

Stellungnahmen zur Aktualisierung des Luftreinhalteplanes, Bearbeitungsstand 01.11.2018; geänderte Fassung vom 03.12.2018

(markierte Änderungen unter Nr. 4 a – Seite 3, Nr. 4 b – Seite 9, Nr. 12 – Seite 23)

Übersicht:

Lfd. Nr.	Datum	Anregungsgeberin/Anregungsgeber
1	28.02.2018	Bürger der Stadt Osnabrück
2	01.03.2018	Bürger der Stadt Osnabrück
3	07.03.2018 / 22.02.2017	Bürger/Bürgerinnen der Stadt Osnabrück
4 und 4b	05.03.2018 und 12.04.2018	Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH)
5	17.03.2018	Bürger wohnhaft in Bissendorf
6	19.03.2018	Bürger
7	26.03.2018	Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.
8	02.04.3018	Bürger der Stadt Osnabrück
9	07.04.2018	Bund Osnabrücker Bürger (BOB)
10	21.04.2018	Bürger der Stadt Osnabrück
11	20.04.2018	Bürger
12	20.04.2018	Gemeinsame Stellungnahme von: IHK, Industrieller Arbeitgeber Verband, Kreishandwerkerschaft Osnabrück, GVN Niedersachsen, Handels- und Dienstleistungsverband OS-Emsland, IGM, DGB, HWK Osnabrück Emsland-Bentheim, Verein für Wirtschaftsförderung Osnabrück, GIWO, DHOGA Niedersachsen
13	11.04.2018	Bürger der Stadt Osnabrück

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
1	(keine Anrede) „Ich bin definitiv strikt dagegen, dass in Osnabrück Fahrverbote für Dieselfahrzeuge eingeführt werden!!! (...) Und wenn es doch eingeführt wird, dann darf es keine Ausnahmen inkl. Krankenwagen und Feuerwehr geben!“ (...)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, führt jedoch nicht zu einer Änderung des Luftreinhalteplans Fahrverbote für Fahrzeuge, die keine grüne Plakette besitzen, existieren bereits seit Langem. Sollte es zu einer (gerichtlich angeordneten oder politisch beschlossenen) Ausweitung von Fahrverboten für Euro 4 und Euro 5 Dieselfahrzeuge kommen, wird es anlog der bereits bestehenden Regelungen auch weiterhin Ausnahmeregelungen für Krankenwagen und Feuerwehrfahrzeuge, die unter entsprechende Fahrverbote fallen würden, geben müssen.

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
2	<p>„Hallo,</p> <p>mich würde interessieren, ob es Messwerte gibt vorher/nachher. (...)</p> <p>Ich finde, der Verkehr in der Stadt muss rollen und nicht vor roten Ampeln, Baustellen, Sperrungen stehen. Hier gehört eine clevere Strategie und Planung der Stadt hin.“</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, führt jedoch nicht zu einer Änderung des Luftreinhalteplans.</p> <p>Die Messwerte (auch der Vergangenheit) zu Feinstaub und Stickstoffdioxid können online unter https://www.umwelt.niedersachsen.de/themen/luft/luen/aktuelle_messwerte eingesehen werden. Die Entwicklung der Stickstoffdioxidwerte ist auch in Kap. 1.2. des Luftreinhalteplans grafisch dargestellt.</p> <p>Zur Vermeidung von zusätzlichen Fahrverboten hat die Stadt Osnabrück einen Förderantrag im Rahmen des Masterplans Green City der Bundesregierung (finanziert aus dem sog. „Dieselfonds“) zur Einführung eines „umweltsensitiven Verkehrsmanagements (UVM)“ gestellt, das die maximal mögliche Verflüssigung des Verkehrs im Bereich der existierenden Umweltzone und darüber hinaus zum Ziel hat.</p>
3	<p><u>Mail vom 07.03.2018 mit Bezug auf e-mail vom 22.02.2017:</u></p> <p>„Guten Tag Herr Schürings, guten Tag Herr Gerdts,</p> <p>ich leite Ihnen nochmals unsere damalige Mail weiter. Unter den neuen rechtlichen Rahmenbedingungen ist es möglich und geboten, Anwohner an stark befahrenen Straßen wie der Natruper Str. zu entlasten und Ausweichrouten (wie bereits vorgeschlagen) einzurichten. Eine Streckenführung über die Pagenstecher Str. stellt für die Anwohner eine erhebliche Luftverbesserung dar. Hierzu müssten lediglich die Abbiegemöglichkeiten von der Wersener Str. und Atterstr. in die Natruper Straße ausgeschlossen werden. Dies wäre m.E. verhältnismäßig und würde eine große Entlastung für die Anwohner darstellen. (...) Insbesondere der geplante Bau eines Parkhauses auf dem Campus mit ausschließlicher Zufahrt über die Barbarastraße verschärft zukünftig weiter die Verkehrssituation, sofern nicht eine weitere Zufahrt über die Albrechtstraße eingerichtet wird“.</p> <p><u>2. Stellungnahme vom 22.02.2017:</u></p> <p>„(...) Guten Tag Herr Gerdts,</p> <p>mit Interesse haben wir von den Plänen zur Einführung von 30er-Zonen in der NOZ gelesen. Dies macht m.E. auch für die Natruper Str. Sinn. Ergänzend möchten wir noch einige konstruktive und leicht umsetzbare Vorschläge zur Luftverbesserung für uns Anwohner an Sie weiterleiten. Durch die zunehmenden Studentenzahlen hat sich u.a. das Verkehrsaufkommen drastisch erhöht. Die Zufahrtkreuzung Barbarastr. erweist sich zunehmend als Nadelöhr mit langen Rückstaus in beide Fahrrichtungen. Hier würde sicherlich eine zweite Zufahrt über die Albrechtstr. Entlastung schaffen. Wesentlicher Vorschlag unsererseits ist es, die Abbiegemöglichkeit rechts aus der Wersener Str. in die Natruper Str. sowie die Geradeausquerung der Kreuzung Eversburger Platz aus der Atterstr. zu unterbinden. Der Verkehrsfluss könnte ausschließlich über die Pagenstecher Str. erfolgen, wo es kaum Anwohner gibt. Abbiegemöglichkeiten von dort in die Natruper Str. gibt es zu genüge, so dass sowohl die UNI wie auch die Paracelsusklinik weiter erreichbar wären. Inwieweit an der Bornau eine Abbiegemöglichkeit ausschließlich für Busse, Taxen und Fahrräder umsetzbar ist, lohnt sich zu prüfen.“ (...)</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, führt jedoch nicht zu einer Änderung des Luftreinhalteplans.</p> <p>Bei den genannten Straßen handelt es sich aus lufthygienischer Sicht nicht um Belastungsschwerpunkte, weswegen der Luftreinhalteplan hierzu auch keine Vorschläge unterbreitet.</p> <p>Die Verwaltung wird die genannten Vorschläge im Rahmen der weiteren verkehrsplanerischen Überlegungen für diesen Bereich prüfen.</p> <p>Ein Tempo-30-Versuch wurde seitens der Stadt beim Land Niedersachsen für die Natruper Straße nicht beantragt, da es in diesem Bereich keine Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid gibt, die weitere Maßnahmen erfordern.</p> <p>Zu den verkehrsplanerischen Überlegungen s.o.</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
4a	<p>(1.Schreiben der DUH vom 5.3.2018)</p> <p>„Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Griesert,</p> <p>der seit 2010 gesetzlich vorgeschriebene Jahresmittelwert von 40 mg NO₂/m³ wird in Osnabrück mit 44 mg NO₂/m³ (2017) nach wie vor deutlich überschritten. Die bisher für das Stadtgebiet Osnabrück ergriffenen Maßnahmen sind offenkundig nicht ausreichend, um eine Grenzwertüberschreitung bei Stickstoffdioxid aktuell und in naher Zukunft zu verhindern.</p> <p>(...)</p> <p>Am 27. Februar 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in einem Grundsatzurteil bestätigt, dass Fahrverbote dort geboten und zulässig sind, wo andere Maßnahmen nicht ausreichen, um den Grenzwert so schnell wie möglich einzuhalten. Fahrverbote für Dieselfahrzeuge unterhalb der Emissionsklasse Euro 5 können sofort, Fahrverbote ab der Emissionsklasse 5 ab dem 1. September 2019 vorgesehen werden. Damit steht dieses Instrument auch ihrer Behörde ab sofort zur Verfügung und muss nach den entsprechenden Entscheidungen des BVerwG unmittelbar zur Anwendung kommen. Da bis heute keine andere Maßnahme bekannt ist, die die „schnellstmögliche“ Einhaltung“ des überschrittenen Luftqualitäts-grenzwertes für NO₂ sicherstellt, ist diese Maßnahme zu ergreifen. Dies ergibt sich eindeutig aus den Urteilen des BVerwG (BVerwG 7 C 26.16 und BVerwG 7 C 30.17) und seiner dazu veröffentlichten Pressemitteilung, die Sie auf der Internetseite des Gerichts abrufen können (https://bverwg.de/pm/2018/9). Insbesondere ist es danach unzulässig, erst über Jahre hinweg andere Maßnahmen auszutesten, wenn klar ist, dass sie nicht das gleiche Wirkungspotential haben, wie die schon jetzt zulässigen Fahrverbote.</p> <p>Wir beantragen daher letztmalig, den für Osnabrück geltenden Luftreinhalteplan unverzüglich so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der in der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelten Grenzwerte für NO₂ im gesamten Stadtgebiet erfüllt.</p>	<p>Die Stellungnahmen der DUH vom 5. März. und 12. April 2018 werden zur Kenntnis genommen und führen zur Ergänzung des Luftreinhalteplans um die Kapitel 8.2.7 (Umweltsensitives Verkehrsmanagement) und Kap 10 (Einhaltung des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes mit kurzfristig (bis Ende 2019) umsetzbaren und wirksamen Maßnahmen.</p> <p>Der vorliegende fortgeschriebene Luftreinhalte- und Aktionsplan 2008 legt eine Reihe von Maßnahmen fest, die nach den 2018 erfolgten Hochrechnungen des Gewerbeaufsichtsamtes (GAA) Hildesheim dazu führen, dass spätestens im Laufe des Jahres 2020 die Grenzwerte sowohl am Schlosswall als auch an der Passivsammlermessstation „Neuer Graben“ eingehalten werden.</p> <p>Der Bereich „Neuer Graben“ wird voraussichtlich ab Sommer 2019 aus bautechnischen Gründen für ca. 1 ½ bis 2 Jahre für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Nach einer möglichen Wiederöffnung (für den MIV) Mitte 2021 wird der Großteil der Stadtwerkebusse elektrifiziert (62 Elektrobussen bis Ende 2022) sowie die Nachrüstung von 37 Stadtwerke-EEV-Bussen auf EURO VI-Niveau erfolgt sein. Die sonstigen (privaten) Unternehmen, die am Osnabrücker Busverkehr teilnehmen, werden nach heutiger Planung den überwiegenden Teil ihrer Busflotte (ca. 190 Busse) dann ebenfalls mit EURO VI-Bussen betreiben. Vor diesem Hintergrund und der zusätzlich erfolgenden allgemeinen Flottenverbesserung ist auch nach einer möglichen Wiederöffnung des Neumarktes für den MIV (ab Mitte 2021) von einer sicheren Einhaltung des NO₂ Jahresmittelgrenzwertes von 40 µg/m³ am Neuen Graben zu ausgehen. Der Mittelwert Januar bis August 2018 betrug 47 µg/m³.</p> <p>Der im Laufe des Jahres 2018 an der Verkehrsmessstation Schlosswall gemessene NO₂-Wert (Zeitraum Januar – September 2018: 41 µg/m³) ist gegenüber dem Jahresmittelwert 2017 (44 µg/m³) deutlich gesunken und wird mit Beginn der Einführung des umweltsensitiven Verkehrsmanagements (UVM) Ende 2019 gem. den Berechnungen des GAA Hildesheim trotz einer gewissen Zunahme des Verkehrs durch die baustellenbedingte Sperrung des Neumarktes auch hier zu einer Einhaltung des Jahresgrenzwertes spätestens in 2020 führen.</p> <p>Ein Fahrverbot für den Bereich Schlosswall würde aufgrund der sich dann ergebenden Umlenkverkehre zu Zusatzbelastungen auf anderen Straßenabschnitten führen, die dort teilweise zu neuen, wenn auch geringen, Grenzwertüberschreitungen führen würden. Die Einrichtung eines Verkehrsverbotes in diesem Bereich bedarf aufgrund der Eigenschaft dieses Straßenabschnittes als Bundesstraße außerdem der Zustimmung der obersten Straßenverkehrsbehörde. Vor diesem Hintergrund wird ein streckenbezogenes Fahrverbot aufgrund des relativ geringen Zeitvorteils zur Einhaltung der Grenzwerte als auch vor dem Hintergrund der einstimmigen Ablehnung einer solchen Maßnahme durch den Rat der Stadt Osnabrück, nicht für verhältnismäßig erachtet.</p> <p>Die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der NO₂-Grenzwerte sind bereits eingeleitet und werden in der vorliegenden Aktualisierung des Luftreinhalte- und Aktionsplans dokumentiert.</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<p>Die entsprechende Öffentlichkeitsbeteiligung zur Änderung des Planes inklusive der darin vorzusehenden Fahrverbote hat unverzüglich zu beginnen, damit sich die betroffenen Fahrzeughalter auf die veränderte Situation einstellen und erfahren können, welche Straßen und Zonen spätestens ab dem 1. September 2018 davon betroffen sind.</p> <p>Zur Bescheidung des Antrags dem Grunde nach setzen wir Ihnen eine Frist bis zum Montag, 26. März 2018.</p> <p>Bis dahin fordern wir Sie auf, uns die geplanten Maßnahmen unter Einbeziehung von Fahrverboten für Diesel-Fahrzeuge sowie eine grundsätzliche Zusage zur entsprechenden Änderung des Luftreinhalteplans mitzuteilen. Die Verabschiedung des novellierten Luftreinhalteplans hat dann innerhalb der dafür geltenden Verfahrensschritte kurzfristig zu erfolgen.</p> <p>Wir verweisen in diesem Zusammenhang erneut auf die derzeit laufenden 19 Klagen der DUH zur Einhaltung der Luftqualitätswerte in deutschen Städten und insbesondere auf das Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts, das strecken- und zonenbezogene Fahrverbote für rechtskonform, geboten und erforderlich hält, sofern andere Maßnahmen die schnellstmögliche Einhaltung der Luftqualitäts-grenzwerte nicht sicherstellen.“</p>	<p>Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist im Zeitraum 7. März bis 21. April 2018 erfolgt.</p> <p>Der Antrag war hinfällig, da bereits zuvor der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt die Aktualisierung des Luftreinhalteplans 2008 beschlossen hatte.</p>
