dem Flottenvertrag**

Das Flottenmodell bietet Unternehmen in der Umweltzone die Möglichkeit, mit dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa einen öffentlich-rechtlichen Vertrag (Flottenvertrag) zu schließen, mit dem sie sich zur ökologischen Erneuerung ihrer Fahrzeugflotte (ohne Dienstwagen der Mitarbeiter) oder der ihrer Zulieferer bis zum 31. Dezember 2011 verpflichten.

Seit 11. November 2008 wurden zwölf Flottenverträge abgeschlossen. Es gab darüber hinaus mehrere Anfragen. Diese mussten abschlägig beschieden werden, weil die potentiellen Vertragspartner nicht die Voraussetzungen für den Flottenvertrag erfüllten, z.B. nur über ein Fahrzeug verfügten oder ihren Sitz nicht in der Umweltzone hatten.

Zum 31. Dezember 2009 beliefen sich die Einnahmen aus den Flottenverträgen auf 15.103 €.

In den Jahren 2010 bis 2013 werden aufgrund vertraglicher Konstellationen weitere Einnahmen in Höhe von mindestens 36.000 € erwartet.

Die Erfahrungen mit den Vertragspartnern zeigen, dass diese aufgrund des Flottenvertrags ein ernstzunehmendes Flottenmanagement aufbauen bzw. ein bereits existierendes Flottenmanagement verbessern und ihre Investitionsplanungen konkretisieren. Die Unternehmen, die einen Vertrag auch über die Flotten ihrer Zulieferer abgeschlossen haben, nutzen diese Konstellation, um gezielt Fahrzeuge in den Einsatz zu bringen, die für die Umweltzone Bremen geeignet sind. Außerdem werden Ausschreibungen von Leistungen im Sinne des Umweltschutzes gezielt ausformuliert. Die Steuerungswirkung des Flottenvertrages ist also erkannt, wird genutzt und ist durch erste Erfahrungen belegbar.

Eine der größten Firmen innerhalb der Umweltzone, die einen entsprechenden Vertrag geschlossen hat, zeigt z.B. in ihrer Auswertung der Lieferfahrten der Speditionen zum Dezember 2009 bereits einen Anteil von 79 % der LKWs mit grüner Plakette, d.h. mit EURO 4, 5 oder darüber hinausgehendem EEV-Standard. Im Sommer 2008 lag der Anteil noch deutlich unter 50 %. Besonders erfreulich an diesem Beispiel ist der Anstieg der LKW mit Euro V und EEV, die besonders wenig Stickoxide ausstoßen. Hier ist der Anteil von 26 % auf 62 % angestiegen.

Zum Start der zweiten Phase der Umweltzone am 1. Januar 2010 haben einige weitere Unternehmen angefragt, um einen Flottenvertrag zu schließen. Die Anfragen seit Anfang Oktober 2009 lassen darauf schließen, dass sich die Unternehmen mit den Konsequenzen der Umweltzone auseinandergesetzt haben. Die Interessenten berichteten davon, dass sie bereits einen Teil ihrer Fahrzeugflotte auf modernere Fahrzeuge umgestellt haben und dies weiter zu tun gedenken, unter Umständen aber aus betriebswirtschaftlichen Gründen hierfür etwas mehr Zeit benötigten. Hier hilft ihnen – bei Vorliegen der Voraussetzungen – der Abschluss eines Flottenvertrages, da er ihnen bis zum Ablauf des Jahres 2011 Zeit verschafft, um die gesamte Flotte auf Fahrzeuge mit grüner Plakette umzustellen.

Insgesamt hat sich der Flottenvertrag als ein sehr flexibles und die Interessen der Wirtschaft aufgreifendes Instrument erweisen, das auch aus anderen Städten, insbesondere Hamburg, als innovative Modelllösung angefragt wurde.

