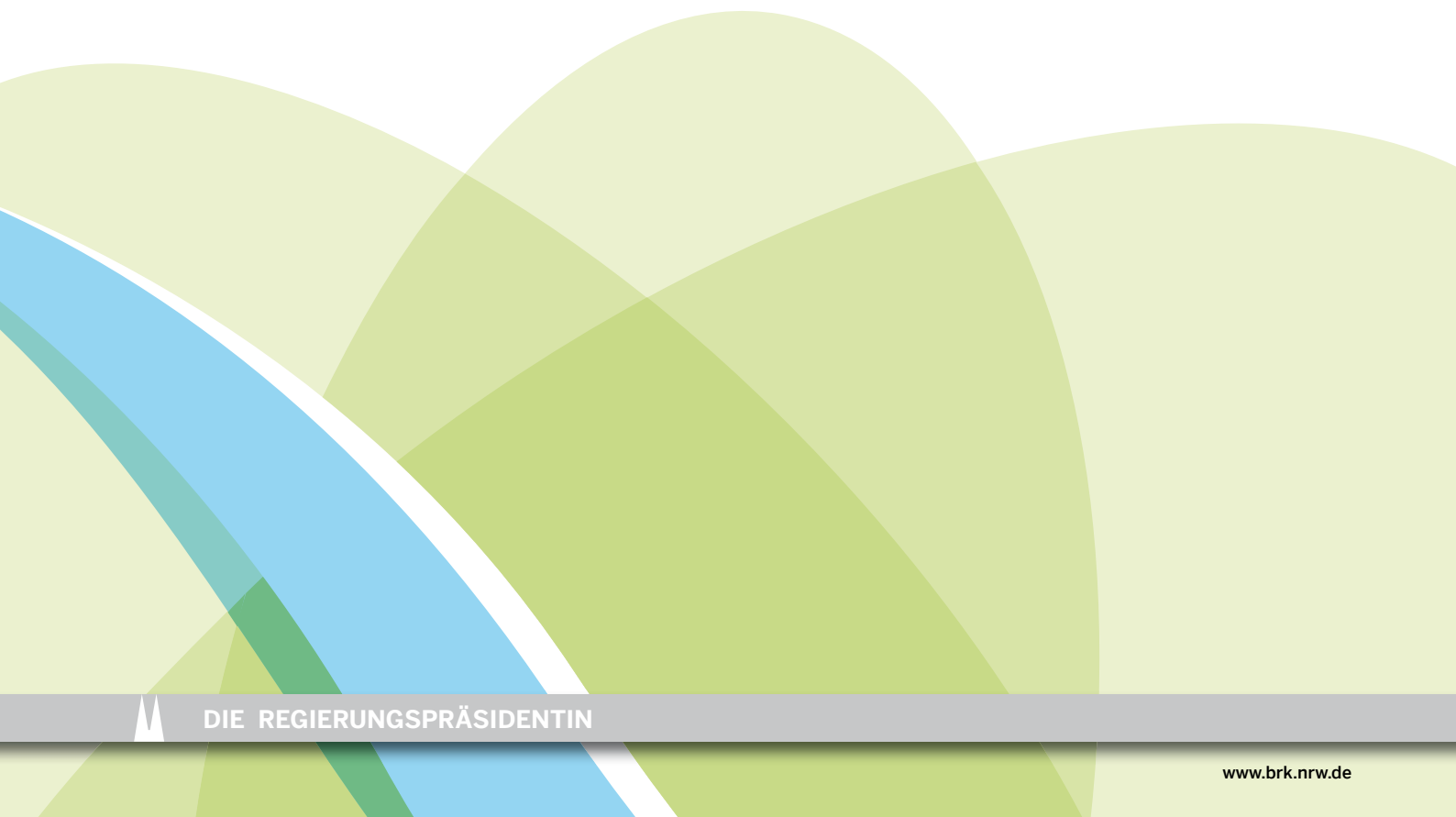




Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Bonn

Anlage zum Luftreinhalteplan Bonn 2009
Stand der Umsetzung und Fortschreibung 2012



Planaufstellende Behörde und Herausgeber

Bezirksregierung Köln
Zeughausstraße 2-10
50667 Köln
Telefon 0221/147-0
Fax 0221/147-3185
eMail poststelle@brk.nrw.de
www.brk.nrw.de

**Redaktionelle Bearbeitung, Abbildungen,
Gestaltung und Mitwirkung**

- Bezirksregierung Köln
- Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
Leibnizstraße 10, 45659 Recklinghausen
- Stadt Bonn, Amt für Umwelt, Verbraucherschutz und lokale Agenda
Stadthaus, Berliner Platz 2; 53111 Bonn

Informationen zum Luftreinhalteplan

- Bezirksregierung Köln
Telefon 0221/147-0
Fax 0221/147-2459
eMail lrp@brk.nrw.de
- Stadt Bonn, Amt für Umwelt, Verbraucherschutz und lokale Agenda
Dr. Dieter Misterek
Telefon 0228/77-5855
Fax 0228/77-3998

Stand: 06/2012

Sind Sie daran interessiert, mehr über die Arbeit der Bezirksregierung Köln zu erfahren? Wir senden Ihnen gerne weiteres Informationsmaterial zu – rufen Sie uns an oder schicken Sie uns eine eMail:

Pressestelle
Telefon 0221/147-2147
eMail pressestelle@brk.nrw.de

Öffentlichkeitsarbeit
Telefon 0221/147-4362

Inhaltsverzeichnis

1.	VORBEMERKUNG	4
2.	ÜBERBLICK	5
2.1	Formale Aspekte	5
2.2	Immissionsbelastung	6
3.	STAND DER UMSETZUNG DER MAßNAHMEN	8
4.	WIRKUNG DER BISHER UMGESETZTEN MAßNAHMEN	14
5.	UMSETZUNG WEITERER MAßNAHMEN DES LRP BONN	16
5.1.	Beschreibung der Maßnahmen	16
5.2	Abwägung der Maßnahmen	24
5.3	Zeitplan zur Umsetzung	35
5.4	Öffentlichkeitsbeteiligung	36
5.5	Inkrafttreten	44
6.	ABSCHÄTZUNG DER WIRKSAMKEIT VON MAßNAHMEN	45
7.	ANHANG	47
7.1	Ausnahmekatalog für Verkehrsverbote in der Umweltzone	47
7.2	Abkürzungsverzeichnis	57
7.3	Stoffe, Messgrößen und Einheiten	57

1. Vorbemerkung

Die Anlage zum Luftreinhalteplan Bonn wird in der Überschrift und im weiteren als „Stand der Umsetzung und Fortschreibung“ des Luftreinhalteplanes bezeichnet.

Der Begriff „Fortschreibung eines Luftreinhalteplans“ bezeichnet üblicherweise die Neuaufstellung eines Luftreinhalteplans aufgrund neuer Datenerhebungen, die zu neuen Maßnahmenkonzepten führen.

Im Fall Bonn kann von dieser Vorgehensweise abgewichen werden, da der gültige Luftreinhalteplan von 2009 bereits die Möglichkeit weitergehender Schritte vorsieht. Aus Gründen der einfacheren Verständlichkeit wird dennoch der Begriff „Fortschreibung“ verwendet.

2. Überblick

2.1 Formale Aspekte

Der Luftreinhalteplan Bonn ist zum 01.10.2009 in Kraft getreten und sieht ein Maßnahmenbündel zur Reduzierung der Stickstoffdioxid-Belastungen vor.

Der gesetzlich vorgeschriebene Grenzwert von $40 \mu\text{g NO}_2$ je m^3 Luft wird nach wie vor nicht eingehalten.

In der Projektgruppe zum Luftreinhalteplan Bonn war zur Reduzierung der Immissionen ein detailliertes Maßnahmenpaket erarbeitet worden. Diese Projektgruppe unter der Leitung der Bezirksregierung Köln tagte auch nach dem Inkrafttreten des Luftreinhalteplanes, um den Prozess der Maßnahmenumsetzung zu begleiten.

Beteiligt waren u. a.

- die Stadt Bonn
- das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV)
- IHK, Handwerkskammer
- ADFC
- Verbände .

Darüber hinaus herrschte ein permanenter Kontakt zwischen der Bezirksregierung Köln, der Stadt Bonn und dem LANUV. In diesem Rahmen fanden regelmäßige Arbeitstreffen statt, bei denen der Stand der Umsetzung des Luftreinhalteplans und die jeweils aktuelle Belastungssituation besprochen wurden.

Die Maßnahmen des LRP Bonn sind hauptsächlich auf den Kfz-Verkehr bezogen, da die Verursacheralyse den lokalen Kfz-Verkehr als Hauptverursacher der Immissionsbelastung identifiziert hat. Das Maßnahmenpaket enthält die Option der Ausweitung und Verschärfung von Maßnahmen. Dieser Weg wird mit der vorliegenden Fortschreibung beschränkt.

Dabei wurde das Maßnahmenpaket weitgehend einvernehmlich beschlossen.

Einzige relevante Ausnahme ist die Verschärfung und Erweiterung der Umweltzone, die von den Wirtschaftsverbänden (u.a. IHK und Handwerkskammer) grundsätzlich (hinsichtlich deren Einrichtung), aber auch wegen Zweifel an deren Wirksamkeit durchgehend in Frage gestellt wurde.

2.2 Immissionsbelastung

Die Belastungssituation wurde durch Immissionsmessungen des LANUV festgestellt. Die Abbildungen 2.2/1 und 2.2/2 zeigen die Jahreskenngrößen für NO₂ an den Hot Spots Reuterstraße und Bornheimer Straße, verglichen mit der Entwicklung der regionalen Hintergrundbelastung im gleichen Zeitraum.

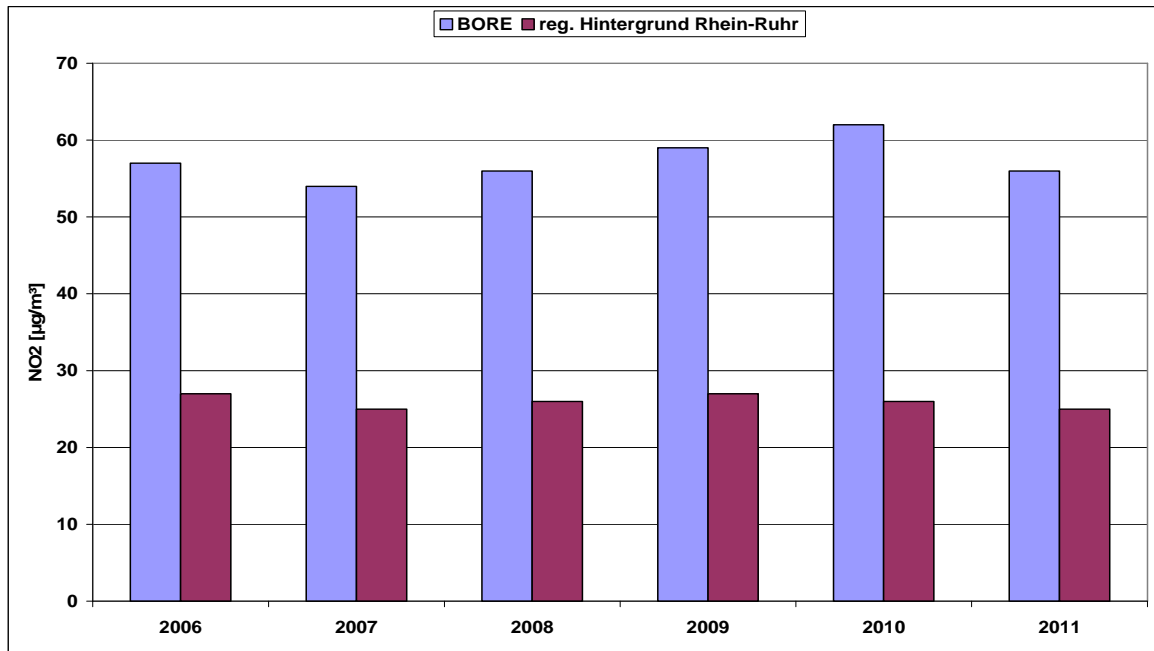


Abb. 2.2/1: Trend der NO₂-Belastung an der Reuterstraße im Vergleich zum regionalen Hintergrundniveau

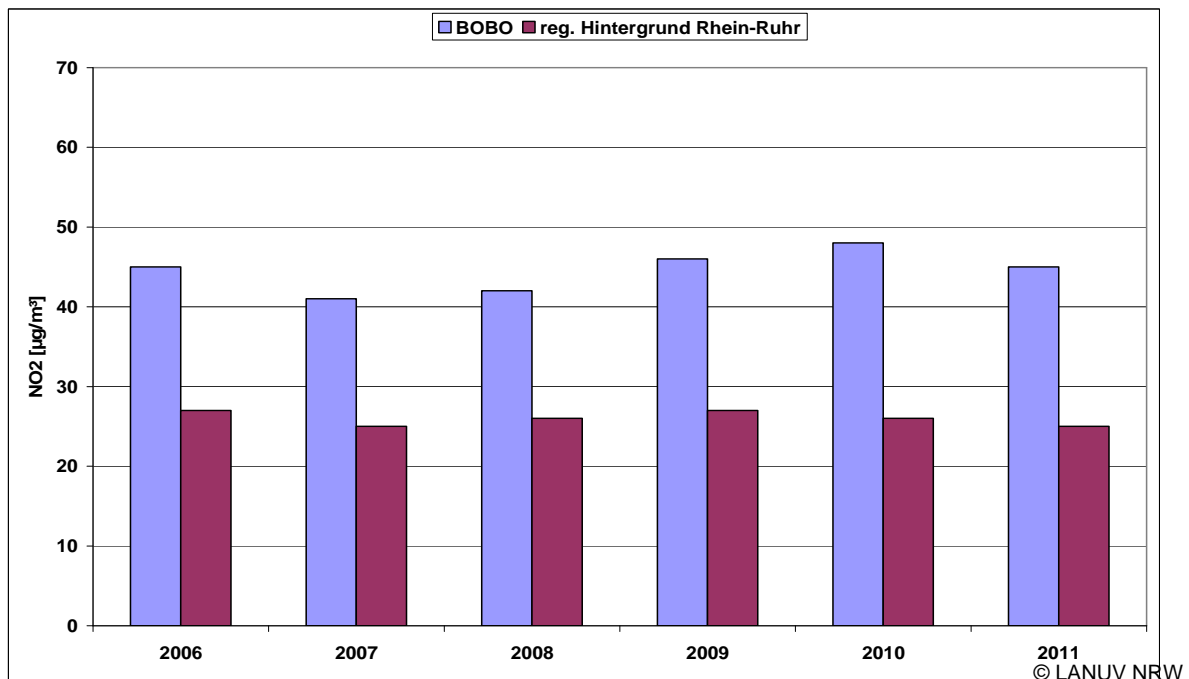


Abb. 2.2/2: Trend der NO₂-Belastung an der Bornheimer Straße im Vergleich zum regionalen Hintergrundniveau

Nach Feststellung des LANUV ist die Belastung mit Stickstoffdioxid-Immissionen an den verkehrsnahen Messstellen Bornheimer Straße und Reuterstraße bis zum Jahr 2010 angestiegen, für 2011 ist ein leichter Rückgang der NO₂-Belastung erkennbar. Deutlich ist insbesondere, dass der zunehmende Trend nach dem Inkrafttreten des LRP bis zum Jahr 2010 nicht gebrochen werden konnte.