4 b	<p>(2. Schreiben der DUH vom 12.4.2018)</p> <p>„Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Griesert,</p> <p>(...)</p> <p>Der gesetzlich vorgeschriebene Jahresmittelwert von 40 µg NO₂/m³ wird an beiden verkehrsnahen Messstationen in Osnabrück deutlich überschritten.</p> <p>An der Verkehrsmessstation Schlosswall lag der Wert im Jahre 2017 mit 44 µg/m³ deutlich und im nunmehr achten Jahr über dem Grenzwert. Die Passivsammler-Messung an der Messstation Neuer Graben (2016: 48 µg NO₂/m³) und die modellgestützte Abschätzung in der vorliegenden 2. Aktualisierung des Plans zeigen überdies eindeutig, dass sich die hohe Belastung der Osnabrücker Luft nicht auf den Hotspot am Schlosswall beschränkt.</p> <p>Die vorliegende 2. Aktualisierung des Luftreinhalteplans für die Stadt Osnabrück wird diesen Tatsachen nicht gerecht.</p> <p>Ziel und Aufgabe eines Luftreinhalteplans ist die Erstellung eines effektiven Maßnahmenplans, der geeignet ist, die NO₂-Immissionen „schnellstmöglich“ (so die höchstrichterliche Rechtsprechung) so zu verringern, dass die seit 2010 geltenden NO₂-Grenzwerte flächendeckend, dauerhaft und deutlich unterschritten werden. Dies bedeutet die Ergreifung von Maßnahmen, die insgesamt geeignet sind, die Belastungswerte binnen weniger Monate, spätestens bis zum Herbst 2018 unter den</p>	<p>Die Aussagen sind richtig.</p> <p>Der Jahresmittelwert 2017 für den Schlosswall (Messstation) betrug 2017 44 µg/m³ und am Neuen Graben 46 µg/m³ (Passivsammler).</p> <p>Die in der vorliegenden 2. Aktualisierung des Luftreinhalteplans für die Stadt Osnabrück festgelegten kurzfristig (ab 2019) wirkenden Maßnahmen führen zu einer Einhaltung der Grenzwerte für NO₂ spätestens in 2020.</p> <p>Die Stadt Osnabrück versucht zusammen mit den Stadtwerken Osnabrück mit Hochdruck, Maßnahmen zur Einhaltung der NO₂-Grenzwerte so schnell wie möglich umzusetzen. Eine Einhaltung der Grenzwerte bis Herbst 2018 ist jedoch auch unter Berücksichtigung des BVerwG-Urteils (Ermöglichung von Fahrverboten) schlichtweg nicht möglich.</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<p>Grenzwert für NO₂ sicher abzusenken. Die Stadt Osnabrück hat hierzu im Entwurf der aktuellen Aktualisierung des Luftreinhalteplans einen Maßnahmenplan aufgestellt, den die Deutsche Umwelthilfe (DUH) als nicht ausreichend ablehnt.</p> <p>Die einzige der aufgeführten Maßnahmen, die geeignet ist, kurzfristig eine nennenswerte Reduktion der Luftschadstoffbelastung zu erzielen, wird von Seiten des Rats der Stadt Osnabrück abgelehnt. Dies erläutern wir im Folgenden.</p> <p><u>Grundsätzliche Anmerkungen</u></p> <p>Auch die im vorliegenden Entwurf aufgeführten Maßnahmen werden nicht dazu führen, dass die seit 2010 rechtlich verbindlichen – für die Betroffenen auch grundsätzlich einklagbaren – Grenzwerte für die Konzentration von Stickstoffdioxid (NO₂) schnellstmöglich, d.h. im Jahr 2018 eingehalten werden. Damit verstößt der vorliegende Entwurf nicht nur gegen die EU Luftreinerichtlinie bzw. ihre nationale Umsetzung, sondern auch gegen Artikel 2 Absatz 2 des Grundgesetzes (Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit), denn er gewährt weiterhin den Bürgerinnen und Bürgern keinen ausreichenden, d.h. gesetzlich zwingend vorgeschriebenen Schutz vor den zu Erkrankungen und vorzeitigen Todesfällen führenden Luftschadstoffen.</p> <p>Auch die Feinstaubbelastung in Osnabrück ist nach wie vor zu hoch. Im Jahr 2017 wurde an der innerstädtischen, verkehrsnahen Messstelle „Schlosswall“ der EU-Tagesgrenzwert für PM10 an elf Tagen überschritten. Damit konnte zwar die EU-Vorgabe von maximal 35 Überschreitungstagen eingehalten werden, allerdings muss hierbei berücksichtigt werden, dass die EU-Luftqualitätsvorgaben für PM10 einen Minimalstandard darstellen: Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) erachtet maximal drei Überschreitungstage pro Jahr als tolerabel.</p> <p>Für die Feinstaubbelastung spielt das Heizen mit Holz eine erhebliche Rolle: Dies ist daran zu erkennen, dass die Überschreitungstage vornehmlich in der Heizperiode zu verzeichnen sind. Messungen der DUH in Wohngebieten unterschiedlicher Städte haben zudem gezeigt, dass durch Holzfeuerung die örtliche Partikelbelastung drastisch ansteigen kann. In Osnabrück werden über 12.000 Haushalte allein oder zusätzlich mit Holz beheizt. Etwa 90 % der Partikel aus der Holzfeuerung besitzen eine Größe von weniger als einem Mikrometer. Das bedeutet: Je kleiner die betrachtete Partikelfraktion, desto höher der Anteil der Emissionen aus Kleinfeuerungsanlagen – dies gilt vor allem für gesundheitlich besonders relevante ultrafeine Partikel (PM_{0,1}) bzw. Rußpartikel (Black Carbon), die derzeit jedoch nicht messtechnisch erfasst werden. Die DUH hält es vor diesem Hintergrund für unverzichtbar, die vorgesehenen Maßnahmen zu verschärfen und um zusätzliche Regelungen zu ergänzen.</p> <p>Ziel muss es sein, sofort mit allen geeigneten Maßnahmen sicherzustellen, dass die Konzentrationen verschiedener Luftschadstoffe gesundheitlich unbedenkliche Werte nicht überschreiten. Und hier bereitet insbesondere die deutliche Grenzwertüberschreitung beim Dieselabgasgift Stickstoffdioxid (NO₂) erhebliche Probleme.</p> <p>Mit dem Grundsatzurteil vom 27. Februar 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) entschieden, das strecken- oder gebietsbezogene Fahrverbote für</p>	<p>Richtig ist, dass es Aufgabe der Stadt Osnabrück ist, den Luftreinhalteplan so fortzuschreiben, dass "schnellstmöglich" Maßnahmen ergriffen werden, um die geltenden NO₂-Grenzwerte einzuhalten. Die Stadt Osnabrück ist dieser Vorgabe mit dem fortgeschriebenen Luftreinhalteplan nachgekommen.</p> <p>Seit der Einführung der Umweltzone werden sowohl der Kurzzeit- als auch der Langzeitgrenzwert für PM10 und PM2,5 eingehalten. Diese Grenzwerte der EU und der BImSchVO sind der rechtliche Maßstab für die Einleitung ordnungsrechtlicher Maßnahmen zur Senkung der Feinstaubbelastung für die Stadt Osnabrück. Die Verwaltung hat derzeit daher keine Möglichkeit, im vorliegenden Luftreinhalte- und Aktionsplan weitere verbindliche Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubgehalte festzulegen.</p> <p>Gleichwohl werden auch weiterhin seitens der Stadt Osnabrück Maßnahmen unternommen, um die Belastung mit Feinstaub weiter zu senken (Beschaffung von Arbeitsmaschinen durch die Stadt mit Partikelfiltern, Öffentlichkeitsarbeit zum Thema „Betreiben von Kaminöfen“ etc.).</p> <p>Die Verwaltung teilt die Meinung der DUH grundsätzlich, weist aber darauf hin, dass die Maßnahmen technisch und rechtlich (kurzfristig) umsetzbar und verhältnismäßig sein müssen (s. Urteil des BVerwG vom 27.2.2018).</p> <p>Dem Grundsatzurteil des BVerwG vom 27. Februar 2018 ist zu entnehmen, dass bei diesen Maßnahmen auch Verkehrsverbote für Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren in</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<p>Dieselfahrzeuge geboten und zulässig sind, wenn andere Maßnahmen eine schnellstmögliche Einhaltung der NO₂-Grenzwerte nicht sicherstellen. Die Richter des Bundesverwaltungsgerichts verkündeten bei der mündlichen Entscheidung, dass Diesel-Fahrverbote mit Zusatzschildern gemäß bestehender Rechtsverordnungen geregelt und auch kontrolliert werden können. Die blaue Plakette ist zwar wünschenswert aber ausdrücklich nicht notwendig.</p> <p>Trotz Ihrer eigenen Wirkungsberechnungen, die ergeben, dass nur Maßnahmenpakete unter Einbezug von Diesel-Fahrverboten zu einer schnellen und flächendeckend deutlichen Unterschreitung der Grenzwerte im gesamten Stadtgebiet führen, versteckt sich die Stadt Osnabrück hinter der Bundesregierung und behauptet unkorrekt die Notwendigkeit einer blauen Plakette zur Umsetzung emissionsabhängiger Fahrverbote.</p> <p>Ihr Luftreinhalteplan sieht eine Reihe eher mittel- bis langfristiger Maßnahmen vor, mit deren Umsetzung die Einhaltung der seit 2010 geltenden Grenzwerte selbst nach Ihren Berechnungen frühestens im Jahr 2022 zu erwarten ist. Dabei wird die Maßnahme des umweltsensitiven Verkehrsmanagements genutzt, um die Lücke zwischen tatsächlich realisierbaren Immissionsprognosen und den gesetzlichen Grenzwerten zu schließen. Hier wird nicht berechnet, welche Minderungen durch umweltsensitives Verkehrsmanagement realistisch möglich sind, sondern welche Reduktion des durchschnittlichen täglichen Verkehrs nötig ist, um rechnerisch die Grenzwerte einzuhalten. Neben einer flächendeckenden Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung um 4 % durch Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel sollen streckenbezogen weitere Reduktionen des durchschnittlichen täglichen Verkehrs dazu kommen. Die für die rechnerische Einhaltung der Grenzwerte notwendigen Verkehrsreduktionen um streckenweise mehr als 18 % sind ausschließlich durch weiche Maßnahmen nicht realistisch. Die formulierten Minderungsziele sind rein fiktiv und daher sind die angenommenen Reduktionswerte nicht realistisch.</p>	<p>Betracht zu ziehen sind. „Soweit sich vor diesem Hintergrund (beschränkte) Verkehrsverbote für (bestimmte) Dieselfahrzeuge als die einzig geeigneten Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung überschrittener NO₂-Grenzwerte erweisen, sind derartige Maßnahmen mithin aus unionsrechtlichen Gründen zu ergreifen.“ Dabei muss die Anordnung eines Verkehrsverbotes für Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren unter Wahrung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes erfolgen. Weiterhin heißt es dort: „Um dem gebotenen Interessenausgleich gerecht zu werden, wird daher für zonale Verkehrsgebote eine phasenweise Einführung dergestalt zu prüfen sein, dass in einer ersten Stufe nur ältere Fahrzeuge (etwa bis zur Abgasnorm Euro 4) von Verkehrsverboten erfasst werden Für die noch neueren Euro-5-Fahrzeuge ... kommen zonale Verbote jedenfalls nicht vor dem 1. September 2019 in Betracht. ... Hinsichtlich der Dieselfahrzeuge, die nur die Anforderung der Abgasnorm Euro 4 erfüllen sowie hinsichtlich der benzin- oder gasbetriebenen Ottomotoren unterhalb der Abgasnorm Euro 3 bedarf es keiner Übergangsfristen.“</p> <p>Die Kontrolle der Plakettenpflicht für die Umweltzone erfolgt ganz überwiegend im ruhenden Verkehr. Der Verkehrsaufendienst der Stadt Osnabrück prüft bei der Kontrolle von Halt- und Parkverstößen auch die Umweltplakette. Die Zahl der festgestellten Verstöße ist seit Einführung der Umweltzone erwartungsgemäß rückläufig und lag im Jahr 2017 zuletzt bei 889. Würde in Osnabrück ein Dieselfahrverbot z. B. für Fahrzeuge schlechter Euro 6 eingeführt werden, wären vergleichbare Kontrollen im ruhenden Verkehr ohne blaue Plakette nicht möglich, weil der Verkehrsaufendienst dann nicht über die notwendigen Informationen verfügen würde, um entscheiden zu können, ob ein Fahrzeug unter das Fahrverbot fällt oder nicht. Im fließenden Verkehr besteht in Niedersachsen ausschließlich eine Kontrollmöglichkeit durch die Polizei, weil nur sie berechtigt ist, Fahrzeuge auch anzuhalten und die Fahrzeugpapiere zu kontrollieren. Ob und wie umfassend die Polizei für solche Kontrollen zur Verfügung stehen würde, ist von ihr in eigener Zuständigkeit zu entscheiden.</p> <p>Ohne Einführung einer Kennzeichnung, zum Beispiel mit einer blauen Plakette, wäre ein Dieselfahrverbot deshalb kaum zu kontrollieren.“</p> <p>Die vorliegende 2. Aktualisierung des Luftreinhalte- und Aktionsplans der Stadt Osnabrück wurde aufgrund des Urteils und dessen zugehöriger Begründung durch das Bundesverwaltungsgerichts vom Februar 2018 sowie der Stellungnahme u.a. der DUH um das Kapitel 8.2.7 Umweltsensitives Verkehrsmanagement und das Kapitel 10 Einhaltung des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes mit kurzfristig (bis Ende 2019) umsetzbaren und wirksamen Maßnahmen ergänzt. In den neuen Kapiteln ist nunmehr dargelegt und berechnet, wie der NO₂-Jahresmittelgrenzwert bis spätestens 2020 statt bisher 2022 eingehalten werden kann.</p> <p>Bei den bis Ende 2019 wirksamen Maßnahmen handelt es sich nicht um weiche sondern um harte Maßnahmen (Elektrifizierung von Buslinien, Nachrüstung von Bussen, umweltsensitives Verkehrsmanagement) die nach Berechnung des GAA Hildesheim ab 2020 zur Einhaltung der Grenzwerte an allen Messstationen und Berechnungspunkten bei baustellenbedingt geschlossenem Neumarkt eingehalten werden.</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<p><u>Die DUH kommentiert die einzelnen Maßnahmen wie folgt:</u></p> <p><u>M1: Elektrifizierung und Modernisierung der Busflotte (Nachrüstung der Diesel-Bestandsflotte)</u></p> <p>Die DUH begrüßt die Absicht, verstärkt emissionsfreie Busse anschaffen zu wollen und die bestehende Busflotte zu modernisieren. Bis auf die ambitionierten Zusagen der Stadtwerke Osnabrück bleiben die Modernisierungspläne der anderen VOS-Unternehmen eher vage. Dass die anderen VOS-Unternehmen lediglich 10 Busse pro Jahr auf Euro VI Standard umrüsten wollen, ist nicht ausreichend. Selbst bei Umsetzung der jedoch unter Finanzierungsvorbehalt stehenden Modernisierungsquote werden auch im Jahr 2022 noch 35 % der in Osnabrück verkehrenden Busflotte den EURO VI Abgas-Standard nicht erfüllen.</p> <p>Die DUH fordert für alle Bestandsbusse der VOS-Unternehmen oder anderer Dienstleister der Abgasstufen bis inkl. EURO V/EEV, dass diese „schnellstmöglich“, d.h. noch im Laufe des Jahres 2018 mit im Realbetrieb funktionierenden Partikel- und NOx-Filterssystemen (SCR/SCRT) ertüchtigt bzw. nachgerüstet werden, sofern sie auch weiterhin im Stadtgebiet Osnabrück betrieben werden sollen und bislang nicht über eine solche Technik verfügen. Auch sonstige Busse (z.B. Reise- und Fernbusse), die im realen Betrieb nicht den EURO VI Abgas-Standard erreichen, sollten ab dem 1. September 2018 ohne Ausnahme von der Einfahrt in die Umweltzone ausgeschlossen werden.</p> <p>Die DUH regt dringend an, Kommunalfahrzeuge ebenfalls technisch so zu nachzurüsten, dass diese die Euro VI Grenzwerte für NOx auf der Straße einhalten. Das Bundesverkehrsministerium wird diese Maßnahmen analog zur technischen Nachrüstung von ÖPNV-Bussen bzw. Kommunalfahr-zeugen finanziell fördern.</p> <p><u>M2: Umweltzone mit blauer Plakette</u></p> <p>Die Stadt Osnabrück erkennt grundsätzlich die Wirksamkeit von Diesel-Fahrverboten an und stellt in ihren eigenen Berechnungen fest, dass einzig die Durchsetzung von Fahrverboten (so wie vom EuGH in seinen Urteilen gefordert) „schnellstmöglich“ dazu führt, die seit 2010 geltenden NO₂- Grenzwerte flächendeckend, dauerhaft und deutlich zu unterschreiten. Jedoch wird die Wirksamkeit streckenbezogener Diesel-Fahrverbote ohne Kennzeichnungspflicht (blaue Plakette) aufgrund erschwelter Kontrollbedingungen angezweifelt. Diese Fragen sind zwischenzeitlich durch das BVerwG Leipzig im Sinne der dort klagenden DUH entschieden worden: Sowohl die Zulässigkeit wie auch Kontrollierbarkeit von Diesel-Fahrverboten ohne Blaue Plakette wurden bestätigt. Diesel-Fahrverbote können nun kraft BVerwG-Entscheidung auf der Basis der bestehenden StVZO durch das allgemeine Durchfahrtsverbotsschild (Vz. 251) für Kraftfahrzeuge samt sinngemäßem Zusatzschild „Gilt für Diesel“ (streckenbezogen) festgesetzt oder eine Erweiterung der Umweltzone inklusive Rückausnahme per Zusatzschild „Diesel verboten“ als zonales Diesel-Fahrverbot festgesetzt werden.</p>	<p>Die Nachrüstung von 37 EEV-Bussen der Stadtwerke mit SCR-Filtern auf EURO VI-Niveau ist seitens des Aufsichtsrates der Stadtwerke Osnabrück beschlossen und die Umsetzung beauftragt, Die ersten 13 Busse werden noch in diesem Jahr nachgerüstet, der Rest folgt im ersten Halbjahr 2019.</p> <p>Die übrigen VOS-Unternehmen setzen bevorzugt auf eine schnellere Flottenerneuerung, so dass nach jetziger Planung Ende 2019 nur noch ca. 15 Busse mit grüner Plakette aber ohne SCR-Technik am Linienverkehr in Osnabrück teilnehmen werden.</p> <p>Rechtlich durchsetzbar wäre ein Fahrverbot für Busse schlechter EURO-VI-Standard (EURO V- und EEV-Busse stellen mengenmäßig das Hauptproblem dar) jedoch nur im Zuge eines strecken- bzw. zonenbezogenen Fahrverbotes (d.h. frühestens ab September 2019 (zonenbezogen)).