### **3. Entwicklung der Verkehre und Schadstoffbelastungen**

#### **Entwicklung der zugelassenen Kraftfahrzeuge nach Schadstoffklassen**

Vom Kraftfahrt-Bundesamt liegen derzeit Zulassungszahlen für die Jahre 2007 und 2008 vor (Stichtag ist jeweils der 1. Januar). Anhand der Jahreszahlen lassen sich nicht nur die Eckwerte der Kfz-Bestände für Bremen ermitteln, sondern es können auch Aufschlüsselungen nach Pkw und Nutzfahrzeugen vorgenommen werden. Innerhalb dieser Fahrzeugarten besteht die Möglichkeit der weiteren Unterscheidung nach Emissionsklassen. Für 2009 sind entsprechende Zahlen erst ab März 2010 vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) erhältlich. Informationen über den Bestand in ausgewählten Zulassungsbezirken (kreisfreie Städte bzw. Landkreise) nach Farbe der Plakette und nach Emissionsklassen können zudem auf Wunsch kostenpflichtig bereitgestellt werden.

Eine entsprechend detaillierte Untersuchung unter Einschluss der Bremen umgebende Zulassungsbezirke ist im Jahr 2011 vorgesehen.

Beim Vergleich der Jahre 2007 zu 2008 sind Verlagerungen im Kraftfahrzeugbestand hin zu Euronorm 4 oder besser erkennbar. Deutlich zeigt sich dieser Trend bei den Nutzfahrzeugen (Nfz), deren Anteil mit grüner Plakette von 23 % auf 34 % gestiegen ist. Dabei ist der Gesamtbestand in Bremen-Stadt mit rund 15.000 Nfz nahezu unverändert geblieben. Bei den Pkw (konstant etwa 216.000 in Bremen-Stadt zugelassen) hat sich der Anteil mit grüner Plakette auf bereits hohem Niveau nochmals von 84 % auf 86 % erhöht. In absoluten Zahlen ausgedrückt, hat sich im Kfz-Bestand binnen Jahresfrist eine Verschiebung hin zur grünen Plakette und somit eine Erhöhung des Anteils von Fahrzeugen mit grüner Plakette um rund 4.300 Pkw und 1.700 Nfz ergeben.

Insgesamt kann vermutet werden, dass die Einführung von Umweltzonen in vielen deutschen Städten ebenfalls dazu geführt hat, dass sich der Fahrzeugbestand hinsichtlich der Umweltstandards verbessert.

Für 2009 ist nach Auswertung der Zulassungsdaten eine weitere Verbesserung der Flotte hin zu mindestens Euronorm 4 zu erwarten. Die Flottenerneuerung erfuhr insbesondere durch die Abwrackprämie einen deutlichen Impuls, der so nicht vorhersehbar gewesen ist. Es liegen keine Daten vor, ob und in welchem Umfang die Anfang des Jahres 2009 tatsächlich in Kraft getretene Umweltzone einen Beitrag hierzu geleistet hat. Seitens des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa wird angenommen, dass die künftige Flottenerneuerung auch mit einer Erhöhung der Anforderungen an die Einfahrt in die Umweltzone in anderen Städten beschleunigt wird.

### **Entwicklung der Schadstoffbelastung**

In der Vorlage für die Sitzung des Senats am 17. Juni 2008 zur Einrichtung einer Umweltzone wurde darauf hingewiesen, dass die Umweltzone ihre volle Wirksamkeit erst mit der geplanten Verschärfung der Regelungen ab dem 1. Juli 2011 entfalten wird, die eine Einfahrt nur noch mit grüner Plakette erlaubt. Im Gutachten zur Umweltzone (Lohmeyer 2007) wurde für die erste Stufe ab dem 1. Januar 2009 (Zufahrt mit roter, gelber und grüner Plakette erlaubt) einer Minderungen der Schadstoffkonzentrationen um etwa 2 % prognostiziert.

In einer Analyse des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa zur Wirksamkeit der Umweltzone wurden zwei gleich lange Zeitperioden vor und nach Einführung der Umweltzone (1. Januar - 15. August 2008 bzw. 1. Januar - 15. August 2009) an den festen Verkehrsmessstationen Dobbenweg und Graf-Moltke-Str., die so lange existieren, dass vergleichbare Untersuchungen möglich sind, untersucht.