Dem gegenüber stehen die Messwerte der Messstation Bonn-Auerberg, an der der urbane Hintergrund in Bonn ermittelt wird. Die Belastung im urbanen Hintergrund ist im NO₂-Jahresmittel mit 32 µg/m³ in 2009, 30 µg/m³ in 2010 und 25 µg/m³ in 2011 leicht gesunken.

Die bisher umgesetzten Maßnahmen des LRP Bonn konnten nicht die erwünschte Minderung der NO₂-Immissionsbelastung erzielen. Die Wirkungsbetrachtungen des LRP Bonn zeigen ein erhöhtes Wirkungspotenzial des Maßnahmenpakets im zweiten Schritt. Die Notwendigkeit der Fortschreibung und weiteren Umsetzung des Luftreinhalteplans begründet sich deshalb aus der weiterhin bestehenden Grenzwertüberschreitung und dem aus dem Luftreinhalteplan Bonn 2009 bestehenden Wirkungspotenzial beschlossener, aber bisher nicht umgesetzter Maßnahmen.

3. Stand der Umsetzung der Maßnahmen

Für alle straßenverkehrlichen Maßnahmen hatte die Stadt Bonn das erforderliche Einvernehmen erteilt. Folgende Einzelmaßnahmen wurden umgesetzt:

Maßnahme M1 - Jobticket

Laut Mitteilung der Stadtwerke Bonn haben sich die Job-Ticket-Abnahmezahlen ausgehend vom Referenzjahr 2006 um ca. 11.500 bis zum Zieljahr 2010 erhöht.

Maßnahme M2 - signaltechnische Pfortnerung / Optimierung der Lichtsignalsteuerung

In der verkehrlich hoch belasteten Reuterstraße sollte durch eine Verflüssigung des Verkehrsablaufs und Minimierung des Stop&Go-Anteils vor allem in den Morgenstunden Richtung Bundeskanzlerplatz und in den Nachmittagsstunden Richtung Autobahn entlastet werden.

Wegen der Gefahr von Rückstaus durch wartende Fahrzeuge bis hin auf die Autobahn 565 bei hohem Verkehrsaufkommen - die sich an manchen Tagen vor allem in den Morgenstunden bereits ohne die vorgesehene Pfortnerung realisiert - ist diese Maßnahme aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht verwirklicht worden.

Dagegen ist die Optimierung der koordinierten Lichtsignalsteuerung im gesamten Verlauf der Reuterstraße (Optimierung der grünen Welle) in 2009 planmäßig umgesetzt worden. Nach Zählungen der Stadt Bonn ist nach Umsetzung der Maßnahme eine Zunahme um ca. 2.000 Fahrzeuge auf ca. 54.000 Kfz/d erfolgt.

Maßnahme M3 - Sperrung der Reuterstraße für bestimmte Fahrzeuggruppen

Durch ein Durchfahrtsverbot für LKW über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht - ausgenommen Lieferverkehr mit Zielen innerhalb des Stadtgebietes - wurde eine Verursachergruppe in die Pflicht genommen, die einen - gemessen am Verkehrsanteil - überproportional hohen Beitrag zu der Stickoxid-Belastung leistet. Diese Maßnahme ist zum 01.01.2010 umgesetzt worden.

Maßnahme M4 – Umweltzone

Die Umweltzone für die Bonner Innenstadt, in die Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 (SG1) nicht einfahren dürfen, wurde planmäßig zum Jahresbeginn 2010 eingerichtet. Die für eine Übergangszeit befristeten pauschalen Ausnahmegenehmigungen für in der Umweltzone ansässige Anwohner und Betriebe sind zum 31.12.2010 ausgelaufen.

In Bonn wurden darüber hinaus bis Ende Oktober 2010 nach einer Mitteilung der Stadt 480 Ausnahmegenehmigungen für das Befahren der Umweltzone erteilt:

- für Gewerbebetriebe: 376
- für Busse: 32
- für Privatpersonen 72

Im Jahr 2011 sind die Einzel-Ausnahmegenehmigungen nach Mitteilung der Stadt auf 144 zurückgegangen, davon 131 für Gewerbebetriebe (Stand: 06.12.2011).

Hinzuzurechnen sind ggfs. noch etwa 400 Fahrzeuge, die den Handwerkerparkausweis als Ausnahmetatbestand nutzen konnten.

Aktuell werden Ausnahmen von Verkehrsverboten in den Umweltzonen einheitlich auf der Grundlage von Erlassen des Landesumweltministeriums erteilt.

Erlassungsgemäß wird der gültige Ausnahmekatalog in die vorliegende Fortschreibung des Luftreinhalteplans Bonn aufgenommen (siehe Anhang, Kapitel 7.1).

Maßnahme M5 - Partnerschaft für Luftgüte und schadstoffarme Mobilität

Über eine Selbstverpflichtungserklärung haben die Unterzeichnenden Stadt Bonn, Stadtwerke Bonn Verkehrs GmbH, Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg, Kreishandwerkerschaft Bonn/Rhein-Sieg, Einzelhandelsverband Bonn/Rhein-Sieg/Euskirchen e.V., DEHOGA Nordrhein Bonn, Haus & Grund Bonn/Rhein-Sieg e.V. zugesichert, freiwillige Beiträge für eine umweltverträgliche Mobilität zu leisten, in ihren hauseigenen Medien über diesen Themenkomplex und über die Möglichkeiten der Senkung von Luftschadstoffen durch Maßnahmen zur Energieeinsparung sowie Nutzung regenerativer Energien zu informieren.

Maßnahme M7 - Stärkung des Fahrradverkehrs; umgesetzt wurden:

- Fahrradstation am Hauptbahnhof mit 320 überwachten Stellplätzen
- 34 Bike & Ride - Anlagen im Stadtgebiet mit mehr als 2.000 Stellplätzen
- Einrichtung eines „Runden Tisches Radverkehr“ mit 3 Arbeitsgruppen, die sich seit 2005 regelmäßig mehrmals im Jahr treffen
- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr, sofern aus Gründen der Verkehrssicherheit möglich
- Zielkonzept „Fahrradhauptstadt 2020“ wurde im Jahr 2011 beschlossen und beinhaltet die Zielsetzung, bis zum Jahr 2020 eine Steigerung des Modal-Split-Anteils des Radverkehrs von 12 auf 25 % zu erreichen.

Maßnahme M9 - Bau neuer ÖPNV-Verknüpfungspunkte und neuer -Linien

Die Umsetzung der Maßnahme bedingt teilweise längerfristige Planungsphasen.

Die Umsetzung wurde begonnen.

Maßnahme M11 - Weiterentwicklung des Mobilitätsmanagements innerhalb der Stadtverwaltung

Folgende Maßnahmen wurden umgesetzt:

- Reduzierung des Fahrzeugbestandes
(eine Reduktion von 41 auf 32 Fahrzeuge ist erfolgt)
- Bildung von dezentralen Kfz-Pools
- Anschaffung von Elektrofahrzeugen (z. Zt. sind 2 Elektro-LeichtLkw, 1 Elektro-roller und 2 Elektrofahrräder in Betrieb)
- Einführung von Car-Sharing (alternativ zum Car-Sharing nutzt die Stadtverwaltung derzeit das Behördenleasing)
- Förderung der Fahrgemeinschaftsbildung
- Einrichtung eines Mobilitätsdienstleistungszentrums

Über den aktuellen Stand zur Umsetzung des Mobilitätsmanagements berichtet die Stadtverwaltung regelmäßig (Quartalsberichte).

Maßnahme - „Förderung der Elektromobilität“ (neu)

Die Stadtverwaltung und die Stadtwerke Bonn Energie und Wasser haben in der Vergangenheit eine Reihe von Maßnahmen zur Elektromobilität in Bonn initiiert und das Thema aktiv begleitet. Zu nennen sind hier insbesondere das Förderprogramm der Stadtwerke Bonn Energie und Wasser für elektrisch angetriebene Pkw, Motorroller und Fahrräder, die Einrichtung von zwei Elektrotankstellen, die Beschaffung von zwei Elektrofahrzeugen für das Amt für Stadtreinigung und Abfallwirtschaft und die Beteiligung als Partner am Deutschen Elektromobilitätskongress, der im Juni 2011 bereits zum dritten Mal in Bonn stattfand.

Der Hauptausschuss der Stadt Bonn hat am 19.05.2011 die Stadtverwaltung Bonn beauftragt, in Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis und im Zusammenwirken mit den Energieversorgungsunternehmen für die Region Bonn / Rhein-Sieg-Kreis ein Starthilfekonzept für die Elektromobilität in der Region zu entwickeln.

Hierbei sind u. a. folgende Fragen zu klären:

- 1.) Aufbau einer intelligenten Lade-Infrastruktur unter Berücksichtigung der regionalen Gegebenheiten
- 2.) Deckung des zum Einsatz kommenden Stroms innerhalb der Region durch Erneuerbare Energien
- 3.) Einsatz von - mit Erdgas / Ökogas betriebenen - Mikro-BHKWs in Wohngebäuden als weitere Bezugsquelle
- 4.) Einbeziehung regionaler Akteure (z.B. Unternehmen als Anbieter, Arbeitgeber und Flottenbetreiber)
- 5.) Identifizierung von Finanzierungsquellen (Land, Bund, EU).

Maßnahme - Werbekampagne „Partikelfilternachrüstung für Dieselfahrzeuge“ zur Minderung der PM10-Belastung

Am 05.07.2010 hat ein gemeinsamer Vorort-Pressetermin mit Stadt Bonn, Kreis-Handwerkerschaft Bonn Rhein-Sieg, Kfz-Innung und Partikelfilterhersteller TwinTec in einem Autohaus in Bonn stattgefunden.

Die Öffentlichkeit wurde über die Thematik über die Lokalmedien und die städtische Homepage informiert; ebenso im November 2011 über die Wiederaufnahme der För-

derung ab 01.01.2012, wo es z.B. einen Aufruf der Kreishandwerkerschaft an die Innungsbetriebe gab, die Nachrüstmöglichkeit zu nutzen. Ebenso wurde dieser Aufruf durch die Kfz-Innung mit Info-Aktionen in der Presse unterstützt.

Maßnahme - Nachrüstung des ÖPNV, hier: Stadtwerke Bonn

Die Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWB) teilt mit, dass sie zum Zeitpunkt der Aufstellung dieser Fortschreibung (Anfang 2012) noch insgesamt 41 Busse mit roter Plakette besitzt (33 Standardlinienbusse und 8 Gelenkbusse). Im Jahr 2012 werden 17 Standardlinienbusse und 4 Gelenkbusse im Rahmen der Neubeschaffung durch Fahrzeuge mit der zurzeit umweltfreundlichsten zur Verfügung stehenden Abgas-technologie beschafft.

Im Jahre 2013 werden die restlichen Fahrzeuge mit roter Plakette ersetzt.

In den Jahren 2014 und 2015 werden dann die 30 Fahrzeuge mit gelber Plakette ausgemustert.

Im Jahr 2011 sind von den SWB 25 Busse mit roter Plakette mit Partikelfiltern ausgerüstet worden, so dass diese jetzt grüne Plaketten besitzen.

Des weiteren sind die Busse der letzten beiden Baujahre (21 Stück) mit neuartigen Klimaanlage ausgestattet worden, die einen geringeren Energieverbrauch haben und sich somit direkt positiv auf das Abgasverhalten auswirken. Außerdem besitzen diese Geräte einen geschlossenen Kühlkreislauf der eine Verdunstung des Kältemittels gegenüber konventionellen Anlagen an die Umwelt stark verringert.

Maßnahmen wie z.B. optimiertes Baustellenmanagement, Verkehrslenkung oder Verkehrsverflüssigung:

Im Rahmen des Baustellenmanagements der Stadt Bonn werden wichtige Aspekte im Sinne der Luftreinhaltung berücksichtigt. So werden an die Verkehrsführung in Baustellenbereichen strenge Anforderungen mit dem Ziel der Stauvermeidung gestellt.

Des weiteren hat die Stadt Bonn ein gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm beschlossen, das eine Umgestaltung von Verkehrsknotenpunkten im Stadtgebiet gemäß Prioritätenliste vorsieht. Das Umweltbundesamt weist explizit darauf hin, dass Kreisverkehre zur Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeit und zu einem gleichmäßigeren Verkehrsfluss im Stadtverkehr führen. Der gleichmäßigere Ver-

kehrfluss trägt zur Lärminderung und Minderung des Kraftstoffverbrauchs und damit auch von Emissionen bei.

Maßnahmen zur Optimierung der Lichtsignalsteuerung mit dem Ziel, die Möglichkeiten eines im Sinne aller Verkehrsteilnehmer verbesserten Verkehrsflusses auszuschöpfen, werden gleichfalls umgesetzt (das Beispiel Reuterstraße wurde oben bereits explizit dargestellt).

4. Wirkung der bisher umgesetzten Maßnahmen

Zur Beurteilung der Wirksamkeit von Maßnahmen werden die Ergebnisse der Immissionsmessungen herangezogen. Zunächst wird die Veränderung der Jahreskenngrößen an den Hot Spots betrachtet. Um die Anteile klimatischer Einflüsse und über-regionaler Schwankungen der Immissionsbelastung zu ermitteln, werden die Änderungen im regionalen Hintergrundniveau von den lokalen Änderungen am Hot Spot abgezogen. Mit der Differenz erhält man den Anteil der Immissionsänderung, der auf die lokal wirkenden Maßnahmen zurückgeführt werden kann.

Tab. 4/1: Immissionsbelastung in Bonn aus Messwerten des LANUV

	NO₂	PM10 Jahresmittel / ÜT
Regionaler Hintergrund für Bonn		
2006	27 µg/m ³	25 µg/m ³ / 18
2007	25 µg/m ³	25 µg/m ³ / 17
2008	26 µg/m ³	22 µg/m ³ / 10
2009	27 µg/m ³	23 µg/m ³ / 12
2010	26 µg/m ³	24 µg/m ³ / 13
2011	25 µg/m ³	24 µg/m ³ / 21
Messwerte Bonn-Auerberg (urbaner Hintergrund)		
2006	33 µg/m ³	25 µg/m ³ / 16
2007	32 µg/m ³	25 µg/m ³ / 16
2008	31 µg/m ³	24 µg/m ³ / 11
2009	32 µg/m ³	24 µg/m ³ / 17
2010	30 µg/m ³	26 µg/m ³ / 18
2011	25 µg/m ³	23 µg/m ³ / 14
Messwerte Bonn, Reuterstraße		
2006	57 µg/m ³	
2007	54 µg/m ³	
2008	56 µg/m ³	
2009	59 µg/m ³	
2010	62 µg/m ³	
2011	56 µg/m ³	
Messwerte Bonn, Bornheimer Str.		
2006	45 µg/m ³	
2007	41 µg/m ³	
2008	42 µg/m ³	
2009	46 µg/m ³	
2010	48 µg/m ³	
2011	45 µg/m ³	

Die gemessenen NO₂-Immissionsbelastungen an den Hot Spots Reuterstraße und Bornheimer Straße lassen trotz relativer Stagnation der regionalen Hintergrundbelastung nicht auf eine ausreichende Minderungswirkung des bereits umgesetzten Maßnahmenbündels schließen. Deutliche Minderungen sind nur im städtischen Hintergrund (an der Messstelle Bonn-Auerberg) bei den Werten für das Jahr 2011 erkennbar gewesen.

