

Beschlussvorlage

öffentlich

Drucksachenummer

VO/15/11368/31

Zuständig

Berichterstattung

Umweltamt

Bürgermeister Huber

Gegenstand: Einführung einer Umweltzone

Beratungsfolge

Datum

Gremium

TOP-Nr.

07.10.2015

Ausschuss für Umweltfragen, Natur- und Klimaschutz

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Schaffung einer Umweltzone gemäß dem in der Vorlage beschriebenen Konzept bei der Regierung der Oberpfalz als Maßnahme zur Aufnahme in die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu beantragen.

Sachverhalt:

1. Allgemeines

1.1 Maßnahmen zur Luftschadstoffreduzierung in Regensburg

In der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Umweltfragen, Natur- und Klimaschutz vom 09.07.2015 wurde ein Bericht über die Luftschadstoffsituation in Regensburg vorgestellt.

In dieser Sitzung wurde auch die Einführung einer Umweltzone intensiv diskutiert, eine endgültige Entscheidung konnte jedoch noch nicht getroffen werden, da das beauftragte TÜV-Gutachten noch nicht vorlag.

In der Vorlage vom 09.07.2015 wurde bereits darauf hingewiesen, dass die Verwaltung verschiedene Maßnahmen zur Luftreinhaltung prüft. Es handelt sich dabei um ein Bündel von Maßnahmen, wobei die Umweltzone hier nur ein Baustein ist.

Die Stadt Regensburg beabsichtigt zur Reduzierung der Immissionsbelastung an Luftschadstoffen, speziell im innerstädtischen Bereich u.a. folgendes umzusetzen:

- Einführung einer Umweltzone
- Einsatz von Elektrobussen auf der Altstadtlinie

Am 29.07.2015 hat der Aufsichtsrat der SWR die Umstellung der Altstadtbusflotte auf leise und umweltfreundliche Elektrobusse beschlossen

- Förderung der Elektromobilität insgesamt

Am 09.07.2015 hat der Ausschuss für Umweltfragen, Natur- und Klimaschutz das Handlungsprogramm der Förderung der Elektromobilität in Regensburg (Elektromobilitätskonzept) beschlossen.

- Verschiebung der Verteilung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr hin zu Verkehren des Umweltverbundes bis zum Jahr 2030.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes werden hierzu verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV und des Fußgänger- und Radverkehrs erarbeitet. Ziel muss es sein, den motorisierten Individualverkehr zu Gunsten des ÖPNV und des Fußgänger- und Radverkehrs weiter zu reduzieren.

- Maßnahmen im Bereich Energieeinsparung, Energieeffizienz und schrittweise Umstellung auf erneuerbare Energien.

Mit der Umsetzung des Energienutzungsplanes kommt es auch zu einer Verbesserung der Luftqualität, weil eine Verminderung der Kohlendioxidemissionen auch eine Reduzierung von Luftschadstoffen zur Folge hat. Über den Stand der Umsetzung des Energienutzungsplanes wurde im Ausschuss für Umweltfragen, Natur- und Klimaschutz am 09.07.2015 berichtet.

1.2 Umweltzone

Eine Umweltzone wird auf Grund eines Luftreinhalteplanes gemäß § 47 BImSchG eingerichtet. Für die Aufstellung des Luftreinhalteplanes ist nach Art. 8 des Bayer. Immissionsschutzgesetzes das Bayerische Staatsministerium für Umwelt- und Verbraucherschutz zuständig. Grundsätzlich zuständig ist also der Freistaat Bayern. Entsprechende Maßnahmen werden aber in Abstimmung zwischen Stadt Regensburg und Regierung der Oberpfalz bzw. Umweltministerium getroffen.