Die Beeinflussung der Feinstaub- und Stickstoffdioxidkonzentrationen durch die Meteorologie wurde durch eine Adjustierung auf die Referenzstationen des städtischen Hintergrunds (Ost, Mitte, West, Nord) ausgeglichen. Die mittlere Hintergrundbelastung dieser Stationen im Jahr 2009 für Stickstoffdioxid beträgt  $18\mu\text{g}/\text{m}^3$  und für Feinstaub  $22\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Gegenüber dem Vorjahr ist im Hintergrund beim Stickstoffdioxid eine Abnahme von  $1\mu\text{g}/\text{m}^3$  und beim Feinstaub um  $2\mu\text{g}/\text{m}^3$  zu verzeichnen.

Die Analyse lehnt sich an eine für die Münchener Umweltzone gemachte Untersuchung des Helmholtz-Zentrums München (Prof. H. Erich Wichmann, 2009) an. Dazu wurden die Stundenmittelwerte der vier Bremer Referenzmessstationen gemittelt und zu einem Referenzwert zusammengefasst. Dann wurden die Stundenmittelwerte der Verkehrsmessstationen Dobbenweg bzw. Graf-Moltke-Str. durch den Referenzwert geteilt. Aus den so gewonnenen Quotienten für die Messperioden 2008 und 2009 wurde die prozentuale Änderung der Schadstoffkonzentrationen für Stickstoffdioxid und Feinstaub nach Einführung der Umweltzone ermittelt.

Die Ergebnisse sind in Tabelle 1 zusammengefasst:

**Tabelle 1: Schadstoffkonzentrationen und prozentuale Änderungen nach Einführung der Umweltzone an den Verkehrsmessstationen Dobbenweg und Graf-Moltke-Straße**

	Dobbenweg			Graf-Moltke-Straße		
	Konzentration 2008	Konzentration 2009	Veränderung	Konzentration 2008	Konzentration 2009	Veränderung
Stickstoffdioxid	45,3 µg/m <sup>3</sup>	43,3 µg/m <sup>3</sup>	-6,6%	28,2 µg/m <sup>3</sup>	29,6 µg/m <sup>3</sup>	+7,6%
Feinstaub	32,7 µg/m <sup>3</sup>	33,7 µg/m <sup>3</sup>	+5,2%	28,9 µg/m <sup>3</sup>	29,1 µg/m <sup>3</sup>	+1,9%

In beiden Untersuchungszeiträumen waren im Bereich des Dobbenwegs und der Schwachhauser Heerstr. Straßenbaustellen in Zusammenhang mit der Verbreiterung des Concordiatunnels eingerichtet. Ab August 2009 kamen noch Bauarbeiten in der Bismarckstraße hinzu. Im Jahr 2008 konzentrierten sich die Baustellen auf den Bereich des Concordiatunnels und den dahinterliegenden stadtauswärtigen Teil der Schwachhauser Heerstr. bis zur Hollerallee. 2009 lagen die Baustellen dagegen nah am Standort der Verkehrsmessstation Dobbenweg zwischen Schwachhauser Heerstr. und Bismarckstraße. Aktuelle Erkenntnisse über die Verkehrsmengen liegen baustellenbedingt nicht vor. Insofern sind die erzielten Messwerte nur bedingt mit denen der Vorjahre vergleich- und interpretierbar, da einerseits die Baustellen zu Verkehrsminderungen bzw. –verdrängungen führen, andererseits mit der erhöhten Baustellendichte zwangsläufig auch eine Erhöhung der Feinstaubentwicklung verbunden war. Der Bereich ist nach Abschluss der Baumaßnahmen – voraussichtlich im Herbst 2010 – im Rahmen der Straßenverkehrszählung 2010 zur Erhebung vorgesehen. Daher sind belastbaren Auswertungen mit ungestörtem Verkehr erst nach Ablauf des Messzeitraumes 2011 möglich.