</p> <p>Aktuelle Beschlusslage ist jedoch, dass der Rat der Stadt Osnabrück einstimmig weitergehende Fahrverbote ablehnt.</p> <p>Dem Vorschlag der DUH soll gefolgt werden. Sobald es hierzu konkrete Förderprogramme seitens der Bundesregierung gibt und technische Nachrüstlösungen für die Vielzahl unterschiedlicher Kommunalfahrzeuge am Markt verfügbar sind, wird die Stadt Osnabrück Fördermittel zur Nachrüstung derartiger Fahrzeuge beantragen.</p> <p>Zur Frage der Kontrollierbarkeit von Dieselfahrzeugen ohne blaue Plakette s. Anmerkungen vorherige Seite.</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<p>Hauptursache für die hohe Belastung mit NO₂ in Osnabrück sind die Emissionen aus dem Verkehrssektor, in erster Linie von Diesel-Fahrzeugen. (...) Auch die Quellanalysen innerhalb des Luftreinhalte- und Aktionsplans der Stadt Osnabrück ergeben, dass an der Messstation Schlosswall rund 70 % und in der Johannisstraße sogar 71 % der NO_x- Gesamtimmission durch Diesel-Fahrzeuge verursacht werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Euro IV und V Diesel-Pkw bei den spezifischen NO₂-Emissionen sogar sechs bis sieben Mal schmutziger sind als Euro 0 und Euro I Diesel-Pkw aus den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts (Quelle HBEFA Vers. 3.3). Daher sind Fahrverbote für Fahrzeuge der Eurostufe IV und älter ab dem 1. September 2018 sowie für Fahrzeuge der Eurostufe V ab dem 1. September 2019 in Osnabrück unverzichtbar.</p> <p><u>M3: Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung/Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Modal-split-Änderung)</u></p> <p>Die Förderung der ÖPNV- und Radverkehrsnutzung ist wesentlicher Bestandteil einer zukunftsgewandten Mobilitäts- und Luftreinhalteplanung. Leider verliert sich dieses Maßnahmenbündel in überwiegend vagen Absichtserklärungen. Nötig wäre eine konsequente und terminierte Umsetzungsplanung für neue Infrastruktur, Buslinien, Beschaffungspläne für Fahrzeuge etc.</p> <p>Die Quantifizierung möglicher Verkehrsentlastungspotentiale durch Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel berechnet sich aus einer als linear angenommenen Entwicklung basierend auf Verkehrskonzepten mit dem Zielhorizont 2030. Dieser Rechenrick ist nicht mehr als reine Spekulation und verkennt, dass die genannten Maßnahmen nicht konstant, sondern schrittweise in der Zukunft zu Verbesserungen der Luftqualität führen werden. Vor allem die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes 2030, wie z.B. der Bau von Radschnellwegen und die Optimierung des städtischen Radnetzes – so begrüßenswert und notwendig diese Maßnahmen auch sind - werden sich nur mittel- bis langfristig auf die Pkw-Verkehrsbelastung auswirken. Im Rahmen der Maßnahmenbeschreibung zur Förderung des ÖPNV wird immer wieder auf den „Masterplan Mobilität“ verwiesen, der jedoch ausschließlich unverbindliche Pläne und Prüfaufträge enthält.</p> <p>Trotzdem wird aus diesen vagen Maßnahmen eine Reduzierung der Pkw-Verkehrsbelastung bis 2022 um 4 % errechnet, die ohne restriktive Maßnahmen sehr unwahrscheinlich, aber in den Wirkungsberechnungen zwingend erforderlich ist, um ohne Fahrverbote eine Grenzwerteinhaltung zu prognostizieren.</p>	<p>Euro/EURO 0-3/III - Fahrzeuge sind bereits seit 2012 mit Fahrverboten in der Umweltzone Osnabrück belegt. Aktuell betrifft dies ca. in der Stad, dem Landkreis Osnabrück sowie dem Kreis Steinfurt ca. 40 000 gemeldete Fahrzeuge.</p> <p>Eine rechtlich mögliche, vorgezogene, Einführung eines Fahrverbotes (strecken- bzw. zonenbezogen) nur für Euro/EURO 4/IV Fahrzeuge wird angesichts des im vorliegenden Luftreinhalte- und Aktionsplan vorgesehenen Einhaltezeitraums (ab 2020) als nicht verhältnismäßig und angesichts fehlender blauer Plakette faktisch weder durch die Polizei (fließender Verkehr) noch durch den Verkehrsuaußendienst der Stadt Osnabrück (ruhender Verkehr) für kontrollierbar angesehen. Diese Bewertung gilt auch für zonale Fahrverbote, die frühestens ab September 2019 eingerichtet werden könnten.</p> <p>Die Verkehrskonzepte mit Zielhorizont 2030 sind aktuell mit konkreten Planungen sowie Finanzmitteln hinterlegt. Der aktuell in der politischen Diskussion befindliche Busliniennetzplan 2019 unterbreitet Vorschläge, wie ab 2019 die Linienführung des öffentlichen Nahverkehrs attraktiver gestaltet werden kann (u.a. durch die Einführung einer Ringbuslinie).</p> <p>Der Radverkehrsplan enthält entsprechende, kurzfristig umzusetzende, Maßnahmen für die nächsten 3-5 Jahre (siehe Vorlage VO/2017/0960), erste Maßnahmen werden bereits umgesetzt. Auch ein erster Abschnitt des Radschnellwegs Osnabrück - Belm ist bereits im Bau. Unter diesen Voraussetzungen kann in diesem Zeitraum auch mit Verhaltensänderungen gerechnet werden. Es handelt sich nicht um einen Rechenrick, sondern um eine Abschätzung für einen realistischen Umsetzungsschritt in den nächsten 5 Jahren. Dasselbe gilt für den ÖPNV, hier sind konkrete Maßnahmen im Liniennetz (Umsetzung von 5 Metrolinien bis 2022) geplant.</p> <p>Restriktive Maßnahmen im Kfz-Verkehr sind u.a. mit Hilfe des vorgesehenen umweltsensitiven Verkehrsmanagements (UVM) geplant, da mit dieser Maßnahme insbesondere zu Spitzenzeiten die in die Stadt einfahrenden Verkehre begrenzt werden können, u.a. mit den ebenfalls in Planung befindlichen P&R- sowie P&B-Standorten, mit denen ein zusätzlicher Anreiz für einen Umstieg auf Bus oder Rad geschaffen werden soll.</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<p><u>M4: Verkehrsorganisation am Neumarkt</u></p> <p>Das Oberverwaltungsgericht in Lüneburg hat die erneute Öffnung des Neumarktes für den MIV angeordnet und entschieden, dass die Teileinziehung des Neumarkts bis zum Abschluss der Klageverfahrens nicht vollzogen werden darf. Gegen das Urteil sind keine Rechtsmittel möglich, sodass die Stadt den Neumarkt wieder für den MIV freigeben musste.</p> <p>Die Kläger argumentierten mit den bestehenden gesundheitsschädlichen Lärm- und Abgasbelastungen auf der Ausweichstrecke. Mit einer Erweiterung der Umweltzone um Diesel-Fahrverbote kann eine gesetzeskonforme Verkehrsreduzierung erwirkt werden, ohne Verkehrsverlagerungen auszulösen, die durch zusätzliche Immissionsbelastungen auf den Umleitungsstrecken die Anwohner in ihrem Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit und in ihrem Eigentumsrecht verletzen. Die abschließende Klärung der Verkehrssituation am Neumarkt hat zwar Einfluss auf die Schadstoffbelastung dieser und der angrenzenden Straßenabschnitte, stellt aber keine Maßnahme im Sinne eines Luftreinhalteplans dar.</p> <p><u>M5: Umweltsensitives Verkehrsmanagement (UVM)</u></p> <p>Es ist unumstritten, dass eine Optimierung des Verkehrsflusses positive Auswirkungen auf die Umweltverträglichkeit des Verkehrs hat. Welche weitergehenden Maßnahmen aber noch möglich sind und wie sich hieraus nennenswerte Reduktionen der NO₂-Belastung ergeben sollen, wird nicht plausibel. Die Maßnahmenbeschreibung besteht fast ausschließlich aus allgemeinen Erläuterungen, Beispielen aus anderen Städten und einer Beschreibung des Status quo. Die reine Nennung eines Instrumentes bleibt weit hinter den Anforderungen an eine Luftreinhalteplanmaßnahme zurück. Die DUH sieht hierin „heiße Luft“ ohne Substanz.</p> <p>In der Wirkungsberechnung der einzelnen Maßnahmen wird gar nicht versucht, realistische Immissionsminderungsziele für diese Maßnahme abzuschätzen. Es wird lediglich festgelegt, dass ein umweltsensitives Verkehrsmanagement die Lücke zwischen tatsächlichen Messwerten und den Jahresgrenzwerten zu schließen hat. Die Feststellung im Luftreinhalteplan, dass „sehr hohe Anforderungen“ an die umweltsensitive Verkehrssteuerung bestehen, ist nicht mehr als eine freundliche Umschreibung dafür, dass es mit diesem Instrument nicht möglich ist, in diesem Maße Einfluss auf die NO₂-Belastungssituation zu nehmen.</p> <p>Zur Einhaltung des NO₂-Jahresgrenzwertes sind an bestimmten Straßenabschnitten - je nach Entwicklung der Rahmenbedingungen - Verkehrsreduktionen um mehr als 18 % nötig. Ein nachvollziehbares, terminiertes und finanziertes Konzept, wie diese erforderliche Reduktion ausschließlich mit weichen Maßnahmen erreicht werden soll, bleibt der Luftreinhalteplan schuldig. Die negativen Auswirkungen auf den Ausweichstrecken werden nicht berücksichtigt und mögliche Routen zur</p>	<p>In der Tat haben die baustellenbedingten Sperrungen des Neumarktes in der Vergangenheit gezeigt, dass es bei Sperrung dieses Bereiches zu Verkehrsverlagerungen kommt. Diese haben in der Vergangenheit zu einer Erhöhung der NO₂-Messwerte an der Verkehrsmessstation Schlosswall um ca. 2-3 µg/m³ geführt, andererseits aber auch zu einer Entlastung von ansonsten ebenfalls stark belasteten Straßen wie der Martinistr., da ca. 1000 AutofahrerInnen täglich sich im Laufe der Sperrungszeit andere Wege als z.B. den Wallring gesucht haben, um die Stadt von Ost nach West bzw. umgekehrt zu passieren (insbesondere Umfahrung der Innenstadt über die A30/A33).</p> <p>Es ist sehr wahrscheinlich, dass dieser Effekt auch bei einer baustellenbedingten Sperrung ab voraussichtlich Sommer 2019 wieder eintreten wird und damit auch die kritisch belastete Martinistr. entlasten wird.</p> <p>Die Konzeptionierung und Umsetzung eines umweltsensitiven Verkehrsmanagements (UVM) ist Ende August 2018 im Rahmen des Masterplans „Green City“ beim Bundesverkehrsministerium beantragt worden. Mit einer Förderzusage wird bis Ende 2018 gerechnet, die Umsetzung soll im Fall einer Zusage und der Zustimmung des Rates dann umgehend ab 2019 erfolgen.</p> <p>Die Verwaltung hat in Erfurt und Potsdam mit den vor Ort verantwortlichen Fachleuten Gespräche geführt und sich vom Erfolg einer solchen Maßnahme überzeugt.</p> <p>Der Ansatz des umweltsensitiven Verkehrsmanagements (UVM) dient in erster Linie der Verflüssigung des Verkehrs in den belastungskritischen Abschnitten der Innenstadt. Um den Jahresgrenzwert für NO₂ einhalten zu können, gilt es, einen Interventionswert (gemessen an der Verkehrsmessstation Schlosswall) zu finden und festzusetzen, ab dem die Verkehrsmenge, die in die Innenstadt strömt, begrenzt wird. Dies wird u.a. erreicht durch den Abbau von Belastungsspitzen, Verbesserung des Verkehrsflusses</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<p>Verkehrsumleitung werden nicht genannt. Damit ist eine Einhaltung der Grenzwerte mit diesen unkonkreten Verweisen reines Wunschdenken und entspricht nicht den rechtlichen Voraussetzungen eines Luftreinhalteplans.</p> <p><u>M6: Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung / Tempo 30</u></p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkungen sind unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit und Lärminderung begrüßenswerte Maßnahmen, tragen aber nur in geringem Umfang zur Reduktion der Luftbelastung bei. Das geplante Modellvorhaben Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen zur Reduzierung der Lärmbelastung und der Luftschadstoffe, auf das im Luftreinhalteplan verwiesen wird, beschränkt sich auf einzelne Strecken und eine Laufzeit von 3 Jahren. Danach soll dieser Versuch ausgewertet werden. Diese Maßnahme ist nicht geeignet, einen ausreichenden Beitrag im Sinne des Luftreinhalteplans zu leisten.</p> <p><u>M7: Wirtschaftsverkehr und Citylogistik</u></p> <p>Der Wirtschaftsverkehr ist ein wichtiger Ansatzpunkt zur Reduzierung der NO₂-Belastung in Innenstädten. Eine Reduzierung von Lkw-Fahrten ist grundsätzlich zu begrüßen, jedoch wird ein Umstieg auf elektrisch betriebenen Lieferverkehr keine kurzfristige Wirkung entfalten, da diese Fahrzeuge heute und in den kommenden Jahren nur in einzelnen Fahrzeugen existieren werden und auch 2019 und 2020 weit über 90 % der Transporter mit Dieselmotoren betrieben werden. Diese angebliche Maßnahme entspricht zudem nicht den rechtlichen Anforderungen an wirksame Maßnahmen, da sie über die Entwicklung von Konzepten nicht hinausgeht.</p>	<p>und der Verkehrsinformation, bedeutet jedoch keinesfalls, dass der Verkehr auf bestimmten Strecken immer um 18% reduziert werden muss. Hierbei handelt es sich um eine theoretische Abschätzung, um wieviel der Verkehr reduziert werden müsste, wenn nur diese eine Maßnahme zur Verfügung stände.</p> <p>Die geplante Vorgehensweise (Verflüssigung u.a. durch temporäre Verkehrsreduzierung) wird analog den Erfahrungen aus Potsdam und Erfurt zu einer voraussichtlichen Reduzierung der NO₂-Jahresmittelwertbelastung um 2-3 µg/m³ führen. Die Umsetzung ist bis 2020 (bedingt durch das Förderprogramm) erforderlich.</p> <p>Da der Förderbescheid noch gar nicht vorliegt, können natürlich im Luftreinhalteplan noch keine Aussagen zur konkreten Umsetzung etwa über die Steuerung etwaiger Ausweichverkehre, die selbstverständlich berücksichtigt werden müssen, getroffen werden.</p> <p>Das Versuchsprojekt T30 auf ausgewählten Hauptstraßen (Martinistraße (komplett), Schlosswall/Johannistorwall (komplett), Iburger Straße (Rosenplatz bis Pattbreede), das am 30.01.2018 seitens der Stadt Osnabrück beim Land Niedersachsen beantragt wurde, ist erforderlich, da es zur Schadstoffreduzierung in verschiedenen Städten unterschiedliche Messungen mit grundsätzlich anderen Ergebnissen gibt. Es ist derzeit auch in der Fachwelt nicht klar, ob Tempo 30 zu gravierenden NO₂-Reduktionen führt. Tempo 30 kann auch nicht im Modell berechnet werden. Sollte der Modellversuch eine NO₂-Reduzierung ergeben, könnte daraufhin kurzfristig auch für andere belastete Abschnitte Tempo 30 verfügt werden. Bei der Maßnahme handelt es sich um eine zusätzlich mögliche Maßnahme zur Reduzierung der NO₂-Belastung, deren Umsetzung für die Einhaltung der NO₂- Grenzwerte nicht zwingend ist. Zu beachten ist jedoch, dass T30-Lösungen i.d.R. auch den ÖPNV betreffen, dessen Attraktivität dadurch sinken kann.</p> <p>Die Stadt Osnabrück erarbeitet derzeit ein Citylogistik-Konzept für die Osnabrücker Innenstadt. Ziel eines nachhaltigen Citylogistik-Konzeptes wird es sein, Lieferverkehre zukünftig nachhaltig zu gestalten (Lastenräder, Elektromobile, Mikromobilität) und zu konsolidieren (Einrichtung von City-Hubs). Ganz konkret wurde im Rahmen des derzeit in Aufstellung befindlichen Masterplans Green City eine Voruntersuchung durchgeführt, die eine erste Aussage über Wirkungsgrößen trifft und eine Kosten-/ Nutzenanalyse einzelner Maßnahmen, insbesondere zur Reduzierung von Stickoxiden, ermöglicht.