

**Antrag der Fraktion Die Linke**

***Einrichtung einer wirkungsvollen und sozial ausgeglichenen Umweltzone in Bremen***

Kurz vor der Entscheidung über die Einführung einer Umweltzone in Bremen, wird insbesondere seitens der Wirtschaft, gegen die Umweltzone Furore gemacht. Die Lobbyisten in Bremen haben es offenbar geschafft, die rot-grüne Koalitionsregierung so stark zu beeinflussen, dass die von ihnen geplante Umweltzone wirkungslos bleibt.

Daher fordern wir eine wirkungsvolle Umweltzone, die ein integriertes Konzept zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr mit der Optimierung des ÖPNV verbindet und soziale Benachteiligungen ausgleicht.

Die gesundheitlichen Risiken von Feinstaub und Stickoxiden für Menschen sind bekannt. Ebenso die dadurch verkürzten Lebenserwartungen.

Der Zweck einer Umweltzone ist daher die Verbesserung der Atemluft und damit der menschlichen Gesundheit, das gerät in der öffentlichen Diskussion völlig in den Hintergrund. Was für Trinkwasser selbstverständlich ist, ist bei unserer Atemluft noch längst nicht in alle Köpfe vorgedrungen! Kritiker der Umweltzone ignorieren schlichtweg, dass in Bremen seit sechs Jahren gesetzlich vorgeschriebene Grenzwerte überschritten werden und haben auch keine vergleichbar wirksame Alternativmaßnahme zu bieten.

Die Bremer Luft muss jede/r einatmen ob er/sie will oder nicht.

Eine große Umweltzone bietet perspektivisch die höchsten Entlastungseffekte, auch auf die städtische Hintergrundbelastung. Daher müssen alle Belastungsschwerpunkte in die Zone integriert werden. Es besteht mehr „Gleichbehandlung“ von Betroffenen als in einer kleinen Umweltzone. Eine kleine Umweltzone birgt die Gefahr eines erhöhten Autoverkehrs der Umfahrungsstraßen und verlagert damit die Schadstoffbelastungen.

Eine Umweltzone gilt im Rahmen von Luftreinhalteplänen als wirkungsvollste Maßnahme gegen verkehrsbedingte Luftbelastungen (10 bis 15 % Minderung je nach Auslegung sind möglich, weil alte Dieselfahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß nicht mehr in die bisher belasteten Gebiete fahren dürfen).

Sie bringt kurzfristig Reduktionen der Schadstoffe in hoch belasteten Bereichen und trifft die Verursacher. Durch sie entsteht zusätzlich Druck zur Modernisierung der Fahrzeugflotte und setzt wichtige Signale für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens in Richtung Umweltverbund.

Um die Akzeptanz zu fördern, muss es zeitgleich mit Einführung der Umweltzone ein Sozialticket für einkommensarme Menschen geben (nicht nur für ALG-II-Empfänger/-innen, sondern auch für Menschen im Niedriglohnsektor mit einem Einkommen bis zur Pfändungsgrenze).

Für KMU sollte zur Vermeidung von wirtschaftlichen Härten die Möglichkeit von Allgemeinverfügungen für Ausnahmegenehmigungen möglich sein. Das wird auch die Bedenken gegen die Umweltzone mildern und langfristig auch die Umstellung auf schadstoffarme Nutzfahrzeuge fördern.

Vor diesem Hintergrund möge die Stadtbürgerschaft beschließen:

1. Eine Umweltzone einzurichten, die die Stadtmitte, östliche Vorstadt, Neustadt sowie innenstadtnahe Teile von Findorff und Peterswerder mit einbezieht.
2. Keine Straßenzüge aus der Umweltzone herauszunehmen um damit Transittrassen zu vermeiden.
3. Zeitgleich mit der Einführung der Umweltzone ein Sozialticket einzuführen, nicht nur für ALG-II-Empfänger/-innen, sondern auch für Menschen im Niedriglohnssektor mit einem Einkommen bis zur Pfändungsgrenze.
4. Den Ausbau des ÖPNV an die erhöhten Anforderungen anzupassen, die mit der Einrichtung einer Umweltzone entstehen. Z. B. die Taktzeiten erhöhen, vermehrt Busse einsetzen die eine grüne Umweltplakette besitzen, und gegebenenfalls mehr Straßenbahnen/Busse einsetzen, da mehr Personen den ÖPNV nutzen werden.
5. Park-and-Ride-Systeme in den Außenbezirken von Bremen einrichten, die den innerstädtischen Verkehr reduzieren helfen.
6. Fahrradstationen zum kostenlosen Fahrradausleih in der Innenstadt einrichten, wie es in anderen Großstädten und sogar in Kleinstädten des Bremer Speckgürtels schon existiert.
7. Zur Vermeidung von sozialen und wirtschaftlichen Härten bei KMU die Möglichkeit von Allgemeinverfügungen für Ausnahmegenehmigungen erteilen.
8. Die Verkehrsplanung daraufhin zu überprüfen, ob verkehrsberuhigte Zonen, Reduzierung von Geschwindigkeiten und Optimierung von Ampelschaltungen, zur Reduzierung des Autoverkehrs beitragen.

Monique Troedel,  
Klaus-Rainer Rupp und Fraktion Die Linke