Dieser Umstand sowie die Tatsache, dass bisher nur ca. zwei Prozent der Fahrzeuge von der Regelung betroffen sind, erklärt, warum eine belastbare Aussage zur Minderungswirkung der Umweltzone derzeit noch nicht möglich ist.

Insgesamt wurden die verbindlichen Immissionsgrenzwerte für Feinstaub im Jahr 2009 an allen Messstationen eingehalten. Die Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittelwertes von 50 µg/m<sup>3</sup> betrug am Dobbenweg 27 und in der Graf-Moltke-Straße 12. Im Jahr 2008 betrug die Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittelwertes noch 34 und lag damit nur äußerst knapp unter dem zulässigen Wert von 35.

Im Jahr 2008 wurde durch einen Teilnetzschluss der A 281 bereits der am höchsten belastete Teil der Neuenlander Straße erheblich vom Verkehr entlastet.

Eine deutliche Abnahme der NO<sub>2</sub>-Konzentration gegenüber den Vorjahren konnte demzufolge ab 2008 an der Neuenlander Straße registriert werden. Auf Grund der Entlastung durch die Inbetriebnahme des Bauabschnitts 2/2 der A281 im Januar konnte der künftige Jahresimmissionsgrenzwert für NO<sub>2</sub> dort mit 36 µg/m<sup>3</sup> bereits eingehalten werden. Die Belastung nahm damit gegenüber 2007 (55 µg/m<sup>3</sup>) um gut ein Drittel ab und beträgt für das Jahr 2009 34 µg/ m<sup>3</sup>. Beim Feinstaub ist die Konzentration baustellenbedingt erst 2009 zurück gegangen und beträgt im Jahresmittel 22 µg/ m<sup>3</sup> und bewegt sich damit auf dem Niveau der übrigen Stationen, die den städtischen Belastungshintergrund messen. Der zulässige Tagesmittelwert von 50 µg/ m<sup>3</sup> wurde elfmal erreicht und lag damit deutlich unter der zulässigen Grenze von 35. Auch dieser Wert befindet sich auf dem Niveau der Hintergrundstationen.

Die weitere Entlastungswirkung durch die A281 wird für die übrige Innenstadt erst bei vollständigem Netzschluss eintreten.

In allen Fällen bleibt abzuwarten, ob nach Beendigung von Bauarbeiten und der damit einhergehenden Normalisierung des Verkehrs sowie der weitergehenden Umstellung der Fahrzeugflotten insbesondere auch im Bereich des ÖV, wie sie von der BSAG nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Umweltzone eingeleitet wurde, eine dauerhafte Unterschreitung des Grenzwerte sichergestellt werden kann.

Die Senatorin für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales beabsichtigt, die gesundheitlichen Effekte der Umweltzone ebenfalls zu ermitteln. Ergebnisse sind allerdings methodisch bedingt erst nach einem längeren Zeitraum nach 2011 zu erwarten.

#### **4. Erfahrungen mit der Gebührenregelung, u.a. in Hinblick auf den Vergleich mit anderen deutschen Städten und des Aspektes der Kostendeckung**

##### **Kosten, Kostendeckung, Erfahrungen mit der Gebührenregelung**

Kosten für die Einrichtung der Umweltzone sind im Wesentlichen für Schadstoffgutachten durch externe Gutachter, für zusätzliches Personal beim Amt für Straßen und Verkehr, für die Planung und die Einrichtung der Umweltzonenbeschilderung sowie für die Öffentlichkeitsarbeit entstanden. Darüber hinaus entstehen Kosten bei der Verfolgung von Verstößen gegen Regelungen der Umweltzone. Dem stehen Einnahmen aus den Gebühren für Ausnahmegenehmigungen (inklusive Flottenverträge) gegenüber.

