

Mitteilung des Senats vom 17. Juni 2008

Umweltzone Bremen

Der Senat hat in seiner Sitzung am 17. Juni 2008 die Einrichtung einer Umweltzone für Bremen beschlossen.

Der Senat legt der Stadtbürgerschaft den anliegenden Beschluss der Deputationen für Umwelt und Energie (S) sowie Bau und Verkehr (S) vom 22. Mai 2008 und die Verwaltungsvorschrift in der vom Senat beschlossenen Fassung vom 17. Juni 2008 mit der Bitte um Kenntnisnahme vor.

Anlagen

- Beschlussvorlage der Deputationen für Umwelt und Energie (S) sowie Bau und Verkehr (S) vom 22. Mai 2008 inklusive Karte des Geltungsbereichs
- Verwaltungsvorschrift in der vom Senat beschlossenen Fassung vom 17. Juni 2008
- Prüfung der Betroffenheit für kleine und mittelständische Unternehmen

Der Senator
für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa

Bremen, 16.05.2008

- 22 -

Telefon: 361-9565 (Herr Wehrse)
Telefon: 361-9578 (Herr Osmer)
Telefon: 361-10859

Deputation für Umwelt und Energie

Vorlage Nr.: 17/52 (S)

Deputation für Bau und Verkehr

Vorlage Nr.: 17/84 (S)

**Vorlage
für die gemeinsame Sondersitzung
der Deputationen für Umwelt und Energie sowie für Bau und Verkehr (S)
am 22.05.2008**

**Einrichtung einer Umweltzone in der Stadtgemeinde Bremen
Festlegung der Gebietsgrenzen und Ausnahmegrundsätze**

A. Problem

Die städtischen Deputationen für Umwelt und Energie sowie Bau und Verkehr haben in gemeinsamen Sitzungen am 19. Oktober und 18. Dezember 2007 dem Vorschlag des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa zugestimmt, eine Umweltzone mit Gebieten der Alt- und Neustadt für Bremen einzurichten.

Auf eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange wurde Wert gelegt. Dem wurde durch eine Vielzahl von Informationsveranstaltungen insbesondere in den Beiräten und durch ein offizielles Beteiligungsverfahren Rechnung getragen. Die Auslegung der Unterlagen für das TÖB-Verfahren erfolgte vom 28. Januar bis 29. Februar 2008. Insgesamt gingen 128 Anregungen und Bedenken ein. Nach Ablauf der Auslegungsfrist wurden diese am 28. März 2008 öffentlich erörtert.

B. Lösung

Nach Auswertung aller Anregungen und Bedenken und nach ausführlicher politischer Diskussion wurden Justierungen an der Gebietsabgrenzung zur Einrichtung einer Umweltzone (Anlage 1) gegenüber dem im Dezember 2007 vorgelegten Plan vorgenommen.

Diverse Änderungen in der „Verwaltungsvorschrift des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa zur einheitlichen Handhabung der Genehmigung von Einzelausnahmen zum Fahrverbot in der Umweltzone Bremens“ (Anlage 2) dienen insbesondere dem Ziel, eine bessere Erreichbarkeit der Innenstadt zu gewährleisten und eventuelle Härten für Produktionsbetriebe oder kleinste, kleine und mittlere Unternehmen (KMU) sowie für Privatpersonen in besonderen sozialen Lagen zu vermeiden.

Als spezielle Ergänzung zum Ausnahmekatalog wird ein Optionsmodell eingeführt, das Unternehmen in der Umweltzone wählen können, um einen öffentlich-rechtlichen Vertrag mit dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa zu schließen, der eine grundsätzliche Ausnahmegenehmigung einerseits und Flottenerneuerungszusagen andererseits beinhaltet.

Außerdem sollen Streckungen bei der zeitlichen Einführung der Zufahrtsbeschränkungen zu einer Entlastung führen, indem längere Vorläufe eine bessere Anpassung auf die sich allmählich verschärfenden Vorschriften ermöglichen.

Plan zur Einrichtung einer Umweltzone

Anlage 1 zeigt den neuen Plan der Umweltzone. Die Änderungen gegenüber dem Planentwurf vom 18. Dezember 2007 sind im Wesentlichen folgende:

- Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Bürgerweide (P&R-Platz) und des Veranstaltungszentrums mit AWD-Dome, Congresscentrum und der Messe Bremen werden die Daniel-von-Büren-Str., die Friedrich-Rauers-Str. und die Falkenstr. bis Findorffstr. nicht in die Umweltzone einbezogen.
- Zur Entlastung des Abschnitts der Bismarckstr. zwischen St.Jürgen-Str. und Graf-Moltke-Str. sowie der Graf-Moltke-Str. ist für diese Straßenabschnitte ein Lkw-Durchfahrtsverbot analog der Plakettenverordnung vorgesehen.

Zeitliche Abfolge

- Die Umweltzone wird in folgender zeitlicher Schrittfolge realisiert:

01.01.2009	Zufahrt mit roter, gelber und grüner Plakette	1. Stufe
01.01.2010	Zufahrt mit gelber und grüner Plakette	2. Stufe
01.07.2011	Zufahrt mit grüner Plakette	3. Stufe
- Zum Jahresende 2009 erfolgt eine Berichterstattung über
 - Erfahrungen und Anpassungsnotwendigkeiten hinsichtlich der Ausnahmeregelungen
 - Entwicklung der Verkehre und Schadstoffbelastungen
 - Erfahrungen mit der Gebührenregelung, u.a. hinsichtlich des Vergleichs mit anderen deutschen Städten und des Aspektes der Kostendeckung.
- Drei Jahre nach Inkrafttreten der 3. Stufe, d.h. in der zweiten Jahreshälfte 2014, wird die Notwendigkeit des Fortbestands der Umweltzone überprüft. Die Einrichtung der Umweltzone ist nicht als Dauereinrichtung geplant und kann entfallen, wenn sich die Fahrzeugflotte bundesweit deutlich verbessert hat, so dass keine Grenzwertüberschreitungen von Feinstaub und Stickstoffdioxid mehr zu befürchten sind. Hierbei sind ggf. zwischenzeitlich erfolgte gesetzliche Anpassungen hinsichtlich der Grenzwerte und der Anforderungen an die Luftqualität zu berücksichtigen.