Luftreinhaltepläne haben die Aufgabe, die lufthygienische Situation zu analysieren, alle in Betracht kommenden Schadstoffminderungsmaßnahmen zu prüfen und diejenigen zu bestimmen, die verwirklicht werden können sowie die Anstrengungen der öffentlichen Verwaltung zur Verbesserung der lufthygienischen Situation in diesem Gebiet zu organisieren. Sie binden die beteiligten Verwaltungsbereiche und erzielen Außenwirkung nur durch behördliche Einzelmaßnahmen auf der Grundlage entsprechender fachgesetzlicher Eingriffsregelungen. Maßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs können hierbei nur im Einvernehmen mit der zuständigen Straßenbau- bzw. Straßenverkehrsbehörde festgesetzt werden.

Ein Luftreinhalteplan für die Stadt Regensburg existiert seit dem 28.12.2004. Im Dezember 2010 wurde der Luftreinhalteplan vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit fortgeschrieben. Die Umweltzone für die Altstadt von Regensburg ist in dieser 1. Fortbeschreibung als geprüfte, jedoch noch nicht aufgenommene bzw. im Detail festgelegte Maßnahme enthalten.

Die Einführung einer Umweltzone dient zur Reduktion der Luftschadstoffe PM₁₀ (Feinstaub) und NO₂ (Stickstoffdioxid). Umweltzonen sind Gebiete, in denen „saubere“ Fahrzeuge mit „freier Fahrt“ belohnt werden, während Verkehrsbeschränkungen für Kraftfahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß gelten. Eingerichtet werden Umweltzonen im Rahmen der Luftreinhaltepläne als Maßnahme zur Reduktion der Luftbelastung in Ballungsgebieten.

Grundlage der Gestaltung der Verkehrsbeschränkungen in Umweltzonen ist die Kennzeichnung von Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Bussen nach der Höhe der Abgasemissionen in Schadstoffgruppen gemäß der Kfz-Kennzeichnungsverordnung (35. BImSchV). In ihr wird festgelegt, welche Plaketten die Fahrzeuge, gestaffelt jeweils nach dem Schadstoffausstoß, bekommen können. Folgende Plaketten sind vorgesehen:

- keine Plakette (Schadstoffgruppe 1: Dieselfahrzeuge mit Euro I/1 oder schlechter, Benzinler ohne geregelten Katalysator),
- rote Plakette (Schadstoffgruppe 2: Dieselfahrzeuge mit Euro II/2, Dieselfahrzeuge mit Euro I/1 + Partikelfilter),
- gelbe Plakette (Schadstoffgruppe 3; Dieselfahrzeuge mit Euro III/3, Dieselfahrzeuge mit Euro II/2 + Partikelfilter) oder
- grüne Plakette (Schadstoffgruppe 4: Dieselfahrzeuge ab Euro IV/4, Dieselfahrzeuge mit Euro III/3 + Partikelfilter, Benzinler mit Euro 1 + geregeltem Katalysator oder besser sowie Kraftfahrzeuge ohne Verbrennungsmotor (z.B. Elektrofahrzeuge)).

Es ist möglich, durch eine Nachrüstung des Fahrzeuges mit einem Partikelfilter in eine bessere Schadstoffgruppe aufzusteigen.

2. Bisherige politische Entscheidungen der Stadt Regensburg zur Einführung einer Umweltzone

Bereits im Jahr 2007 hat der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt- und Wohnungsfragen die Einführung einer Umweltzone grundsätzlich beschlossen. Nach dem damaligen Beschluss wären von dem Verbot der Einfahrt in die Umweltzone nur Fahrzeuge ohne Plakette (Schadstoffgruppe 1) betroffen gewesen. Die Umweltzone wurde jedoch nicht in die 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes im Jahr 2010 aufgenommen, das Umweltministerium teilte in diesem Zusammenhang mit, dass die Umweltzone in der angedachten Form keine nennenswerte Wirkung zeige. In einer Sitzung am 26.07.2011 wurde der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt- und Wohnungsfragen erneut mit der Thematik Umweltzone befasst. An Hand eines neuerlichen TÜV Gutachtens wurden verschiedene Varianten für die Einführung einer Umweltzone vorgestellt. Gleichzeitig wurde in dieser Sitzung auch das Thema LKW-Durchfahrtsverbot behandelt.