Für PM₁₀ liegen nur für die Messstation Bonn-Auerberg Messergebnisse des LANUV vor. Zwei städtische Messungen in 2006 an der Reuterstraße und am Konrad-Adenauer Platz zeigten, dass die Feinstaubbelastung in Bonn sowohl hinsichtlich des Jahresmittelwertes als auch bei der Anzahl der Tagesmittel >50 µg/m³ unkritisch ist.

5. Umsetzung weiterer Maßnahmen des LRP Bonn

„Sollte die Überschreitung der Grenzwerte dennoch nicht verhindert werden können, müssen weitere verkehrsbeschränkende Maßnahmen ergriffen werden.“

(LRP Bonn, Kapitel 7, S. 113)

Der LRP Bonn nennt als weitere Schritte die räumliche Erweiterung der Umweltzone sowie die Ausweitung des Fahrverbots in der Umweltzone auf weitere Schadstoffgruppen.

Darüber hinaus ist die weitere Umsetzung der bereits im LRP 2009 beschlossenen Maßnahmen konsequent fortzusetzen.

Der Wirksamkeitsgrad von Umweltzonen hängt in hohem Maß von ihrer Größe, der Konsequenz ihrer Umsetzung und Überwachung sowie der Intensität der Weiterentwicklung der jeweiligen Umweltzone ab.

5.1. Beschreibung der Maßnahmen

Maßnahme M9 - Bau neuer ÖPNV-Verknüpfungspunkte und neuer -Linien

Die Maßnahmen im ÖPNV befinden sich weitgehend noch in der Planungsphase.

- Umgestaltung von Bahnhofsvorplatz und ZOB (Vorentwurfsstadium 2011)
- neuer DB-Haltepunkt UN-Campus
(dient Entlastung der Reuterstraße, im Dezember 2011 hat der Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren stattgefunden, der Planfeststellungsbeschluss wird im ersten Halbjahr 2012 erwartet)
- neue DB-Haltepunkte Helmholtzstr. und Bonn-Endenich Nord (bis 2013)
- zweigleisiger Ausbau der RB 23 zwischen Duisdorf und Witterschlick
(bis 2013)
- Bau einer S- Bahnlinie (S13) zum Flughafen
(Planfeststellungsbeschlüsse liegen für alle 5 Teilabschnitte vor).

Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird die Attraktivität des ÖPNV steigern. Sie wird deshalb durch die Stadt Bonn konsequent fortgesetzt.

Maßnahme M4 – Umweltzone

Im Rahmen der Erstellung des Luftreinhalteplans 2009 waren von der Stadt Bonn in Zusammenarbeit mit dem LANUV die Straßenabschnitte im Bonner Netz auf wahrscheinliche Überschreitungsfälle geprüft worden. Dabei konnten einige Abschnitte identifiziert werden, die zwar in einem ersten Vorschlag des LANUV enthalten waren, aber entweder kaum Wohnbebauung aufwiesen oder aufgrund eines nicht vorhandenen Straßenschluchtcharakters keine Grenzwertüberschreitung erwarten ließen. Die endgültige Festlegung der Umweltzone 2009 erfolgte im Einvernehmen von Bezirksregierung, LANUV und Stadt.

Zusätzliche Erkenntnisse weisen nunmehr darauf hin, dass sich u.a. auf der Weiterführung der Bornheimer Straße weitere hoch belastete Straßenabschnitte befinden.

Die Bornheimer Straße war in der nord-westlichen Weiterführung außerhalb der jetzt bestehenden Umweltzone bereits als Verdachtsfall gekennzeichnet. Die Abgrenzung der Umweltzone nach dem ersten Entwurf schloss diesen Bereich und damit auch den potenziell hoch belasteten Abschnitt zwischen Ellerstraße und Hochstadenring ein (siehe Abbildung 5.1/1). Im Zusammenhang mit einem größeren Bauvorhaben in der Bornheimer Straße, das vor Ort eine Erhöhung der Verkehrsbelastung durch Neuverkehre um 8% im Jahresmittel induziert, wurde die immissionsseitige Wirkung über ein Gutachten berechnet. Als Ergebnis wurde eine Erhöhung der NO₂-Belastung auf 41 µg/m³ und somit eine Überschreitung des Grenzwertes errechnet.

Auch die Bereiche entlang der Willy-Brandt-Allee bzw. im weiteren Verlauf Friedrich-Ebert-Allee (im Zuge der B 9) waren im ersten Zug wegen der als gering eingeschätzten Immissionen (kaum Wohnbebauung, wegen lockerer Bebauung kein Straßenschluchtcharakter) aus der Umweltzone 2009 herausgenommen worden. Dieser Bereich ist aber, wie sich inzwischen gezeigt hat, sowohl wegen der starken Verkehrsströme, als Quelle von vor allem Zielverkehr vieler Pendler, Lieferanten und Besucher, als auch unter Aspekten der Kontrollierbarkeit über den ruhenden Verkehr von Relevanz und wirkt von daher auch wesentlich auf die Verkehrsströme durch die Umweltzone von außerhalb auf die Luftqualität in der Bonner Umweltzone ein.

Deshalb ist dieser Bereich in die räumliche Ausweitung der Umweltzone mit einzubeziehen.

Aus Sicht des Landesbetriebs Straßenbau NRW scheint der Abgrenzungsvorschlag für die vergrößerte Umweltzone Bonn einen überschaubaren Änderungsbedarf bei der Beschilderung zu bedeuten. Aus Erfahrung mit der Umschilderung der Umweltzone Ruhrgebiet wird dennoch ein gewisser Zeitbedarf geltend gemacht, was an der Ausschreibung der Schilder und der Standortsuche/Ortsbegehung für jedes einzelne Schild liegt. Dieser ist u.a. abhängig von der Möglichkeit, wie im Ruhrgebiet durch einzelne Schilder für den weiteren Streckenverlauf auf die Umweltzone hinzuweisen, statt Schilder an jeder einzelnen Auffahrt anzubringen.

Damit ergibt sich nach der hier vorgesehenen räumlichen Ausweitung folgende neue Abgrenzung der Umweltzone

(beginnend am nördlichen linksrheinischen Rheinufer (Bonn-Castell) und entgegen dem Uhrzeigersinn):

- begrenzt durch die BAB 565 (Friedrich-Ebert-Brücke)
bis zur Mondorfer Straße
- einschließlich Mondorfer Straße bis zur Kölnstraße
- begrenzt durch den Lievelingsweg bis einschließlich Riegeler Straße
- Dorotheenstraße
- begrenzt durch den Kreisverkehr Potsdamer Platz
- einschließlich Heinrich-Böll-Ring bis zur Kreuzung Bornheimer Straße
- Bornheimer Straße nord-westlich bis zur Einmündung Probsthof
und hin zur BAB 565
- im Westen begrenzt durch die BAB 565
- nordöstlich entlang der BAB 565 zwischen AS Bonn-Endenich und AS Bonn-Poppelsdorf bis zur Reuterstraße
- einschließlich Reuterstraße
- entlang des Straßburger Wegs
- Richtung Südwesten begrenzt durch Joseph-Beuys-Allee, Oscar-Romero-Allee und Nahum-Goldmann-Allee bis zur Einmündung Olof-Palme-Allee
- begrenzt durch die BAB 562 bis zum Rheinufer
- linkes Rheinufer bis zum Ausgangspunkt

- Einschluss der Kennedy-Brücke Richtung Konrad-Adenauer-Platz (rechtsrheinisch in Bonn-Beuel) bis zur Einmündung Prof.-Neu-Allee

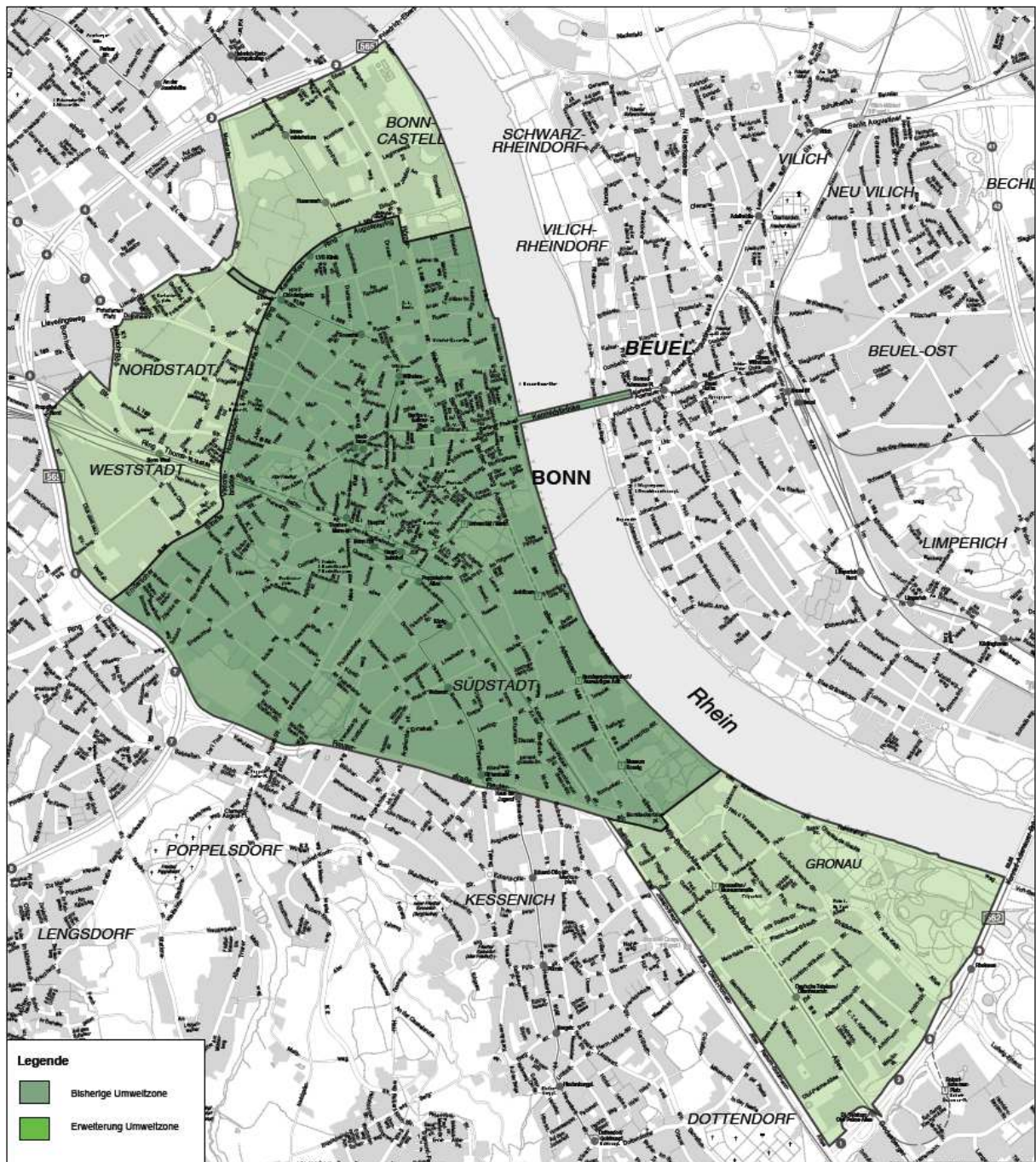


Abb. 5.1/1: Entwurf für die Abgrenzung der Bonner Umweltzone 2012

Quelle: Stadt Bonn 2012

Aufgrund der zusätzlichen Erkenntnisse zu weiteren hoch belasteten Straßenabschnitten und des bei größerer Fläche höheren Wirkungspotenzials der Umweltzone wird im Rahmen dieser Fortschreibung der ursprüngliche Entwurf für die räumliche Abgrenzung der Umweltzone umgesetzt.

Um das Wirkungspotenzial entsprechend der Untersuchungen aus dem LRP 2009 weiter zu erhöhen, wird in der vergrößerten Umweltzone ein zeitlich gestaffeltes Fahrverbot für Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 1 und 2 (ohne Plakette bzw. mit roter Plakette) ab 01.07.2012 und für Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 1 bis 3 (ohne Plakette bzw. mit roter und gelber Plakette) ab 01.07.2014 ausgesprochen.

Maßnahme M5 - Partnerschaft für Luftgüte und schadstoffarme Mobilität

Folgende Aktivitäten wurden seitens der IHK Bonn/Rhein-Sieg im Rahmen der „Partnerschaft für Luftgüte und schadstoffarme Mobilität“ seit Juli 2009 durchgeführt:

Anfang 2009 hat eine Unternehmensbefragung zur „Energieeffizienz in der Region Bonn/Rhein-Sieg“ stattgefunden.

Für knapp 87 Prozent der Unternehmen in der Region Bonn/Rhein-Sieg ist demnach Energieeffizienz ein wichtiges Thema. Mehr als ein Drittel der Befragten hat in den letzten drei Jahren bereits Energieeffizienzmaßnahmen durchgeführt. Trotzdem wünschen sich 74 Prozent der Unternehmen weitere Angebote und Hilfen zur Steigerung der Energieeffizienz. Das wichtigste Instrument zur Steigerung der Energieeffizienz sind hier Informationsveranstaltungen und Workshops. Aber auch das kostenlose Informationsgespräch mit einem IHK-Energieexperten erreicht bei den kleinen und mittelständischen Betrieben hohen Zuspruch.

Die IHK Bonn/Rhein-Sieg beteiligt sich seit Juni 2009 an der Partnerschaft für Klimaschutz, Energieeffizienz und Innovation, die zwischen der Bundesregierung (vertreten durch das Umwelt- und das Wirtschaftsministerium) und dem DIHK geschlossen wurde. Im Rahmen dessen wurde auch eine neue Stelle geschaffen, die u.a. die Umsetzung des Maßnahmenpaketes zur Energieeffizienzoffensive begleitet.

Bislang wurden seit Mitte 2009 ca. 100 Betriebsbesuche zum Thema Energieeffizienz durchgeführt. Ziel der Gespräche ist die Sensibilisierung und die Vermittlung von Informationen zu diesem Thema. Weiter wurden rund 15 themen- bzw. branchenspezifische Energieeffizienz-Veranstaltungen durchgeführt.

Weiter beteiligt sich die IHK als Regionalpartner am KfW-Förderprojekt „Energieeffizienzberatung“.

Zum Thema „Mobilität und Tourismus“ fand Ende August 2009 ein Kongress auf dem Nürburgring mit rund 200 Teilnehmer statt. Ausrichter waren die IHKs Bonn/Rhein-Sieg und Koblenz. Die Schwerpunkt-Themen waren Mobilität, Energieeffizienz und Umweltmanagement.

Im November 2010 fand ein Verkehrskongress „Stadtentwicklung und Mobilität im Rheinland 2025“ statt, bei dem sich rund 200 Teilnehmer unter anderem über das Thema „Mobilitätsmanagement im Unternehmen“ informiert haben. Der Kongress wurde von den fünf Rheinland-Kammern organisiert.

