

BEIRAT HEMELINGEN

Niederschrift über die öffentliche Beiratssitzung

Sitzungstag:
07.02.2008

Sitzungsbeginn:
19:00 Uhr

Sitzungsende:
22:45 Uhr

Sitzungsort:
Ortsamt Hemelingen
Sitzungssaal

Anwesend waren:

Vom Ortsamt:

Herr Ullrich Höft

Vorsitzender

Herr Theodor Dorer

Schriftführer

Vom Beirat:

Herr Gerhard Arndt

Frau Christa Nalazek

Herr Ralf Bohr

Herr Karl-Heinz Otten

Frau Hannelore Freudenthal

Frau Dorothee Persson

Herr Andreas Hipp

Herr Christian Rengstorf

Herr Heinz Hoffhenke

Frau Anke Ritter

Herr Kai Hofmann

Frau Sieglinde Rosenthal

Frau Melanie Kennard

Herr Matthias Roßberg

Frau Karin Schnakenberg

Der Vorsitzende eröffnete die Sitzung, begrüßte die Erschienenen und stellte fest, dass die Einladung frist- und formgerecht dem Beirat zugegangen ist.

Tagesordnung:

1. Niederschriften vom 6.12. 2007 und 10.01.2008
2. Planung und verkehrsrechtliche Gestaltung der Kreuzung Schlegelstraße/
Hannoversche Straße/Hemelinger Heerstraße
eingeladen hierzu: ASV, Abt. 3
3. Umweltzonen in Bremen – Bedeutung und Auswirkungen im Stadtteil
eingeladen hierzu: Herr Osmer SUBVE, Herr Abramowski SUBVE,
Frau Martin BUND,
4. Altentagesstätten in Hemelingen, Schließung der Tagesstätte
Wehrschloss, eingeladen hierzu Herr Krancke SfAFJGS,
Herr Dr. Luthé PDSG, Frau Greulich Begegnungsstätte Wehrschloss,
5. Fragen, Wünsche, Anregungen in Stadtteilangelegenheiten
6. Verschiedenes

TOP 1:

Niederschriften vom 06.12.2007 und 10.01.2008

Die Niederschriften vom 06.12.2007 und 10.01.2008 wurden genehmigt

TOP 2:

Planung und verkehrsrechtliche Gestaltung der Kreuzung Schlengstraße / Hannoversche Straße / Hemelinger Heerstraße eingeladen hierzu: ASV, Abt. 3

Frau Dittmann (ASV) nimmt zu folgenden Bedenken und Vorschlägen aus der Bevölkerung und aus den Reihen des Beirats Stellung:

- Um zu verhindern, dass der Linksabbieger zur DEKRA irrtümlich als Abfahrt in die Bahnunterführung Hannoversche Straße angesehen wird, muss der Vorwegweiser in der Hemelinger Heerstraße die Fahrtrichtungen der Spuren besser verdeutlichen. Die Ausschilderung zur DEKRA sollte außerdem als Fahrbahnbeschriftung umgesetzt werden.

Lösung: die Spuren erhalten zusätzliche Pfeile, die Geradeausspur bekommt ein Autobahn-pictogramm. Eine Fahrbahnbeschriftung DEKRA hätte Werbecharakter und ist deshalb nicht möglich.

- Das Hinweisschild zum Recycling-Hof ist falsch angebracht oder überflüssig.
Lösung: das Hinweisschild wird abgebaut.

- An der Einmündung des Plus-Parkplatzes sollte durch eine zusätzliche Haltelinie bei längeren Staus die Einfahrt für Linksabbieger offen gehalten werden, um Rückstau in den Kreuzungsbereich zu vermeiden.
Lösung: die entsprechende Markierung wurde bereits in Auftrag gegeben.

- Um Umwege für behinderte Menschen zu vermeiden und die Möglichkeit der Straßenüberquerung zu verbessern wird angeregt die Bordsteinkanten der Verkehrsinsel an zwei Stellen abzusenken. Diese Anregung ist aber nicht unumstritten. Es wurde dafür eine zusätzliche Bedarfsampel für erforderlich gehalten und auch der Rückbau der Verkehrsinsel insgesamt angeregt.
Lösung: eine Absenkung der Bordsteinkanten der Verkehrsinsel ist nicht möglich, da der Fußweg zur Erleichterung des Ein- und Ausstiegs ein erhöhtes Niveau hat. Direkt vor der Insel wird die Möglichkeit einer Absenkung des Fußwegs an den Straßenkanten geprüft.

- Zur Klarheit für alle Beteiligten wird der Suggestionstreifen in der Schlengstraße auch im Bereich der Bushaltestellen durchgezogen.
Lösung: ein durchgezogener Suggestionstreifen darf nur angeordnet werden, wenn dieser nicht aufgrund der Verkehrsführung zwingend überfahren werden muss. Hier muss der Bus aber anhalten. Dies ist nicht zulässig. Ein durchgezogener Suggestionstreifen ist deshalb nicht möglich,

- die Grünphasenregelung an der Einmündung DEKRA sollte überprüft werden. Sie ist offenkundig unangemessen lang.
Lösung: die Grünphase an der Einmündung DEKRA ist abhängig von der Grünphase im Kreuzungsbereich Schlengstraße, eine Verschiebung der Grünphase ist nicht möglich.