In Tabelle 2 sind die mit der Umweltzone verbundenen Ausgaben und Einnahmen bilanziert:

**Tabelle 2: Ausgaben- Einnahmenbilanz 2009 (Stand November 2009)**

	<b>Ausgaben</b>	<b>Einnahmen</b>
Projektplanung/-steuerung	111.175 €	
Beschilderung/Bauleitung	72.540 €	
Call-Center	12.500 €	
Personalkosten Ausnahmegenehmigungen	90.880 €	
Kosten für externe Gutachten	26,900 €	
Kosten für die Öffentlichkeitsarbeit	90.000 €	
<hr/>		
Einnahmen aus den Flottenverträgen		15.100 €
Gebühren für Ausnahmegenehmigungen		127.700 €
Summe	403.995 €	142.800 €

##### **Verstöße gegen die Umweltzone und Gebühren**

Seit Anfang Februar 2009 ist die Plakettenpflicht nach einer entsprechenden Änderung der Straßenverkehrsordnung im ruhenden und fließenden Verkehr überwacht worden. In der Bußgeldstelle gingen bis zum 30. September 2009 genau 13.895 Anzeigen ein. Aufgrund dieser Anzeigen sind in 10.483 Fällen Bußgeldbescheide erlassen und in 987 Fällen Einstellungen verfügt worden; die restlichen Fälle befinden sich noch in der Phase der Halterermittlung oder Anhörung.

Bußgeldbescheide werden im Wege des Verwaltungszwangsverfahrens vollstreckt. Kann ein Fahrer/eine Fahrerin nicht ermittelt werden, so kann der Halter/die Halterin zur Zahlung der durch das Verfahren entstehenden Verwaltungskosten herangezogen werden.

Insgesamt konnte festgestellt werden, dass sich Anzeigen überwiegend gegen auswärtige Fahrzeughalter richten (66 %), weshalb die Information über das Hotel- und Gaststättengewerbe verstärkt werden soll. Zum Jahreswechsel wurde in den Medien lokal und überregional erneut über die Umweltzonenregelungen der Städte berichtet. In den Tageszeitungen im Einzugsgebiet von Bremen wurden mehrfach Anzeigen zur Umweltzonenregelung geschaltet. Die Verkehrsteilnehmer dürften sich daher weitestgehend auf die neuen Regelungen eingestellt haben.

Es ist damit zu rechnen, dass die Zahl der Anzeigen zurückgehen wird, weil immer weniger Fahrzeuge ohne Plakette in die Umweltzone einfahren bzw. immer weniger Fahrzeuge dem Altbestand zuzurechnen sind. Bei Einführung der Umweltzone wurden im Februar 2009 3.918 Anzeigen gefertigt, im September waren es nur noch 1.095.

Durch die Einführung der zweiten Stufe sind, anders als bei der Ersteinrichtung der Umweltzone, Fahrer/innen von Fahrzeugen betroffen, die eine rote Plakette erworben haben und bei denen von einem vorhandenen Problembewusstsein ausgegangen werden kann. Insofern ist nicht damit zu rechnen, dass sich mit der Einführung der zweiten Stufe im Januar 2010 die Verstoßrate wieder erhöht. Eine Karenzzeit ermöglicht zudem die Eingewöhnung.

Die Größe der Bremer Umweltzone ist 7 km<sup>2</sup> und hat ca. 56.000 Personen als Bewohner der Umweltzone. (Zusatz vom 20.7.2010)

### **C. Alternativen**

keine

### **D. Finanzielle- und personalwirtschaftliche Auswirkungen / Gender-Prüfung**

Keine finanziellen, personalwirtschaftlichen Auswirkungen und gender-relevanten Auswirken.

### **E. Abstimmung**

Die Vorlage ist mit der Senatorin für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales, dem Senator für Inneres und Sport, dem Senator für Wirtschaft und Häfen und der Senatskanzlei abgestimmt.

### **F. Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Geeignet nach Beschlussfassung. Gegen eine Einstellung in das zentrale elektronische Informationsregister bestehen keine Bedenken.

### **G. Beschlussvorschlag**


Der Senat nimmt den Bericht zu den Erfahrungen der Umweltzone zur Kenntnis.