</p> <p>Neben der Analyse von Best-Practise Beispielen unterschiedlicher Konzeptionen im Bereich der städtischen Logistik wurde eine Befragung von einzelnen Unternehmen durchgeführt, um quantitative Aussagen zu deren Belieferungssituation, der Belieferungshäufigkeit, den Sendungsstrukturen und -häufigkeiten, den für die Belieferung der Unternehmen eingesetzten Fahrzeugklassen sowie der eingesetzten Ladungsträger zu bekommen. Flankierend laufen Gespräche mit verschiedenen Akteuren und Multiplikatoren, um eine qualitative Einschätzung und Hinweise auf für</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<p><u>M8: Förderung der Elektromobilität</u></p> <p>Die Umstellung des städtischen Fuhrparkes auf E-Mobilität, der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, der Aufbau einer Pedelec-Flotte sowie die Elektrifizierung der städtische Carsharing-Flotte sind alles begrüßenswerte Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität. Allerdings werden diese Maßnahmen frühestens Mitte der 20er Jahre wirken. In den kommenden Jahren ist kein nennenswerter Beitrag zur Reduktion der NO₂-Werte zu erwarten, daher ist diese Maßnahme ungeeignet zur Sicherstellung der kurzfristigen Einhaltung der Luftreinhaltewerte.</p> <p><u>M9: Straßenraumgestaltung/ Begrünung</u></p> <p>Die Neuaufteilung des Straßenraums inklusive deutlicher Flächenumwidmung zu Lasten des MIV ist zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu begrüßen. Jedoch werden in diesem Kapitel keine konkreten Maßnahmen vorgestellt, sondern lediglich Gedankenspiele angestellt und unverbindliche Ideen genannt, die man berücksichtigen „kann“. Eine tatsächliche Umsetzung der Ideen ist nicht abzusehen und konkrete Minderungseffekte sind nicht ableitbar.</p> <p><u>M10: Reduzierung der NO₂-Belastung weiterer Quellen</u></p> <p>Der Betrieb von Dieselfahrzeugen im Schienenverkehr ist aus Gründen der Luftreinhaltung, aber auch aus Gründen des Klimaschutzes nicht zeitgemäß. Bei der Anschaffung einer Hybriddiesel-Lokomotive für den Rangierdienst der Hafenbahn muss zwingend ein geschlossener Filter verbaut sein, andernfalls handelt es sich um eine besonders kontraproduktive Maßnahme im Sinne der Luftreinhaltung. Sie operiert zwar außerhalb des stark belasteten Innenstadtbereiches, kann aber unmittelbar zur Erhöhung der Hintergrundbelastung mit beitragen.</p> <p><u>Die folgenden Maßnahmen fehlen in dem vorliegenden Entwurf vollständig und müssen nach Ansicht der DUH einbezogen werden:</u></p> <p>1. <u>Diesel-Fahrverbote</u></p> <p>Die der 2. Aktualisierung des Luftreinhalte- und Aktionsplans der Stadt Osnabrück zugrundeliegenden Berechnungen zeigen eindeutig, dass eine ‚schnellstmögliche‘ und deutliche Unterschreitung des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes trotz der begrüßenswerten Nachrüstung eines Teils der Busflotte mit SCR-Abgas-</p>	<p>Osnabrück geeignete und realistisch umzusetzende Maßnahmen zu erhalten. Die DHL ist bereits dabei ihre Belieferung auf E-Fahrzeuge umzustellen. Die Maßnahme ist als flankierend zu den sog. „harten“ Maßnahmen des Luftreinhalteplans zu sehen, die zu einer Grenzwerteinhaltung bis 2020 führen werden.</p> <p>Die Verwaltung teilt die Sichtweise der DUH, sieht die Elektrifizierung des Fuhrparkes als auch der übrigen, die Stadt Osnabrück befahrenden Fahrzeugflotte jedoch als eine wichtige Maßnahme zur mittel- bis langfristigen deutlichen Senkung sowohl der CO₂- als auch der NO₂-Belastungen, ersteres natürlich nur bei überwiegender Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen.</p> <p>Für die Einhaltung des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes bis 2020 kann die Elektrifizierung, abgesehen von der unverzichtbaren Elektrifizierung des entsprechenden Teils der Busflotte der Stadtwerke Osnabrück, jedoch keinen messbaren Beitrag leisten.</p> <p>Die Maßnahme ist eine ergänzende Maßnahme, die im Zusammenspiel bei der Änderung von Modal-Split und der Umsetzung des Radwegeplans/der Radschnellwege eine Rolle spielt und sich dort auswirkt.</p> <p>Die straßenräumlichen Maßnahmen sind keine Gedankenspiele, sondern konkrete Maßnahmenvorschläge, die z.B. auch im aktuellen Lärmaktionsplan der Stadt Osnabrück (2013) aufgeführt werden. Der bereits vollzogene Umsetzungsgrad an einigen Straßenabschnitten belegt, dass es sich hierbei um grundsätzlich fortlaufende Arbeitsschritte in der Straßenplanung handelt (vgl. Lärmaktionsplan der Stadt Osnabrück 2013 – Integriertes Gesamtkonzept).</p> <p>Angesichts des nicht messbaren Einflusses einer Diesellokomotive auf die urbanen Hintergrundwerte ist diese Maßnahme aus dem fortgeschriebenen Luftreinhalteplan bereits gestrichen worden. Sollte es in der Zukunft zu Neuanschaffungen derartiger für Rangierzwecke im Hafbereich benötigter Lokomotiven durch die Stadtwerke Osnabrück kommen, sollen diese –sofern am Markt verfügbar- mit Dieselhybridtechnik und geschlossenem Filter beschafft werden.</p> <p>s. hierzu die Anmerkungen unter 4a.</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<p>reinigungssystemen ohne Diesel-Fahrverbote nicht realisierbar ist. Nach dem Grundsatzurteil von Leipzig muss in Ermangelung anderer, gleich wirksamer Instrumente, das Dieselfahrverbot Anwendung in Osnabrück finden.</p> <p>Wir fordern Sie daher auf, Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro IV oder älter ab dem 1. September 2018 sowie für Euro V ab 1. September 2019 in den Luftreinhalteplan aufzunehmen.</p> <p>2. <u>Umwelttaxis</u></p> <p>Die Umstellung der Taxiflotte von derzeit fast ausschließlich Dieselantrieb auf spritsparende und gleichzeitig lokal saubere Taxis mit Gas-, Elektro- oder Benzin-Hybridantrieb (Umwelttaxis) stellt eine wichtige Maßnahme zur Luftreinhaltung dar. Hierbei genügt es nicht, den Austausch auf freiwilliger oder Anreizbasis anzustreben. Vielmehr muss die Flottenerneuerung auch ordnungsrechtlich unterlegt sein. Beispiele für wirksame Maßnahmen kann sich die Stadt Osnabrück in Berlin oder London anschauen. Es stehen sowohl ordnungsrechtliche wie Anreizinstrumente zur beschleunigten Umstellung auf Nicht-Diesel-Taxis zur Verfügung.</p> <p>1. <u>Einführung einer City-Maut</u></p> <p>Eine mögliche Alternative zu Diesel-Fahrverboten ist eine emissionsabhängig gestaltete City-Maut. Je nach Höhe der Mautgebühr für die einmalige Einfahrt ins Stadtgebiet kann eine Reduktion der NO₂-Belastung erreicht werden. Weltweit gibt es bereits gute Erfahrungen mit diesem Instrument. Das älteste City-Maut-System wurde 1975 in Singapur eingeführt. Auch für deutsche Städte wurde das Wirkungspotential der Maßnahme bereits nachgewiesen. Ein für die Stadt Darmstadt vom Hessischen Umweltministerium in Auftrag gegebenes Gutachten „Wirkungsanalyse verkehrsbezogener Maßnahmen in Darmstadt durch Modellierung“ vom März 2014 bestätigt, dass eine City-Maut zu überproportionalen Abnahmen der Gesamtemissionen für NO₂ führen würde. Diese Einschätzung wird auch durch das Wirkungsgutachten zur 3. Aktualisierung des Luftreinhalteplans Stuttgart bestätigt.</p> <p>Die City-Maut könnte im Luftreinhalteplan gem. § 47 Abs. 1 BImSchG als zwingende Maßnahme zur Verminderung von Luftverunreinigungen vorgesehen werden, mit der Folge, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Rahmen von § 40 Abs. 1 BImSchG zur Einführung der City-Maut verpflichtet wäre. In Betracht käme insbesondere die Ausgestaltung der Geldleistungspflicht als Luftreinhaltegebühr oder als Lenkungsabgabe. Hierbei könnte auf das emissionsmindernde Potenzial eines Mautsystems abgestellt werden. So könnten beispielsweise nur diejenigen Kraftfahrzeuge belastet werden, die in besonderer Weise zu der Grenzwert-</p>	<p>Die Stadt Osnabrück hat sich hierzu intensiv mit der Stadt Stuttgart ausgetauscht, die hierzu 2017 ein umfangreiches Gutachten in Auftrag gegeben hat. Hauptproblem ist derzeit immer noch, dass nur wenige –bisher ausschließlich ausländische Hersteller wie z.B. Nissan ihre Elektrofahrzeuge als Taxis zertifizieren lassen und es damit derzeit praktisch kaum Anbieter für derartige emissionsfreie Taxis auf dem Markt gibt. Die Erfahrungen aus Stuttgart zeigen, dass es selbst bei 100%-iger Förderung der Zusatzkosten so gut wie keine Taxiunternehmer gibt, die sich reine Elektrotaxis aus dem geringen Angebot des Marktes derzeit beschaffen wollen. Eine Abfrage bei den Osnabrücker Taxiunternehmen, die in der Regel nur ein oder zwei Fahrzeuge besitzen, ergab ein ähnliches Bild.</p> <p>Auch wenn es hinsichtlich zugelassener Plug-in-Hybridtaxis deutlich besser aussieht als auf dem Markt für Elektro-Taxis, berichtet z.B. die Senatsverwaltung in Berlin auf Nachfrage, dass trotz großzügiger Förderung durch den Senat (geplant 5000 € bei gleichzeitiger Verschrottungspflicht des Alttaxis (Stand Mai 2018) und Förderprogrammen des Bundes praktisch derzeit keine Nachfrage nach Hybridtaxis besteht.</p> <p>Ein vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg in 2011 in Auftrag gegebenes Gutachten hat die möglichen Wirkungsbereiche untersucht. Die wesentlichen Ergebnisse des Gutachtens sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aus verkehrlicher Sicht ist die Einführung einer City Maut in Hamburg nicht erforderlich - grundsätzlich zeigen sich im Gegensatz zum Personenverkehr im Bereich des Güterwirtschaftsverkehrs kaum Änderungspotentiale - es ist davon auszugehen, dass bei allen Mautsystemen Maut-Ausweichverkehre auftreten und dadurch zusätzliche Emissionen hervorgerufen werden - eine City-Maut könnte einen begrenzten Beitrag leisten, lokal wirksame Luftschadstoffemissionen innerhalb der Mautzone zu reduzieren. Diese Wirkung geht tendenziell von der Verringerung des Verkehrsaufkommens im Personenverkehr aus, während im Wirtschaftsverkehr keine nennenswerten Reduzierungen der Emissionen zu erwarten sind. - es wird angenommen, dass die Innenstadt als Einzelhandelsstandort tendenziell durch eine City-Maut beeinträchtigt werden würde. <p>Im Ergebnis ist es fraglich, ob die Einrichtung einer City-Maut allein zur Reduzierung von NO₂-Belastungen verhältnismäßig wäre. Zu berücksichtigen ist u.a., dass von einer</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<p>überschreitung beitragen. Gleichzeitig könnte vorgesehen werden, dass die Einnahmen aus der City-Maut der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs zu Gute kommen, so dass kein reiner Belastungseffekt für die Betroffenen eintritt.</p> <p>Mit dem Verkehrszeichen 391 besteht ein Instrument, auf das die Straßenverkehrsbehörden bei der Umsetzung einer im Luftreinhalteplan vorgesehenen City-Maut zurückgreifen können.</p> <p>Verkehrsverlagerungen ließen sich etwa durch die Kombination der City-Maut mit lokalen verkehrs- und umweltpolitischen Maßnahmen wie etwa Parkraummanagement vorbeugen.</p> <p>4. <u>Kfz-Stellplätze und Parkgebühren</u></p> <p>Die Verteuerung des Parkraumes ist eine zentrale Stellgröße für die Verkehrsmittelwahl und stellt eine potentielle Finanzierungsquelle für den ÖPNV dar. Eine Reduzierung der Parkraummöglichkeiten in Verbindung mit einem Ausbau von Park & Ride Plätzen kann zu einem verstärkten Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr führen. Seit der Einführung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts im Jahr 2008 wurden erst 13 von 23 vorgesehenen Gebieten von einer Parkscheibenregelung auf kostenpflichtige Bewirtschaftung umgestellt. Die Prüfung zweier weiterer Gebiete bis Ende 2018 lässt keine ehrgeizige Umsetzung des Konzepts erkennen. Der Maßnahmenkatalog der 2. Aktualisierung des Luftreinhalte- und Aktionsplans lässt eine weitere Erhöhung der Parkgebühren bei gleichzeitig unabdingbarer Reduktion der Parkflächen aus, obwohl dies für eine konsequente Reduktion der Kfz-Nutzung unabdingbar ist.</p>	<p>City-Maut auch Fahrzeuge, die nicht Hauptursache des Stickoxid-Problems sind (Benziner, Erdgas- und Elektro- sowie Plug-in-Hybridfahrzeuge) betroffen wären. Die City-Maut hat ihre Stärken vor allem in der Staubekämpfung, auch wenn mit einer Dämpfung des Verkehrsaufkommens durch eine City-Maut Umweltwirkungen verringert und die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden können.</p> <p>Gesetzestechisch erfordert die Einführung einer City-Maut eine landesrechtliche Regelung der Geldleistungspflicht, die entweder durch Änderung des jeweiligen (Landes-) Straßengesetzes oder des jeweiligen (Landes-) KAG (Kommunalabgabengesetzes) geschehen kann. In Betracht kommt die Ausgestaltung als Straßennutzungsgebühr, als Luftreinhaltegebühr oder als Lenkungsabgabe.</p> <p>Die rechtlichen Grundlagen zur Einführung einer City-Mautpflicht liegen derzeit in Niedersachsen jedoch nicht vor, eine Einführung eines Mautsystems zur Verbesserung der Luftreinhaltung ist somit auf kommunaler Ebene in Niedersachsen derzeit nicht möglich.</p> <p>Das Verkehrszeichen 391 der Anlage 3 Abschnitt 9 Nr. 35 zu § 42 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung (StVO) dient lediglich der Beschilderung einer Streckenmaut für privat betriebene Bundesfernstraßen, nicht jedoch hinsichtlich einer City-Maut als gebietsbezogene Zufahrtsmaut.</p> <p>Die Ausweitung des Bewohnerparkens, die im Masterplan Mobilität vorgegeben ist, hat keine kostenpflichtige Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumes zum Ziel. Eine kostenpflichtige Parkraumbewirtschaftung ist lediglich im Gebiet innerhalb und am Wallring existent. In den übrigen Bewohnerparkgebieten um die Innenstadt herum ist eine kostenfreie Bewirtschaftung mit Parkscheibenregelung eingerichtet worden. Die Verwaltung plant, die Untersuchung der potenziellen Bewohnerparkgebiete in den kommenden Jahren abzuschließen. Durch die intensive Bürgerbeteiligung ist eine schnellere Bearbeitung nicht möglich.</p> <p>Schon seit mehreren Jahren bestehen P&R-Parkplätze an den SPNV-Haltestellen im Osnabrücker Umland. Aufgrund der guten Auslastung wurden diese in den vergangenen Jahren teilweise noch erweitert. Die Grundlage für dieses Konzept bildet der Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2013. Hier wird der Ansatz verfolgt, den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV/SPNV so nah wie möglich am Wohnort stattfinden zu lassen.</p> <p>Auf Basis eines Ratsauftrages stellt die Stadtverwaltung aktuell ein P&R-Konzept auf Osnabrücker Stadtgebiet auf. Dies geschieht in Ergänzung zu den oben dargestellten P&R-Plätzen an den Bahnhöfen in der Region.