Verwaltungsvorschrift (VwV) Ausnahmen vom Fahrverbot (Anlage 2)

Folgende wesentlichen Änderungen von Ausnahmetatbeständen wurden vorgenommen:

Optionsmodelle für Unternehmen in der Umweltzone

Grundsätzlich gilt für alle Unternehmen auch in der Umweltzone das in der Verwaltungsvorschrift niedergelegte Regelwerk. Optional können jedoch Betriebe für ihre eigene oder die in ihrem Auftrag tätigen Fahrzeugflotten Ausnahmen erwirken, wenn sie mit dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa einen öffentlich-rechtlichen Vertrag schließen, in dem sie sich als Gegenleistung verpflichten, den eigenen Fuhrpark oder die durch sie ausgelösten Verkehre sukzessive so zu verbessern, dass diese in der Gesamtbetrachtung die Anforderungen für das Befahren der Umweltzone erfüllen.

- Für alle Unternehmen in der Umweltzone mit einer eigenen Fahrzeugflotte wird die Möglichkeit eröffnet, über einen öffentlich-rechtlichen Vertrag die Erneuerung des eigenen

Fuhrparks – ausgenommen sog. „Dienstwagen – auf den ab 01.07.2011 geforderten Stand zu vereinbaren und im Gegenzug für alle eigenen Fahrzeuge, die die Bedingungen zum Befahren der Umweltzone noch nicht erfüllen, eine generelle Ausnahmeregelung zu erwirken.

- Zur Gewährleistung eines ungehinderten Produktionsbetriebs wird den Unternehmen in der Umweltzone die Option eröffnet, für ihren Dienstleister-, Zulieferer-, Logistik- und Abtransportverkehr auf der Basis eines öffentlich-rechtlichen Vertrags die Möglichkeit einer Freistellung vom Fahrverbot für Fahrzeuge, die auf direktem Weg vom und zum vertragsschließenden Unternehmen in der Umweltzone unterwegs sind, zu erwirken, wenn sie sich im Gegenzug verpflichten, auf ihre Zulieferer etc. so einzuwirken, dass deren Flotten schrittweise schadstoffmäßig optimiert werden.

Beide Regelungen gemeinsam stellen sicher, dass auf der einen Seite in vertretbarer Zeit eine Umstellung der vorhandenen unternehmenseigenen Fahrzeugflotten erfolgt und damit die Ziele der Umweltzone nicht gefährdet werden, auf der anderen Seite aber Spielräume für die Unternehmen eröffnet werden, um den Zulieferern und anderen Geschäftspartnern ausreichend Zeit zur Umstellung einzuräumen. Für Betriebe außerhalb der Umweltzone, die nicht mit oder für Firmen arbeiten, die von der Optionslösung Gebrauch machen, bleibt die Möglichkeit, aus der bestehenden Fahrzeugflotte die umweltfreundlichsten Fahrzeuge auszuwählen, um Kunden in der Umweltzone zu bedienen, oder - sofern das nicht möglich sein sollte - eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen.

Sonstige Ausnahmeregelungen von besonderer Relevanz:

- Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des Wohnmobil-Stellplatzes „Zum Kuhhirten“ sind Wohnmobile vom Fahrverbot ausgenommen, die auf den Fahrtstrecken Friedrich-Ebert-Straße, Wilhelm-Kaisen-Brücke, Werderstr., Kuhhirtenweg sowie Doventorstr., Martinistraße, Wilhelm-Kaisen-Brücke, Werderstraße, Kuhhirtenweg zum oder vom Stellplatz unterwegs sind.
- Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt durch den Individualverkehr wird die Zu- und Abfahrt zu den Parkhäusern Ostertor/Kulturmeile, Stephani und Langenstraße auf der Strecke Osterdeich/Tiefer/Martinistr./Faulenstr. auch für PKW ohne Plakette bis zum 30.06.2011 erlaubt.
- Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit von Hotels und anderen Beherbergungsbetrieben in der Umweltzone genügt als Nachweis der Berechtigung, die Umweltzone auch ohne gültige Plakette zu befahren, der schriftliche Beleg der Buchung einer Unterkunft in der Umweltzone. Die Ausnahmegenehmigung wird für den gesamten Aufenthalt gewährt. Dabei wird nicht zwischen auswärtigen und ausländischen PKW unterschieden.
- Zum Aufsuchen einer Kfz-Werkstatt in der Umweltzone reicht die Bestätigung der Werkstatt über die Terminvereinbarung als Nachweis für die Ein- und Abfahrberechtigung an dem entsprechenden Tag aus.
- Für Fahrzeuge, die im Zusammenhang mit Märkten (Kleiner Freimarkt, Weihnachtsmarkt etc.) die Umweltzone befahren müssen, wird mit der Bestätigung zur Marktteilnahme für den Marktzeitraum auf Wunsch auch eine ggf. erforderliche Ausnahmegenehmigung erteilt.
- Grundsätzlich bleibt die Regelung erhalten, dass für Private nur dann eine Ausnahme erteilt werden kann, wenn das Fahrzeug der Antragstellenden nicht nachrüstbar ist und es eine soziale Härte bedeuten würde, eine Ersatzbeschaffung zu verlangen. Da nicht auszuschließen ist, dass auch die Kosten für die Nachrüstung selbst trotz öffentlicher Förderung in besonderen Fällen als nicht zumutbar eingestuft werden müssen, können hierfür ebenfalls Ausnahmen gewährt werden.

- Im Übrigen wird auf die Ausnahmetatbestände in der Verwaltungsvorschrift verwiesen, in der u.a. auch Fälle besonderer wirtschaftlicher Härten geregelt werden.

Prüfung nach der Mittelstandsklausel

Gemäß § 5 des Bremischen Gesetzes zur Förderung von kleinsten, kleinen und mittleren Unternehmen (Mittelstandsförderungsgesetz) vom 28.03.2006 ist zu überprüfen, ob Auswirkungen auf Kosten, Verwaltungsaufwand und Arbeitsplätze in den Unternehmen der mittelständischen Wirtschaft zu erwarten sind, und inwieweit diese Auswirkungen zu unterschiedlichen Belastungen in Bezug auf die Unternehmensgröße führen. In einer vom Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa durchgeführten Überprüfung zur Mittelstandsverträglichkeit wurde die Wirkung der Umweltzone auf die Innenstadt und den Einzelhandel, auf den Veranstaltungsbereich, den Tourismusbereich, den Gewerbe- und Dienstleistungsbereich, sowie auf Markt- und Spezialveranstaltungen unter Beachtung der vorgesehenen Ausnahmeregelungen untersucht (siehe Anlage 3).