Der Ausschuss hat entschieden, das LKW-Durchfahrtsverbot als Maßnahme zur Aufnahme in die Fortschreibung des Luftreinhalteplanes weiterzuverfolgen. Die Einführung einer Umweltzone wurde zurückgestellt.

Als Reaktion auf die hohen Feinstaubwerte im Jahr 2014 wurden Anfang 2015 verwaltungsintern mögliche Maßnahmen zur Schadstoffminimierung geprüft. Im Frühjahr 2015 fanden mehrere Gespräche mit Vertretern der Regierung der Oberpfalz statt. Neben anderen verkehrlichen Maßnahmen wurden die Voraussetzungen für die Einführung einer Umweltzone besprochen. Es wurde vereinbart, ein TÜV Gutachten zur Wirksamkeit einer Umweltzone in Auftrag zu geben.

Der Ausschuss für Umwelt, Natur- und Klimaschutz befasste sich am 09.07.2015 erneut mit dem Thema Umweltzone. Es erging folgender Beschluss:

- I. Vom Bericht der Verwaltung wird Kenntnis genommen
- II. Nach Vorliegen des TÜV Gutachtens ist die Einführung der Umweltzone als Maßnahme zur Aufnahme in den Luftreinhalteplan mit der Regierung der Oberpfalz abzustimmen. Anschließend ist ggf. ein konkretes Konzept zur Einführung der Umweltzone zu erarbeiten.

3. TÜV Gutachten

Mit Datum vom 10.09.2015 legte der TÜV-SÜD einen Bericht über Schadstoffprognoseberechnung im innerstädtischen Bereich vor.

Das Gutachten enthält Berechnungen zur Minderung von Luftschadstoffen bei Umsetzung folgender Maßnahmen:

- Einführung einer Umweltzone im Kernbereich der Altstadt
- Betrieb von Elektrobussen auf der Altstadtlinie und
- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) v.a. im Stadtzentrum von Regensburg

Die Prognoseberechnungen wurden für die Bereiche

- Goldene-Bären-Straße,
- Ostengasse,
- Schwanenplatz,
- D.-Martin-Luther-Straße,
- Pfluggasse
- Weißgerbergraben und
- Maximilianstraße (exemplarisch für die Einführung von Elektrobussen) durchgeführt.

Ergebnis der Prognoseberechnungen:

In der Tabelle 1 ist die Minderung der Gesamtbelastung PM₁₀ durch die Maßnahmen Umweltzone, E-Bus und MIV-Verlagerung dargestellt und in der Tabelle 2 die Minderung der Gesamtbelastung NO₂ dargestellt.

Tabelle 1: Minderung der Gesamtbelastung PM₁₀

Straße	Umweltzone [µg/m ³]	Umweltzone [%]	Verlagerung MIV [µg/m ³]	Verlagerung MIV [%]
Goldene-Bären-Straße	0,6	1,9	1,6	5,2
Ostengasse	0,3	1,2	0,5	2,0

Schwanenplatz	0,4	1,5	0,6	2,3
D.-Martin-Luther-Straße	0,3	1,1	0,5	2,0
Pfluggasse	0,4	1,4	0,7	2,6
Weißgerbergraben	0,3	1,0	1,0	3,6

Tabelle 2: Minderung der Gesamtbelastung NO₂

Straße	Umweltzone [µg/m ³]	Umweltzone [%]	Verlagerung MIV [µg/m ³]	Verlagerung MIV [%]
Goldene-Bären-Straße	1,1	2,2	1,5	4,7
Ostengasse	0,8	2,3	0,6	2,2
Schwanenplatz	1,0	2,6	0,8	2,8
D.-Martin-Luther-Straße	0,7	2,0	0,5	1,9
Pfluggasse	1,3	3,4	0,9	3,1
Weißgerbergraben	1,1	2,8	0,7	2,5