### **Anlagen:**

1. Liste der deutschen Städte, die eine Umweltzone eingerichtet/beschlossen haben
2. Statistik Ausnahmegenehmigungen (Stand 31. Dezember 2009)

Anlage 1

**Umweltzonen in Deutschland (Quelle Umweltbundesamt 12/2009)**

Bundesland	Ort	Status			
			Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Baden-Württemberg:	Freiburg	geplant	01.01.2010	01.01.2012	keine Angabe
	Heidelberg	geplant	01.01.2010	01.01.2012	keine Angabe
	Heilbronn	aktiv	01.01.2009	01.01.2012	keine Angabe
	Herrenberg	aktiv	01.01.2009	01.01.2012	keine Angabe
	Ilsfeld	aktiv	01.03.2008	01.01.2012	keine Angabe
	Karlsruhe	aktiv	01.01.2009	01.01.2012	keine Angabe
	Leonberg	aktiv	01.03.2008	01.01.2012	keine Angabe
	Ludwigsburg	aktiv	01.03.2008	01.01.2012	keine Angabe
	Mannheim	aktiv	01.03.2008	01.01.2012	keine Angabe
	Mühlacker	aktiv	01.01.2009	01.01.2012	keine Angabe
	Pfinztal	geplant	01.01.2010	01.01.2012	keine Angabe
	Pforzheim	aktiv	01.01.2009	01.01.2012	keine Angabe
	Pleidelsheim	aktiv	01.07.2008	01.01.2012	keine Angabe
	Reutlingen	aktiv	01.03.2008	01.01.2012	keine Angabe
	Schwäbisch Gmünd	aktiv	01.03.2008	01.01.2012	keine Angabe
	Stuttgart	aktiv	01.03.2008	01.01.2012	keine Angabe
	Tübingen	aktiv	01.03.2008	01.01.2012	keine Angabe
Ulm	aktiv	01.01.2009	01.01.2012	keine Angabe	
Bayern:	Augsburg	aktiv	01.07.2009	01.10.2010	01.10.2012
	München	aktiv	01.10.2008	keine Angabe	keine Angabe
	Neu-Ulm	aktiv	01.10.2009	01.01.2012	keine Angabe
	Regensburg	geplant	unbekannt	keine Angabe	keine Angabe
Berlin:	Berlin	aktiv	01.01.2008	01.01.2010	01.01.2010
Bremen:	Bremen	aktiv	01.01.2009	01.01.2010	01.07.2011
Hessen:	Frankfurt a.M.	aktiv	01.10.2008	01.01.2010	01.01.2012
Niedersachsen:	Hannover	aktiv	01.01.2008	01.01.2009	01.01.2010
	Osnabrück	geplant	04.01.2010	03.01.2011	03.01.2012
Nordrhein-Westfalen:	Bochum	aktiv	01.10.2008	keine Angabe	keine Angabe
	Bonn	geplant	01.01.2010	keine Angabe	keine Angabe
	Bottrop	aktiv	01.10.2008	keine Angabe	keine Angabe
	Dortmund	aktiv	01.01.2008	keine Angabe	keine Angabe
	Duisburg	aktiv	01.10.2008	keine Angabe	keine Angabe
	Düsseldorf	aktiv	15.02.2009	01.01.2012	keine Angabe
	Essen	aktiv	01.10.2008	keine Angabe	keine Angabe
	Gelsenkirchen	aktiv	01.10.2008	keine Angabe	keine Angabe
	Köln	aktiv	01.01.2008	01.01.2010	keine Angabe
	Mülheim a.d. Ruhr	aktiv	01.10.2008	keine Angabe	keine Angabe
	Münster	geplant	01.01.2010	01.01.2010	keine Angabe
	Neuss	geplant	15.02.2010	keine Angabe	keine Angabe
	Oberhausen	aktiv	01.10.2008	keine Angabe	keine Angabe
	Recklinghausen	aktiv	01.10.2008	keine Angabe	keine Angabe
Wuppertal	aktiv	15.02.2009	01.01.2011	keine Angabe	
Sachsen:	Leipzig	geplant	01.01.2011	01.01.2011	01.01.2011