Als Ergebnis dieser Überprüfung kann festgestellt werden:

Die Abwägung der verschiedenen Argumente ergibt, dass der geforderte Gesundheitsschutz, zu dessen Erreichung die Stadtgemeinde Bremen verpflichtet ist, sowie die Sicherstellung der Luftqualität auf der Grundlage gesetzlicher Verpflichtungen die notwendige finanzielle Belastung der KMU überwiegen. Die Einrichtung einer Umweltzone stellt im Vergleich mit den wirksamen Alternativen Innenstadtmaut oder Beschränkung anhand der Endziffer der Kennzeichen und Wochentagen aus den oben genannten Gründen das mildere Mittel dar.

Alle anderen geprüften Alternativen wie z.B. kleinere Umweltzone oder einzelne Straßensperrungen erreichen das erforderliche Minderungsziel an den Belastungsschwerpunkten nicht und wurden daher verworfen.

Gebühren

Gebühren müssen nach Gebührenrecht die entstehenden Kosten decken. Als Orientierungsgrößen für die Angemessenheit von Gebühren können vergleichbare Tatbestände in anderen Städten gelten.

Die Einrichtung einer Umweltzone verursacht zum Einen einmalige Kosten z.B. für die Konzeption der Beschilderung, die Schilder selbst und das Aufstellen der Verkehrszeichen. Diese Kosten sind zum großen Teil in einem Haushaltsansatz des Jahres 2008 berücksichtigt.

Zum Anderen entstehen vor allem Personal- und Sachkosten für die Information der Bevölkerung, für Flyer, Hotline, das Erteilen von Ausnahmegenehmigungen und ähnliche Aufgaben. Durch das Strecken der Einführung der Umweltzone und den zusätzlichen Zwischenschritt einer Stufe 2 (gelbe und grüne Plakette als Einfahrtberechtigung) wird diese Tätigkeit entzerrt, dauert insgesamt jedoch länger als ursprünglich vorgesehen. Die Kosten hierfür sind ebenso wie die Kosten für laufende Erneuerungsbedarfe an den Schildern, Umprogrammierungen in der Verkehrsmanagementzentrale, Website-Aktualisierungen und ähnliches durch die Gebühren wieder zu vereinnahmen.

Durch vereinfachte Regelungen z. B. bei der Zufahrt zu innerstädtischen Beherbergungsbetrieben oder den Wohnmobilstellplatz sowie die Kfz-Werkstätten und in den Optionsmodellen für Unternehmen ergibt sich ein geringerer oder gar kein Verwaltungsaufwand, so dass Gebührentatbestände entfallen konnten.

Insgesamt wurden die Gebühren neu kalkuliert, gestrafft und in der Verwaltungsvorschrift dahingehend geändert, dass sich eine Gebührenerkung gegenüber den ursprünglichen Vorschlägen (TÖB-Verfahren) von 10 % bis zu 50 % in Einzelfällen ergibt.

Durch Beratung wird angestrebt, dass Anträge, die keine Aussicht auf Erfolg haben, entweder gar nicht erst gestellt oder im Bearbeitungsgang zurück gezogen werden, damit für den Vorgang keine Gebühren anfallen.

Informationen

Sobald die erforderlichen politischen Gremienbeschlüsse ergangen sind, kann über die endgültigen Regelungen eine breit angelegte Informationskampagne gestartet werden. Neben Flyern spielt das Internet hierfür eine besondere Rolle.

C. Beschlussvorschlag:

1. Die Deputationen für Umwelt und Energie (S) sowie Bau und Verkehr (S) nehmen den Bericht des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa zur Kenntnis.
2. Die Deputationen für Umwelt und Energie (S) sowie Bau und Verkehr (S) stimmen der Einrichtung einer Umweltzone in der vorgeschlagenen Form und den in der Verwaltungsvorschrift ausgeführten Ausnahmeregelungen zu und bitten den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, die Planungen dem Senat unverzüglich zur Beschlussfassung vorzulegen und der Bremischen Bürgerschaft zur Kenntnis zu geben.

Anlagen

Anlage 1: Abbildung der Umweltzone

Anlage 2: VwV Ausnahmen

Anlage 3: Prüfung der Mittelstandsklausel

**Verwaltungsvorschrift
des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa
zur einheitlichen Handhabung der Genehmigung von Einzelausnahmen zum
Fahrverbot in der Umweltzone Bremens**

1. Einleitung

Am 17. Juni 2008 hat der Senat im Rahmen der Luftreinhalteplanung die Einrichtung einer Umweltzone mit emissionsabhängigen Fahrverboten in zwei Stufen beschlossen.

Die folgenden Fahrzeugkriterien der Umweltzone gelten für alle Fahrzeuge unabhängig vom Wohn- oder Betriebssitz des Fahrzeughalters:

Stufe 1 ab 01. Januar 2009:

mindestens Schadstoffgruppe 2 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV): rote, gelbe und grüne Plaketten

Stufe 2 ab 01. Januar 2010:

mindestens Schadstoffgruppe 3 der 35. BImSchV: gelbe und grüne Plaketten

Stufe 3 ab 01. Juli 2011:

mindestens Schadstoffgruppe 4 der 35. BImSchV: grüne Plakette

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

Die vorliegende Verwaltungsvorschrift regelt Ausnahmen, die von der Straßenverkehrsbehörde im Amt für Straßen und Verkehr und vom Stadtamt nach § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV zugelassen werden können. In jedem Fall haben die Straßenverkehrsbehörde und das Stadtamt eine eigene Ermessensentscheidung über die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zu treffen.