- Die Fußgängerüberwege werden durch gelbe Blinklichter während der Grünphase zusätzlich gesichert.

Lösung: es gibt noch keine endgültige Stellungnahme, es soll ein Ortstermin mit den zuständigen Signaltechnikern stattfinden.

Herr Otten schlägt bei der Grünphase eine Zeitverzögerung zugunsten der Fußgänger vor, die Linksabbieger sollen ein eigenes Lichtzeichen bekommen. Dieser Vorschlag soll auf dem anstehenden Ortstermin erörtert werden.

- Der Kreisel wird durch die Verkehrsteilnehmer oft nicht wahrgenommen. In die Mitte sind Vz 211-20 oder 215 so zu stellen dass ein geradliniges Überfahren unmöglich wird.

Lösung: Fahrzeuge (z.B. LKW' s) dürfen die Kreiselmittle überfahren, wenn ihre Schleppkurve die erforderlich macht. Dies gilt nicht für PKW' s.

- Es wurde eine farbliche Markierung der Fahrradwege- Überwege und der Aufstellfläche an der Einmündung Schlegelstraße gefordert.

Lösung: eine Markierung ist nicht möglich, da es sich bei dem Angebotsstreifen nicht um einen Radweg handelt.

TOP 3:

**Umweltzonen in Bremen – Bedeutung und Auswirkungen im Stadtteil
eingeladen hierzu: Herr Osmers SUBVE, Herr Abramowski SUBVE,
Frau Martin BUND,**

Herr Osmer (SUBVE) erläutert anhand der Präsentation „Luftreinhalteplanung Bremen“ Ausmaß und Umfang der in Bremen vorgesehenen Umweltzone. Die zugrunde liegenden Unterlagen befinden sich in der Anlage 1.

Herr Hoffhenke vermutet hinter der Einrichtung der Umweltzone das Erschließen einer neuen Geldquelle in Form von Gebühren für Umweltplaketten und Ausnahmegenehmigungen.

Herr Osmers weist darauf hin, dass die mit der Umweltzone zukünftig zu erzielenden Einnahmen kostendeckend kalkuliert sind.

Herr Hofmann hinterfragt die Wertigkeit der EU-Plakette 5 aus umweltschützerischer Sicht. Diese entspricht der Bremer Plakette „Grün“.

Frau Rosenthal fragt, ob die Grundlage für die Datenerfassung auf einem Rechenmodell oder auf einer tatsächlichen Messung basiert. Die Zahlen basieren auf Werten des Jahres 2001, wie wird deren Weiterentwicklung berücksichtigt?
Kriterien für das Rechenmodell sind: Verkehrszahlen, Zusammensetzung der Fahrzeugflotte, Emissionswerte, Fahrbahnausweitung.

Herr Arndt verweist auf das Kölner Modell der Umweltzone: Sie ist in der Fläche größer ausgewiesen, länger befristet und lässt keine Ausnahmen zu. Er hält die Bremer Umweltzone für in der Fläche zu klein ausgewiesen.

Herr Bohr fragt, ob es möglich ist, Messungen statt Berechnungen durchzuführen und wie sich das Umfahren der Umweltzone für die anliegenden Stadtteile auswirkt. Messungen sind in diesem Zusammenhang sehr teuer, SUBVE will zunächst die Auswirkungen der beabsichtigten Maßnahmen abwarten.

Herr Adamowski (SUBVE) erläutert die "Auswirkungen von verkehrlichen Maßnahmen im Innenstadtbereich der Hansestadt Bremen auf die Luftschadstoffbelastungen" anhand des Verkehrsgutachtens vom Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH u. Co. KG. Dieses Gutachten kann unter www.umwelt.bremen.de aus dem Internet herunter geladen werden.

Frau Martin (BUND) plädiert für die Ausweisung einer möglichst großen Umweltzone. Im übrigen sollen Ausnahmebestimmungen streng ausgelegt werden, hierbei soll die Nachrüstung von Fahrzeugen Vorrang vor eine Ausnahmegenehmigung haben. Es wird damit gerechnet, dass mit der Umweltplakettierung ca. 90% aller Fahrzeuge erreicht werden, 10% werden voraussichtlich als „Schwarzfahrer“ am Straßenverkehr teilnehmen. Der Zuschnitt der Umweltzone wird entgegen ersten Überlegungen in seiner jetzigen Form befürwortet, sollten spätere Nachmessungen andere Ergebnisse ausweisen, müsste die Umweltzone im Wege der Nachbesserung entsprechend ausgeweitet werden. Die Verkehrszunahme in den angrenzenden Stadtteilen bis 2010 wird auf 1 bis 5% geschätzt.

Herr Hipp hält eine Verkehrszunahme von bis zu 5% in Hemelingen für nicht akzeptabel.

Herr Hoffhenke verweist auf zusätzliche Belastungen für den Stadtteil durch den die Umweltzone umfahrenden Verkehr. Er bittet um Prüfung einer möglichen Ausweitung der Umweltzone auf den Stadtteil Hemelingen.