Eine Unterstützung der Initiative „Mit dem Rad zur Arbeit“ fand durch Beiträge in der IHK-Zeitung und durch Mitarbeit im Arbeitskreis statt.

Es wurde eine gezielte Mailing-Aktion bei Unternehmen gestartet, die noch keine Job-Tickets beziehen mit anschließender Einzelberatung. Weiter fand eine Marketingoffensive zum Job-Ticket in allen IHK-Fachausschüssen statt.

Diese Aktivitäten und Initiativen werden fortgesetzt.

Auf dem Gebiet der Job-Tickets hat die IHK Bonn/Rhein-Sieg mit der Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWBV) und der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH einen Dachverbandvertrag geschlossen. Im Rahmen des sogenannten Fakultativmodells erhalten auch kleine Unternehmen (zwei bis 49 Mitarbeiter) nun Job-Tickets. Rund 800 Unternehmen in der Region Bonn/Rhein-Sieg nutzen aktuell dieses Modell. Insgesamt wurden dadurch 4700 Job-Tickets abgenommen. Damit konnte im Vergleich zum Jahr 2009 eine Steigerung der Unternehmensbeteiligung von 35% erzielt werden. Die Anzahl der abgenommenen Jobtickets hat sich um rund 33% erhöht.

Sonstige Maßnahmen bzw. Projekte, die zu einer Luftschadstoffminimierung beitragen

Nachfolgend werden ausgewählte Maßnahmen / Projekte aufgeführt, die nicht oder nicht unmittelbar dem Mobilitätssektor zuzuordnen sind, sondern primär dem Sektor HuK (Hausbrand und Kleinf Feuerungsanlagen) und die dadurch zur Luftschadstoffminderung beitragen:

Maßnahme - Städtisches Solarthermieförderprogramm

Die Stadt Bonn fördert seit 2007 die Installation thermischer Solaranlagen, seit 2009 ausschließlich auf Bestandsgebäuden mit 100 €/m² Kollektorfläche. Mit diesem Instrument konnte die insgesamt in Bonn bis 2006 installierte Kollektorfläche innerhalb von nur drei Jahren verdoppelt werden. Das Fördervolumen wurde für den Doppelhaushalt 2011/2012 auf jährlich 200.000 € aufgestockt.

Maßnahme - Solardachkataster der Bundesstadt Bonn

„Eignet sich das Dach meines Hauses oder Betriebsgebäudes für eine Photovoltaikanlage zur Stromerzeugung oder über eine solarthermische Anlage zur Erwärmung von Wasser?“

Diese Fragen lassen sich mit Hilfe des Solardachkatasters Bonn jetzt schnell und bequem über das Internet klären.

In einer gebäudescharfen Kartendarstellung weist eine farbliche Markierung darauf hin, ob und in welchem Umfang ein Dach für eine Energiegewinnung durch die Sonne geeignet ist. Schrittweise lassen sich darüber hinaus weitere Informationen zum Beispiel zur installierbaren Leistung und zum Ertrag einer Photovoltaikanlage abrufen und die Wirtschaftlichkeit über einen Ertragsrechner kalkulieren.

Maßnahme - ÖKOPROFIT Bonn

ÖKOPROFIT ist ein Kooperationsprojekt zwischen Kommune und Wirtschaft. Durch ein modular aufgebautes Beratungs- und Qualifizierungsprogramm werden Betriebe bei der Einführung und Verbesserung des betrieblichen Umweltmanagements unterstützt. Das Beratungsunternehmen nimmt hierbei vor allem die inhaltliche Realisierung des Projektes wahr (Durchführung von Workshops und Vor-Ort-Terminen bei den teilnehmenden Betrieben durch Fachberater) und wird durch das Lokale Agenda Büro der Stadt Bonn organisatorisch und logistisch unterstützt.

In den ersten beiden Runden haben 29 Unternehmen am städtischen ÖKOPROFIT-Projekt teilgenommen. Mittlerweile befindet sich das 3. Projekt in Umsetzung, an dem 11 Unternehmen teilnehmen.

Auf insgesamt 1,2 Millionen € belaufen sich die erzielten jährlichen Einsparungen.

Maßnahme - Energieberatung der Verbraucherzentrale

Mit finanzieller Beteiligung der Stadtwerke Bonn/Stadt Bonn bietet die Verbraucherzentrale NRW in Bonn eine Energieberatung an. Zum Beratungsangebot gehören:

- Energieberatung vor Ort (Baulicher Wärmeschutz, Heizungsanlage, Feuchte-diagnose, Solarstromcheck)
- Thema „Liberalisierter Energiemarkt“
(Preiserhöhungen, Anbieterwechsel, Energieverbrauchsabrechnungen)
- Verleih von Strommessgeräten

Maßnahme - Beratungsangebote der Bonner Energie Agentur

Die Stadt Bonn will private Gebäudeeigentümer, die Interesse an einer energetischen Sanierung haben, unterstützen und hat als Anlaufstelle die Bonner Energie Agentur eingerichtet. Diese bietet qualifizierte Beratungen rund um die Themen energetische Gebäudesanierung, Förderprogramme, Energieausweise oder den Einsatz erneuerbarer Energien an.

Die Stadt Bonn hat dafür zwei neue Stellen eingerichtet.

Maßnahme - Masterplan Energiewende und Klimaschutz

Die Stadt Bonn hat sich zum Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen innerhalb der Stadt bis zum Jahr 2020 um 40% zu senken, bezogen auf das Jahr 1990.

Mit einem Masterplan Energiewende und Klimaschutz will die Stadt ihr Engagement für den kommunalen Klimaschutz erheblich verstärken.

Dafür wird die Leitstelle Klimaschutz personell mit 2 neuen Stellen verstärkt.

Die Leitstelle koordiniert die verwaltungsinternen Maßnahmen zum Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel, betreibt die Vernetzung mit weiteren lokalen und regionalen Akteuren und entwickelt das kommunale Klimaschutzkonzept auf der Grundlage regelmäßiger Evaluation der Maßnahmen weiter.

Maßnahme - Festschreibung verschärfter Energieeffizienzstandards **beim Neubau**

Gemäß Ratsbeschluss wird beim Verkauf städtischer Baugrundstücke und insbesondere bei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen zur Errichtung von Gebäuden grundsätzlich der KfW-Effizienzhaus 55 Standard in Kauf- bzw. Durchführungsverträgen festgeschrieben.

Ausnahmen sind dann zugelassen, wenn die Beheizung der Gebäude überwiegend (zu mehr als 50%) aus regenerativen Energien erfolgt.

Erfolgt die Wärmeversorgung eines Gebäudes zu mehr als 50 % durch Fernwärme aus Erneuerbaren Energien, können Abweichungen vom Standard KfW-Effizienzhaus 55 zugelassen werden. Bei einer Wärmeversorgung durch Holzpellets und Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) aus Erneuerbaren Energien ist eine Einhaltung der ENEC-Standards ausreichend. Bei einer Wärmeversorgung durch Geothermie ist der Standard eines KfW-Effizienzhauses 70 einzuhalten.

Ausnahmen können ebenfalls für den sozialen Wohnungsbau durch die städtischen Wohnungsbaugesellschaften zugelassen werden. Die Stadt verständigt sich mit den Wohnungsbaugesellschaften darüber, inwieweit bei Neubauten eine Finanzierung von baulichen Maßnahmen zur Erreichung des KfW 55 - Standards über den städtischen Haushalt geleistet werden kann.

Für Nichtwohngebäude wird die Verwaltung wie bisher gebäudespezifische Energiekonzepte mit den Trägern entsprechender Bauvorhaben im Einzelfall vereinbaren.

5.2 Abwägung der Maßnahmen

Grenzwertüberschreitungen beim NO₂ treten an beiden Verkehrsmessstellen in Bonn auf. Ziel des Luftreinhalteplans ist die Einhaltung der Grenzwerte. Der Luftreinhalteplan von 2009 enthält hierfür ein breites Spektrum von verkehrlichen und sonstigen Maßnahmen, die teilweise noch umzusetzen sind.

Maßnahmen, die in die Rechte Dritter eingreifen und in den LRP aufgenommen werden, müssen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben nachfolgende Kriterien erfüllen.

Sie müssen

1. entsprechend ihrem Anteil gegen den relevanten Verursacher gerichtet,
2. zu einer dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen führen und
3. insgesamt verhältnismäßig, also geeignet, erforderlich und angemessen sein.

Die Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan Bonn 2009 wurden bereits hinsichtlich ihrer Verhältnismäßigkeit bewertet. Als neue, über die bisherigen Einschränkungen hinausgehende Eingriffe sind hier lediglich die Ausdehnung und Verschärfung der Umweltzone wegen der nach wie vor nicht erfolgten Einhaltung der NO₂-Grenzwerte zu sehen. Diese zielen auf den Straßenverkehr, der als wesentlicher lokaler Verursacher identifiziert wurde (vgl. Abb. 4.2/1 bis 4.2/3 im Luftreinhalteplan vom 01.10.2009, S. 59 f.). Da sich die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Einwendungen nahezu ausschließlich auf die vorgesehenen Maßnahmen im Rahmen der Umweltzone beziehen, wird diese Abwägung am Ende dieses Kapitels, bezogen auf die Vergrößerung der Umweltzone (unter a)) und die Verschärfung (unter b)) gesondert vorgenommen.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde seitens der Wirtschaftsverbände, aber auch von privater Seite (teilweise unter Bezugnahme auf entsprechende Presseveröffentlichungen) die Wirksamkeit von Umweltzonen generell oder bezogen auf den Luftschadstoff Stickstoffdioxid in Zweifel gezogen. Bereits im Luftreinhalteplan aus dem Jahre 2009 wurde jedoch die Wirkung für Bonn durch die Ermittlungen und Bewertungen des LANUV NRW dargelegt und nachgewiesen und wird mit der vorliegenden Fortschreibung weiter umgesetzt. Die generelle Eignung von Umweltzonen zur Verbesserung der Luftqualität wird sowohl von der EU als auch dem Land NRW gesehen. Auch in der Bewertung der bisherigen Erfahrungen mit dem Luftreinhalteplan Ruhrgebiet lässt sich die Wirkung von Umweltzonen auch auf die Minderung von NO₂ belegen.

Diese Eignung der Umweltzonen wird auch nicht durch die von der IHK angeführten Gutachten (IFEU Heidelberg 2010; Fraunhofer Dresden 2011) erschüttert. Auch wenn sich mittlerweile herauskristallisiert, dass sich bei den Emissionen einzelner Fahrzeuge in besseren Abgasklassen das Verhältnis zwischen den Primäremissionen hin zu einem höheren Anteil an NO₂ im NO_x verschiebt, ergibt sich - über die gesamte Fahrzeugflotte betrachtet, gleichwohl eine Reduzierung der verkehrsbedingten NO₂-Immissionen. Es greift zu kurz, nur das einzelne Fahrzeug zu betrachten

und außer Acht zu lassen, dass sich über Austausch von Fahrzeugen gegen neuere Modelle statt zeitweiliger Nachrüstung von Filtern, Verzicht auf einzelne Fahrten bzw. die völlige Aufgabe von älteren Fahrzeugen und überhaupt ein grundsätzliches Umdenken in Sachen Mobilität in der Summe eine Reduzierung der NO_x- und NO₂-Emissionen ergibt. Dies ist durch Messungen aus dem Ruhrgebiet bereits bei den bisherigen eher milden und teils kleinräumigen Formen der Umweltzonen nachweisbar. Zudem ist zu erkennen, dass sich auch die Motoren- und Filterhersteller inzwischen mit dem Problem der direkten NO₂-Emissionen befassen und modernere Nachrüstsätze dort Reduktionen erzielen können.

Ein bloßes Zuwarten auf die im Jahr 2015 zu erwartenden Fahrzeuge der Schadstoffklassen EURO 5 bzw. EURO 6, wie z.T. von Betroffenen gefordert, lässt sich mit Blick auf die Gesundheitsrelevanz der heutigen Situation nicht als eine gangbare Alternative zur Umweltzone rechtfertigen. Im Gegenteil: Trotz der insgesamt langsam sinkenden Zahl von Fahrzeugen mit roter Plakette tragen diese durch überproportionale Emissionen nach wie vor relevant zur Belastung der Luftqualität bei.

Weiterhin ist in Bonn als Rheinanlieger der hohe Anteil des Schiffsverkehrs auffällig. Auf diesen Anteil wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sowohl 2009 als auch aktuell im Jahr 2012 immer wieder verwiesen. Dieser Verkehr ist jedoch durch lokale Maßnahmen im Rahmen der Luftreinhalteplanung nicht beeinflussbar, vergleiche dazu auch den Beschluss des OVG Münster vom 25. 1. 2011, wonach Maßnahmen gegen diese Verursachergruppe keine kurzfristigen Erfolge versprechen und mit schwerer wiegenden Belastungen verbunden sind. Es ist darauf hinzuweisen, dass der fließende Schiffsverkehr auf dem Rhein nicht durch lokale Maßnahmen im Luftreinhalteplan beeinflusst werden kann, da nach Auffassung der EU der Rhein als Bundeswasserstraße ähnlich wie die Autobahnen den freien Warenhandel in der EU sicherstellt und nicht durch regionale Maßnahmen beschränkt werden kann. Während diese Aussage den fließenden, auf dem Rhein Bonn passierenden Schiffsverkehr betrifft, wurde hinsichtlich der Emissionen durch Hotelschiffe in Bonn von der Stadt Bonn festgestellt, dass diese mangels Anlegestellen in Umweltzonennähe kein Thema sind. Auch Maßnahmen für Landstromanschlüsse im Hafen, wie in Köln relevant, sind in Bonn nicht erforderlich. Für den geplanten Liegeplatz für Fahrgastschiffe unterhalb der Beethovenhalle sei eine entsprechende Landstromversorgung vorgesehen.

Schließlich sind auch die Verursacheranteile beim individuellen Hausbrand der Privathaushalte (HuK = Hausbrand und Kleinf Feuerungsanlagen) zu erkennen. Die zahlreichen, im vorigen Kapitel (S. 19 - 22) aufgeführten Maßnahmen der Stadt Bonn wirken auf diesen Sektor. Es gibt derzeit keine Hinweise, dass die Emissionen beim Hausbrand so relevant sind, dass - wie in anderen Städten - der Erlass einer Festbrennstofffeuerungsverordnung veranlasst ist.

Mehrere Einwendungen enthielten Hinweise hinsichtlich der Verursacheranteile der Industrie, die sich aber nach Einschätzung des LANUV bereits im Plan 2009 (in Abbildungen 3.3/1 bis 3.3/3, 4.2/1 bis 4.2/3 und den Ausführungen auf Seite 52 unten) als nicht relevant herausgestellt haben, trotz der Hinweise auf „eine Müllverbrennungsanlage, Müllsammelstellen, Müllrecyclinganlagen, Schrottplätze, demnächst ein großes Gas- und Dampfkraftwerk“ in einer Einwendung im Rahmen der Fortschreibung. Bei den vorhandenen Anlagen, die alle bereits 2009 mit betrachtet wurden, handelt es sich zum Teil um vor allem feinstaubrelevante Anlagen; soweit sie in bedeutendem Umfang auch Stickoxide emittieren, ist auf die üblichen hohen Schornsteine hinzuweisen, über die diese Abgase abgeführt werden und die dazu führen, dass sich diese in Bonn nicht messbar auswirken. Hinzuzuweisen ist aber auch darauf, dass die zur Zeit in der Umsetzung befindliche Industrieemissions-Richtlinie (IED) der EU ab Anfang 2013 auch in Bezug auf Abfallverbrennungsanlagen und Kraftwerke weitere Stickoxid-Reduzierungen mit sich bringen wird.