2. Fahrzeuge, für die eine Ausnahmegenehmigung nicht erforderlich ist

2.1 Generell vom Fahrverbot ausgenommene Fahrzeuge

In Anhang 3 zu § 2 Abs. 3 der 35. BImSchV werden eine Reihe von Fahrzeugen generell von Fahrverboten ausgenommen. Folgende Fahrzeuge benötigen damit keine Ausnahmegenehmigung:

- a) mobile Maschinen und Geräte (dies sind industrielle Ausrüstungen oder Fahrzeuge mit und ohne Aufbau, die nicht zur Güter- oder Personenbeförderung bestimmt sind und in die ein Verbrennungsmotor eingebaut ist),
- b) Arbeitsmaschinen (dies sind alle selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, die in analoger Anwendung der heute nicht mehr geltenden Durchführungsanweisung (DA) zu § 18 Abs. 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) aufgeführt und die in den Fahrzeugpapieren als solche gekennzeichnet sind),
- c) land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen,
- d) zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge,
- e) Krankenwagen, Arztwagen mit entsprechender Kennzeichnung im Einsatz,
- f) Kraftfahrzeuge, mit denen Personen fahren oder gefahren werden, die außergewöhnlich gehbehindert, hilflos oder blind sind und in ihrem Schwerbehindertenausweis die Merkzeichen „aG“, „H“ oder „Bl“ haben,
- g) Fahrzeuge, für die Sonderrechte nach § 35 StVO in Anspruch genommen werden können, wie Polizei, Feuerwehr, Bundeswehr, NATO-Truppen im Falle dringender militärischer Erfordernisse, Katastrophenschutz oder Müllfahrzeuge,
- h) Fahrzeuge nichtdeutscher Truppen von Staaten außerhalb der NATO im Rahmen der militärischen Zusammenarbeit für Fahrten aus dringenden militärischen Gründen,
- i) zivile Fahrzeuge, die im Auftrag der Bundeswehr genutzt werden, soweit es sich um unaufschiebbare Fahrten zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben der Bundeswehr handelt,
- j) historische Kraftfahrzeuge mit dem Zusatzkennzeichen „H“.

Darüber hinaus sind vom Fahrverbot ausgenommen

- Reisebusse im Gelegenheits- und Linienfernverkehr (befristet bis zum 31. Dezember 2011),
- Diplomatenfahrzeuge,
- Fahrzeuge mit roten Kennzeichen,
- Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen,
- Fahrzeuge auf Fahrten im Zusammenhang mit einer polizeilichen oder eichamtlichen Überprüfung,
- PKW von Gästen von Beherbergungsbetrieben in der Umweltzone für die Dauer des Aufenthalts, sofern eine Buchungsbestätigung für den jeweiligen Beherbergungsbetrieb und die Dauer vorgelegt werden kann,

- Wohnmobile, die auf den Fahrtstrecken Friedrich-Ebert-Straße, Wilhelm-Kaisen-Brücke, Werderstraße, Kuhhirtenweg oder Doventor, Martinistraße, Wilhelm-Kaisen-Brücke, Werderstraße, Kuhhirtenweg zum oder vom Stellplatz für Wohnmobile am Kuhhirtenweg unterwegs sind, und
- PKW, die auf dem Straßenzug Osterdeich, Tiefer, Martinistraße, Am Brill, Faulenstraße, Doventor von oder zu den Parkhäusern Ostertor/Kulturmeile, Langenstraße oder Stephani fahren (befristet bis 30.06.2011).

Fahrzeuge von in der Umweltzone ansässigen Unternehmen sind unter folgenden Voraussetzungen bis zum Ablauf des 31.12.2011 vom Fahrverbot ausgenommen:

- Sie sind für die Ausübung des Gewerbes notwendig (ausgenommen sog. Dienst- oder Firmenwagen für Mitarbeiter), und
- dieses Unternehmen hat einen öffentlich-rechtlichen Vertrag zur ökologischen Erneuerung der eigenen Fahrzeugflotte mit dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa geschlossen.

Im Übrigen sind Nutzfahrzeuge unter folgenden Voraussetzungen vom Fahrverbot ausgenommen:

- Die Fahrzeuge fahren von und zu Produktionsbetrieben in der Umweltzone (Wirtschaftsverkehre), und
- diese Betriebe haben einen öffentlich-rechtlichen Vertrag zur ökologischen Erneuerung der allgemeinen Fahrzeugflotte mit dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa geschlossen, und
- es kann ein Nachweis der Geschäftsbeziehung zu dem den Vertrag schließenden Unternehmen für die jeweilige Fahrt belegt werden (Fracht- oder ähnliche Papiere).

2.2 Kennzeichnung der Fahrzeuge

Fahrzeuge, die nach § 2 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang 1 der 35. BImSchV mit einer ausreichenden Plakette gekennzeichnet werden können, bedürfen ebenfalls keiner Ausnahmegenehmigung. Antragsteller, die eine Ausnahmegenehmigung für ein derartiges Fahrzeug beantragen, sind auf die Möglichkeit der Kennzeichnung ihres Fahrzeugs zu verweisen.

Die Zuordnung der Fahrzeuge zu den Schadstoffgruppen der 35. BImSchV erfolgt anhand der Emissionsschlüsselnummern gemäß der Verkehrsblattveröffentlichung (s. Anhang 1).

Eine erteilte Ausnahmegenehmigung ist im Original mitzuführen und im abgestellten Fahrzeug gut sichtbar hinter der Frontscheibe des Fahrzeugs anzubringen. Gleiches gilt für einer förmlichen Ausnahmegenehmigung in dieser Verwaltungsvorschrift gleichgestellte formlose Nachweise der Fahrberechtigung (z. B. Buchungsbestätigung, Fracht- oder ähnliche Papiere, Terminbestätigung).

3. Zuständigkeit

Die Zuständigkeit für die Erteilung der Ausnahmegenehmigung liegt grundsätzlich bei der Straßenverkehrsbehörde im Amt für Straßen und Verkehr (ASV).

Ausnahmen, die im Zusammenhang mit der Zulassung zu einem Markt zu erteilen sind, werden durch das Stadtamt zugelassen.

4. Verfahren

4.1 Antragsberechtigung

Ausnahmen sind generell fahrzeuggebunden. Antragsberechtigt ist nur der Fahrzeughalter. Er kann sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen.

4.2 Form der Antragstellung

Zur Gewährleistung einer einheitlichen Antragstellung bzw. Bearbeitung sind die vorgegebenen Antragsformulare nach Anhang 2 (werden z. Z. noch erarbeitet) zu verwenden.

4.3 Begründung und Nachweise

Der Antrag ist zu begründen, dabei sind geeignete Nachweise beizubringen. Die Art der Nachweise richtet sich nach den zu prüfenden Voraussetzungen für die Erteilung der Ausnahmegenehmigung und ist unter Punkt 5.2 ff. im Einzelnen angegeben.

Der Antragsteller ist darauf hinzuweisen, dass beim Parken in der Umweltzone die Ausnahmegenehmigung gut sichtbar im Fahrzeug auszulegen ist.

5. Entscheidung über den Antrag

5.1 Grundsatz

§ 1 Abs. 2 der 35. BImSchV verlangt für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung, dass der Verkehr in der Umweltzone im öffentlichen Interesse liegt oder aus überwiegenden und unaufschiebbaren Interessen Einzelner erforderlich ist.