Frau Rosenthal fragt, ob die 18 monatige Ausnahmegenehmigung für Fahrzeuge, die den Anforderungen zum Befahren der Umweltzone nicht entsprechen, einmalig erteilt wird. Die Umweltzone ist zunächst nur bis 2010 geplant, Grundlage für eine Ausnahmegenehmigung wäre eine nachgewiesene soziale Härte oder eine Existenzbedrohung. Die Gebühren hierfür werden zwischen 120 und 600 Euro liegen.

Herr Rossberg bezweifelt, dass insgesamt eine Entlastung der Verkehrsemissionen durch die Einführung einer Umweltzone erreicht werden kann.

Herr Otten hinterfragt, wie sich die Verlagerung des schadstoffreichen Verkehrs auf die Randbezirke der Umweltzone auswirkt und verlangt bei Bedarf deren Vergrößerung.

Frau Kennard fragt, ob dieser Verdrängungsverkehr langfristig hingenommen werden soll und wie mit den daraus resultierenden NO₂-Problemen umgegangen wird. Mit einer langfristigen Verlagerung wird nicht gerechnet, da die vorhandene Fahrzeugflotte sich im Laufe der Jahre nach und nach erneuern wird und dann die Anforderungen des Schadstoffausstosses erfüllt.

Herr Bohr spricht sich für konkrete Messungen der Verkehrsbelastungen in Hemelingen aus.

Herr Hofmann fragt, ob Ampeln zur Fahrzeugzählung ausgewertet werden können. Eine Auswertung erfolgt nur über das Rechenmodell.

Herr Hoffhenke fragt, ob Ausnahmen für Touristenbusse vorgesehen sind. Ausnahmen wird es bis 2011 geben.

Herr Rossberg vergleicht die Einführung des Katalysators bei Benzinmotoren mit der durch die Umweltzone zu erreichenden Partikelminderung bei Dieselmotoren.

Frau Martin weist darauf hin, dass die Umweltzone als positiv für die Anwohner in der öffentlichen Meinung transportiert werden soll.

Herr Osmers weist noch mal darauf hin, dass es sich bei der Umweltzone um eine Übergangslösung handelt. Sie wird nach der Erneuerung der Fahrzeugflotte mit russpartikelarmen Dieselfahrzeugen überflüssig werden.

Frau Meike Schäfer, B90 / Die Grünen, sieht zur Zeit keine Alternative zur vorgezogenen Umweltzone.

Frau Ritter fragt, ob jedes Fahrzeug mit Katalysator ausgerüstetem Benzinmotor eine grüne Umweltplakette erhält. Dies trifft auf ca. 95 % der Benzinfahrzeuge zu, durch die Einführung der Umweltplakette wird sich der Dieselanteil in der Umweltzone verringern. Es wird darauf hingewiesen, dass alte Dieselfahrzeuge der Euronorm 1 zehnmal soviel Feinstaub wie neuere Dieselfahrzeuge der Euronorm 3 produzieren.

Frau Persson weist darauf hin, dass in der Umweltzone auch in 2010 die Grenzwerte teilweise erreicht werden. Sie schlägt vor, den Verkehrsfluss durch Optimierung der Ampelschaltungen zu lenken und so die Schadstoffemissionen zu reduzieren. Dieses wird bereits versucht und hat sich in der Vergangenheit als nicht ausreichend herausgestellt.

TOP 4:

Altentagesstätten in Hemelingen, Schließung der Tagesstätte Wehrschloss, eingeladen hierzu Herr Krancke SfAFJGS, Herr Dr. Luthe PDSG, Frau Greulich Begegnungsstätte Wehrschloss,

Herr Krancke (SfAFJGS) erläutert die Kriterien für die Höhe der Zuwendungen an Begegnungsstätten. Diese sind:

- Umsetzung der Kürzungen im Sozialhaushalt
- Die Höhe der Zuwendungen richtet sich nach Leistungen und Qualität
- Anpassung des Angebots an die aktuellen Bedürfnisse

Die aktuelle Situation der Begegnungsstätten wird erläutert, 2008 werden die Begegnungsstätten Wehrschloss und Findorff-Magdeburger Straße geschlossen.

Herr Dr. Luthe (PDSG) begründet die Schließung des Wehrschlosses mit der nicht ausreichenden Größe der Altentagesstätte.

Für 65 Besucher steht Raum in der Größe von 120 qm zur Verfügung, dieser Nachteil schlägt sich auf alle Kriterien der Bewertung durch.

Herr Krancke betont die Qualität der im Wehrschloss geleisteten guten Arbeit, jedoch sprechen strukturelle Probleme gegen den Fortbestand.

Herr Hoffhenke verweist darauf, dass die Jugendlichen eine Alternative im neuen Jugendfreizeitheim haben. Wie sieht die Alternative für die Alten aus?

Herr Bohr fragt, ob es in jedem Ortsteil Bremens eine Begegnungsstätte gibt.

Herr Rossberg fragt nach den Rahmenbedingungen für die erforderlichen Lösungen.

Frau Greulich (Wehrschloss) verweist auf die von ihr gelieferten nachprüfbaren Zahlen. Sie fragt, wie diese statistisch ausgewertet werden und ob es eine Standardisierung gibt. Die Einrichtung wird von 65 Stammesbesuchern pro Woche genutzt und hat an 262 Tagen im Jahr geöffnet. Die Besucher kommen überwiegend aus den Ortsteilen Hastedt und Peterswerder. Alternativen könnten sein: Bürgerhaus Weserterrassen, Brücke Sebaldsbrück, Christernstraße.