</p> <p>Dieses Konzept sieht aktuell vier Standorte an Autobahnen und Einfallstraßen zum Stadtzentrum vor. Pro Standort sind zunächst 200 Parkplätze vorgesehen, die später modular erweitert werden können. Neben dem Umstieg vom Auto auf den ÖPNV soll auch der Umstieg auf das Fahrrad attraktiv gestaltet werden, um die letzten Kilometer in das Stadtzentrum mit dem Fahrrad zu bewältigen. Hierzu sollen an den geplanten P&R-Plätzen auch sichere Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen) installiert werden. Erste Visualisierungen für die geplanten Standorte liegen bereits vor.</p> <p>Bezüglich der Parkgebühren in der Innenstadt befindet sich Osnabrück, verglichen mit Städten gleicher Einwohnerzahl, bereits auf einem hohen Niveau. In erster Linie muss hier also der besonders günstige Tarif des P&R-Angebotes greifen.</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<p>5. <u>Verschärfte Anforderungen für Kleinf Feuerungsanlagen</u></p> <p>Zur Minderung der Emissionen aus Kleinf Feuerungsanlagen hat die Stadt Osnabrück bislang lediglich Informationen zum emissionsarmen Hausbrand bereitgestellt – dies ist keinesfalls ausreichend. Auf lokaler Ebene lassen sich im Rahmen von Bebauungsplänen verschärfte Anforderungen für die Nutzung von Holzfeuerungsanlagen implementieren, die über die Regelungen der 1. BImSchV hinausgehen. Dies ist notwendig: Es ist davon auszugehen, dass sich Kaminöfen auch weiterhin großer Beliebtheit erfreuen und viele Altanlagen durch neue Feuerstätten ersetzt werden. Zahlreiche Tests zeigen jedoch, dass neue, marktübliche Scheitholzöfen in der Praxis erheblich höhere Emissionen aufweisen als vom Hersteller angegeben – selbst bei optimalem Brennstoff und ordnungsgemäßer Bedienung. Der Betrieb einer Scheitholzeinzelraumfeuerung sollte nur gestattet sein, wenn die Anlage über ein wirksames Abgasreinigungssystem verfügt, zudem mit einer Verbrennungsluftregelung ausgestattet ist und unter praxisnahen Bedingungen nachgewiesen werden kann, dass das Gesamtsystem einen vergleichbar niedrigen Schadstoffausstoß wie emissionsarme Kesselanlagen erreicht.</p> <p>Für bestehende und neue Pellet- und Hackschnitzelfeuerungen sowie Scheitholzvergaserkessel ist eine zusätzliche Partikelabscheidung mit einem Mindestabscheidegrad von 75 % geboten.</p> <p>Fazit:</p> <p>Der vorliegende Entwurf der 2. Aktualisierung des Luftreinhalte- und Aktionsplans der Stadt Osnabrück ist nicht geeignet, die vom EuGH in mehreren Entscheidungen geforderte und vom BVerwG Leipzig im Februar bestätigte Anforderung einer „schnellstmöglichen“ Einhaltung der Luftqualitätswerte für NO₂ sicherzustellen. Das BVerwG hat in seiner Verhandlung deutlich gemacht, dass es sich bei den Grenzwerten um sogenannte „Ergebniswerte“ handelt, die eben unmittelbar gelten und einzuhalten sind, nicht um „Zielwerte“ die irgendwann erreicht werden sollten. Da der Zeitpunkt des Inkrafttretens der 01.01.2010 war, muss der seitdem andauernde illegale Zustand der Luftqualität in Osnabrück ab Herbst 2018 beendet und der aufs Jahr gerechnete Mittelwert 40 µg NO₂/m³ sicher unterschritten werden.</p> <p>Selbst die Berechnungen im Auftrag der Stadt Osnabrück zeigen, dass der vorliegende LUFTREINHALTEPLAN ungeeignet ist, die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen. Er ist so nachzubessern, dass die verschärften bzw. neu aufgenommene Maßnahmen - wie eben das Diesel-Fahrverbot für alle Fahrzeuge unterhalb Euro V ab 01.09.2018 und Euro V Fahrzeuge ab 01.09.2019 - die „Saubere Luft“ für Osnabrück sicherstellen.</p> <p>Die Deutsche Umwelthilfe fordert Sie auf, den vorliegenden Plan grundsätzlich auf Basis der gültigen Rechtsprechung und unserer Anregungen zu überarbeiten.“</p>	<p>Da Osnabrück formalrechtlich seit Einführung der Umweltzone kein Feinstaub-Problem (PM10 und PM2,5) mehr hat, kann die Stadt zusätzliche Maßnahmen auch nicht mit der Nichteinhaltung von Feinstaubgrenzwerten begründen.</p> <p>Bei Neubaugebieten innerhalb und im Nahbereich der Umweltzone wird auf die strikte Einhaltung der 1.BImSchV verwiesen.</p> <p>Die Verwaltung geht davon aus, dass die vorliegende 2. Aktualisierung des Luftreinhalte- und Aktionsplans 2008 die Grundlage für die Einhaltung der NO₂-Grenzwerte bis zum Jahre 2020 bietet.</p> <p>Aufgrund der Komplexität der Anforderungen an die Maßnahmen in technischer Hinsicht (Beispiel: Umsetzung umweltsensitives Verkehrsmanagement), finanzieller und die Marktverfügbarkeit betreffender Voraussetzungen (Beispiel: Elektrobusse und Bau hierzu erforderlicher Infrastruktur) ist die grundsätzlich wünschenswerte, schnellere Einhaltung der Grenzwerte vor dem von der Verwaltung angestrebten Zeitpunkt 2020 bei Fortbestand der vom Rat der Stadt Osnabrück einstimmig abgelehnten zusätzlichen Fahrverbote nicht möglich.</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
5	<p>„Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>(...)</p> <p>Ich schätze, dass der NO_x-Ausstoß auch mit dem Spritverbrauch korreliert. (...)</p> <p>Mein Gedanke wäre, dass eigentlich jeder Fahrer ein solches Fahrtraining mitgemacht haben sollte. Womöglich könnte dies auch helfen, die NO_x-Belastung zu reduzieren.</p> <p>Ein Fahrverbot für Diesel soll ja nach Möglichkeit vermieden werden.</p> <p>Wenn es doch einmal drohen sollte, könnte im ersten Schritt nicht etwa eine Regelung getroffen werden, dass Fahrzeuge wechselweise mit ungeradem Kennzeichen an ungeraden Tagen einfahren dürfen und diejenigen mit geradem Kennzeichen an geraden Kalendertagen? (...)</p> <p>Das Kontrollieren der Fahrerlaubnis anhand von Kennzeichen sollte doch auch möglich sein. (...)</p> <p>Von der Regierung gab es ja schon mal die Idee des kostenlosen Personennahverkehrs. Könnte man sich für die Stadt Osnabrück nicht auch so etwas denken? Es muss ja nicht gleich komplett kostenlos sein. (...)</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, führt jedoch nicht zu einer Änderung des Luftreinhalteplans.</p> <p>In der Tat korreliert der NO_x-Ausstoß insbesondere bei Dieselfahrzeugen u.a. mit dem Spritverbrauch. Ein entsprechendes Fahrtraining wäre in der Tat wünschenswert.</p> <p>Ein spritsparendes und damit auch NO₂-reduzierendes Fahrtraining wäre sicherlich hilfreich, kann aber mangels fehlender gesetzlicher Vorgaben nicht vorgeschrieben werden.</p> <p>Die Einführung zusätzlicher Fahrverbote aufgrund der Überschreitung von Stickstoffdioxidgrenzwerten wird seitens des Rates der Stadt Osnabrück gemäß bestehender Beschlusslage einstimmig abgelehnt.</p> <p>Für den wechselweisen Ausschluss von Fahrzeugen mit ungerader bzw. gerader Endnummer des Kennzeichens (für den Fall einer gerichtlich angeordneten oder politisch beschlossenen Ausweitung bereits bestehender Fahrverbote) gibt es derzeit keine Rechtsgrundlage in der Straßenverkehrsordnung. Zudem ist sehr zweifelhaft, ob die Gerichte einer solchen Regelung zustimmen würden, da mit einer derartigen Regelung ja auch die saubersten Dieselfahrzeuge, Benziner, und Gas- sowie E-Fahrzeuge, die für die Überschreitung des Jahreshöchstwertes an den Belastungsschwerpunkten nur untergeordnet oder gar nicht verantwortlich sind, von Fahrverboten betroffen wären.</p> <p>Die automatisierte Erfassung von Kennzeichen zur Feststellung der Euro-Klasse und ggf. folgender Ahndung von Verstößen ist technisch sicherlich möglich, derzeit rechtlich jedoch bundesweit nicht geregelt und damit derzeit nicht umsetzbar.</p> <p>Hierzu laufen in 5 Städten derzeit bundesweit Modellversuche, finanziert aus dem sog. „Dieselfonds“ der Bundesregierung, deren Ergebnisse abgewartet werden sollten.</p>
6	<p>„Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zunächst möchte ich mein Unverständnis dazu äußern, dass man in Deutschland am Arbeitsplatz 8 Stunden täglich einem NO_x Wert von 950 ausgesetzt werden kann und auf Straßen, wo man sich in der Regel nur kurz aufhält, der Wert nicht über 40 liegen darf.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, führt jedoch nicht zu einer Änderung des Luftreinhalteplans.</p> <p>Die Arbeitsplatzgrenzwerte gelten für gesunde und für die von den für Arbeitsschutz zuständigen Stellen überwachte Arbeitnehmer wie z. B. Schweißer, während die Außenluftgrenzwerte für die Gesamtbevölkerung gelten, vom empfindlichen Kleinkind bis zum lungenkranken Rentner, die keiner regelmäßigen medizinisch-toxikologischen Überwachung unterliegen. Ausführliche Aussagen des Umweltbundesamtes hierzu unter: www.umweltbundesamt.de/themen/unterschied-zwischen-aussenluft</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<p>Zu ihrem Plan zur Luftreinerhaltung sehe ich besonders auf dem Wall und an vielen Hauptstraßen, z. B. Hannoversche Str., bei der Ampelschaltung noch deutliche Verbesserungsmöglichkeiten. Außerdem kann über intelligente Beschilderung der Verkehr von den Hauptverkehrsstraßen verschoben werden. z. B. kann für Dieselfahrzeuge eine Umleitung empfohlen werden.</p> <p>Sollte es wirklich zu Fahrverboten kommen, darf nicht nach Euro 1-6 unterschieden werden sondern nach tatsächlichem NOx- Ausstoß. Soll heißen, ein Kleinwagen mit Euro 4 ist sicher sauberer als ein fetter SUV mit Euro 5 oder 6.“ (...)</p>	<p>Zur Vermeidung von zusätzlichen Fahrverboten hat die Stadt Osnabrück einen Förderantrag im Rahmen des Masterplans Green City der Bundesregierung (finanziert aus dem sog. „Dieselfonds“) zur Einführung eines „Umweltsensitiven Verkehrsmanagements (UVM)“ gestellt, das die maximal mögliche Verflüssigung des Verkehrs im Bereich der existierenden Umweltzone und darüber hinaus zum Ziel hat.</p> <p>Nach derzeitigem Regelungsstand durch den Bund (Straßenverkehrsordnung) können nur Fahrzeuge gem. ihrer Euroklassenzuordnung im Rahmen von Fahrverboten ausgeschlossen werden. Die zulässigen Emissionswerte der Euroklassen unterscheiden nicht nach der Größe eines Fahrzeuges (d.h. ein Diesel-Kleinwagen Euro 5 Diesel muss die gleichen Grenzwerte einhalten wie ein „fetter“ SUV-Diesel).</p>
7	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, (...) Um die Luftqualität in der Stadt Osnabrück dauerhaft zu verbessern und die Grenzwerte von Stickstoffdioxid (durchschnittlich 40 µg/m³ Luft) einzuhalten, reichen nach Meinung des VCD die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht aus. Wir benötigen weitaus mehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrverbote für ältere Diesel-Fahrzeuge verhängen (dabei muss es für Handwerker und Dienstleister, sowie Post- und Paketzusteller eine <u>unbefristete Ausnahmegenehmigung</u> geben) • Um mehr Menschen den Umstieg vom Auto zum Bus attraktiver zu machen, bedarf es einer deutlichen Angebotsausweitung. Sofern das Angebot im Busverkehr ausgeweitet wird, sollte auch wieder das Thema "ÖPNV-Flatrate" diskutiert und eingeführt werden. Dabei sind unbedingt auch die Umlandgemeinden mit einzubinden.“ • Mehr Bäume, Hecken und Sträucher erhalten und pflanzen. 	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, führt jedoch aufgrund der im Folgenden aufgeführten Gründe nicht zu einer Änderung des Luftreinhalteplans.</p> <p>Fahrverbote insbesondere für ältere Dieselfahrzeuge gibt es schon seit vielen Jahren für die Osnabrücker Umweltzone, seit Januar 2012 für alle Fahrzeuge, die die Anforderungen der „grünen Plakette“ nicht einhalten können. Unbefristete Ausnahmegenehmigungen gibt es bisher nur für wenige Fahrzeugkategorien (z.B. für ältere Fahrzeuge der freiwilligen Feuerwehr und Rettungsdienste). Unbefristete Ausnahmen für Handwerker und Dienstleister sowie Post- und Paketzusteller sind bisher bewusst nicht erteilt worden und würden den Zielen der Luftreinhaltung auch widersprechen. Dies würde unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit auch für etwaige zukünftige zusätzliche Fahrverbotsregelungen gelten.</p> <p>Mit dem geplanten Busnetz 2019 ist genau diese Zielsetzung verbunden, nämlich durch eine Verbesserung des Bedienungsangebotes eine Erhöhung der Fahrgastzahlen zu erreichen. In einem ersten Schritt haben die Stadtwerke hierzu ein leistungsneutrales Netz vorgeschlagen, das neben zahlreichen und deutlichen Verbesserungen auch Leistungskürzungen in bislang schwach nachgefragten Bereichen beinhaltet. Aktuell befinden sich die Stadtwerke in der politischen Diskussion, um eventuelle Zusatzleistungen anzubieten, die allerdings auch zusätzliche Kosten verursachen. Diese zu tragen bedarf einer Entscheidung des Rates der Stadt Osnabrück.</p> <p>Zum Thema "ÖPNV-Flatrate" hat es bereits einen intensiven Austausch gegeben, der im Wesentlichen als Ergebnis hatte, dass zunächst gesetzliche Regelungen erforderlich sind, um die Finanzierung eines solchen "Bürgertickets" zu ermöglichen. Auf der anderen Seite bereiten die Stadtwerke bereits den nächsten Schritt der digitalen Tarifstrategie hin zu einer Bestpreis-Abrechnung, die den Zugang zum ÖPNV auch für gelegentliche Kunden nochmals erleichtern wird. Darüber ist das Busfahren im Abo seit vielen Jahren ein beliebtes Tarifangebot in Osnabrück und der umliegenden Region - somit besteht bereits eine – wenn auch nicht kostenlose - Form einer Flatrate.</p> <p>Hierzu bestehen seit Jahren zahlreiche städtische Programme und Aktivitäten.</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<ul style="list-style-type: none"> • Deutliche Qualitätssteigerung zur Förderung des Radverkehrs (siehe Vorbild Kopenhagen) Der VCD spricht sich für Fahrradstreifen auf Straßen und ein zusammenhängendes Fahrradrouthenetz aus Fahrradstreifen und verkehrsberuhigten Straßen aus. • Die Kommune muss mehr Druck auf den Bund ausüben, um die "Blaue Umweltplakette" einzuführen. • Ebenfalls muss die Kommune mehr Druck auf den Bund ausüben, um eine "City-Maut" nach Vorbild von London einzuführen • Park-and-Ride Plätze am <u>Stadtrand</u> schaffen und von dort aus einen sofortigen Busanschluss in die Innenstadt • Umgehende Umsetzung des "OS-Bahn-Konzeptes" mit schnellstmöglicher Reaktivierung der Bahnhaltepunkte OS-Rosenplatz, OS-Lüstringen, OS-Eversburg (Umsetzung des Nahverkehrsplans Stadt- und Landkreis Osnabrück) 	<p>Mit dem Beschluss des Radverkehrsplans 2030 im September 2017 sind klare Ziele für einen höheren Anteil des Radverkehrs am Modal Split durch massiven Ausbau des Radverkehrsnetzes gesetzt: von 20 % (Grundlage SRV-Erhebung 2013) auf 30 % in 2030. Hierzu wurde ein umfangreicher Maßnahmenkatalog unter Beteiligung der Bürger entwickelt, der sukzessive umgesetzt werden soll.