Die Einführung der Umweltzone – Fahrverbot für alle Fahrzeuge außer der Schadstoffgruppe 4 – könnte unter den getroffenen Annahmen eine Verminderung von bis zu 0,6 µg/m³ PM₁₀ und 1,3 µg/m³ NO₂, jeweils bezogen auf den Jahresmittelwert der Gesamtbelastung, bewirken. Die Ergebnisse in den Tabellen 1 und 2 beziehen sich jeweils auf die Jahresmittelwerte und gelten bei ganzjähriger Gültigkeit der Fahrverbote ohne Ausnahmeregelungen.

Bei einer langfristigen Verkehrsplanung, die zum Ergebnis hat, dass sich der Anteil des motorisierten Individualverkehrs zum sonstigen Verkehr bis zum Jahr 2030 von 50 / 50 % auf 40 / 60 % verschiebt, kann die Luftschadstoffkonzentration in stark belasteten Bereichen um bis zu 1,6 µg/m³ PM₁₀ und bis zu 1,5 µg/m³ NO₂, jeweils bezogen auf den Jahresmittelwert der Gesamtbelastung, verringert werden.

Tabelle 3: Minderung der Gesamtbelastung PM₁₀

Straße	E-Bus [µg/m ³]	E-Bus [%]
Maximilianstraße	0,3	1,3

Tabelle 4: Minderung der Gesamtbelastung NO₂

Straße	E-Bus [µg/m ³]	E-Bus [%]
Maximilianstraße	0,3	1,2

Durch den Einsatz von Elektrobussen auf der Altstadtlinie können in diesem Bereich die Luftschadstoffemissionen zusätzlich um bis zu 0,3 µg/m³ PM₁₀ und 0,3 µg/m³ NO₂, jeweils bezogen auf den Jahresmittelwert der Gesamtbelastung, verringert werden.

Zusammenfassend kommt der TÜV zu folgendem Ergebnis:

Durch die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen

- Einführung einer Umweltzone in Regensburg,
- Einsatz von Elektrobussen auf der Altstadtlinie und
- Verringerung des motorisierten Individualverkehrs bis zum Jahr 2030

besteht ein deutliches Minderungspotential bei den Luftschadstoffen PM₁₀ und NO₂ im innerstädtischen Bereich von Regensburg.

4. Umgriff der geplanten Umweltzone, Beschilderungskonzept, Fahrverbot und betroffene Fahrzeuge

Der Umgriff der geplanten Umweltzone ist schematisch in folgender Abbildung 1 dargestellt. Die Umweltzone umfasst in der Altstadt das Gebiet südlich der Donau und innerhalb des Alleengürtels mit einer Fläche von 1,36 km², entsprechend 1,7 %, bezogen auf das Stadtgebiet. In der Umweltzone leben ca. 13.000 Personen, das sind ca. 8 % der ca. 158.000 Einwohner von Regensburg (Stand: Juli 2015).