Herr Krancke verweist auf die ungleichen Kostenstrukturen. Damit möglichst viele Menschen von einer Einrichtung profitieren, muss die Zuwendung in Relation zum Nutzen stehen. Die Altentagesstätten sind im Stadtgebiet ungleich auf die Ortsteile verteilt, wobei in Hemelingen eine relativ hohe Dichte besteht. Eine Alternative könnte die Einrichtung Am Rosenberg sein.

Nach dem Eindruck von Herrn Hipp können die Leistungskriterien bei dem vorliegenden Ergebnis nur falsch sein. Die Gesellschaft altert und es ist Aufgabe des Staates, sich um seine Alten zu kümmern.

Er fordert einen Beiratsbeschluss für den Erhalt der Begegnungsstätte.

Herr Buhr schlägt vor, das Wehrschloß in Gänze als Altentagesstätte zu nutzen.

Herr Rossberg mahnt das Suchen nach Alternativen an.

Frau Kennard hält das Verlagern der Entscheidung über die Schließung von Einrichtungen auf die unterste Ebene (Trägerebene) für nicht angemessen.

Herr Krancke weist darauf hin, dass in einer Altentagesstätte auch die Barrierefreiheit ein wesentlicher Faktor ist.

Herr Dr. Luthe stellt fest, dass der Zuschuss für die Altentagesstätte im Wehrschloss in 2008 bei 29.500 Euro gelegen hätte, davon ist der Erhalt des ganzen Wehrschlosses nicht zu finanzieren. Laut Deputationsbeschluss liegt dieser Zuschuss in 2009 bei 0,00 €!

Frau Schnakenberg stellt fest, dass durch die Abwanderung der Jugendlichen zum Jugendfreizeitheim Stackkamp die Altentagesstätte als alleinige Einrichtung im Wehrschloss nicht mehr finanzierbar ist. Sie mahnt Alternativen an.

Herr Hipp schlägt dem Beirat den folgenden Beschlussvorschlag zur Abstimmung vor:

„Der Beirat fordert den SfAFGJS auf, eine Perspektive für die Fortsetzung der guten Arbeit, die in der Altentagesstätte Wehrschloss geleistet wird, zu entwickeln. Ansonsten wird das Thema Altentagesstätten an den Bildungs- u. Sozialausschuss verwiesen“.

Frau Rosenthal begrüßt den Kompromiss und räumt ein, dass der Beirat die Belange der Senioren in der Vergangenheit nicht ausreichend berücksichtigt hat. Sie mahnt neue Wege an und verweist auf die Abhängigkeit der Einrichtung Am Rosenberg von einem privaten Investor.

Der Leiter der Einrichtung Am Rosenberg mahnt alternative Konzepte an und bietet seine Zusammenarbeit bei deren Erarbeitung an.

Herr Arndt fragt nach der Möglichkeit altersübergreifender Konzepte und der Unterbringung von Jugendfreizeitheimen und Altentagesstätten in einer Einrichtung.

Herr Bohr spricht sich für die Verweisung des Themas an den zuständigen Fachausschuss aus, ebenso wie Frau Persson.

Herr Dr. Luthe verweist auf den für Lösungen notwendigen Zeitbedarf.

Frau Kennard spricht sich für eine Verweisung an den Fachausschuss aus und schlägt vor, über den Antrag von Herrn Hipp abzustimmen. Neu zu erstellende Konzepte sollen zukünftig durch den Beirat begleitet werden.

Der Antrag von Herrn Hipp (siehe oben) wird mit 15:0 Stimmen angenommen.

TOP 5:

Fragen, Wünsche, Anregungen in Stadtteilangelegenheiten

Herr Buhr stellt fest, dass auf allen Bremer Autobahnen ein Tempolimit verfügt worden ist. Dies würde allerdings nicht auf Hemelingen zutreffen, da hier eine Verkehrsbeeinflussungsanlage vorhanden ist.

Frau Antje Friedrichs fragt, welche Bewirtschaftung in dem Neubauvorhaben an der Schlangstraße vorgesehen ist. Antwort: Vorgesehen ist die Einrichtung eines Eiscafes.

Herr Prieser fragt, ob die Pflege des Mahndorfer Sees weiterhin durch Stadtgrün erfolgt. Eine Klärung durch das Ortsamt wird zugesagt.

TOP 6:

Verschiedenes

Aus der Öffentlichkeit wird darauf hingewiesen, dass im Arberger Kirchsteig die Entwässerung nicht funktioniert.

Zur Veranstaltung der Werbegemeinschaft Mahndorf am 16.03.2008 wird der Beirat von 14:00 Uhr bis 18.00 Uhr durch Herrn Arndt, Frau Kennard, Frau Ritter, Frau Rosenthal und Herrn Rossberg vertreten.