</p> <p>Prioritär sollen in den nächsten Jahren Maßnahmen am Wallring und den dazu parallel geführten sog. Velorouten sowie Radialverbindungen nach Hellern, Sutthausen und Voxtrup realisiert werden.</p> <p>Mit dem Bau des Radschnellweges Osnabrück – Belm ist bereits auf einem Teilabschnitt begonnen worden, für weitere Maßnahmen sind Haushaltsmittel in die Finanzplanung eingestellt worden.</p> <p>Der Deutsche Städtetag, dem die Stadt Osnabrück angehört, hat sich bereits mehrfach mit der Forderung an die Bundesregierung gewandt, eine „blaue Plakette“ einzuführen, wenn es zu gerichtlich angeordneten Fahrverboten kommen sollte, damit diese effektiv überwacht werden können.</p> <p>Gesetzestechisch erfordert die Einführung einer City-Maut eine landesrechtliche Regelung der Geldleistungspflicht, die entweder durch Änderung des jeweiligen (Landes-) Straßengesetzes oder des jeweiligen (Landes-) KAG (Kommunalabgabengesetzes) geschehen kann. In Betracht kommt die Ausgestaltung als Straßennutzungsgebühr, als Luftreinhaltegebühr oder als Lenkungsabgabe“.</p> <p>Die rechtlichen Grundlagen zur Einführung einer City-Mautpflicht liegen derzeit in Niedersachsen jedoch nicht vor, eine Einführung eines Mautsystems zur Verbesserung der Luftreinhaltung ist somit auf kommunaler Ebene in Niedersachsen derzeit nicht möglich.</p> <p>Die Stadt Osnabrück hat in Zusammenarbeit mit den Gemeinden des Umlandes und der Deutschen Bahn bereits eine Reihe von P&R Parkplätzen an Bahnhöfen und Bushaltestellen im Umkreis von Osnabrück geschaffen und ist bemüht, das Netz von derartigen P&R-Parkplätzen und deren Kapazität weiter auszubauen. Grundlage für dieses Konzept ist der Nahverkehrsplan 2013.</p> <p>Auf Basis eines Ratsauftrages stellt die Stadt Osnabrück derzeit ein P&R-Konzept für das Osnabrücker Stadtgebiet auf, das vier P&R-Standorte am Stadtrand mit direktem Innenstadtanschluss für jeweils zunächst 200 Parkplätze vorsieht, welche zukünftig modular erweitert werden können. Um auch einen höheren Anreiz für die Nutzung des Rades von derartigen P&R-Parkplätzen in die Innenstadt zu bieten, sollen dort z.B. auch sichere Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen) installiert werden.</p> <p>Stadt, Landkreis und PlaNOS arbeiten intensiv an der Realisierung. Allerdings haben die örtlichen Akteure nur bedingt Einfluss auf den Fortschritt, da es erhebliche Abhängigkeiten zum Aufgabenträger LNVG und der Deutschen Bahn gibt. Bei dem Bahnhaltepunkt „Rosenplatz“ handelt es sich um einen Neubau. Derzeitiger Sachstand ist, dass die Planungsleistungen ausgeschrieben werden und unter</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="309 438 1120 494">• Städtischer und regionaler Busverkehr in dichter Taktfolge mit niedrigen Fahrpreisen <li data-bbox="309 718 1120 774">• deutlich günstigere ÖPNV Fahrpreise ggf. durch mehr Zuschüsse oder Zulassung anderer Busanbieter mit Qualitätsstandards <li data-bbox="309 1077 1176 1101">• Einführung einer regionalen Stadtbahn wie im VCK Gutachten vorgeschlagen <li data-bbox="309 1324 638 1348">• Attraktivität für Fußgänger 	<p data-bbox="1238 183 2172 375">Berücksichtigung des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens eine Inbetriebnahme frühestens 2021 erfolgen kann. Der Bahnhofepunkt „Sutthausener Bahnhof“ wird weiter als Mobilpunkt mit gesicherten Fahrradabstellanlagen und E-carsharing-Angeboten ausgebaut. Darüber hinaus bereitet die RVM (Regionalverkehr Münsterland GmbH) zurzeit die Planunterlagen zur Reaktivierung des schienengebundenen Nahverkehrs aus Richtung Recke bis zum Osnabrücker Hauptbahnhof vor. Geplant ist ein 30 Minuten Takt.</p> <p data-bbox="1238 438 2172 678">Dieser Punkt entspricht weitgehend den weiter oben bereits genannten Punkten. Ein Hinweis zu den Busverbindungen aus der Region: Es bestehen heute bereits rund um Osnabrück 20- bzw. 30-Minuten-Takte in die direkt angrenzenden Gemeinden, im Falle von Belm und Oesede sogar ein 10-Minuten-Takt. Auch die nicht direkt angrenzende Gemeinde Hagen a.TW verfügt inzwischen über einen 20-Minuten-Takt. Ein weiterer Ausbau der Verkehre über die direkt angrenzenden Gemeinden hinaus wird ein wichtiges Ziel werden. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Stadt Osnabrück hierauf keinen Einfluss hat - hier sind die Städte bzw. Gemeinden selbst gefragt.</p> <p data-bbox="1238 710 2172 1045">Zum Thema Fahrpreise und ggf. höhere Bezuschussung von Bedienungsangeboten siehe auch Anmerkungen weiter oben. Zum Thema Zulassung anderer Busbetreiber ist zu sagen, dass das Genehmigungsrecht für den ÖPNV in Deutschland durch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) klar geregelt ist. Hierbei besteht die Möglichkeit für einen sog. Aufgabenträger, durch eine Betrauung (bzw. inzwischen durch eine Direktvergabe) ÖPNV-Leistungen an das eigene Unternehmen zu übertragen. Die Stadt Osnabrück hat sich aus zahlreichen Gründen für diesen Weg entschieden. Unter anderem ermöglicht der eingeschlagene Weg, künftige Standards gemeinsam festzulegen und weiterzuentwickeln. Die Stadtwerke sind hierbei ein sehr aktiver Partner - einer von vielen Vorteilen, den ein anderes Unternehmen –so die Erfahrungen aus anderen Regionen- nicht bieten würde.</p> <p data-bbox="1238 1077 2172 1292">Das Gutachten stammt aus der Mitte der 90er Jahre und hatte einen sehr speziellen Fokus zum Inhalt. Seither wurde das Thema Stadtbahn in unterschiedlichen Facetten neu betrachtet und bewertet - zuletzt im Jahr 2013 durch das Büro Lindtschulte + Kloppe. Dieses Gutachten ist aus Sicht der Stadtwerke und der Verwaltung fachlich fundiert und plausibel und kommt zu dem Ergebnis, dass die Einführung einer eigenen, von der OS-Bahn unabhängigen Stadtbahn für Osnabrück derzeit nicht sinnvoll ist. Eine regionale Einbindung ist zudem Inhalt des OS-Bahn-Konzeptes und entspricht insofern der Forderung des VCD. Der Fokus sollte eindeutig auf der OS-Bahn liegen.</p> <p data-bbox="1238 1324 2172 1484">Grundsätzlich wird bei allen Planungen das Thema „Fußverkehr“ berücksichtigt. Bereits im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen werden die Nutzungen für den Fußverkehr geregelt. Dies spiegelt sich in der nachfolgenden Straßenplanung (fußgängerfreundliche Infrastruktur) wieder. Zusätzlich befindet sich ein Freizeitwegenetz in der Umsetzung, das zu einer kontinuierlichen Verbesserung der Attraktivität für Fußgänger führen soll.</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<ul style="list-style-type: none"> • Schienenanbindung auch für Güterverkehr • bei Ausschreibungen des regionalen Bahnverkehrs beachten, dass verlässliche Bahngesellschaften ausgewählt werden können von LNVG und NWL • Das Potential zur Verminderung der Emissionen der „übrigen“ Busflotte (Busse, die nicht den Stadtwerken gehören) wird nicht hinreichend genutzt.“ • bei dem Thema E-Mobilität auch darauf achten, ob es wirklich Öko-Strom ist • wir vermissen Aussagen über die weitere Zukunft, z.B. zum Verkehrsaufkommen und Modal Split 2030. Für die Annahmen über die Verminderung der NOx Belastung dank <i>"Reduzierung der Verkehrsbelastung um etwa 3% durch Erhöhung des Radverkehrsanteils der Osnabrücker Bevölkerung und von Einpendlern bis 2022"</i> und <i>"Reduzierung der Verkehrsbelastung um etwa 1% durch Erhöhung des ÖPNV-Anteils bis 2022"</i> (Kapitel 8.2.3) sehen wir im Plan selbst keine Herleitung. Stammen sie aus anderer Quelle ? Eine Verminderung der " Verkehrsbelastung" (NOx-Belastung ?) um 3 % setzt nach unserer Meinung eine Erhöhung des Radverkehrsanteils um das Mehrfache von 3 % voraus, da die durchschnittlichen Wegelänge der innerstädtischen Autofahrten viel länger sind als die durchschnittlichen Wegelängen der innerstädtischen Radfahrten – z.B. mehr als das 4-fache nach einer Veröffentlichung "Mobilität in Deutschland" des ADAC, die die Ergebnisse von Mobilitätsuntersuchgen darstellt, beträgt. Zwar nimmt der Luftreinhalteplan an, dass gemäß Radverkehrskonzept 2030 	<p>Im Hafen Osnabrück (ehem. Winkelhausenkaserne) befindet sich eine große KLV- (Kombinierter Landungsverkehr)Anlage in der Umsetzung, die zu einer deutlichen Erhöhung des schienengebundenen Güterverkehrs führen wird.</p> <p>Da die Verkehrsleistungen auf den Osnabrück tangierenden Strecken derzeit langfristig vergeben sind, hat die Anregung in den nächsten Jahren keine Auswirkung auf die Attraktivität der angebotenen Bahnleistungen und ist somit nicht emissionsrelevant.</p> <p>Die Stadtwerke haben freiwillig die Nachrüstung aller EEV- und EURO V-Busse mit SCR-Katalysatoren (adblue-Technik) beschlossen. Insgesamt sind von dieser Maßnahme, die zu Emissionen besser als der EURO VI-Standard führt und inkl. Einbau mit ca. 15 – 20 000 € pro Bus zu veranschlagen ist, bis zum Frühsommer 2019 37 Busse der Stadtwerke Osnabrück betroffen. Die Weser-Ems Busverkehr GmbH hat zudem zugesagt, auf freiwilliger Basis noch in diesem Jahr gegenüber der ursprünglichen Planung 7 neue EURO VI-Busse in Osnabrück einzusetzen, die ältere Busse mit „grüner Plakette“ ersetzen werden und wie alle EURO VI-Busse die zulässigen Emissionswerte für NO₂ nicht nur auf dem Prüfstand sondern 1:1 auch in der Realität über mindestens 700 000 km einhalten müssen.</p> <p>Die Durchsetzung der Nachrüstung der übrigen im VOS-Verkehr eingesetzten Busse mit SCR-Technik (verbleibend ca. 15 Stück von 278 insgesamt am Stadtverkehr teilnehmenden Linienbussen) ist ohne Einführung von strecken- bzw. zonenbezogenen Fahrverboten für Fahrzeuge schlechter EURO VI derzeit nicht möglich.</p> <p>Die Beschaffung von insgesamt 62 vollelektrischen Bussen durch die Stadtwerke Osnabrück bis Ende 2022 wird zu einer deutlichen Verbesserung der NO_x-Emissionen auf den Hauptbusrouten (insbesondere Neuer Graben und Johannisstr.) auch schon bis 2020 führen.</p> <p>Ob private Busunternehmen, die in den VOS-Verkehr eingebunden sind, aufgrund der bisher noch geringen Reichweiten derartiger E-Busse und des deutlich höheren Anschaffungspreises in den nächsten Jahren ebenfalls vermehrt auf E-Busse umsteigen werden, bleibt abzuwarten.</p> <p>Die Anregung hat keine Relevanz auf die örtlichen NO₂-Emissionen.</p> <p>Basis der Darstellungen im Luftreinhalte- und Aktionsplan sind Aussagen zum Kfz-Verkehrsaufkommen in Osnabrück entsprechend dem Masterplan Mobilität und der Erhebung des Modal-Splits der Osnabrücker Bevölkerung auf der Grundlage des „Systems repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen“ (SrV), 2013. Danach wird das Reduktionspotential wie folgt abgeschätzt: Der Radverkehrsanteil von 20% entspricht bei 3,9 Wegen der Osnabrücker Bevölkerung am Tag (bei 168.000 EW, Stand 12/2016) etwa 131.000 Radverkehrsfahrten. Bei einer Steigerung des Radverkehrsanteils von 20% auf 30% kämen weitere 65.500 Radverkehrsfahrten hinzu. Ca. 94% aller Radverkehrsfahrten werden innerhalb der Stadt Osnabrück zurückgelegt. Unter der Annahme, dass 75% der zusätzlichen Radverkehrsfahrten (= 49.125 Fahrten) vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr verlagert werden, reduziert sich die Anzahl der Kfz-Fahrten der Osnabrücker Bevölkerung um diese Zahl - das entspricht 31% der Kfz-Fahrten im Binnverkehr der Osnabrücker Bevölkerung bzw. 19% aller Kfz-Fahrten der Osnabrücker Bevölkerung. Das Verkehrsgeschehen in der Stadt Osnabrück wird</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<p>sich der "Radverkehrsanteil an den Wegen der Osnabrücker Bevölkerung von 20% auf 30% (im Jahr 2030)" erhöht und dabei „etwa 7,5% der Pkw-Verkehrsbelastung dem Osnabrücker Straßennetz" erspart wird. Doch zum einen erscheint uns die Annahme des steigenden Radverkehrs sehr optimistisch - da von Jahr zu Jahr dafür das Radverkehrsaufkommen um durchschnittlich 3% bis 4% steigen müsste - zum anderen können wir nicht nachvollziehen, wie die Erhöhung des <u>Anteils</u> des Radverkehrs an allen Wegen um 10 % auf 20 %) einhergeht mit einer Minderung der <u>Verkehrsbelastung</u> durch PKW um 7,5%.“</p>	<p>auch durch Verkehre Auswärtiger (Quell- und Zielfahrten aus dem Umland) beeinflusst. Werden diese mit eingerechnet, so liegt die Reduzierung aller Kfz-Fahrten bei 12%. Weiterhin wird die unterschiedliche Wegelänge bzw. Verkehrsleistung berücksichtigt: ein Radweg im Binnenverkehr der Stadt Osnabrück hat eine Länge von 2,5 km, bei MIV-Fahrern beträgt die Länge 4,1 km.</p> <p>Im Quell- und Zielverkehr wird die Steigerung der Radverkehrsnutzung durch den Bau der aktuell vorgesehenen drei Radschnellwege forciert. Mit diesen werden ca. 1.700 zusätzliche Fahrradfahrten erwartet, diese entsprechen ca. 1,5% der Quell- und Zielwege Auswärtiger.</p> <p>In der Summe aus den Verlagerungspotentialen im Binnen- sowie Quell- und Zielverkehr sowie unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Verkehrsleistung kann die Pkw-Verkehrsbelastung¹ im Stadtgebiet bis 2030 durch die Umsetzung von Maßnahmen des Masterplans Mobilität um 7,5 % reduziert werden. Bis 2022 wird eine Reduzierung um 3 % abgeschätzt.</p> <p>Der ÖPNV-Anteil von 8% entspricht bei 3,9 Wegen der Osnabrücker Bevölkerung am Tag (bei 168.000 EW, Stand 12/2016) etwa 52.500 ÖPNV-Fahrten. Bei einer Steigerung des ÖPNV-Anteils von 8 % auf 9,5 % kämen weitere ca. 9.850 ÖPNV-Fahrten pro Tag hinzu.</p> <p>Unter der Annahme, dass 75 % der zusätzlichen ÖPNV-Fahrten (= 7.380 Fahrten) vom Kfz-Verkehr auf den ÖPNV verlagert werden, reduziert sich die Anzahl der Kfz-Fahrten der Osnabrücker Bevölkerung um diese Zahl - das entspricht 3 % aller Kfz-Fahrten der Osnabrücker Bevölkerung. Unter Einberechnung der auswärtigen Verkehre (Quell- und Zielfahrten aus dem Umland) liegt die Reduzierung aller Pkw-Fahrten bei knapp 2% bis 2030. Bis 2022 wird abgeschätzt, dass etwa 1% der Verkehrsbelastungen durch ÖPNV-Fahrten substituiert wird. Die Verkehrsleistung im ÖPNV wird der im Kfz-Verkehr gleichgesetzt. Die Auswirkungen der genannten Maßnahmen bis 2020 können nicht belastbar berechnet werden und gehen daher auch nicht in die Berechnungen zur Einhaltung des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes bis 2020 ein.</p> <p>¹ die Reduktion bezieht sich ausschließlich auf Personenverkehr; der Güterverkehr mit Lkw bleibt unverändert</p>