Allein der Wohn- oder Betriebssitz innerhalb der Umweltzone rechtfertigt keine Ausnahmegenehmigung.

Eine Ausnahmegenehmigung ist jeweils nur für ein einzelnes Fahrzeug zu erteilen.

5.2 Prüfungsschritte

Die Anträge sind in folgenden Prüfungsschritten zu prüfen:

- Allgemeine Voraussetzungen nach Nr. 5.2.1 (unabhängig von der Art der Fahrzeugnutzung)
- Besondere Voraussetzungen nach Nr. 5.2.2 bei Nutzung des Fahrzeugs für private Fahrten
- Besondere Voraussetzungen nach Nr. 5.2.3 bei Nutzung des Fahrzeugs im Wirtschaftsverkehr bzw. als Firmenfahrzeug

5.2.1 Allgemeine Voraussetzungen

a) Die Erforderlichkeit, den Verkehr mit einem Fahrzeug für die vorgenannten Zwecke zuzulassen, ist in den unter 5.2.2.1, 5.2.2.2 und 5.2.2.3 genannten Fällen grundsätzlich nur dann gegeben,

- wenn es dem Antragsteller nicht möglich ist, sein Fahrzeug mit handelsüblichen Einbausätzen nachrüsten zu lassen oder wenn trotz durchgeführter Nachrüstung die zum Befahren der Umweltzone erforderliche Schadstoffgruppe nicht erreicht wird (fehlende oder unzureichende Nachrüstbarkeit), und
- wenn ein Ersatz durch ein geeignetes Fahrzeug aufgrund sozialer Härte oder wegen Existenzgefährdung im wirtschaftlichen Härtefall nicht zumutbar ist.

Erforderliche Nachweise:

- Bescheinigung durch Kfz-Werkstatt oder -Händler, dass eine Nachrüstung des Fahrzeugs zurzeit nicht möglich ist (ggf. mit Angabe, ob oder bis wann eine Nachrüstung voraussichtlich realisiert werden kann) und
- Beleg, dass der Ersatz durch ein geeignetes Fahrzeug aufgrund sozialer oder wirtschaftlicher Verhältnisse (sozialer Härtefall, Existenzgefährdung im wirtschaftlichen Härtefall) nicht zumutbar ist.

Der Antragsteller ist darauf hinzuweisen, dass die Nachrüstung auch den ab 01.07.2011 geltenden Bedingungen für das Befahren der Umweltzone entsprechen sollte.

b) Verzögerung bei der Nachrüstung oder Ersatzbeschaffung

Eine Ausnahmegenehmigung kann unter den Voraussetzungen des Buchstaben a) bereits dann erteilt werden, wenn die Nachrüstung des Fahrzeugs auf den technisch notwendigen Abgasstandard mit handelsüblichen Einbausätzen vom Antragsteller bereits beauftragt worden ist, von der Werkstatt aber aus Gründen, die der Antragsteller nicht zu vertreten hat (z. B. Lieferengpässe), noch nicht ausgeführt werden kann. Das gleiche gilt, wenn die Beschaffung eines neuen Fahrzeugs bereits eingeleitet ist, sich aber noch aus Gründen, die der Antragsteller nicht zu vertreten hat, verzögert.

Erforderlicher Nachweis: Bescheinigung durch Werkstatt bzw. Lieferanten, dass eine Nachrüstung des Fahrzeugs bzw. die Beschaffung eines neuen Fahrzeugs

beauftragt wurde, mit Terminvorgabe, bis wann eine Nachrüstung/Beschaffung voraussichtlich realisiert werden kann. Als Bescheinigung gilt auch eine mit den vorgenannten Daten versehene Auftragsbestätigung der Werkstatt.

Die Ausnahmegenehmigung ist in diesen Fällen bis zur Nachrüstung bzw. Ersatzbeschaffung zu befristen, längstens jedoch bis zu 6 Monaten.

c) **Besondere soziale oder wirtschaftliche Härte**

In den Fällen, in denen zwar eine Nachrüstmöglichkeit besteht, diese jedoch eine besondere wirtschaftliche oder soziale Härte darstellen würde, kann eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden.

Erforderlicher Nachweis: Beleg, dass die Nachrüstung des vorhandenen Fahrzeugs eine besondere wirtschaftliche oder soziale Härte darstellt.

5.2.2 Besondere Voraussetzungen bei Nutzung des Fahrzeugs für private Fahrten

Für die folgenden drei Fallgruppen Schwerbehinderte (5.2.2.1), Berufspendler (5.2.2.2.) und Bewohner (5.2.2.3) ist von dem Bestehen eines überwiegenden und unaufschiebbaren Interesses Einzelner im Sinne von § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV auszugehen. Die allgemeinen Voraussetzungen nach Nr. 5.2.1 müssen vorliegen.

5.2.2.1 Schwerbehinderte

Ein überwiegendes privates Interesse ist unter den vorgenannten Voraussetzungen bei Schwerbehinderten, die nicht gemäß Nr. 2.1 Buchstabe f) vom Fahrverbot ausgenommen sind, mit Merkzeichen „G“ gegeben.

Erforderlicher Nachweis: Schwerbehindertenausweis mit Merkzeichen „G“.

5.2.2.2 Berufspendler

Darüber hinaus können Berufspendler unter den in Nr. 5.2.1 genannten Voraussetzungen eine Ausnahmegenehmigung erhalten, wenn dem Antragsteller aus gesundheitlichen Gründen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht möglich oder nicht zumutbar ist.

Erforderlicher Nachweis: ärztliches Attest mit der Aussage, dass dem Antragsteller gesundheitsbedingt keine Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel möglich ist (mit Angabe der voraussichtlichen Dauer der Mobilitätseinschränkung).

Berufspendler erhalten ebenfalls dann eine Ausnahmegenehmigung, wenn der Arbeitsplatz mit öffentlichen Verkehrsmitteln räumlich nicht und/oder nicht in zumutbarer Zeit erreichbar ist.

Erforderlicher Nachweis: Dienstplaneinteilung des Antragstellers, Liniennetz und Fahrplan des Öffentlichen Verkehrs im Bereich zwischen Wohnung und Arbeitsstätte.

5.2.2.3 Bewohner der Umweltzone

Bewohner mit erstem oder zweitem Wohnsitz in der Umweltzone erhalten unter den in 5.2.1 genannten Voraussetzungen eine befristete Ausnahmegenehmigung auf maximal 18 Monate nach Inkrafttreten der Regelungen zur Umweltzone. Das gilt auch für Wohnmobile. Die Ausnahmegenehmigung kann erneut beantragt werden.