Ein großer Teil der zulässigen Immissionswerte an Stickstoffdioxid entfällt bereits auf die regionale Hintergrundbelastung. Dabei handelt es sich um Schadstoffbelastungen, die über größere Entfernungen in das Untersuchungsgebiet eingetragen werden. Entscheidend für die Abwägung ist, dass diese Belastungsanteile nicht durch gezielte lokale Maßnahmen beeinflusst werden können.

a) Vergrößerung der Umweltzone

Eine wesentliche kurz- bis mittelfristig wirkende Maßnahme ist die Einrichtung einer großflächigen zusammenhängenden Umweltzone. Diese bewirkt eine flächendeckende Reduzierung der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen und damit einhergehend eine unmittelbare Verbesserung der Luftqualität. Durch den großflächigen

Ansatz der Umweltzone werden kleinräumige Ausweichverkehre nahezu ausgeschlossen. Dadurch wird die Umverteilung der Verkehrs- und Immissionsbelastung verhindert, die ansonsten zu neuen Hot Spots führen kann. Die weiteren verfügbaren Mittel, sowohl verkehrlicher als auch anderer Art, werden durch den Plan bereits weitestgehend ausgeschöpft. Weiteres Potential milderer Natur, das den Effekt einer Umweltzone kompensieren könnte, ist nicht verfügbar. Danach sind die hiermit festgelegten Maßnahmen auch als erforderlich im Sinne des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit einzustufen.

Mit der räumlichen Ausdehnung der Umweltzone wird in der Fortschreibung des LRP Bonn Einwendungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung im Vorfeld des Inkrafttretens des LRP Bonn 2009 ebenso entsprochen wie gelegentlich in der Öffentlichkeit geäußerten Bedenken über ein vermindertes Wirkungspotenzial einer „zu kleinen“ Umweltzone.

Zudem gab es Hinweise aus einem Fachgutachten, das im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens erstellt worden ist, dass die Bornheimer Straße in ihrem weiteren, bisher nicht in die Umweltzone einbezogenen Verlauf als Verursacher relevanter Verkehre in Frage komme.

Diese räumliche Ausdehnung ist im Luftreinhalteplan von 2009 (S. 89 unten) bereits für den jetzt eingetretenen Fall angekündigt und folgendermaßen begründet worden:

„Die Einrichtung der Umweltzone erfolgt nach einem dynamischen Konzept. Ab Oktober 2009 wird die Umweltzone in Bonn eingerichtet und tritt zum 01.01.2010 in Kraft. Die Auswirkungen der Umweltzone und aller weiteren Maßnahmen im Luftreinhalteplan werden fortlaufend untersucht. In der zweiten Hälfte des Jahres 2010 wird es eine umfassende Auswertung zur Wirksamkeit der Maßnahmen geben. Auf der Basis der gewonnenen Erkenntnisse wird über die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen entschieden werden. Die Umweltzone könnte dann möglicherweise kleiner werden oder ganz entfallen. Wird allerdings kein ausreichender Belastungsrückgang festgestellt, kann die Umweltzone auf alle linksrheinisch innerhalb und außerhalb des Autobahn-rings liegenden Gebiete, entlang der Reuterstraße südlich gelegene Quartiere

und entlang der B 9 bis zur Einmündung der BAB 562 (Konrad-Adenauer-Brücke) ausgedehnt werden.“

Erste Überlegungen zur Erweiterung der Umweltzone beruhen auf dem Blick auf das Vorgehen des Landes in Köln, aber vor allem im Ruhrgebiet, wo mit dem Plan von 2011 als erste Stufe vor einer Verschärfung der Umweltzone in weiteren Stufen die vielfach als „Flickenteppich“ bezeichnete Bereiche von Belastungen der Luftqualität zu einer sehr weitgehend zusammenhängenden einheitlichen Umweltzone erfasst und dabei auch Gebiete einbezogen wurden, in denen weder Straßenschluchten vorhanden sind noch in großem Ausmaß betroffene Bewohner zu finden sind. In einer Projektgruppensitzung im Sommer 2011 wurde von einigen Mitgliedern die Prüfung einer räumlichen Ausweitung der Umweltzone unter Verzicht auf eine Verschärfung der Umweltzone durch Ausschluss der roten Plaketten vor 2013 gefordert, analog zum Vorgehen in den damals in Aufstellung befindlichen Plänen für Köln und das Ruhrgebiet. Insoweit stellt sich das nunmehr beschlossene Vorgehen in diesem Sinne als eine Art Kompromiss zwischen der Verschiebung der räumlichen Ausdehnung schon Anfang 2012 und dem (häufig von Mitgliedern der Projektgruppe beklagten) Vorziehen der Verschärfung auf einen gemeinsamen Termin zur Jahresmitte 2012 dar. Das mindert die Belastungen für die Betroffenen und erleichtert die Umsetzung.

Hinsichtlich der Einbeziehung von Nordstadt und Weststadt in die Umweltzone bis zum „Verteilerring“ Potsdamer Platz wurde in der Projektgruppe eine Bewertung der Wirkung („in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ “) gefordert. Diese ist natürlich nicht möglich; lediglich in dem erwähnten Gutachten wurde eine Grenzwertüberschreitung durch den von dem Vorhaben hervorgerufenen Verkehr prognostiziert. Allerdings gab es einige Straßenabschnitte in diesem Bereich, die vom LANUV als Verdachtsfälle gekennzeichnet waren, die aber aus verschiedenen Gründen (wie fehlender Straßenschluchtcharakter, wenig Wohnnutzung) im ersten Anhieb noch nicht in die Umweltzone einbezogen waren. Im ersten Entwurf des LANUV waren diese Bereiche (und weitere, über die Autobahn hinaus) aber als Bestandteil der Umweltzone vorgesehen gewesen. Zudem sind die dort vorhandenen Betriebe Magneten für den Ziel- und Quellverkehr und können bei der Verbesserung der Luftqualität für Bonn (nicht nur lokal, sondern auch über den städtischen Hintergrund und mit Blick auf die angestrebte Erneuerung und technische Verbesserung der Flotten) nicht außen vor gelassen werden. Inso-

fern erweist sich die Einbeziehung dieses Gebietes als sinnvolle Arrondierung der Umweltzone mit in der Örtlichkeit gut erkennbaren Grenzen.

Die Wirtschaftsverbände weisen auf die hier vorhandenen Betriebe (insbesondere die sog. Automeile in der Weststadt) hin. Die dort ansässigen Betriebe sind nicht nur mit ihrem eigenen Fuhrpark betroffen (und können wohl überwiegend und nicht nur „in Einzelfällen“ dafür eine Ausnahmeregelung in Anspruch nehmen), sondern auch vielfach auf Kunden- und Lieferverkehr angewiesen. Andererseits ist die Zahl der Fahrzeuge, die durch die Umweltzone von den Fahrten dorthin abgehalten werden wird, mit Blick auf die abnehmende Zahl von Fahrzeugen mit roten Plaketten als nicht mehr sehr groß einzuschätzen und wird, gerade durch die Umweltzone, weiter abnehmen. Teile des Kundenverkehrs hatten bisher schon durch die Umweltzone (z.B. aus dem Rhein-Sieg-Kreis über Konrad-Adenauer-Brücke und die Reuterstraße) in Bonn fahren müssen und sind jetzt nicht neu betroffen.

Dass Fahrer an einer Fahrt zu einer „Umrüstarbeit zur Erlangung der grünen Plakette“ gehindert oder dafür belangt werden, wie in einer Einwendung befürchtet wurde, ist angesichts der Einmaligkeit einer solchen Fahrt und der Bereitschaft der Stadt Bonn zu notwendiger Flexibilität bei Nachweis eines solchen Termins sicher nicht anzunehmen. Auch für Schichtarbeiter (z.B. in der Müllverbrennungsanlage in Bonn) ohne zumutbare Umstiegsmöglichkeit auf den ÖPNV bietet der Ausnahmekatalog unter B 1.2.1 eine Befreiungsmöglichkeit zur Herbeiführung einer verhältnismäßigen Lösung.

In der Fassung des Planes 2009 war zunächst ebenfalls auf die Einbeziehung der Museumsmeile im Bonner Süden verzichtet worden, weil dort nicht der für Hot Spots typische Straßenschluchtcharakter vorliege und in dieser Gegend wenige Menschen wohnen. Die Einbeziehung auch dieses Bereiches wird nunmehr in konsequenter Fortsetzung der damals angekündigten Maßnahmen bei ausbleibenden Reduzierungswirkungen der bisherigen Umweltzone nachgeholt.

Nicht außer Acht gelassen darf vor allem die Wirkung einer solchen Maßnahme auf die Betroffenen. Wichtig ist eben auch, das Bewusstsein für das eigene Verkehrsverhalten gerade der Pendler zu schärfen; das wurde auch von den Mitgliedern der Projektgruppe immer wieder betont, unabhängig davon, wie sie zur Umweltzone an sich stehen. Diese Wahrnehmung ist natürlich nicht messbar, ein verändertes Mobilitätsverhalten jedes einzelnen Pendlers mittelfristig jedoch ein Beitrag zu besserer Luft-

qualität. Dieser Aspekt spricht auch für die Ausweitung der Zone auf den Entstehungs- bzw. Zielort von Verkehren. Vom bisherigen Zuschnitt der Umweltzone her fahren viele Pendler aktuell nur über wenige 100 m durch die Umweltzone, zu vermuten ist, ohne sie bewusst wahrzunehmen; mit dem neuen Zuschnitt pendeln sie in die Umweltzone ein. Zudem macht die neue vergrößerte Umweltzone deren Einhaltung auch im ruhenden Verkehr für die Überwachungskräfte der Stadt Bonn besser und ohne Störungen im Verkehrsfluss wie bei Kontrollen der Polizei im fließenden Verkehr, die allseits gefordert werden, kontrollierbar. In mehreren Einwendungen wurde mit Recht darauf hingewiesen, dass die Einrichtung einer Umweltzone ohne Beachtung und effektive Kontrollen wenig Sinn machen würde.

In der Projektgruppe und in Einwendungen wurde der generelle Ausschluss der Autobahnen kritisiert, aber auch der Sinn der an einigen Stellen an die umgebende Autobahn räumlich heranrückende Umweltzone hinterfragt. Nach Untersuchungen des LANUV an Autobahnen im Ruhrgebiet wirken sich aber die NO₂-Emissionen von solchen Magistralen nur in unmittelbarer Nähe auf die lokale Belastung aus. Deutlicher ist die Auswirkung auf den urbanen Hintergrund. An den Hot Spots in Bonn sind die Emissionen auf den Autobahnen nicht an der lokalen Zusatzbelastung durch den Straßenverkehr beteiligt. Ziel des LRP ist es jedoch, auch die Hintergrundbelastung nachhaltig zu senken. Als regional übergeordnete Verkehrsverbindungen sind die Autobahnen jedoch von Fahrverboten gemäß Kennzeichnungs-VO ausgenommen. Hinzuweisen ist darauf, dass der aktuelle Zuschnitt der Umweltzone nicht, wie der ursprüngliche Entwurf des LANUV aus dem Jahr 2009, über die Autobahn hinausreicht, sie vielmehr neu nur in der Weststadt und in Bonn-Castell an einem Teilabschnitt gerade erreicht. An diesen Stellen stellt die Autobahn aber auch als augenfällige Landmarke eine sinnvolle Begrenzung der Umweltzone dar. Es wäre aus verkehrstechnischen Gründen, z.B. wegen der notwendigen Beschilderungen und schwieriger Kontrollierbarkeit, nicht sinnvoll, einen Streifen entlang der Autobahn an diesen Stellen von der erweiterten Umweltzone auszusparen.

In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde weiterhin erneut (wie bereits 2009) die Ausweitung hinsichtlich der südlich der Reuterstraße gelegenen Quartiere gefordert. In der Zeit seit Inkrafttreten der Umweltzone 2010 haben sich aber auch auf Nachfrage bei der Stadt Bonn keine relevanten Erkenntnisse hinsichtlich erkennbarer Aus-

weichverkehre durch die Argelanderstraße oder Luisenstraße ergeben. Diese sind in der neuen, nach Süden im weiteren Verlauf der B9 erweiterten Umweltzone um so weniger zu erwarten, als nunmehr die Umgehung eines nur sehr beschränkten Teilstückes der Reuterstraße noch weniger Sinn macht, als man im weiteren Verlauf doch wieder in die Umweltzone einfahren müsste. Diese Einschätzung wird auch nicht mit Blick auf die ab Juli 2014 mit Ausschluss der gelben Plakette zu erwartenden Restriktionen widerlegt.

Schließlich wurde in zwei Einwendungen eine Ausweitung auf Beuel und damit auf die rechtsrheinische Seite gefordert. Für eine so weitgehende Maßnahme fehlen aber zur Zeit belastbare Zahlen.

b) Verschärfung der Umweltzone

Auch der stufenweise Ausschluss der Fahrzeuge der SG 2 und SG 3 wurde bereits im Luftreinhalteplan von 2009 (ebenfalls S. 89 unten) für den jetzt eingetretenen Zustand angekündigt:

„Auch können Fahrzeuge mit roter oder sogar mit gelber Plakette in die Verkehrsverbote der Umweltzone einbezogen werden.“

Nach den Untersuchungen des LANUV ist die vollständige Wirksamkeit der Umweltzone nur bei planmäßiger Verschärfung zu erzielen. Es ist festzustellen, dass in vielen anderen Plänen in NRW ein zeitlich gleichmäßiges Vorgehen vorgesehen ist. Im Laufe des Jahres 2011 hat sich unter Orientierung am Luftreinhalteplan für das Ruhrgebiet ein dreistufiges Vorgehen herausgebildet.

Angesichts der erheblichen Überschreitungen in Bonn beim Stickstoffdioxid werden die Vergrößerung und die Verschärfung zeitlich zusammengelegt (siehe Zeitplan im Abschnitt 5.3). Für die Stadt Bonn, die die Umweltzone durch straßenverkehrliche Beschilderung verantwortlich anordnet, bietet das den finanziellen Vorteil, dass bei der ohnehin anstehenden Neubeschilderung gleichzeitig die angezeigten Plaketten, die für die Befahrung der Umweltzone berechtigen, von Anfang an auf grüne und gelbe Plaketten beschränkt werden können, nicht schon nach kurzer Zeit wieder ausgetauscht werden und somit unter Verwendung der Hauptschilder nur teilweise neu beschafft werden müssen.