8	<p>„Sehr geehrte Damen und Herren, (...)</p> <p>Vergleichbar große Städte entlasten ihre Innenstadt durch entsprechende Umgehungsstraßen. Die in Osnabrück von weitsichtigen Politikern in den 70-/80-er Jahren geplante westliche Umgehungsstraße wurde/wird aus parteipolitischen oder ideologischen Gründen nicht realisiert.“</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, führt jedoch nicht zu einer Änderung des Luftreinhalteplans.</p> <p>Die Bürgerbefragung zur Entlastungsstraße West am 25.5.2014 führte zu einer Ablehnung der weiteren Planung und Umsetzung der Entlastungsstraße West und wurde durch einen entsprechenden Ratsbeschluss am 29.7.2014 bestätigt.</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
9	<p>„Sehr geehrte Damen und Herren!“</p> <p>Wir haben weiter Zweifel an den Hochrechnungen und Prognosen zur Verkehrsbelastung auf dem Wallring und halten die hier präsentierten Werte für nicht schlüssig.</p> <p>Wenn der Neumarkt für den Autoverkehr geöffnet ist, wird nach Berechnungen von LK Argus die Stickstoffdioxid-Belastung des E.M.-Remarque-Rings und der Natrupe Straße um zwei bis drei Mikrogramm ansteigen und den Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft knapp erreichen. Es ist weiterhin unverständlich und nicht schlüssig, dass durch die Öffnung des Neumarktes es hier zu erhöhtem Verkehrsaufkommen auf diesen Wallabschnitten kommen soll. Es ist vielmehr das Gegenteil anzunehmen, weil der Ost-West-Durchgangsverkehr dann den direkten Weg über den Neumarkt nehmen kann und nicht mehr den Umweg über den Wall nehmen muß.</p> <p>Es stellt sich die daher Frage, ob die Modellrechnungen insgesamt plausibel ist.“</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, führt jedoch nicht zu einer Änderung des Luftreinhalteplans.</p> <p>Die Verwaltung hält die durch das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim erfolgten Berechnungen zur Emissionsbelastung auf dem Wallring und die aufgrund der Verkehrsdatenerhebung des Fachdienstes Verkehrsplanung im Herbst 2017 bei geöffnetem Neumarkt veranlassten und ausgewerteten Verkehrsdaten für schlüssig und plausibel.</p> <p>Die während der baustellenbedingten Sperrung des Neumarktes und der anschließenden Öffnung in den letzten Jahren durchgeführten weiträumigen Verkehrserhebungen belegen einen Anstieg der Verkehrszahl auf der Natrupe Str. und dem Erich-Maria Remarque Ring.</p> <p>Nach Ansicht der Verwaltung lässt sich dieser Anstieg auf weiträumigere Verkehrsverlagerungen aufgrund der Sperrung der Neumarktachse zurückführen. An der Natrupe Straße ist der Anstieg der Verkehrsmenge auch auf die allgemeine Verkehrssteigerung und die Entwicklung im Hafen zurückzuführen.</p> <p>Die Verwaltung hält die aufgrund der Verkehrserhebungen der Stadt Osnabrück bei geschlossenem und geöffnetem Neumarkt vom GAA Hildesheim durchgeführten Modellrechnungen für schlüssig.</p>
10	<p>„Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ein wirksames Steuerungsinstrument zur Reduktion von Luftschadstoffen, die durch den motorisierten Verkehr entstehen, ist bisher im aktuellen Entwurf des Luftreinhalte- und Aktionsplanes nicht enthalten: eine Stadtmaut, die über zu zahlenden Geldbeträge die Fahrten und damit die Schadstoffemissionen im Stadtgebiet steuert. Über ein solches Mautsystem ("City-Maut") kann gezielt darauf hingewirkt werden, besonders schädliche Verursacher räumlich und zeitlich durch höhere Zahlungsbeträge zu verringern. Gleichzeitig wird damit ein pauschales Fahrverbot für bestimmte Schadstoffverursacher vermieden.</p> <p>Die Grundzüge eines möglichen Systems habe ich in einem Basiskonzept (siehe Anhang) zusammengefasst.</p> <p>Die rechtlichen Grundlagen für eine Stadtmaut hat Rechtsanwalt Prof. Dr. Remo Klinger in einem Aufsatz untersucht: Landesrechtliche Kompetenzen für eine City-Maut zur Verminderung der Luftbelastung, in: Zeitschrift für Umweltrecht (ZUR) 2016, S. 591 – 597 online abrufbar: www.zur.nomos.de/fileadmin/zur/doc/Aufsatz_ZUR_16_11.pdf</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, führt jedoch nicht zu einer Änderung des Luftreinhalteplans.</p> <p>Gesetzestechisch erfordert die Einführung einer City-Maut auch aus Sicht Prof. Klingers „eine landesrechtliche Regelung der Geldleistungspflicht, die entweder durch Änderung des jeweiligen (Landes-) Straßengesetzes oder des jeweiligen (Landes-) KAG (Kommunalabgabengesetzes) geschehen kann. In Betracht kommt die Ausgestaltung als Straßennutzungsgebühr, als Luftreinhaltegebühr oder als Lenkungsabgabe“.</p> <p>Die rechtlichen Grundlagen zur Einführung einer City-Mautpflicht liegen derzeit in Niedersachsen nicht vor, eine Einführung eines Mautsystems zur Verbesserung der Luftreinhaltung ist somit auf kommunaler Ebene in Niedersachsen derzeit nicht möglich.</p> <p>Weitere Anmerkungen zur City Maut s.a. unter 4b.</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
11	<p>„Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>(...)</p> <p>Es ist mir völlig unverständlich, dass nach der Öffnung des Neumarktes auf Teilen des Walls die Stickstoffdioxidbelastung steigen soll. Nach einem Gutachten des Fraunhofer Institutes für Verkehrs- und Infrastruktursysteme ist bei flüssigem Verkehr der Stickstoffdioxidausstoß je nach Straßentyp und Geschwindigkeit um 29 bis 55 Prozent geringer als bei Stopp & Go. Nach der Öffnung des Neumarktes erfolgte eine Reduzierung des Verkehrs auf dem Wall und der Natruper Straße. Der Verkehr hat dort abgenommen und fließt flüssiger (viele Autos fahren über den Neumarkt). Deshalb muss der Stickstoffdioxidgehalt logischerweise sinken. Offensichtlich ist im Luftreinhalteplan ein Fehler unterlaufen.</p> <p>Mir fehlen auch Aussagen, wie bei Schaffung der Entlastungsstraße West eine Reduzierung des Stickstoffdioxidgehaltes auf dem Wall erfolgt. Dies würde den Wall sehr entlasten. Deshalb gilt auch hier das Gutachten des Fraunhofer Institutes.</p> <p>Wie wirkt sich die A 33 Nord aus? Auch hier fehlen Aussagen.</p> <p>Bei einer modernen Ampelschaltung nach dem Projekt Verkehrsverflüssigung und Luftreinigung in Darmstadt wäre ein erhebliches Einsparpotential beim Stickstoffdioxidgehalt gegeben.</p> <p>(...)</p> <p>Um den Stickstoffdioxidgehalt zu senken, sind alle Maßnahmen zu unterlassen, die diesen erhöhen (z.B. Tempo 30 auf Teilen des Walls). Es ist alles zu unternehmen, diesen zu senken.</p> <p>Zum Beispiel sollte die Busspur auf der Natruper Straße (stadteinwärts) entfernt werden. Dieser Stau, den ich zweimal in der Woche dort erlebe, ist unnötig. Dieser war bei geschlossenem Neumarkt noch schlimmer.“</p> <p>(...)</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, führt jedoch nicht zu einer Änderung des Luftreinhalteplans.</p> <p>Die Stickstoffdioxidmodellrechnungen, die das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim für die Stadt Osnabrück durchgeführt hat, zeigen aufgrund von im Herbst 2017 bei geöffnetem Neumarkt erhobenen Verkehrsdaten, dass der Verkehr nicht auf allen Abschnitten des Walls abnimmt. So ergaben die Verkehrsdaten, dass insbesondere auf dem nordöstlichen Teil des Walls (Erich-Maria-Remarque Ring) eine Zunahme des Verkehrs um 5 % (+ 0,6 µg/m³ NO₂) zu verzeichnen war.</p> <p>Im Bereich der Natruper Straße wurde zum selben Zeitpunkt ebenfalls eine Zunahme des Verkehrs festgestellt, siehe dazu auch Ausführungen in Stellungnahme 9.</p> <p>Die Bürgerbefragung zur Entlastungsstraße West am 25.5.2014 führte zu einer Ablehnung der weiteren Planung und Umsetzung der Entlastungsstraße West und wurde durch einen entsprechenden Ratsbeschluss am 29.7.2014 bestätigt. Die Frage, inwiefern eine Entlastungsstraße West zu einer Verringerung der Schadstoffwerte im Stadtzentrum führen könnte, ist aufgrund des Beschlusses des Rates, diese nicht realisieren zu wollen, somit derzeit obsolet.</p> <p>Der geplante Lückenschluss der A33 wird nach allen bisher vorliegenden Einschätzungen nicht vor 2025 erfolgen und damit viel zu spät, um relevante Auswirkungen auf den Luftreinhalteplan und die bis spätestens 2020 einzuhaltenden Jahresgrenzwerte für Stickstoffdioxid zu erzeugen.</p> <p>Zur Vermeidung von zusätzlichen Fahrverboten hat die Stadt Osnabrück einen Förderantrag im Rahmen des Masterplans Green City der Bundesregierung (finanziert aus dem sog. „Dieselfonds“) zur Einführung eines „Umweltsensitiven Verkehrsmanagements (UVM)“ gestellt, das die maximal mögliche Verflüssigung des Verkehrs im Bereich der existierenden Umweltzone und darüber hinaus zum Ziel hat.</p> <p>Inwiefern die Einführung einer Tempo 30 Regelung auf Teilen des Walls zu einer Senkung der NO₂-Emissionen führen würde, ist umstritten und soll im Rahmen eines Modellversuchs, untersucht werden, der vom Land Niedersachsen durchgeführt wird und für den sich auch die Stadt Osnabrück beworben hat.</p> <p>Die bestehenden Busspuren führen zu einer deutlichen Beschleunigung des ÖPNV, was wiederum dessen Attraktivität stärkt. Ziel des Luftreinhalteplans ist u.a. den ÖPNV deutlich zu optimieren und mehr Bürger zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV zu bewegen, um infolgedessen den Anteil des MIV insgesamt zu reduzieren, damit dieser aufgrund der Verringerung der Verkehrsmenge flüssiger wird und die Emissionen von Luftschadstoffen somit sinken.</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
12	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, (...) <u>Zur Sache:</u></p> <p>Die NO₂-Belastung in der Stadt Osnabrück weist seit Jahren einen kontinuierlichen Rückgang auf. So lag der Jahresmittelwert im Jahr 2005 noch bei 61 µg/m³, im Jahr 2016 bei 47 µg/m³ und im Jahr 2017 bei 44 µg/m³. Dieser Wert liegt insofern „nur noch“ 10 % über dem EU-Grenzwert von 40 µg/m³. Die ersten Monatsmittelwerte für das Jahr 2018 lassen kurzfristig einen weiteren Rückgang der NO₂-Belastung in Osnabrück erwarten. Nach unseren Prognosen wird sich diese Entwicklung in den nächsten Jahren außerdem fortsetzen. Verbesserungen erwarten wir u. a. durch die zwischen der Bundesregierung und den Herstellern verabredeten Software-Updates sowie deren aktuell laufende Prämienprogramme.</p> <p>Vor diesem Hintergrund deutet sich an, dass der gesetzliche Grenzwert für NO₂ in der Stadt Osnabrück bereits kurzfristig - allerspätestens im Jahr 2020 - unterschritten werden kann. Hinzu kommt das von der Stadt präferierte Maßnahmenbündel von Nachrüstung/Teilelektrifizierung der Busflotte (M1), Verbesserung des Verkehrsflusses als wesentlichem Element einer umweltsensitiven Verkehrslenkung (M9) sowie der Verlagerung des Modal-Split zu mehr Rad- und Busverkehr (M8). Nicht nachvollziehbar bleibt insofern, warum vor dem Hintergrund der zahlreichen genannten Maßnahmen und der örtlichen Entwicklung der NO₂-Belastung in der Vergangenheit aus Sicht der Stadt der Grenzwert erst im Jahr 2022 erreichbar sein sollte.</p> <p>Den kontinuierlichen Rückgang der NO₂-Belastung belegen auch die aktuellen Messwerte: Wenn sich die Entwicklung aus den ersten drei Monaten des laufenden Jahres fortsetzt, würde der Grenzwert bereits in diesem Jahr eingehalten. Über die Monate Januar bis März ist der Mittelwert von 48,1 µg/m³ aus dem Jahr 2017 um 4,5 µg/m³ (ca. 10 Prozent) auf aktuell 43,6 µg/m³ zurückgegangen (Gewichtung der Monatsmittelwerte).</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, führt jedoch nicht zu einer Änderung des Luftreinhalteplans.</p> <p>Die NO₂-Belastung an der Verkehrsmessstation Schlosswall liegt derzeit (09/2018) bei ca. 42 µg/m³ (gleitender Jahresmittelwert der letzten 12 Monate), eine Unterschreitung des Grenzwertes in den nächsten beiden Jahren erscheint daher möglich. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass die voraussichtlich ab Sommer 2019 bevorstehende, ca. 1 ½- bis 2-jährige- bautechnisch bedingte - Sperrung des Neumarktes für den MIV, zu Verkehrsverlagerungseffekten führen wird, wie sie auch bei den Sperrungen des Neumarktes für den MIV in den vergangenen Jahren zu beobachten waren. Es ist daher zu erwarten, dass die Schadstoffgehalte für den Zeitraum der Sperrung des Neumarktes (voraussichtlich ab Sommer 2019 für ca. 1 ½ bis 2 Jahre) an der Verkehrsmessstation Schlosswall um ca. 1-2 µg/m³ ansteigen werden.</p> <p>Zudem ist zu berücksichtigen, dass die über den Passivsammler „Neuer Graben“ gesammelten NO₂-Werte für die Feststellung der Grenzwertüberschreitung ebenso valide sind wie die der Verkehrsmessstation Schlosswall. Der gleitende Jahresmittelwert liegt hier derzeit bei 46 µg/m³, der Mittelwert Januar – August 2018 bei 47 µg/m³ und somit fast 20 % über dem zulässigen Jahresgrenzwert von 40 µg/m³.</p> <p>Die bis 2019 erfolgende Elektrifizierung von 2 Metrobuslinien sowie die Flottenerneuerung und –nachrüstung von EEV-Dieselmotoren wird in Verbindung mit der ab voraussichtlich Sommer 2019 baustellenbedingt erfolgenden ca. 1 ½- bis 2-jährigen Sperrung des Neumarktes für den MIV gem. den vorliegenden Modellrechnungen sowohl im Fall der Wiederöffnung als auch des dauerhaften Ausschlusses des MIV (abhängig von dem ausstehenden OVG-Urteil zu dem vom Rat beschlossenen dauerhaften Ausschluss des MIV auf dem Neumarkt) zur Einhaltung NO₂-Grenzwerte in diesem Bereich auch ohne zusätzliche Fahrverbote führen.</p>