5.2.3 Besondere Voraussetzungen bei Nutzung des Fahrzeugs im Wirtschaftsverkehr bzw. als Firmenfahrzeug

Wird das Fahrzeug im Wirtschaftsverkehr bzw. als Firmenfahrzeug genutzt, kann für die Fallgruppen Sonderfahrzeuge (5.2.3.1) und Härtefälle (5.2.3.2) das nach § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV erforderliche öffentliche Interesse bzw. das überwiegende und unaufschiebbare Interesse Einzelner anerkannt werden. Die allgemeinen Voraussetzungen nach Nr. 5.2.1 müssen vorliegen.

5.2.3.1 Sonderfahrzeuge

Sonderfahrzeuge sind Fahrzeuge, die sich durch besondere Merkmale als Folge erheblichen Bau- oder Umbauaufwandes auszeichnen und deshalb die berufliche Tätigkeit des Antragstellers speziell auf diese Fahrzeuge ausgerichtet ist. Für die Ausübung seiner Tätigkeit ist der Antragsteller zwingend auf das Fahrzeug angewiesen. Eine Versagung der Ausnahmegenehmigung würde hier zu einer unverhältnismäßigen Beeinträchtigung der Berufsausübung führen.

Anmerkung: Bestimmte Sonderfahrzeuge wie Kräne und ähnliche Fahrzeuge sind bereits nach Anhang 3 Nr. 1 und 2 der 35. BImSchV ausgenommen (siehe hierzu 2.1).

Für Sonderfahrzeuge der drei Unterfallgruppen

- Sonderfahrzeuge, die in besonderem Maße die Geschäftsidee verkörpern (5.2.3.1.1),
- Spezialfahrzeuge mit hohen Anschaffungskosten und geringen Fahrleistungen innerhalb der Umweltzone (5.2.3.1.2) sowie
- als Arbeitsstätte genutzte Fahrzeuge mit festen Auf-/Einbauten (5.2.3.1.3)

kann vom Bestehen eines überwiegenden und unaufschiebbaren Interesses Einzelner im Sinne von § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV ausgegangen werden.

Zusätzliche Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass das Fahrzeug mit handelsüblichen Einbausätzen nicht auf den Abgasstandard von mindestens der Plakette "Rot" (ab 1.1.2010 mindestens der Plakette "Gelb", ab 1.7.2011 mindestens der Plakette "Grün") nachgerüstet werden kann. Die Ausnahmegenehmigung ist insoweit mit einer Auflage zur Nachrüstung auf den technisch bestmöglichen Abgasstandard zu versehen.

Erforderlicher Nachweis: Bescheinigung durch Kfz-Werkstatt, dass eine Nachrüstung des Fahrzeugs auf einen besseren Abgasstandard als den, der mit lieferbaren handelsüblichen Einbausätzen erreichbar ist, zurzeit nicht möglich ist (ggf. mit Angabe, bis wann eine Nachrüstung voraussichtlich realisiert werden kann).

5.2.3.1.1 Sonderfahrzeuge, die eine Geschäftsidee verkörpern

Für Sonderfahrzeuge, bei denen das verwendete Fahrzeug oder der verwendete Fahrzeugtyp die Geschäftsidee verkörpert und deshalb mit einem anderen moderneren Fahrzeug die Ausübung des Gewerbes nicht möglich wäre, kommt eine Ausnahmegenehmigung in Betracht:

Hierzu gehören insbesondere Fahrzeuge wie z. B. Stretch-Limousinen oder historische Busse, die für Hochzeitsfahrten oder Stadtrundfahrten eingesetzt werden.

Erforderlicher Nachweis: glaubhafte Darlegung, dass das verwendete Fahrzeug bzw. der Fahrzeugtyp die Geschäftsidee verkörpert und deshalb mit einem anderen moderneren Fahrzeug die Ausübung des Gewerbes bzw. die Durchführung der Sonderfahrt nicht möglich wäre.

5.2.3.1.2 Sonderfahrzeuge mit hohen Anschaffungskosten und geringen Fahrleistungen innerhalb der Umweltzone

Für Fahrzeuge, die im Vergleich zu ähnlichen Serienfahrzeugen ohne Sonderausrüstung einen hohen Anschaffungswert haben und die zudem nur eine geringe Fahrleistung innerhalb der Umweltzone aufweisen, kann insbesondere in den folgenden Fallvarianten eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden:

a) Großraum- und Schwertransporte

Fahrzeuge für Großraum- und Schwertransporte werden nur auf ganz bestimmten Einzelstrecken zugelassen.

Die Ausnahmegenehmigung kann einzelfallbezogen oder auf Antrag für Wiederholungsfälle auf höchstens 3 Jahre befristet erteilt werden. Die befristeten Ausnahmegenehmigungen sind mit der Nebenbestimmung zu versehen, dass sie nur in Verbindung mit einer Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) gelten.

b) Andere Sonderfahrzeuge

Bei dieser Fallvariante mit hohen Anschaffungs- bzw. Umrüstkosten ist ebenfalls nur eine geringe Fahrleistung innerhalb der Umweltzone gegeben, sodass hierfür eine Ausnahmegenehmigung in Betracht kommen kann.

Erforderlicher Nachweis: glaubhafte Darlegung, dass das verwendete Fahrzeug zur Ausübung des Gewerbes benötigt wird.

5.2.3.1.3 Als Arbeitsstätte genutzte Fahrzeuge mit festen Auf-/Einbauten

Hierzu gehören Fahrzeuge, die mit ihren festen Auf- oder Einbauten zugleich eine Arbeitsstätte sind (hierzu zählen z. B. Verkaufsfahrzeuge).

Erforderlicher Nachweis: glaubhafte Darlegung, dass das verwendete Fahrzeug mit festen Auf-/Einbauten versehen ist und als Arbeitsstätte dient, ggf. Inaugenscheinnahme.

Nicht zu dieser Fallgruppe zählen Fahrzeuge mit Sonderauf- und -einbauten, die lediglich für den Lieferverkehr eingesetzt werden (z. B. Kühlfahrzeuge oder Fahrzeuge, die der Lagerhaltung dienen). Für diese Fahrzeuge kommt eine Ausnahmegenehmigung nur unter den in 5.2.3.2 (Härtefälle beim Wirtschaftsverkehr) genannten Voraussetzungen in Betracht.