Frau Kennard stellt den Antrag: „Der Beirat fordert, dass die Gelder für Soziale Stadt in gleicher Höhe wie bisher in den Haushalt eingestellt werden.“
Der Antrag wird mit 15:0 Stimmen angenommen.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, beendete der Vorsitzende um 22:45 Uhr die Beiratssitzung.

gez. Höft
Vorsitzender

gez. Kennard
Sprecherin

gez. Dorer
Schriftführer



Anlage 1

Unterlagen zur Einrichtung einer Umweltzone in der Stadtgemeinde Bremen




An mehreren innerstädtischen Straßenzügen in Bremen werden die Grenzwerte der EU-Luftqualitätsrichtlinie zum Schutz der menschlichen Gesundheit für Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO₂) überschritten. Aus diesem Grund hat der Senat im August 2006 einen Luftreinhalte- und Aktionsplan beschlossen. Dieser Luftreinhalte- und Aktionsplan enthält 15 Maßnahmen, die langfristig geeignet sind, die Schadstoffbelastung mindestens so weit zu senken, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Als eine der wirksamsten Minderungsmaßnahmen wird die Einrichtung einer Umweltzone benannt.

Das Konzept der Umweltzone sieht ein dauerhaftes flächenbezogenes Fahrverbot für hoch-emittierende Fahrzeuge innerhalb des durch entsprechende Beschilderung ausgewiesenen Gebiets vor. Für die Umweltzone ist eine gestufte Fahrbeschränkung vorgesehen:

Ab Herbst 2008 sollen nur noch Fahrzeuge, die mindestens eine rote, gelbe oder grüne Plakette haben, innerhalb der Umweltzone fahren dürfen. Diese erste Phase dient als Übergangsfrist zur Eingewöhnung.

In einer zweiten Stufe ab 01. Januar 2010 sollen nur noch Fahrzeuge mit der grünen Plakette in der Umweltzone fahren dürfen. Erst zu diesem Zeitpunkt entfaltet die Umweltzone die volle Wirksamkeit.

Die grüne Plakette erhalten alle Fahrzeuge mit Benzin-Motor und geregelter Katalysator. Hinsichtlich der Fahrzeuge mit Diesel-Motoren ergibt sich die Einteilung in Fahrzeuge mit roter, gelber und grüner Plakette wie folgt:

Schadstoffgruppe	1	2	3	4
Plakette	keine Plakette			 Platzhalter für Kfz-Kennzeichen
Anforderungen für Diesel	Euro 1 oder schlechter	Euro 2 oder Euro 1 + Partikelfilter	Euro 3 oder Euro 2 + Partikelfilter	Euro 4 oder Euro 3 + Partikelfilter
Anforderungen für Benzin	ohne geregelten Kat			Euro 1 mit geregelter Kat oder besser

Im Detail können sich aufgrund der Komplexität der Abgasnormen von "Benzinern" und vor allem von Diesel-Fahrzeugen Abweichungen ergeben. Die exakte Zuordnung der Plaketten zu einem Fahrzeug ergibt sich aus der Emissionsschlüsselnummer, die in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist und ggf. aus der Zertifizierung der Partikelfilternachschrüstung. In der folgenden Tabelle ist die Emissionsschlüsselnummer der Plakettenfarbe zugeordnet.

**Vor dem 1.10.2005 ausgestellter
"Fahrzeugschein"**




Schlüsselnummer			
010262	0803	799 00J	3
1 PKW KOMBI			
EURO4			
2 VOLKSWAGEN - VW			
3 3C			
WVWZZZ3CZ36E095047			8
D-D / OBD	015		206

**Ab dem 1.10.2005 ausgestellte
"Zulassungsbescheinigung, Teil I"**

9	18.10.2005	25	0803	43	799 00J 3
1	01		0200		
5	WVWZZZ3CZ36E095047				8
3	3C				
2	PASSAT				
2	VOLKSWAGEN-VW				
b	PERSONENKRAFTWAGEN				
	GESCHLOSSEN				
14	EURO4				
P1	DIESEL				
16	0002	143	0654	F	01968

Emissionsschlüsselnummer

Zuordnung der Emissionsschlüsselnummern zu den Schadstoffgruppen:

Schadstoffgruppe	Ottomotor		Dieselmotor		
	Pkw	Lkw/Busse Nutzfahrzeuge	Pkw mit Partikelfilter	Pkw ohne Partikelfilter	Lkw/Busse
				25 bis 29, 35, 41, 71	20, 21, 22, 33, 43, 53, 60, 61
			Stufe PM1*: 14, 16, 18, 21, 22, 25 bis 29, 34, 35, 40, 41, 71, 77	30, 31, 36, 37, 42, 44 bis 52, 72	34, 44, 54, 70, 71
	14, 16, 18 bis 70, 71 bis 75	30 bis 55, 60, 61	Stufe PM1*: 49 bis 52; Stufe PM2*: 30, 31, 36, 37, 42, 44 bis 48, 67 bis 70; Stufe PM3*: 32, 33, 38, 39, 43, 53 bis 66; Stufe PM4*	32, 33, 38, 39, 43, 53 bis 70, 73 bis 75	35, 45, 55, 80, 81, 83, 84, 90, 91
	Nach Inkrafttreten der am 21.09.07 im Bundesrat beschlossenen Änderung voraussichtlich ab Anfang Dezember 2007: 01, 02, 77				

* PM1 bis 4 entspricht den Partikelminderungsstufen 1 bis 4

Wesentliches Ziel der Umweltzone ist die Verringerung von gesundheitsschädlichen Emissionen durch Kraftfahrzeuge. Zugleich soll damit ein Anreiz für eine beschleunigte und möglichst flächendeckende Flottenmodernisierung bzw. Umrüstung von Fahrzeugen mit Partikelfiltern geschaffen werden. Die Einführung der Umweltzone ergänzt die bereits im Luftreinhal-

teplan beschriebenen Maßnahmen, die sich auch gegen andere Emittenten entsprechend dem Verursacherprinzip richten.