Den häufig geäußerten und nachvollziehbaren Wünschen nach mehr Planungssicherheit (auch und gerade für Investitionen in Nachrüstung oder Neubeschaffung von Kraftfahrzeugen und für gewerblich genutzte Fahrzeuge) wird insofern nachgekommen, als bereits jetzt auch der Zeitpunkt des Inkrafttretens der nächsten Stufe, Ausschluss der Fahrzeuge mit gelber Plakette, verbindlich festgelegt wird (siehe Abschnitt 5.3). Angesichts der Höhe der Überschreitungen kann nicht erwartet werden, dass sich bis dahin eine so drastische Reduzierung der Stickstoffdioxid-Immissionen ergibt, dass diese Maßnahme möglicherweise zu diesem Zeitpunkt nicht mehr erforderlich wäre. Nach der Prognose des LANUV kann mit Hilfe der Umweltzone SG 4 die größte Immissionsminderung erreicht werden.

Mit dem Ausschluss der roten Plaketten und der Ausweitung der Umweltzone ist auch die Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne gewahrt. Zum einen sind diese Maßnahmen bereits im Luftreinhalteplan 2009 angelegt, zum anderen wurde in der Vergangenheit immer darauf hingewiesen, dass die Verschärfung bei ausbleibender Schadstoffverringerung komme, allein der Zeitpunkt sei offen. Letztlich war der Ausschluss der Fahrzeuge mit roter Plakette schon Anfang 2011, dann wieder im Sommer 2011 und sodann zum Jahresende erwartet worden. Mit der jetzt beabsichtigten Zusammenlegung von Ausweitung und Verschärfung sowie der zeitlichen Festlegung dieser Maßnahmen wird auch dem in der Bevölkerung verbreiteten und verständlichen Wunsch nach Planbarkeit entsprochen.

Immer wieder wurde dieser Maßnahme entgegengehalten, dass die Fahrzeuge, die mit Partikelfiltern ausgerüstet werden, die auf Oxidationsbasis funktionieren, mehr an direktem NO₂ ausstoßen als nicht nachgerüstete Fahrzeuge. Zudem werde der NOx-Ausstoß der Fahrzeuge erst mit der Markteinführung von EURO 5- und EURO 6-Fahrzeugen deutlich gesenkt, die aber jetzt noch nicht zur Verfügung stünden. Diese Probleme, die durchaus gesehen werden, können aber nicht dazu führen, zum jetzigen Zeitpunkt angesichts der nach wie vor erheblichen Überschreitungen beim NO₂ auf die konsequente Umsetzung und Fortsetzung der Maßnahmen zur Bekämpfung dieses Luftschadstoffes zu verzichten. Auch wenn die durch die Umweltzone erzwungenen technischen Reduzierungsmaßnahmen bei einzelnen Fahrzeugen nicht zu einem durchschlagenden Erfolg führen, ist die Anordnung dieser Maßnahmen, wie

sich im Ruhrgebiet gezeigt hat, in der Summe, über die ganze Flotte gesehen, ein Schritt in die richtige Richtung (s. bereits oben). Die Gesundheitsrelevanz von Stickstoffdioxid führt dazu, dass jede Reduzierung der Belastungen mit dem Schadstoff, wenn auch der Grenzwert zur Zeit noch nicht erreicht wird, nach Ansicht von Wirkungsforschern von Bedeutung ist. Zuwarten und Hoffnung auf Besserung „von selbst“ ist dabei keine Alternative, andere „freiwillige“ Möglichkeiten weitgehend ausgereizt.

c) Alternativen

Nach Berechnungen des LANUV (dargestellt im LANUV-Jahresbericht 2010 unter dem Titel „Das Problem hoher Stickstoffdioxidbelastungen in den Innenstädten“, S. 49 f.) müsste an einer hoch belasteten Großstadtstraße der Verkehr theoretisch auf ca. ein Viertel reduziert werden, um den NO₂-Grenzwert ohne weitere andere Maßnahmen sofort einzuhalten. Daher erweist sich die selektiv wirkende Umweltzone als die mildere und verhältnismäßigere Alternative, die nach den Prognosen eindeutig in die richtige Richtung weist.

Die weiteren, von den Einwendern und in der Öffentlichkeit immer wieder geforderten verkehrlichen Maßnahmen, insbesondere zur Verstetigung des Verkehrs („Grüne Welle“, Baustellenmanagement, intelligente Verkehrskonzepte u.ä.), ersetzen nicht die Umweltzone, sondern sind weitere wichtige Bestandteile eines Maßnahmenbündels.

d) Ausnahmeregelungen

Mit der aktuellen Fortschreibung werden auch die landesweit geltenden Ausnahmeregelungen, die derzeit schon auf der Grundlage von entsprechenden Erlassen angewendet wurden, formal eingeführt.

Dabei hat sich anhand von Einwendungen und Nachfragen sehr schnell der Bedarf für die unter C) aufgeführte Übergangsregelung für Bewohner und Gewerbetreibende herausgestellt. Diese war zunächst fraglich, weil kaum vorstellbar war, dass sich die neu Betroffenen nicht schon bisher mit der Umweltzone in der Bonner Innenstadt hätten auseinandersetzen müssen. Das ist aber wider Erwarten doch häufig der Fall und wird somit in die Ausnahmeregelung einbezogen.

Von vielen Einwendern wurden darüber hinaus „großzügige“ Ausnahmeregelungen gefordert, teils verbunden mit dem Wunsch einer Gültigkeit bis zum Nutzungsende ihrer aktuellen Fahrzeuge bzw. bis zum nächsten Fahrzeugwechsel. Dem wird mit der Anwendung der landesweit einheitlichen, daher vollzugsfreundlichen und transparenten Regelung der Ausnahmevorschriften, wie sie sich nunmehr auch im Luftreinhalteplan Bonn wiederfindet, nicht nachgekommen. Mit diesen Regelungen werden die wirtschaftlichen und sozialen Härtefälle aufgefangen. Einigen Einwendungen und Äußerungen in der Öffentlichkeit war zu entnehmen, dass den Einwendern die Ausnahmeregelungen nicht im einzelnen bekannt waren, z.B. die sog. Fuhrparkregelung. Hier wird durch die Stadt Bonn und die Verbände noch Aufklärungsarbeit zu leisten sein.

In einer Einwendung wurde die Umweltzone als Hindernis für erkrankte Menschen aus Bonn, aber auch der Umgebung, z.B. auf dem Weg zur und von der Uniklinik und der angegliederten Poliklinik gesehen. Soweit diese Fahrten nicht ohnehin als Krankentransport von der Krankenkasse übernommen werden und zwingend mit dem eigenen privatem PKW durchgeführt werden kann oder sogar muss, ist auf die Möglichkeit von Befreiungen und Ausnahmeregelungen aus sozialen Gründen (etwa unter A 1.6 und B 1.2.1.3 für Krankenfahrten sowie B 1.3.1) hinzuweisen.

5.3 Zeitplan zur Umsetzung

An den Verkehrsstandorten in NRW wurde in den vergangenen Jahren ein leicht abnehmender Trend der NO₂-Immissionen festgestellt, wenngleich der EU-Grenzwert an den meisten Messorten noch nicht eingehalten wird. Deshalb wurde für verschiedene Umweltzonen in NRW, z. B. die Umweltzone Ruhrgebiet, ein dreistufiger Zeitplan ausgearbeitet.

Dieses Vorgehen ist in ähnlicher Form auch im Luftreinhalteplan-Entwurf zur Fortschreibung im nahen Köln geplant und war von daher auch für die Planungen in Bonn zu prüfen. Einen vom Land verbindlich vorgegebenen Zeitplan gibt es nicht. Das kann auch schon deshalb nicht der Fall sein, weil im Einzelfall jeweils die lokalen Voraussetzungen und Entwicklungen berücksichtigt werden müssen.

Die Situation in Bonn erfordert wegen des Anstiegs der Messwerte bis 2010 trotz Umweltzone und auch mit Blick auf den leichten Rückgang der Werte im Jahr 2011 weiterhin ein besonders engagiertes Handeln.

Für eine zu enge Orientierung an der Vorgehensweise in Köln bzw. im Ruhrgebiet, insbesondere auf einen Aufschub hinsichtlich der notwendigen Verschärfungen war aber in Bonn mit Blick auf die weiter vorliegenden hohen NO₂-Belastungen und die bis zum Jahre 2011 ausbleibenden bzw. zu geringen Minderungen nunmehr kein Raum mehr.

Angesichts der erheblichen Überschreitungen in Bonn beim Stickstoffdioxid werden daher die Vergrößerung und Verschärfung der Umweltzone zeitlich auf den nächsten, sinnvoll erreichbaren Zeitpunkt, auf den 01.07.2012, zusammengelegt.

Als Zeitpunkt des Inkrafttretens der nächsten Stufe, Ausschluss der Fahrzeuge mit gelber Plakette, wird der Termin 01.07.2014 verbindlich festgelegt.

Weitere relevante und durchführbare Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität, die sich bisher nicht im Luftreinhalteplan für Bonn finden, konnten von der letzten Projektgruppe nicht benannt werden.

5.4 Öffentlichkeitsbeteiligung

Auf der Grundlage des § 47 Abs. 5 und 5a BImSchG wurde der Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans Bonn in das Beteiligungsverfahren gegeben. Die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung (Auslegung des Arbeitsentwurfs) wurde im Amtsblatt Nr. 12 (Seite 140) vom 26. März 2012 und mit Pressemitteilung der Bezirksregierung Köln Nr. 029/2012 vom 05.04.2012 öffentlich bekanntgemacht.

Der Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans Bonn lag in der Zeit vom 16.04.2012 bis 15.05.2012 im Rathaus der Stadt Bonn und bei der Bezirksregierung Köln öffentlich aus. Außerdem war der Entwurf des Luftreinhalteplans Bonn über das Internet bei der Bezirksregierung Köln und der Stadt Bonn abrufbar.

Die Frist für die Einreichung von Stellungnahmen endete am 29.05.2012.

Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Einwendungen wurden analysiert und bewertet. Es wurden insgesamt 12 Einwendungen von Privatpersonen und Organisationen vorgetragen, die den Mitgliedern der Projektgruppe in einer Sitzung am 05.06.2012 vorgestellt und dort erörtert wurden.

Die nachfolgende Aufstellung gibt einen Überblick über die vorgetragenen Argumente und deren Relevanz für die Entscheidung über die vorgesehenen Maßnahmen (*kursive Anmerkungen* wurden von der planaufstellenden Behörde eingefügt).

Die inhaltliche Auseinandersetzung mit den vorgetragenen Argumenten erfolgte darüber hinaus z.T. bereits umfänglich in Kapitel 5.2 im Rahmen der Abwägung.

Thematik	Einwendungen	Bewertung/Abwägung
öffentliche Feuerwerke	<ul style="list-style-type: none"> ➤ allein bei „Rhein in Flammen“ werden mehr hochgiftige Feinstäube freigesetzt, als alle Autos in NRW gemeinsam produzieren, hinzu kommen zahlreiche „private“ Feuerwerke anlässlich Kirmes, Hoteleröffnung, Weinfest etc. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ aufgrund der Höhe und der Luftbewegungen verteilt sich der Feinstaub weitgehend und wirkt sich allenfalls auf die Hintergrundbelastung aus ➤ der Grenzwert für Feinstaub wird in Bonn deutlich unterschritten
LKW-/Schiffsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Einführung ist eine unverhältnismäßige Zwangsmaßnahme im Hinblick auf die wenige Meter entfernt (von der Goethestraße) auf der Reuterstraße fahrenden LKW's und die Dieselemissionen der Rheinschifffahrt 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ auf der Reuterstraße besteht ein Durchfahrtsverbot für LKW, nur Ziel- und Quellverkehr sind zulässig ➤ Dieselemissionen durch anliegende Hotelschiffe stellen in Bonn kein Problem dar, die Schifffahrt auf dem Rhein als Bundeswasserstraße lässt sich mit

		<p>lokalen Maßnahmen auch wegen der Vorgaben der EU zum freien Warenhandel nicht begrenzen</p>
<p>Sonderregelungen/ Übergangsregelungen für Anwohner (<i>mehrfach</i>)</p>	<p>➤ Sonderregelungen für Anwohner gefordert</p>	<p>➤ der Ausnahmekatalog sieht unter C Übergangsregelungen für Bewohner und Betriebe innerhalb der neu hinzugekommenen Gebiete vor; weitergehende Ausnahmen über den landesweit einheitlichen Ausnahmekatalog hinaus sind nicht möglich</p>
<p>mangelnde Kontrollen/ technischer Fortschritt</p>	<p>➤ die Einhaltung der Ein-/ Durchfahrverbote wird nicht regelmäßig kontrolliert, die erweiterte Beschilde- rung kostet daher nur unnötig Geld</p> <p>➤ Umweltzonen lassen keine Besserung der Werte erkennen (<i>Einw. war nur Stand 2010 bekannt!</i>)</p>	<p>➤ die Plaketten werden im Rahmen der Kontrolle des ruhenden Verkehrs regelmäßig überprüft, bei der Kontrolle des fließenden Verkehrs wird eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen Polizei und Ordnungsbehörde angestrebt</p> <p>➤ der leichte Rückgang der Stickoxid-Belastung lässt erste Wirkungen der Umweltzonen erkennen,</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ die ständige Verbesserung der Fahrzeuge und die Abgasreinigung speziell bei Dieselmotoren führen („in einigen Jahren“) zu nachhaltig positiven Ergebnissen 	<p>nur eine grüne Umweltzone mit wenigen Ausnahmen ermöglicht einen stärkeren Rückgang der Luftbelastung</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ der Grenzwert für Stickstoffdioxid wird deutlich überschritten, der technische Fortschritt vollzieht sich nicht schnell genug und kann daher nicht abgewartet werden
medizinische Versorgung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ die Uniklinik Bonn und die angegliederte Poliklinik stellen für viele Menschen eine wichtige und teilweise auch die einzig mögliche Anlaufstelle dar ➤ Patienten sind durch die Erkrankung (erhöhte Infektionsgefahr durch Chemotherapie etc) häufig nicht in Lage, den ÖPNV zu nutzen ➤ das große Einzugsgebiet der Kliniken erfordert oftmals die Anfahrt mit dem Auto ➤ Patienten sind durch die Erkrankung finanziell auf die Äußerste belastet, eine Nachrüstung oder der Neukauf eines Fahrzeuges ist daher ausgeschlossen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ der Bereich der Uniklinik liegt nicht innerhalb der Umweltzone, so dass hier kein Fahrverbot für weniger schadstoffarme Fahrzeuge gilt ➤ darüber hinaus sind die Autobahnen ohnehin von den Fahrverboten ausgenommen, so dass von weiter her anreisende Patienten nicht betroffen sind ➤ in Fällen schwerster Erkrankungen kann zudem davon ausgegangen werden, dass die Krankenkassen Fahrten zum Kranken-

		haus übernehmen, dies dürften i.d.R. Taxis oder Mietwagen mit modernen Abgasstandards sein
Umweltzonen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ sind wirkungslos, teuer und unverhältnismäßig (<i>oft unter Bezugnahme auf Stellungnahmen IHK und HWK sowie das sog. ADAC-Gutachten geäußert</i>) ➤ Verkehrsströme vor allem der Pendler sind kaum zu beeinflussen / „Fremdfahrzeuge“ auf Autobahnen und Durchgangsstraßen hart an der Grenze zur UZ dürfen nicht zu Maßnahmen gegen Bonner führen ➤ betroffen sind hauptsächlich Mitbürger mit niedrigem Einkommen ➤ Einschränkungen sollten nur für Neuanmeldungen von Fahrzeugen ab 1.7.2012 gelten / Ausnahmen bis zum 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ dieser pauschale Vorwurf wird im Rahmen der Verhältnismäßigkeit eingehend erörtert, vgl. 5.2 - Abwägung der Maßnahmen ➤ die Einführung der Umweltzone verfolgt zumindest mittelfristig das Ziel, das Mobilitätsverhalten jedes Einzelnen zu beeinflussen ➤ Mitbürger mit niedrigem Einkommen sind oftmals jene, die an den am stärksten belasteten Straßenabschnitten wohnen; der Schutz von deren Gesundheit hat Vorrang gegenüber Einzelinteressen ➤ Ausnahmen bis zum nächsten Fahrzeugwechsel können nicht erteilt werden, dies