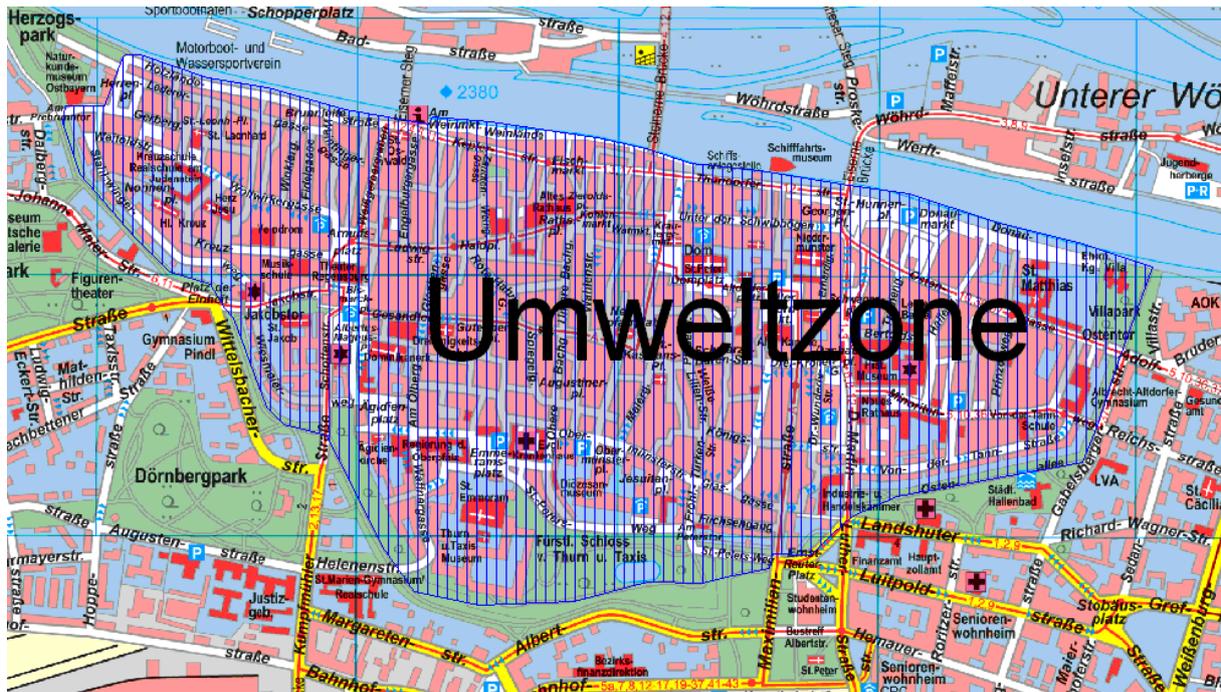


Abbildung 1: schematische Darstellung der Umweltzone der Stadt Regensburg

Die Beschilderung erfolgt an den jeweiligen zur Umweltzone führenden Straßen.

Das Fahrverbot innerhalb der Umweltzone betrifft alle Fahrzeuge, die keine grüne Plakette haben.

Der Beginn und das Ende des Fahrverbotes in der Umweltzone werden folgendermaßen gekennzeichnet:



Abbildung 2: Beginn der Umweltzone

Ende der Umweltzone

Für Kfz, die nicht in die Umweltzone fahren dürfen, stehen folgende P+R-Anlagen zur Verfügung:

- Unterer Wöhrd (570 Plätze),
- Kuglerplatz (Einhausung West; 335 Plätze),
- Bahnhof Prüfening (26 Plätze),
- Bahnhof Burgweinting (50 Plätze),
- E.ON Parkhaus Prüfening Straße (an Wochenenden, 270 Plätze),
- Dultplatz (2400 Plätze, soweit dort keine Großveranstaltung stattfindet).

Eine klare Aussage, wie viele Fahrzeuge von der Umweltzone insgesamt betroffen sein werden, ist nicht möglich. Dies liegt daran, dass neben den Fahrzeugen, die im Stadtgebiet von Regensburg angemeldet sind, eine unbekannte Anzahl von außerhalb täglich nach Regensburg fahren. Hierbei handelt es sich überwiegend um Berufspendler und Gewerbetreibende, aber auch um Fahrten mit Fahrzeugen in privaten Angelegenheiten.

Nachstehende Zusammenstellung gibt einen Überblick über die zugelassenen Fahrzeuge im

- Gebiet innerhalb der Umweltzone und
- im gesamten Stadtgebiet

Die Tabelle 5 zeigt die nach Betroffenheit aufgeschlüsselte Fahrzeugflotte für die gesamte Stadt und den Bereich der Umweltzone Altstadt.