Dieser Ansatz wurde gewählt, weil in dem Bereich der Umweltzone von Bremen die Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid an zahlreichen größeren Straßen überschritten werden. Der Straßenverkehr ist dabei die wichtigste Quelle dieser Schadstoffe mit einem Anteil an der Belastung von circa 30 % bei Feinstaub und 60 % bei Stickstoffdioxid in dem Belastungsgebiet.

Diese Anteile gilt es mit Hilfe der Umweltzone zu reduzieren. Darüber hinaus wirkt sich die angestrebte Entlastung auch auf die Wohngebiete aus, die nicht direkt an verkehrsreichen Straßen liegen. Andere lokale Quellen wurden bereits im Rahmen des bisherigen Luftreinhalteplanes begrenzt oder tragen in dem Gebiet der Umweltzone nur unwesentlich zu einer Erhöhung der Schadstoffbelastung bei.

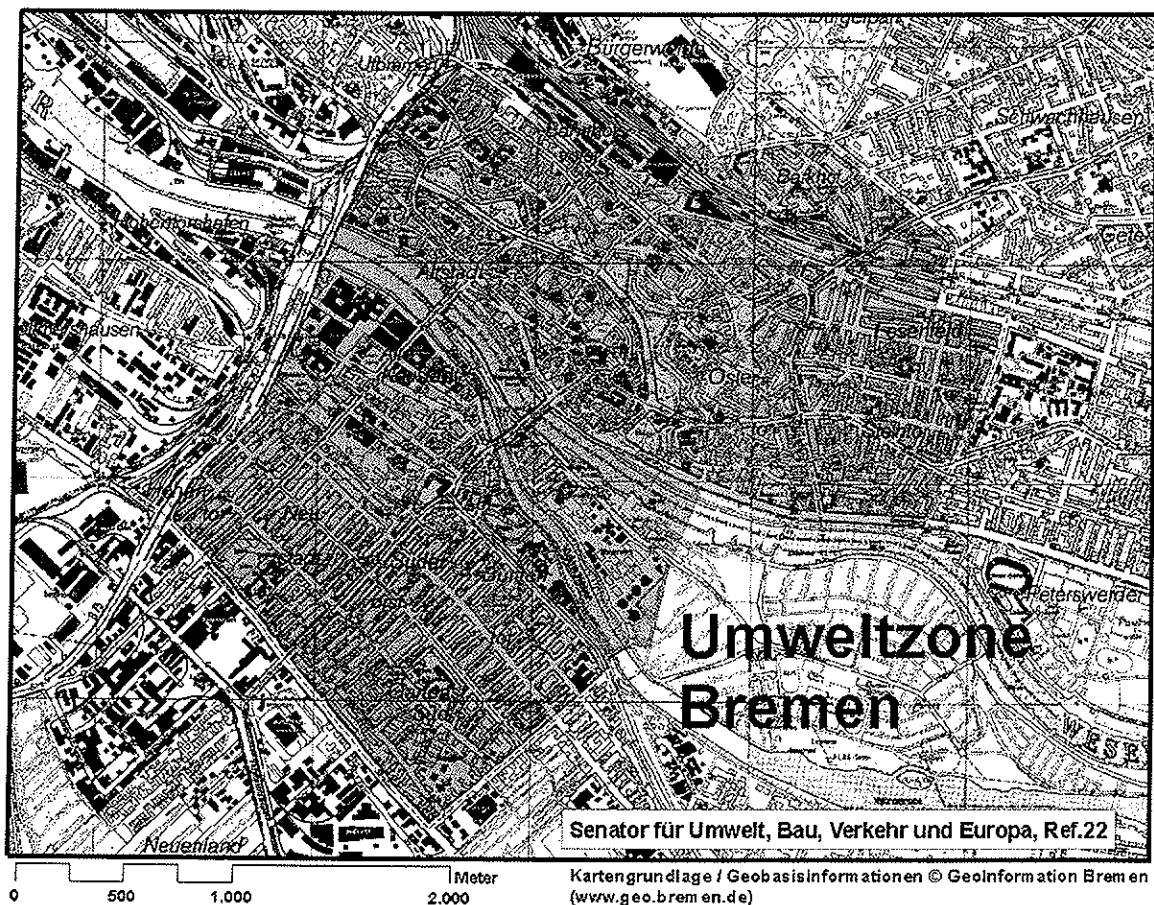
Entsprechend einem von Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa in Auftrag gegebenen Gutachten zur Abschätzung der Wirksamkeit der Umweltzone (Lohmeyer 2007, Anlage 3) können in der zweiten Stufe ab Januar 2010 folgende Minderungen erzielt werden:

- a) Die Zahl der Straßenabschnitte, an denen die Grenzwerte noch – z. T. leicht – überschritten werden, sinkt beim Feinstaub (PM 10) ab 2010 von 10 auf 6.
- b) Bei Stickstoffdioxid (NO₂) vermindert sich die Zahl der Straßenabschnitte, bei denen die Grenzwerte, wenn auch z. T. nur leicht, überschritten werden, von 27 auf 12.