5.2.3.2 Härten beim Wirtschaftsverkehr im Einzelfall

Neben den unter 5.2.1. genannten Voraussetzungen ist eine Ausnahmegenehmigung auch dann zu erteilen, wenn ein Einzelfall gegeben ist, mit dem ein besonderes öffentliches oder überwiegendes und unaufschiebbares Interesse eines Einzelnen verbunden ist.

Ein derartiges Interesse liegt u. a. vor, wenn die gewerbliche Tätigkeit, z. B. Fertigungs- und Produktionsprozesse, auf andere Weise nicht aufrechterhalten werden kann und die Regelung über einen öffentlich-rechtlichen Vertrag aus nachvollziehbaren Gründen nicht zum Tragen kommt.

Dieses Interesse kann für eine Übergangszeit von längstens 18 Monaten insbesondere dann unterstellt werden, wenn der Wirtschaftsbetrieb seinen Sitz bereits vor der Beschlussfassung des Senats am 17. Juni 2008 innerhalb der Umweltzone hatte.

Erforderlicher Nachweis: glaubhafte Darlegung, dass Fertigungs-, Produktions- und Lieferprozesse auf andere Weise nicht aufrechterhalten werden können und die Option des öffentlich-rechtlichen Vertrags nicht genutzt werden kann.

5.2.3.3 Im Zusammenhang mit Märkten eingesetzte Fahrzeuge

Für Fahrzeuge, die im Zusammenhang mit Märkten und Festen, die auf dem Marktplatz zwischen Rathaus, Bremer Bürgerschaft und Schütting, der Domsheide, dem Liebfrauenkirchhof oder an einem innerstädtischen Veranstaltungsort, der mit den Märkten und Festen an den genannten Orten in unmittelbarer Verbindung steht (z. B. Schlachtezauber mit dem Weihnachtsmarkt), stattfinden, eingesetzt werden, kann eine Ausnahmegenehmigung mit ermäßigter Gebühr erteilt werden.

Erforderlicher Nachweis: Zulassung der Marktverwaltung als Marktteilnehmer.

5.3 Dauer der Ausnahmegenehmigung

Fallgruppen	Dauer
Bei Verzögerung der Nachrüstung bzw. Ersatzbeschaffung (5.2.1.1)	bis zum voraussichtlichen Eintritt der Nachrüstung oder Ersatzbeschaffung, längstens 6 Monate
Schwerbehinderte (5.2.2.1)	höchstens bis zum Ablauf der Gültigkeit des Schwerbehindertenausweises
Berufspendler (5.2.2.2)	Ausstellung längstens 18 Monate

Fallgruppen	Dauer
Anwohner innerhalb der Umweltzone (5.2.2.3)	Ausstellung längstens 18 Monate
Sonderfahrzeuge, die eine Geschäftsidee verkörpern (5.2.3.1.1)	Ausstellung längstens 30 Monate
Großraum- und Schwertransporte (5.2.3.1.2 Buchstabe a)	für die Dauer der Fahrt in der Umweltzone oder bei Dauerausnahmegenehmigung bis zum Zeitpunkt der möglichen Nachrüstbarkeit (siehe Werkstattbescheinigung), Ausstellung längstens 30 Monate
Andere Sonderfahrzeuge (5.2.3.1.2 Buchstabe b)	bis zum Zeitpunkt der möglichen Nachrüstbarkeit (siehe Werkstattbescheinigung), Ausstellung längstens 30 Monate
Als Arbeitsstätte genutzte Fahrzeuge mit festen Auf-/Einbauten (5.2.3.1.3)	bis zum Zeitpunkt der möglichen Nachrüstbarkeit (siehe Werkstattbescheinigung), Ausstellung längstens 30 Monate
Härtefälle (5.2.3.2)	Ausstellung längstens 30 Monate
Im Zusammenhang mit Märkten eingesetzte Fahrzeuge (5.2.3.3)	für die Dauer der Veranstaltung

5.4 Form der Ausnahmegenehmigung

Die Ausnahmegenehmigung ist aus Gründen der Fälschungssicherheit mit einem Hologrammaufkleber zu versehen. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Genehmigung im Original mitzuführen und im abgestellten Fahrzeug gut sichtbar hinter der Frontscheibe auszulegen ist.

Der förmlichen Ausnahmegenehmigung gleichgestellt sind formlose Nachweise der in der Umweltzone angefahrenen Stellen, dass die Fahrt notwendig ist, in den folgenden Fällen:

- a) im Zusammenhang mit einer Vorstellung des Fahrzeugs bei einer Behörde, z. B. Polizeidienststelle oder Eichamt,
- b) zur Wahrnehmung eines Werkstatttermins in einem in der Umweltzone ansässigen Kfz-Betrieb,
- c) zum Erreichen und Verlassen des Stellplatzes für Wohnmobile am Kuhhirtenweg mit Wohnmobilen auf den Fahrtstrecken Friedrich-Ebert-Straße, Wilhelm-Kaisen-Brücke, Werderstraße, Kuhhirtenweg sowie Doventor, Martinistraße, Wilhelm-Kaisen-Brücke, Werderstraße, Kuhhirtenweg,

- d) während eines gebuchten Aufenthaltes in einem in der Umweltzone gelegenen Beherbergungsbetrieb,
- e) Wirtschaftsverkehr von und zu einem Unternehmen in der Umweltzone, das einen öffentlich-rechtlichen Vertrag zur ökologischen Erneuerung der eigenen oder der allgemeinen Fahrzeugflotten mit dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa geschlossen hat.