	Stadt- gebiet		Stadt- gebiet		Umwelt- zone		Umwelt- zone	
Stand:	PKW		NFZ		PKW		NFZ	
31.12.2014	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
keine Plakette	371	1	65	1	31	1	6	4
rote Plakette	624	1	179	4	49	1	2	1
gelbe Plakette	3420	5	594	13	269	7	2	1
grüne Plakette	64740	94	3796	82	3767	92	151	94
Summe	69155		4634		4116		161	

(NFZ = Nutzfahrzeuge)

5. Ausnahmeregelung

Folgende Kraftfahrzeuge sind kraft Gesetzes (§ 2 Abs. 3 der 35. BImSchV) von den Verkehrsverboten auch dann ausgenommen, wenn sie nicht mit einer Plakette gekennzeichnet sind:

1. mobile Maschinen und Geräte,
2. Arbeitsmaschinen,
3. land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen,
4. zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge,
5. Krankenwagen, Arztwagen mit entsprechender Kennzeichnung „Arzt Notfalleinsatz“,
6. Kraftfahrzeuge, mit denen Personen fahren oder gefahren werden, die außergewöhnlich gehbehindert, hilflos oder blind sind und dies durch die im Schwerbehindertenausweis eingetragenen Merkzeichen „aG“, „H“ oder „Bl“ nachweisen,
7. Fahrzeuge, für die Sonderrechte in Anspruch genommen werden können (Polizei, Feuerwehr, Müllabfuhr, Straßenunterhalt usw.),

8. Fahrzeuge nichtdeutscher Truppen von Nichtvertragsstaaten des Nordatlantikpaktes, die sich im Rahmen der militärischen Zusammenarbeit in Deutschland aufhalten, soweit sie für Fahrten aus dringenden militärischen Gründen genutzt werden,
9. zivile Kraftfahrzeuge, die im Auftrag der Bundeswehr genutzt werden, soweit es sich um unaufschiebbare Fahrten zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben der Bundeswehr handelt,
10. Oldtimer, die ein H-Kennzeichen oder ein rotes Oldtimer-Kennzeichen führen, sowie Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Türkei zugelassen sind, wenn sie gleichwertige Anforderungen erfüllen.

Überdies kann die Stadt Regensburg für ihre Umweltzone entsprechend § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV weitere Ausnahmen zulassen. Hiervon ausgehend sind in folgenden Fällen auf Antrag kostenpflichtige Einzelausnahmen möglich:

- für Anwohner und Gewerbebetriebe mit Sitz in der Umweltzone sowie für Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen oder zur Wahrnehmung überwiegender und unaufschiebbarer Einzelinteressen;
- in begründeten Einzelfällen für Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs (Linienbusverkehre und Taxen). Linienbusse können Ausnahmen dabei nur nach Vorliegen eines umfangreichen Nachrüstkonzepts erhalten. Für Taxen wird in diesem Zusammenhang auf das Förderprogramm für Elektro-Taxen hingewiesen.

Keine Ausnahmegenehmigung erhalten Kraftfahrzeuge, die erst nach Inkrafttreten der Umweltzone auf den Antragsteller zugelassen werden.

Für Einzelausnahmen gilt der Grundsatz „Nachrüstung vor Ausnahme“. Kann ein Fahrzeug technisch nicht nachgerüstet werden, so kommt eine Ausnahmegenehmigung zeitlich befristet mit einem Gültigkeitszeitraum bis zur maximalen Dauer von einem Jahr in Betracht. Eine nochmalige Verlängerung ist, in Abhängigkeit von der dann geltenden Rechtslage, möglich, wenn weiterhin die Nachrüstung technisch nicht erfolgen kann und in den Fällen des obigen Aufzählungspunkts 1 die dort genannten Versorgungs- oder Einzelinteressensfahrten durchgeführt werden.

Im Rahmen der erteilten Ausnahmegenehmigungen ist das Befahren der Umweltzone mit einem Fahrzeug ohne grüne Plakette nur für die genehmigten Zwecke zulässig.

Über die Anträge auf Ausnahmegenehmigungen entscheidet im Einzelfall die Straßenverkehrsabteilung im Amt für öffentliche Ordnung und Straßenverkehr.