In dem Belastungsschwerpunkt Dobbenweg/Bismarckstr., in dem die Grenzwerte heute noch deutlich überschritten werden, wird die berechnete Belastung mit Feinstaub und NO₂ um etwa 11-14% gesenkt.

Für den zweiten Belastungsschwerpunkt Neuenlander Straße wird aufgrund der Entlastungswirkung der A 281 mit einem deutlichen Rückgang der Immissionsbelastung gerechnet. Es wird erwartet, dass die Grenzwerte der 22. BImSchV nach Fertigstellung der Baumaßnahmen unterschritten werden. Weitere Maßnahmen wären dort nur dann notwendig, wenn sich die A 281 als nicht wirkungsvoll genug erweisen sollte.

Die städtischen Deputationen für Umwelt und Energie sowie Bau und Verkehr haben am 19. Oktober und 18. Dezember 2007 dem Vorschlag des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa zugestimmt, eine Umweltzone für Bremen einzurichten. Das vorgeschlagene Gebiet der Umweltzone umfasst die Altstadt, die östliche Vorstadt und große Teile der Neustadt und hat eine Fläche von etwa 7 km² (siehe Abb.).



Ausnahmenregelungen

Dieser Vorlage liegt ein **Leitfaden zur einheitlichen Handhabung der Genehmigung von Einzelausnahmen zum Fahrverbot in der Umweltzone Bremens** (Anlage 2) des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa bei.

Geregelt sind Ausnahmen von den Verkehrsverboten einer Umweltzone in § 40 Abs. 1 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und in der 35. BImSchV.

Der Leitfaden regelt Ausnahmen, die von der Straßenverkehrsbehörde im Amt für Straßen und Verkehr nach § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV zugelassen werden können. In jedem Fall hat die Straßenverkehrsbehörde eine eigene Ermessensentscheidung über die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zu treffen.

Jede Ausnahmegenehmigung für Fahrzeuge mit hohen Emissionen reduziert die Wirkung der Umweltzone. Ausnahmegenehmigungen sollen daher nur nach genauer Prüfung des Vorliegens eines Härtefalls erteilt werden und in der Regel längstens 18 Monate gelten.

Die Regelungen des Leitfadens (Anl. 2) im Einzelnen:

Nummer 2.1 greift zur Klarstellung noch einmal die generell ausgenommenen Fahrzeugtypen der 35. BImSchV auf. Insbesondere sind Fahrzeuge für Personen, die außergewöhnlich gehbehindert, hilflos oder blind sind und dies durch die nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Schwerbehindertenausweisverordnung im Schwerbehindertenausweis eingetragenen Merkmale »aG«, »H« oder »Bl« nachweisen, generell ausgenommen. Dabei kommt es nicht darauf an, ob diese Personen selbst fahren oder durch Dritte gefahren werden.

Darüber hinaus sind auswärtige Reisebusse im Gelegenheits- und Linienfernverkehr ebenfalls generell ausgenommen, um die Erreichbarkeit des ZOB nicht zu gefährden.

Nummer 2.2 in Verbindung mit Anhang 1 regelt die Frage, ob und ggfs. welche Plakette für das jeweilige Fahrzeug erteilt werden kann.

Nummer 3 stellt klar, dass die Straßenverkehrsbehörde (Amt für Straßen und Verkehr) und in Ausnahmefällen auch die Polizei Ausnahmen zulassen kann.

Nummer 4 regelt das Verfahren zur Beantragung von Ausnahmen. Die entsprechenden Antragsformulare sind noch zu entwickeln.

Nummer 5 regelt die Grundsätze der Ausnahmen. Hiernach soll stets geprüft werden, ob das Fahrzeug nachrüstbar ist. Nur wenn das nicht der Fall ist, greifen die weiteren Voraussetzungen. Soziale Härten und erhebliche wirtschaftliche Nachteile sollen ebenfalls vermieden werden. Daher existieren Regelungen z. B. für Sonderfahrzeuge, die nur mit erheblichem Aufwand oder erheblichen Kosten umgerüstet werden können. Das gleiche gilt für Schwerbehinderte mit Eintragung „g“ (andere sehr schwer Behinderte sind generell von Ausnahmen befreit wie z. B. Blinde) oder Schausteller, da es sich i. d. R. auch hier um Fahrzeuge mit besonderen Einbauten oder um Sonderfahrzeuge handelt. Darüber hinaus wird die Fahrzeuggruppe der Schausteller nur wenige Kilometer im Jahr in der Umweltzone zurücklegen.

Anwohner sollen, sofern eine Nachrüstung ihrer Fahrzeuge nicht möglich ist, eine auf maximal 18 Monate – nach dem 1. Geltungstag der Umweltzone - befristete Ausnahme erhalten. Berufspendler hingegen erhalten eine Ausnahme nur unter der Voraussetzung, dass die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht möglich oder aus gesundheitlichen Gründen ausgeschlossen ist.

Nummer 5.2.2.4 enthält zur Klarstellung Beispiele von Fallgruppen, die keine Ausnahme genehmigung erhalten können.