	<p>nächsten Fahrzeugwechsel</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Probleme in der „Automeile“ mit nachrüstwilligen Kunden 	<p>würde die Wirkung der Umweltzone abschwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Fahrzeughalter, die einen Werkstatttermin zur Umrüstung nachweisen können, werden nach allgemein üblicher Praxis zu diesem Zweck mit dem Wagen die Umweltzone passieren können
<p>Einbeziehung weiterer Straßen (wie 2009)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Antrag auf Einbeziehung der südlich der Reuterstraße gelegenen Quartiere, v.a. Luisenstraße und Arge-landerstraße wegen befürchtetem Umgehungsverkehr spätestens ab 7/2014 mit dem Ausschluss der gelben Plakette 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ diese schon bei der Aufstellung des LRP im Jahr 2009 geäußerte Befürchtung des Ausweichverkehrs hat sich bislang als unbegründet erwiesen, schon aufgrund der Straßenbeschaffenheit scheinen diese Straßen als Ausweichstrecke für den Durchgangsverkehr nicht attraktiv zu sein
<p>Alternative: Maßnahmen zur Verstärkung des Verkehrsflusses im Straßenverkehr</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ampelschaltungen auf der Reuterstraße, Optimierung des Baustellenmanagements usw. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ die Stadt Bonn ist regelmäßig bemüht, den Verkehrsfluss zu optimieren und durch Baustellen nicht unnötige, vermeidbare Verkehrshindernisse zu schaffen, dennoch sto-

		Ben diese Maßnahmen zwangsläufig an Gren- zen
Verstoß gegen Grundsatz der Ver- hältnismäßigkeit / andere Verursacher	<ul style="list-style-type: none"> ➤ die wenigen und immer we- niger werdenden Fahrzeuge mit roter und gelber Plakette tragen keine maßgebliche Mitschuld an der Luftbelas- tung ➤ Eigentumsschutz / Ver- trauensschutz / die Nutzer sollten selbst bestimmen können, wie lange sie die Fahrzeuge nutzen ➤ „Zwangsmaßnahmen“ / „reine Abzocke“ ➤ vorzeitige Verschrottung (oft unter Hinweis auf frü- here Anerkennung als schadstoffarm und geringen Verbrauch, geringe Fahr- leistung) ökologisch unsin- nig ➤ UZ wird auf Weststadt ausgedehnt, in der sich eine Müllverbrennungsanlage, Müllsammelstellen und Re- cyclinganlagen, Schrottplät- ze, die Bundesbahntrasse usw. befinden 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ vgl. 5.2 - Abwägung der Maßnahmen

<p>Einbeziehung von Beuel und andere Maßnahmen der Verkehrsvermeidung und -beschränkung (2x gleichlautende Forderungen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ausgrenzung von Beuel ist aufgrund der Messergebnisse am Konrad-Adenauer-Platz nicht gerechtfertigt ➤ Reduzierung der Autoverkehrs dringend erforderlich, daher Ausschluss der gelben Plakette schon zum 01.01.2013 ➤ verschärfte Parkraumbewirtschaftung in der UZ ➤ Steigerung der Job- und Schülertickets ➤ Verzicht auf die Pläne zum Ausbau der B56 ➤ Verzicht auf Ausbau des Trajektknötens 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ es liegen keine hinreichenden Verdachtsfälle oder Messwerte vor, die eine Ausdehnung auf Beuel erforderlich machen würden ➤ der vorzeitige Ausschluss der gelben Plakette wäre unverhältnismäßig insbesondere vor dem Hintergrund, dass soeben nachgerüstete Fahrzeuge mit gelber Plakette betroffen wären ➤ der Wegfall von Parkplätzen führt i.d.R. nicht zu weniger Fahrzeugen, sondern verlängert eher die Parkplatzsuche ➤ die Stadt Bonn hat große Erfolge bei der Einführung von Jobtickets vorzuweisen und wird diesen Weg auch weiterverfolgen, vgl. 3. Stand der Umsetzung - M1 ➤ der Spatenstich zum Ausbau des Trajektknötens ist erfolgt, der Ausbau bedeutet eine Verbesserung der
---	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verzicht auf den Bau neuer Parkhäuser am Hauptbahnhof, dem Bonner Bogen und bei der Telekom ➤ Messungen von NO₂ an allen Belastungspunkten, auch in Beuel, Duisdorf, Bad Godesberg ➤ statt „halbherzigem Herangehen“ 	<p>Verkehrssituation</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ der Bau neuer Parkhäuser gerade in Bahnhofsnähe erleichtert den Umstieg auf den ÖPNV ➤ zusätzliche Messstellen sind nur in konkreten Verdachtsfällen vorgesehen und durch die finanziellen Rahmenbedingungen nur begrenzt einzurichten
Rolle von Bonn als Kongressstadt	<ul style="list-style-type: none"> ➤ UZ würde in Gronau zu Irritationen der Gäste führen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ die Betroffenheit der Gäste darf angezweifelt werden, da diese wohl mehrheitlich nicht mit dem eigenen PKW anreisen, sondern am Flughafen oder Bahnhof auf Mietwagen zurückgreifen ➤ das Engagement für die Umwelt durch Einrichtung einer Umweltzone wird hingegen als positiver Imagefaktor gesehen

5.5 Inkrafttreten

Diese Fortschreibung des Luftreinhalteplans Bonn tritt am 1. Juli 2012 in Kraft.

6. Abschätzung der Wirksamkeit von Maßnahmen

Bei der Erstellung des vorliegenden Luftreinhalteplans für die Stadt Bonn (2009) wurde auf der Basis der in 2006 gemessenen Immissionsbelastung an insgesamt sechs Standorten in Bonn für den am höchsten belasteten Punkt an der Reuterstraße die Wirksamkeit unterschiedlicher Maßnahmenbündel abgeschätzt und eine Prognose für das Jahr 2010 mit und ohne Maßnahmen durchgeführt.

Bei der Bewertung der Einzelmaßnahmen wurde für die Umweltzone SG 3,4 ein Wirkungspotenzial von 3-7 µg/m³ für NO₂ ermittelt. In der Bewertung der Umweltzone SG 3,4 im Maßnahmenbündel wird damit eine Senkung der Immissionsbelastung auf 41 µg/m³ NO₂ prognostiziert.

Das regionale Hintergrundniveau wurde bei der Prognose auf 2010 mit 28 µg/m³ für NO₂ angenommen. Die tatsächlich gemessene regionale Hintergrundbelastung im Rhein-Ruhrgebiet betrug in 2010 jedoch nur 26 µg/m³.

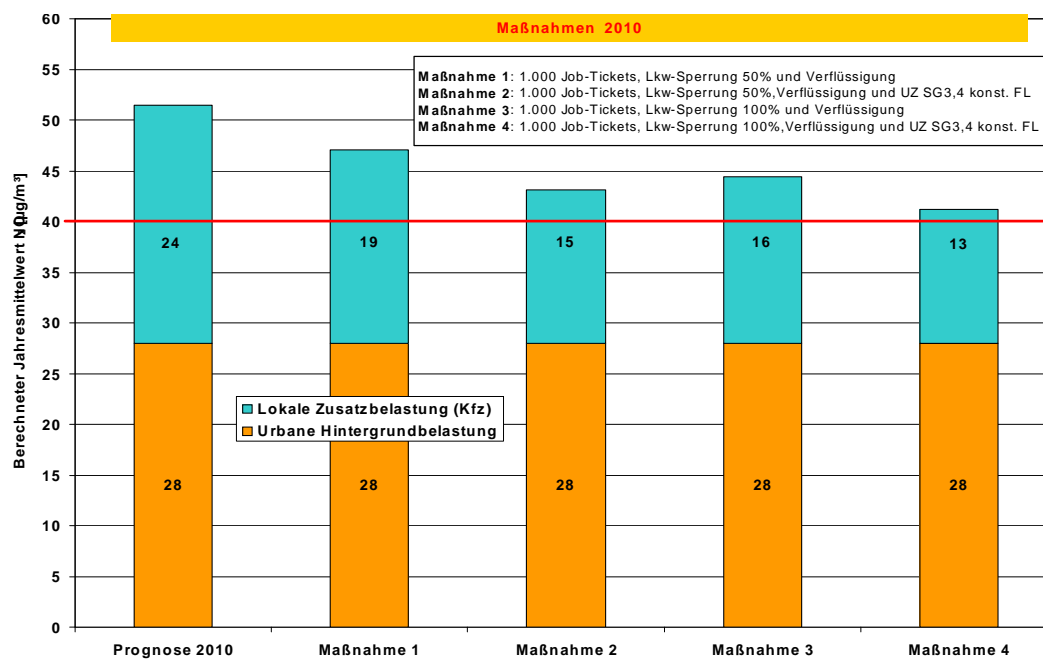


Abb. 6/1: Immissionsminderungspotenziale bezüglich NO₂ unterschiedlicher Maßnahmenpakete in Bonn (siehe LRP Bonn 2009, Seite 110)

Umgesetzt wurde zunächst die Umweltzone SG 2,3,4, deren Wirkungspotenzial erwartungsgemäß geringer war als das der berechneten Variante SG 3,4. Dies bestätigen die in 2010 gemessenen NO₂-Immissionsbelastungen von 62 µg/m³ an der Reuterstraße und 48 µg/m³ an der Bornheimer Straße.

Wie die Prognose im Luftreinhalteplan verdeutlicht, kann ein adäquater Minderungseffekt der Umweltzone erst in der gelb-grünen und noch deutlicher in der grünen Variante erwartet werden.

7. Anhang

7.1 Ausnahmekatalog für Verkehrsverbote in der Umweltzone

Die Ausnahmeregelungen im Anhang des Luftreinhalteplans Bonn von 2009 (S. 115 ff.) werden durch die neuen einheitlichen Regelungen ersetzt. Dieses Vorgehen ist gemäß Erlass des Landesumweltministeriums (MKULNV) vorgesehen.

Für die Umweltzone in Bonn werden auf der Rechtsgrundlage des § 40 Abs. 1 BImSchG und § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV folgende Regelungen getroffen, die die Übergangs- und Ausnahmeregelungen in der Umweltzone des Luftreinhalteplans Bonn vom 01.10.2009 (Ziffer 9.2 Anhang, S. 115 bis 121) ersetzen:

A. Befreiung von Verkehrsverboten in Umweltzonen durch Verordnung (35. BImSchV)

Von der Kennzeichnungspflicht in Umweltzonen sind gemäß der 35. BImSchV (Anhang 3) folgende Fahrzeuge ausgenommen:

1. mobile Maschinen und Geräte,
2. Arbeitsmaschinen,
3. land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen,
4. zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge,
5. Krankenwagen, Artzswagen mit entsprechender Kennzeichnung „Arzt Notfall-einsatz“ (gemäß § 52 Abs. 6 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung),
6. Kraftfahrzeuge, mit denen Personen fahren oder gefahren werden, die außergewöhnlich gehbehindert, hilflos oder blind sind und dies durch die nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Schwerbehindertenausweisverordnung im Schwerbehindertenausweis eingetragenen Merkzeichen „aG“, „H“ oder „Bl“ nachweisen,
7. Fahrzeuge, für die Sonderrechte nach § 35 der Straßenverkehrs-Ordnung in Anspruch genommen werden können,
8. Fahrzeuge nichtdeutscher Truppen von Nichtvertragsstaaten des Nordatlantikpaktes, die sich im Rahmen der militärischen Zusammenarbeit in Deutschland aufhalten, soweit sie für Fahrten aus dringenden militärischen Gründen genutzt werden,
9. zivile Kraftfahrzeuge, die im Auftrag der Bundeswehr genutzt werden, soweit es sich um unaufschiebbare Fahrten zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben der Bundeswehr handelt,
10. Oldtimer (gemäß § 2 Nr. 22 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung), die ein Kennzeichen nach § 9 Abs. 1 oder § 17 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung führen.

B Befreiungen von Verkehrsverboten in Umweltzonen in Nordrhein-Westfalen

I. Befreiungen auf Antrag

1 Ausnahmegenehmigungen in Fällen wirtschaftlicher und sozialer Härte

Eine Ausnahme von einem in einer Umweltzone geltenden Verkehrsverbot kann gewährt werden, wenn die nachfolgend aufgeführten allgemeinen Voraussetzungen kumulativ und mindestens eine der besonderen Voraussetzungen erfüllt sind. Die Dauer der Ausnahme ist auf das angemessene Maß zu beschränken und dem nachgewiesenen Bedarf anzupassen.

1.1 Allgemeine Voraussetzungen

1.1.1 Das Kraftfahrzeug wurde vor dem 1. Januar 2008 auf den Fahrzeughalter / das Unternehmen oder dessen Rechtsvorgänger zugelassen.

1.1.2 Eine Nachrüstung des Fahrzeugs, mit der die für den Zugang zu einer Umweltzone erforderliche Schadstoffgruppe erreicht werden kann, ist technisch nicht möglich.

Durch die Bescheinigung eines amtlich anerkannten Sachverständigen einer Technischen Prüfstelle ist nachzuweisen, dass das Kraftfahrzeug nicht nachgerüstet werden kann. Zum Zeitpunkt der Antragstellung darf die Bescheinigung nicht älter als ein Jahr sein.

1.1.3 Dem Halter des Kraftfahrzeugs steht für den beantragten Fahrtzweck kein anderes auf ihn zugelassenes Kraftfahrzeug, das die Zugangsvoraussetzungen einer Umweltzone erfüllt, zur Verfügung.

1.1.4 Eine Ersatzbeschaffung ist wirtschaftlich nicht zumutbar.

Bei Privatpersonen wird die wirtschaftliche Zumutbarkeit einer Ersatzbeschaffung anhand der Pfändungsfreigrenzen aus dem Vollstreckungsrecht der ZPO beurteilt. Eine Ersatzbeschaffung gilt als nicht zumutbar, wenn das monatliche Netto-Einkommen einer Privatperson unterhalb folgender Grenzen liegt:

keine Unterhaltspflichten gegenüber anderen Personen: 1130,00 €,
Unterhaltspflichten gegenüber einer weiteren Person: 1560,00 €,
Unterhaltspflichten gegenüber zwei weiteren Personen: 1820,00 €,
Unterhaltspflichten gegenüber drei weiteren Personen: 2110,00 €,
Unterhaltspflichten gegenüber vier weiteren Personen: 2480,00 €,
Unterhaltspflichten gegenüber fünf weiteren Personen: 3020,00 €.