	<p>Die Einführung eines Einfahrverbotes für sog. "ältere Dieselfahrzeuge" (M3) wird von uns entschieden abgelehnt. Denn dies würde angesichts des aufgezeigten Entwicklungspfades bei der NO₂-Belastung und der bereits kurzfristig zu erwartenden Einhaltung des Grenzwertes die Fahrzeughalter unverhältnismäßig benachteiligen und den Wirtschaftsstandort Osnabrück erheblich schädigen. In dieser Ablehnung sehen wir eine breite Konsensposition. Denn ein Dieselfahrverbot wurde sowohl vom Rat der Stadt Osnabrück wie auch den neuen Regierungen auf Landes- und Bundesebene bereits entschieden abgelehnt. Aktuell gibt es kein Alternativkonzept für die Berufspendler und hinsichtlich ihrer Konsum- und Dienstleistungsnachfrage stark auf das Oberzentrum ausgerichteten Umlandbewohner. Des Weiteren ist völlig unklar, wie Waren- und Dienstleistungsverkehre bei einem solchen Szenario durchgeführt werden sollen (mit der Anzahl der jeweiligen Kalendertage pro Monat).</p>	<p>Fahrverbote für ältere Diesel- und Benzinfahrzeuge (Pkw und Nutzfahrzeuge existieren bereits seit 2012 und betreffen (Stand 1.1.2017) ca. 45 000 Fahrzeuge in der Stadt Osnabrück, dem Landkreis Osnabrück und dem Kreis Steinfurt. Sollte es trotz der derzeit geltenden Beschlusslage im Rat (einstimmige Ablehnung zusätzlicher Fahrverbote) zu gerichtlich angeordneten zusätzlichen Fahrverboten kommen, würden diese strecken bzw. zonenbezogenen Fahrverbote auch Fahrzeuge der Euroklassen 5/V und 4/IV betreffen, die derzeit aufgrund der grünen Plakette die Umweltzone unbeschränkt befahren dürfen.</p> <p>Während zusätzliche streckenbezogene Fahrverbote (aufgrund einer baustellenbedingten Neumarktsperre nur für den Schlosswall zu erwarten) zu Umleitungen für betroffene Fahrzeuge führen würden (Umfahrung des Stadtkerns über den nördlichen statt den südlichen Wallring) hätte ein zonenbezogenes Fahrverbot für die genannten zusätzlichen Euroklassen in der Tat erheblich größere Auswirkungen auf den Verkehr. Ausnahmegenehmigungen würden für Waren- und</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<p>Wie eine Umfrage der IHK aus November 2017 belegt hat, würden viele von einem Einfahrverbot betroffene Einzelhandelskunden nicht mehr nach Osnabrück kommen, sondern andere Städte aufsuchen und dort ihre Einkäufe tätigen. Als Oberzentrum mit einem großen ländlich geprägten Einzugsgebiet und einem hohen Pendleraufkommen ist die Stadt Osnabrück auf eine gute Erreichbarkeit vor allem der Innenstadt angewiesen. Sie ist die Voraussetzung für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort, konkret für Wertschöpfung, Steuereinnahmen und Arbeitsplätze. In Politik und Verwaltung gilt es insofern, der Erreichbarkeit der Stadt Osnabrück höchste Priorität beizumessen.</p> <p>Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 27. Februar 2018 auf die hohe Bedeutung der Verhältnismäßigkeitsprüfung bei der Verfügung von Fahrverboten ausdrücklich hingewiesen.</p> <p>Unabhängig von den bereits aufgezeigten positiven Entwicklungstendenzen hinsichtlich der zurückgehenden NO₂-Belastung kann die Stadt weitere Maßnahmen umsetzen, die diese Entwicklung positiv unterstützen können. Hohe Bedeutung hat dabei aus unserer Sicht vor allem die Teilelektrifizierung innerstädtischer Buslinien sowie die technische Nachrüstung der Bestandsbusflotte mit emissionsmindernder Technik.</p> <p>Die Attraktivität des ÖPNV kann in Osnabrück zudem durch eine Optimierung des Busliniennetzes und der Umlandanbindungen verbessert werden.</p> <p>Für ebenso wichtig halten wir weitere Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses. Stop-and-Go-Verkehr und lange Wartezeiten vor den Ampeln tragen maßgeblich zu hohen Emissionen und damit auch NO₂-Werten bei.</p> <p>Hier könnte die Stadt einen eigenen Beitrag leisten, indem z. B. die Fahrzeuge der kommunalen Müllentsorgung ihre Sammelfahrten auf den Hauptstraßen (v.a. Wallring und Einfallstraßen) ausschließlich außerhalb der Zeiten des Berufsverkehrs durchführen würden.</p> <p>Die Einführung von Tempo-30-Zonen auf diesen Straßen halten wir im Sinne der Luftreinhaltung für kontraproduktiv. Denn im aufkommensstarken und emissionsträchtigen Berufsverkehr ist auf diesen Straßen ohnehin keine höhere Geschwindigkeit möglich.</p>	<p>Dienstleistungsverkehre in einem solchen Fall voraussichtlich analog den in der Vergangenheit praktizierten Regelungen angewendet werden und sollten somit kein gravierendes Problem darstellen.</p> <p>Die Erfahrungen mit den Fahrverboten der letzten sechs Jahre (Fahrverbote in der Umweltzone für Fahrzeuge ohne grüne Plakette) haben nicht erkennen lassen, dass es zu einem Einbruch des Kaufverhaltens und der Besucherströme im Bereich der Umweltzone gekommen ist. Zudem bleiben auch bei einer baustellentechnisch erforderlichen Sperrung des Neumarktes und einer ggf. gerichtlich angeordneten streckenbezogenen Sperrung des Schlosswalls die großen Parkhäuser der Innenstadt für alle Fahrzeuge mit grüner Plakette erreichbar.</p> <p>Das Prinzip der Prüfung der Verhältnismäßigkeit von zusätzlichen Maßnahmen wird in jedem Fall berücksichtigt.</p> <p>Die Teilelektrifizierung der Stadtwerke-Busflotte (62 Fahrzeuge bis Ende 2022) ist beschlossen, ebenso die Nachrüstung der 37 EEV-Busse der Stadtwerke mit SCRT-Filtern bis Sommer 2019. Dies sind unverzichtbare Maßnahmen der Aktualisierung des Luftreinhalteplans.</p> <p>Die Optimierung des Busliniennetzes ist derzeit in Bearbeitung (Busliniennetz 2019)</p> <p>Die Vermeidung von Stop-and-Go-Verkehren und langen Wartezeiten an den Ampeln hat auch aus Sicht der Verwaltung große Bedeutung, weshalb eine der Schwerpunktmaßnahmen das umweltsensitive Verkehrsmanagement ist, das zu einer Verflüssigung des Verkehrs in der Innenstadt führen soll. Hierzu wurde bereits ein Förderantrag über insgesamt 3,8 Mio. € im Rahmen des Bundesprogramms „Saubere Luft“ gestellt.</p> <p>Der OSB hat aktuell einen Plan zum besseren zeitlichen Einsatz der Müll- und Reinigungsfahrzeuge am Wall und den Zulaufstraßen vorgelegt und setzt diesen mit dem Ziel, seine Reinigungs- und Müllfahrzeuge außerhalb der Hauptverkehrszeit einzusetzen, entsprechend um.</p> <p>Die Wirkung von Tempo-30-Abschnitten ist umstritten, weshalb die Stadt Osnabrück beim Land Niedersachsen Ende 2017 den Testbetrieb mit begleitender Evaluation der Wirkungen für einige Straßenabschnitte (komplette Martinstraße kompletter Schlosswall/Johannistorwall und Iburger Straße (Rosenplatz bis Pattbreede) beantragt hat. Über die Einführung derartiger Teststrecken in Osnabrück hat das Land Niedersachsen noch nicht entschieden</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<p>Zukunftsgerichtet sind u. E. auch Maßnahmen, die den Modal-Split im innerstädtischen Verkehr hin zu mehr Fußgänger-, Rad- und Busverkehr verschieben. Mit Blick auf die erheblichen Pendlerströme (knapp 53.000 Einpendler und mehr als 24.000 Auspendler) sollten dabei Konzepte wie Park & Ride und Park & Bike in Angriff genommen werden. Beide Elemente fehlen (abgesehen vom seit September 2017 eingerichteten P & R-Parkplatz Iburger Straße) derzeit im städtischen Angebot, ebenso auch die an anderen Standorten bewährten Mietfahrradkonzepte.</p> <p>Einen sinnvollen Beitrag zur Bündelung und umweltverträglicheren Gestaltung des innerstädtischen Wirtschaftsverkehrs könnte auch die Implementierung einer Citylogistik darstellen.</p> <p>Ebenso wäre zu prüfen, inwieweit eine Stadtbahn beziehungsweise die Umsetzung des OS-Bahn-Konzeptes dazu beitragen können, Osnabrück hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs zu entlasten.</p> <p>Maßnahmen, die bislang vom motorisierten Individualverkehr genutzte Verkehrsflächen für Radfahrer und Fußgänger umwidmen, sehen wir dabei kritisch. Denn die Verkehrsprognosen belegen, dass Pkw und Lkw bis zum Jahr 2030 hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens eher noch an Bedeutung gewinnen. Die Verkehrssituation in Osnabrück wird von Unternehmen, Einwohnern, Pendlern und Besuchern bereits aktuell sehr kritisch wahrgenommen. Eine weitere Verschlechterung der Verkehrssituation wäre dem Image der Stadt abträglich. Insofern raten wir zu einer Attraktivitätssteigerung des Fahrradverkehrs, ohne</p>	<p>Durch den Ausbau des ÖPNV insbesondere auch im schienengebundenen Nahverkehr in den letzten Jahren bietet sich den Pendlern und Kunden ein immer attraktiveres Angebot als Alternative zum eigenen PKW. Schon seit mehreren Jahren bestehen P&R-Parkplätze an den SPNV-Haltestellen im Osnabrücker Umland. Aufgrund der guten Auslastung wurden diese in den vergangenen Jahren teilweise noch erweitert. Die Grundlage für dieses Konzept bildet der Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2013. Hier wird der Ansatz verfolgt, den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV/SPNV so nah wie möglich am Wohnort stattfinden zu lassen. Ergänzt wird dieses Angebot durch die aktuelle Planung des neuen Haltepunktes am Rosenplatz, der die Attraktivität des SPNV weiter erhöhen wird. Mit der Inbetriebnahme kann frühestens Ende 2021 zu rechnen sein.</p> <p>Derzeit stellt die Stadtverwaltung ein P&R-Konzept für das Osnabrücker Stadtgebiet auf. Dies geschieht in Ergänzung zu den oben dargestellten P&R-Plätzen an den Bahnhöfen in der Region.</p> <p>Dieses Konzept sieht aktuell vier Standorte an Autobahnen und Einfallstraßen in das Stadtzentrum vor. Pro Standort sind zunächst 200 Parkplätze vorgesehen, die später modular erweitert werden können.</p> <p>Die Stadtwerke arbeiten zudem an der Konzeption eines stadtweiten Mietfahrrad-systems.</p> <p>Neben dem Umstieg vom Auto auf den ÖPNV soll auch der Umstieg auf das Fahrrad attraktiv gestaltet werden, um die letzten Kilometer in das Stadtzentrum möglichst mit dem Fahrrad zu bewältigen. Hierzu sollen an den geplanten P&R-Plätzen auch sichere Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen) installiert werden.</p> <p>Die Verwaltung hat im Rahmen des Masterplans „Green City“, der zur Senkung der NO₂-Werte führen soll, auch ein Konzept zu einer emissionsärmeren Citylogistik erarbeitet und wird zur Umsetzung des Konzeptes im Rahmen des Bundesförderprogramms „Saubere Luft“ („Dieselfonds“) voraussichtlich Förderanträge zur Umsetzung von Umsetzungsmaßnahmen für einer emissionsärmere Citylogistik beantragen.</p> <p>Stadt, Landkreis und PlaNOS arbeiten intensiv an der Realisierung eines entsprechenden Konzeptes. Allerdings haben die örtlichen Akteure nur bedingten Einfluss auf den Fortschritt, da es erhebliche Abhängigkeiten zum Aufgabenträger LNVG und der Deutschen Bahn gibt.</p> <p>Darüber hinaus bereitet die RVM (Regionalverkehr Münsterland GmbH) zurzeit die Planunterlagen zur Reaktivierung des schienengebundenen Nahverkehrs aus Richtung Recke bis zum Osnabrücker Hauptbahnhof vor. Geplant ist ein 30 Minuten Takt.</p> <p>Zur Einhaltung des NO₂-Jahresgrenzwertes ist es erforderlich, den Modal Split zugunsten des emissionsfreien Fußgänger- und Fahrradverkehrs zu verändern. Bei gegebenem Straßenquerschnitt sind punktuelle und teilstreckenbezogene Umnutzungen von Verkehrsflächen, die bisher ausschließlich dem MIV gewidmet sind (Fahrspuren und Parkstreifen), nicht überall vermeidbar.</p> <p>Die Entscheidung, ob und in welchem Umfang und an welcher Stelle derartige Veränderungen erfolgen müssen, ist im Einzelfall sorgfältig abzuwägen.</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Äußerung	Vorschlag der Verwaltung mit Begründung
	<p>zugleich den Verkehrsraum für andere Verkehrsträger einzuschränken.</p> <p>Eine wesentliche Voraussetzung für die Vermeidung von Durchgangsverkehr in der Stadt bilden die das Stadtgebiet tangierenden Bundesfernstraßen. Die Stadt sollte sich deshalb für den beschleunigten Ausbau eines geschlossenen Autobahnringes um die Stadt einsetzen (A 1/A 30/A 33). Ergänzend wäre zu prüfen, ob stadtrandnah weitere Umfahrungsmöglichkeiten der Innenstadt geschaffen werden können (u. a. Entlastungsstraße West, Ausbau der Vehrter Landstraße), um weitere Beiträge zur Verbesserung der Luftqualität in der Innenstadt zu leisten. Als positiver Nebeneffekt dieser Maßnahme werden damit auch die Voraussetzungen geschaffen, dass weniger Schwerverkehr durch die Stadt fahren muss und so die Verkehrssicherheit insbesondere für Radfahrer und Fußgänger erhöht wird.</p> <p>Abschließend bieten wir der Stadt gern unsere Unterstützung bei der Umsetzung sinnvoller Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffbelastung im Sinne einer „Partnerschaft für saubere Luft“ an.“</p>	<p>Der Lückenschluss der A33 zur A1 besitzt für die Einhaltung des NO₂-Grenzwertes bis spätestens 2020 keine Relevanz, da die Realisierung auch unter optimistischsten Annahmen nicht vor 2025 erfolgen wird.</p> <p>Die Bürgerbefragung zur Entlastungsstraße West am 25.5.2014 führte zu einer Ablehnung der weiteren Planung und Umsetzung der Entlastungsstraße West und wurde durch entsprechenden Ratsbeschluss am 29.7.2014 bestätigt. Die Frage, inwiefern eine Entlastungsstraße West zu einer Verringerung der Schadstoffwerte im Stadtzentrum führen könnte, ist aufgrund des Beschlusses des Rates, diese nicht realisieren zu wollen, somit derzeit obsolet.</p> <p>Der Ausbau der Vehrter Landstr. ist derzeit ab 2021 geplant und kommt damit als mögliche Maßnahme zur Senkung der NO₂-Emissionen unter den Grenzwert (Zielhorizont 2020) zu spät. Dies gilt auch für weitere (theoretische) Umfahrungsmöglichkeiten der Innenstadt, für die es derzeit keine konkreten Pläne gibt.</p> <p>Die Verwaltung nimmt das Angebot gerne an und wird auch zukünftig mit der IHK und den übrigen Verbänden, die die Stellungnahme mit erarbeitet haben, wie auch schon in der Vergangenheit (Einrichtung der Umweltzone), vertrauensvoll zusammen arbeiten.</p>
13	<p>„Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>(...)</p> <p>Es sollten dringend zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Bereich der Fußgängerzone sowie Parkmöglichkeiten für E-Roller im Innenstadtbereich geschaffen werden. Als zusätzlicher Anreiz könnten diese mit kostenlosen Ladestationen ausgestattet werden.</p> <p>Kostenlose Parkplätze für E-Autos im Innenstadtbereich (gern auch in den Parkhäusern) schaffen. Diese Parkplätze sollten ausschließlich für E-Autos genutzt werden dürfen. Ladestationen sollten ebenfalls in ausreichender Anzahl geschaffen werden und Lademöglichkeiten für alle E-Auto Besitzer (unabhängig vom Stromanbieter) mit Direktbezahlösung bieten. Um weitere Anreize für die Anschaffung eines E-Autos zu schaffen, sollten auch kostenlose Lademöglichkeiten geprüft werden.</p> <p>Es sollte darüber nachgedacht werden, ob man die Busspuren für die Fahrer von E-Rollern freigibt, um Ihnen ein schnelleres Vorankommen bei geringerer Unfallgefahr zu ermöglichen.“</p> <p>(...)</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, führt jedoch nicht zu einer Änderung des Luftreinhalteplans.</p> <p>Entsprechende Konzepte sind zur Zeit in Arbeit und werden der Öffentlichkeit in naher Zukunft vorgestellt.</p> <p>Das „Tanken“ von Strom an öffentlichen Ladesäulen, die von den Stadtwerken Osnabrück errichtet wurden, ist derzeit kostenfrei.</p> <p>Die Verwaltung befindet sich bereits in Gesprächen mit den Parkhausbetreibern, um E-Fahrzeugbesitzern entsprechende Angebote machen zu können.</p> <p>Die Busspuren in Osnabrück sind für den Radverkehr freigegeben, außer es gibt eine parallele eigene Radverkehrsanlage. Auch E-Bikes bis 25 km/h Höchstgeschwindigkeit dürfen dort fahren. "S-Pedelecs", die bis 45 km/h Motorunterstützung bieten, sind im Sinne des Gesetzes keine Fahrräder und dürfen nicht auf Busspuren fahren. Das Elektromobilitätsgesetz regelt Ausnahmen und Befreiungen für Elektrofahrzeuge. Gemeint sind dabei allerdings mehrspurige Fahrzeuge und nicht E-Roller oder S-Pedelecs. Für Osnabrück hat der Rat beschlossen, für E-Fahrzeuge (außer E-Bikes) die Busspuren nicht freizugeben.</p>