Nummer 5.2.3.2 regelt Härtefälle beim Wirtschaftsverkehr.

Nummer 5.3 fasst in tabellarischer Form die möglichen maximalen Befristungen von Ausnahme genehmigungen noch einmal zusammen.

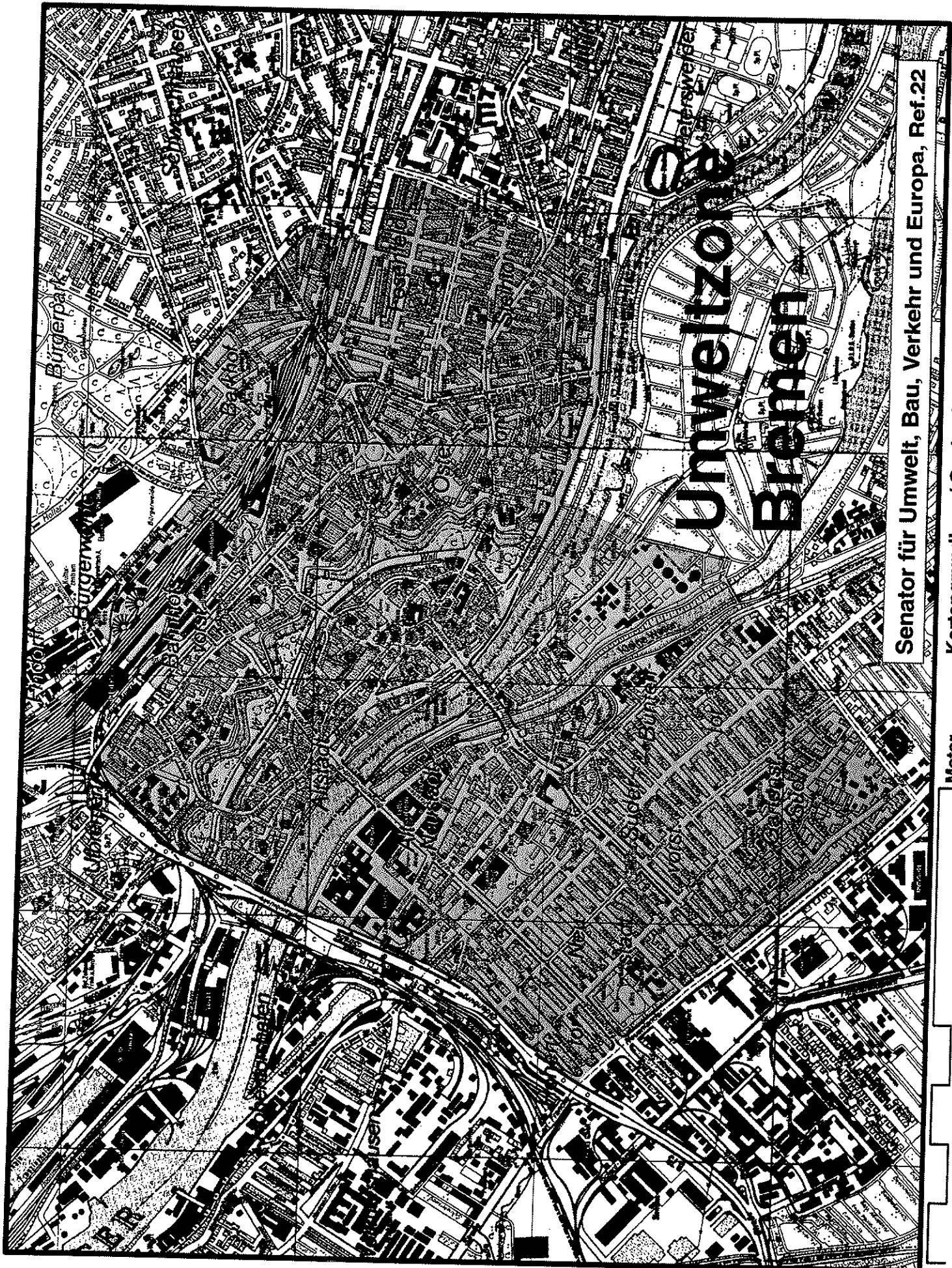
Nummer 5.4 bis Nummer 5.6 regeln das Verwaltungsverfahren und den Rechtsschutz.

Nummer 6 fasst die Höhe der Gebühren für die Genehmigung von Einzelausnahmen nach Dauer und Fahrzeugzeugart/Fahrzeuggröße zusammen.

Nummer 8 enthält zwei Anhänge:

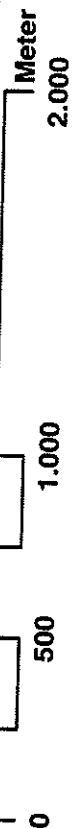
Anhang 1: Tabelle mit Emissionsschlüsselnummern für Pkw und Nutzfahrzeuge, die als Nachweis für die Einstufung/Zuordnung in die jeweilige Schadstoffgruppe dienen.

Anhang 2: Antragsformulare und Merkblätter für private/gewerbliche Nutzung (diese werden z.Z. noch erarbeitet).



Umweltzone Bremen

Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Ref.22



Kartengrundlage / Geobasisinformationen © Geoinformation Bremen
(www.geo.bremen.de)