Bei Gewerbetreibenden ist durch eine begründete Stellungnahme eines Steuerberaters zu belegen, dass die Ersatzbeschaffung eines für die Zufahrt zur Umweltzone geeigneten Fahrzeugs zu einer Existenzgefährdung führen würde.

1.2 Besondere Voraussetzungen für bestimmte Fahrtzwecke

Liegen die allgemeinen Voraussetzungen (Nr. 1.1) vor, kann für folgende Fahrtzwecke eine Ausnahme von Verkehrsverboten erteilt werden:

1.2.1 Private/gewerbliche Fahrtzwecke

1.2.1.1 Fahrten zum Erhalt und zur Reparatur von technischen Anlagen, zur Behebung von Gebäudeschäden einschließlich der Beseitigung von Wasser-, Gas- und Elektroschäden,

1.2.1.2 Fahrten für soziale und pflegerische Hilfsdienste,

1.2.1.3 Fahrten für notwendige Krankenhaus- und Arztbesuche,

1.2.1.4 Quell- und Zielfahrten von Reisebussen sowie

1.2.1.5 Fahrten von Berufspendlern zu ihrer Arbeitsstätte, wenn zum Arbeitsbeginn oder zum Arbeitsende keine öffentlichen Verkehrsmittel verfügbar sind.

1.2.2 Öffentliche Fahrtzwecke

1.2.2.1 Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern des Lebensmitteleinzelhandels, von Apotheken, Altenheimen, Krankenhäusern und ähnlichen Einrichtungen; von Wochen- und Sondermärkten sowie

1.2.2.2 Fahrten für die Belieferung und Entsorgung von Baustellen, die Warenanlieferung zu Produktionsbetrieben und Versand von Gütern aus der Produktion, inkl. Werkverkehr, wenn Alternativen nicht zur Verfügung stehen.

1.3 Besondere Voraussetzungen aus sozialen oder kraftfahrzeugbezogenen Gründen

Liegen die allgemeinen Voraussetzungen (Nr. 1.1) vor, kann beim Vorliegen mindestens einer der nachfolgend aufgeführten Fallgruppen eine Ausnahme von Verkehrsverboten erteilt werden:

1.3.1 Schwerbehinderte, die gehbehindert sind und dies durch das nach § 3 Abs. 2 Nr. 2 der Schwerbehindertenausweisverordnung im Schwerbehindertenaus-

weis eingetragene Merkzeichen „G“, nachweisen oder Personen, die über einen orangefarbenen Parkausweis für besondere Gruppen schwerbehinderter Menschen nach § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO verfügen und diesen mit sich führen,

1.3.2 Sonderkraftfahrzeuge mit besonderer Geschäftsidee (z.B. historische Busse, die für Hochzeitsfahrten oder Stadtrundfahrten eingesetzt werden),

1.3.3 Sonderkraftfahrzeuge mit hohen Anschaffungs- bzw. Umrüstkosten und geringen Fahrleistungen innerhalb der Umweltzone (Schwerlasttransporter, Zugmaschinen von Schaustellern, als Arbeitsstätte genutzte Kraftfahrzeuge mit festen Auf-/Einbauten, d.h. Kraftfahrzeugen, die auf Grund ihres speziellen Einsatzzweckes technische Besonderheiten aufweisen (z.B. Messwagen, Mediensonderfahrzeuge und Werkstattwagen von Handwerksbetrieben) sowie

1.3.4 Besondere Härtefälle, etwa der Existenzgefährdung eines Gewerbetreibenden durch ein Verkehrsverbot. Solche Härtefälle sind durch eine begründete Stellungnahme eines Steuerberaters zu belegen.

2 Ausnahmeregelungen für Fuhrparke

Mit der Fuhrparkregelung soll Unternehmen die Möglichkeit gegeben werden, ihren Fuhrpark schrittweise durch Nachrüstung oder Ersatzbeschaffung an die Kriterien der Umweltzone anzupassen. Sie gilt zusätzlich zu den Ausnahmeregelungen der Ziffer 1.

Für Unternehmen mit zwei oder mehr Nutzfahrzeugen (Fahrzeuge der Klasse N) oder Reisebussen (Fahrzeuge der Klasse M₂ und M₃), die nicht im ÖPNV eingesetzt werden, werden auf Antrag befristete Ausnahmegenehmigungen für einzelne Nutzfahrzeuge/Reisebusse (außer Schadstoffgruppe 1) erteilt, wenn eine bestimmte Anzahl der Nutzfahrzeuge/Reisebusse des Unternehmensfuhrparks die Kriterien zur Einfahrt in die Umweltzone erfüllt (Ausgleichs-Nutzfahrzeuge/Reisebusse - siehe Tabelle). Ausnahmen im Rahmen der Fuhrparkregelung können nur für Nutzfahrzeuge/Reisebusse erteilt werden, die vor dem 01.01.2008 auf den Halter/das Unternehmen oder dessen Rechtsvorgänger zugelassen worden sind.

Zeitraum	Anzahl der Ausnahmen für Nutzfahrzeuge/Reisebusse (außer Schadstoffgruppe 1)	Notwendige Anzahl Ausgleichs-Nutzfahrzeuge/Reisebusse ¹
bis 31.12.2013	1	1
bis 31.12.2014	1	2
bis 31.12.2015	1	3

Die Ausnahmegenehmigung ist auf maximal ein Jahr befristet. Sie kann erneut beantragt werden. Sie kann bis maximal zum 31.12.2015 erteilt werden.

3 Ausnahmeregelungen für Busse im ÖPNV

Für Busse der Schadstoffgruppen 2 und 3, die im Linienverkehr nach §§ 42, 43 PBefG oder im freigestellten Schülerverkehr eingesetzt werden, werden auf Antrag befristete Befreiungen von den Verkehrsverboten in Umweltzonen erteilt. Dies gilt für Fahrzeuge, die vor dem 01.01.2008 (Schadstoffgruppe 2) bzw. 01.01.2011 (Schadstoffgruppe 3) auf den Halter, das Unternehmen oder dessen Rechtsvorgänger zugelassen worden sind. Für Busse der Schadstoffgruppe 1 werden keine Verkehrsverbotsbefreiungen erteilt.

Die Befreiungen von den Verkehrsverboten in Umweltzonen sind für Busse der Schadstoffgruppe 2 bis zum 31.12.2012 und für Busse der Schadstoffgruppe 3 bis zum 31.12.2015 befristet. Soweit es zur Abdeckung von Spitzenverkehrsleistungen im Schülerverkehr oder bei Großveranstaltungen, zum Einsatz als Reservefahrzeug, im Falle eines nur untergeordneten Leistungsanteils regionaler Linien oder bei Lage des Betriebshofes innerhalb einer Umweltzone erforderlich ist, können über diese Termine hinaus auf Antrag Verlängerungen der Verkehrsverbotsbefreiung um maximal zwei Jahre erteilt werden.

¹ Nutzfahrzeuge oder Reisebusse, die in der Umweltzone fahren dürfen.

4 Ausnahmeregelungen für Wohnmobile

Für Wohnmobile können für die Strecke vom Wohnort bis zur nächsten Autobahnauffahrt auf Antrag Befreiungen von den Verkehrsverboten in Umweltzonen erteilt werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- 4.1** Das Wohnmobil wurde vor dem 1. Januar 2008 auf den Fahrzeughalter zugelassen.
- 4.2** Eine Nachrüstung des Wohnmobils, mit der die für den Zugang zu einer Umweltzone erforderliche Schadstoffgruppe erreicht werden kann, ist technisch nicht möglich oder mit Kosten von mehr als 4.500,- Euro verbunden.

Durch die Bescheinigung eines amtlich anerkannten Sachverständigen einer Technischen Prüfstelle ist nachzuweisen, dass das Kraftfahrzeug nicht nachgerüstet werden kann. Zum Zeitpunkt der Antragstellung darf die Bescheinigung nicht älter als ein Jahr sein.

5 Ausnahmegenehmigungen, die von anderen Stellen erteilt worden sind

5.1 Vereinfachter Nachweis im Genehmigungsverfahren

Beantragt der Inhaber einer Ausnahmegenehmigung, die vor nicht mehr als zwei Jahren erteilt worden ist, nach Nr. 1.2 dieser Ausnahmeregelungen eine weitere Ausnahmegenehmigung nach Nr. 1.2 für eine andere Umweltzone, müssen die Genehmigungsvoraussetzungen der Nr. 1.1 nicht erneut geprüft werden. Zum Nachweis dieser Voraussetzungen reicht die bereits erteilte Ausnahmegenehmigung aus.

5.2 Gegenseitige Anerkennung

Die örtlich zuständigen Behörden erkennen erteilte Ausnahmegenehmigungen nach Nr. 1.3 oder Nr. 2 dieser Ausnahmeregelungen gegenseitig an. Zum Nachweis muss die erteilte Ausnahmegenehmigung auf Nr. 1.3 oder Nr. 2 dieser Ausnahmeregelungen verweisen und sichtbar im Kraftfahrzeug mitgeführt werden.

II. Befreiungen von Amts wegen

1. Neben den in Anhang 3 zur 35. BImSchV aufgeführten Maschinen, Geräten und Kraftfahrzeugen werden

- Pkw, Nutzfahrzeuge (Kraftfahrzeuge der Klasse N₁, N₂ und N₃), Reisebusse und ausländische Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 3 gemäß Anhang 2 Nr. 3 Abs. a - h der 35. BImSchV, d.h. Abgasstufe Euro 3, für die technisch keine Nachrüstung möglich ist und die vor dem 01.01.2008 auf den Fahrzeughalter / das Unternehmen oder dessen Rechtsvorgänger zugelassen wurden,
- Fahrzeuge mit rotem Händlerkennzeichen (Beginn der Erkennungsnummer mit 06) und Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen (Beginn der Erkennungsnummer mit 04),
- Versuchs- und Erprobungsfahrzeuge nach § 70 Abs. 1a oder § 19 Abs. 6 der StVZO, und
- Fahrzeuge von Menschen mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionsstörungen

vom Verkehrsverbot in der Umweltzone des Luftreinhalteplans Bonn befreit.

2. Um dem erforderlichen Ausweichverkehr von den nicht mit Verkehrsverboten belegten Autobahnen Rechnung zu tragen, werden in Anlehnung an die Regelung in § 41 Abs. 2 Nr. 6 der StVO² von den Verkehrsverboten die Fahrten ausgenommen, die auf ausgewiesenen Umleitungsstrecken (Zeichen 454, 455, 457 oder 460 oder über den sog. „Roten Punkt“ im Sinne des Erlasses des Ministeriums für Bauen und Verkehr III B 3 – 75-02/217 vom 08. Februar 2006) durchgeführt werden, um besonderen Verkehrslagen Rechnung zu tragen.

3. Die Befreiungen werden durch Allgemeinverfügung der Straßenverkehrsbehörde der Umweltzone im Plangebiet erteilt.

² In der Neufassung der StVO gemäß Nr. 30.1 der Anlage 2 (zu § 41 Abs. 1).

C. Ausnahmeregelung für Bewohner / ansässiges Gewerbe der zum 01.07.2012 neu zur Umweltzone in Bonn hinzugekommenen Gebiete

Kraftfahrzeuge können auf Antrag bis zum 31.12.2012 von einem Verkehrsverbot in der Umweltzone des Luftreinhalteplans Bonn befreit werden, wenn

- deren Halterin oder Halter in einem der zum 01.07.2012 neu zu der Umweltzone hinzugekommenen Gebiete seinen Hauptwohnsitz hat („**Bewohner-Ausnahmegenehmigung**“) oder
- deren Halterin oder Halter in einem der zum 01.07.2012 neu zu der Umweltzone hinzugekommenen Gebiete den Geschäftssitz eines Gewerbebetriebes führt und das Fahrzeug zum Betriebsvermögen gehört („**Gewerbe-Ausnahmegenehmigung**“).

Für die Erteilung der Ausnahmegenehmigung genügt der Nachweis über den Hauptwohnsitz bzw. den Geschäftssitz. Die Ausnahmegenehmigung ist gebührenpflichtig. Anstelle einer Bewohner-Ausnahmegenehmigung wird von den Kontrollkräften auch eine hinter der Windschutzscheibe des Kraftfahrzeugs ausgelegter gültiger Bewohnerparkausweis akzeptiert.

Die Bewohner-Ausnahmegenehmigung und die Gewerbe-Ausnahmegenehmigung können auf Antrag um bis zu weitere sechs Monate verlängert werden, wenn zum Austausch des Kraftfahrzeugs ein für die Umweltzone aktuell zugelassenes Neu- oder Kraftfahrzeug verbindlich bestellt, aber noch nicht geliefert worden ist, sofern die Auslieferungsverzögerung nicht in den Verantwortungsbereich des Bestellers fällt. Gleiches gilt für die Nachrüstung des Kraftfahrzeugs mit einem zur Höherstufung in eine bessere Schadstoffklasse anerkannten Schadstoffminderungssystem.

D Verfahrensbestimmungen

1. Individuell erteilte Ausnahmegenehmigungen sind mittels Dienstsiegel als solche amtlich kenntlich zu machen und bei Befahren der Umweltzone deutlich sichtbar hinter der Windschutzscheibe des Kraftfahrzeugs auszulegen. Um zu verhindern, dass aus den hierbei sichtbaren Textstellen der Grund für die Ausnahmegenehmigung erkennbar und hierdurch möglicherweise von Außenstehenden diskriminierende Schlüsse gezogen werden könnten, sind die Ausnahmegenehmigungen in neutraler Form, jedoch mit einem eindeutigen Merkmal (z.B. eine Registriernummer, fortlaufende Nummer etc.) auszufertigen. Die Gründe für die Erteilung sind lediglich in den amtlichen Akten niederzulegen. Soweit eine Ausnahmegenehmigung lediglich für bestimmte Arten von Fahrten erteilt wurde, ist der Zweck der konkreten Fahrt im Einzelfall auf Verlangen durch den Fahrzeugführer nachzuweisen.

2. zu Ziffer B.II.1, 1. Spiegelstrich

Die Nichtnachrüstbarkeit mit einem handelsüblichen Partikelminderungssystem des Fahrzeugs der Schadstoffgruppe 3 (gelbe Plakette) zur Schadstoffgruppe 4 (grüne Plakette) ist durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen einer Technischen Prüfstelle zu bestätigen. Der Nachweis ist bei jeder Fahrt in der Umweltzone mitzuführen und im ruhenden Verkehr sichtbar hinter der Windschutzscheibe auszulegen.

7.2 Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-Gesetzes
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EG/EU	Europäische Gemeinschaft/Europäische Union
Kfz	Kraftfahrzeug
INfz	leichte Nutzfahrzeuge
LRP	Luftreinhalteplan
ÖPNV	Öffentlicher Personen-Nahverkehr
PM10	Partikel (Particulate Matter) mit einem Korngrößendurchmesser von maximal 10 µm

7.3 Stoffe, Messgrößen und Einheiten

NO	Stickstoffmonoxid
NO ₂	Stickstoffdioxid
NO _x	Stickstoffoxide
µg/m ³	Mikrogramm (1 Millionstel Gramm) pro Kubikmeter; 10 ⁻⁶ g/m ³

Bezirksregierung Köln
Zeughausstraße 2-10
50667 Köln
Telefon 0221/147-0
Fax 0221/147-3185
eMail poststelle@brk.nrw.de
www.brk.nrw.de