5.5 Verfahren bei Versagung einer Ausnahmegenehmigung

Ist die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zu versagen, kann die Straßenverkehrsbehörde den Antrag im Interesse der Vermeidung zeitaufwändiger Widerspruchsverfahren und aufgrund der Vielzahl zu erwartender Anträge informell ablehnen und das Verfahren einstellen. Hierbei soll folgende Formulierungshilfe verwendet werden:

„Aus den von Ihnen dargelegten Gründen kann eine Ausnahmegenehmigung zum Befahren der Umweltzone nicht in Aussicht gestellt werden. Hierbei handelt es sich um eine gebührenfreie Auskunft. Bitte teilen Sie uns schriftlich mit, ob Sie dennoch Ihren Antrag aufrechterhalten. Die Bearbeitung wäre dann gebührenpflichtig.“

Wenn wir bis zum keine weitere Nachricht von Ihnen erhalten, betrachten wir Ihren Antrag als erledigt.“

5.6 Rechtsbehelfsbelehrung

Die Entscheidung (die Erteilung der Genehmigung sowie die Ablehnung der Genehmigung) ist mit einer Rechtsbehelfsbelehrung zu versehen. Hierbei kann folgende Formulierungshilfe verwendet werden:

„Gegen den vorstehenden Bescheid ist der Widerspruch zulässig. Er ist innerhalb eines Monats nach Zugang dieses Bescheides schriftlich oder zur Niederschrift beim Amt für Straßen und Verkehr, Straßenverkehrsbehörde, Herdentorsteinweg 49/50, 28195 Bremen zu erheben. Es wird darauf hingewiesen, dass bei schriftlicher Einlegung des Widerspruchs die Widerspruchsfrist nur dann gewahrt ist, wenn der Widerspruch innerhalb dieser Frist eingegangen ist.“

6. Gebühren

6.1 Grundsätzliches

Für die Erteilung einer Ausnahme ist in Nr. 21.30 der Umweltkostenverordnung eine Rahmengebühr vorgesehen, wie in Nr. 6.2 dargestellt.

Maßgeblich für die Gebührenbemessung sind nach § 4 des Bremischen Gebühren- und Beitragsgesetzes (BremGebBeitrG) in Verbindung mit Nummer 21.30 der Um-

weltkostenverordnung (UmwKostV) die Kosten des Verwaltungsaufwandes sowie die Bedeutung des Gegenstandes und der wirtschaftliche Nutzen für die Beteiligten.

6.2 Gebührenhöhe

Die Gebühren bei Ablehnung oder Zurücknahme eines Antrages richten sich nach § 4 des Bremischen Gebühren- und Beitragsgesetzes (BremGebBeitrG) in Verbindung mit Nr. 21.30 Umweltkostenverordnung (UmwKostV) und richten sich in der Höhe unter anderem nach dem Wert der Ersparnis der Umrüstkosten bzw. der Ersatzbeschaffungskosten und nach der Dauer der Ausnahmegenehmigung.

Die Umrüstungs- und Ersatzbeschaffungskosten hängen von der Fahrzeugart und Fahrzeuggröße ab und variieren daher stark.

Diese Kosten werden deshalb für die unterschiedlichen Fahrzeugarten und -größen im Rahmen einer Gebühr wie folgt berücksichtigt:

Fahrzeugart/ Fahrzeuggröße	Einzelgebühren	Gebühr 1 Monat	Gebühr 6 Monate	Gebühr 12 Monate	Gebühr 18 Monate	Gebühr 30 Monate
PKW (privat), Wohnmobile	--	45 €	70 €	115 €	160 €	--
PKW (gewerblich)	--	75 €	100 €	175 €	225 €	--
Jedes Fahrzeug (inkl. Sonderfahrzeug) eines zugelassenen Teilnehmers eines Marktes	10 € je Tag, max. 25 € je Teilnahme	--	--	--	--	--
LKW bis 7,5 t	--	90 €	115 €	205 €	295 €	--
LKW > 7,5 t	--	135 €	160 €	295 €	430 €	--
Busse im ÖPNV	--	135 €	160 €	295 €	430 €	--
Sonderfahrzeug	10 € je Genehmigung gem. § 29 StVO in den Fällen der Nr. 5.2.3.1.2 a	135 €	160 €	295 €	430 €	570 €

6.3 Sonderregelungen

Bei mehreren gleichzeitigen Anträgen eines Fahrzeughalters soll die Gebühr um bis zu 30 v. H. ermäßigt werden.

In den Fällen, in denen trotz durchgeführter Nachrüstung mit Partikelfilter die zum Befahren der Umweltzone erforderliche Schadstoffgruppe nicht erreicht wird (5.2.1 Buchstabe d)), soll die Gebühr um 30 v. H. ermäßigt werden.

In den Fällen besonderer sozialer Härte (5.2.1 Buchstabe c)) beträgt die Gebühr je PKW und Jahr 60 €.

In Fällen der Verzögerung bei der Nachrüstung oder Ersatzbeschaffung (5.2.1.1) sind als Gebühr nur die Kosten des Verwaltungsaufwandes in Höhe von 35 € zu erheben.

6.4 Ablehnungen, Zurücknahmen und Widersprüche

Die Gebühren bei Ablehnung oder Zurücknahme eines Antrages richten sich nach § 4 BremGebBeitrG in Verbindung mit Nr. 21.30 UmwKostV.

Die Gebühren für das Widerspruchsverfahren richten sich nach § 8 BremGebBeitrG in Verbindung mit Nr. 101.09 der Allgemeinen Kostenverordnung (AllKostV).

7. Zuständigkeit bei Widersprüchen und Klagen

Im Streitfall über die Erteilung einer Ausnahme ist der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa - oberste Straßenverkehrsbehörde - für die Bearbeitung des Widerspruchsverfahrens zuständig. Das Gleiche gilt für die Bearbeitung von Klagen.

8. Anhänge

Anhang 1: Verkehrsblattveröffentlichung der Schlüsselnummern

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

Anhang 1 , Auszug Kraftfahrt-Bundesamt (Stand 10.12.2007)

Emissionsschlüsselnummern für Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge, die als Nachweis für die Einstufung/Zuordnung in die jeweilige Schadstoffgruppe nach § 2 Abs. 2 sowie nach Anhang 2 der 35. BImSchV dienen

Schadstoffgruppe	Plakette	Fremdzündung		Selbstzündung		
		Personenkraftwagen bzw. Fahrzeuge der Klasse M ₁	Nutzfahrzeuge bzw. Fahrzeuge der Klassen M ₂ , M ₃ und N	Personenkraftwagen bzw. Fahrzeuge der Klasse M ₁ zusätzlich mit PMS nachgerüstet auf	Personenkraftwagen bzw. Fahrzeuge der Klasse M ₁	Nutzfahrzeuge bzw. Fahrzeuge der Klassen M ₂ , M ₃ und N
2	rot				25 bis 29, 35, 41, 71	20, 21, 22, 33, 43, 53, 60, 61
3	gelb			Stufe PM 1: 14, 16, 18, 21, 22, 25 bis 29, 34, 35, 40, 41, 71, 77	30, 31, 36, 37, 42, 44 bis 52, 72	34, 44, 54, 70, 71
4	grün	14, 16, 18 bis 70 71 bis 75 ¹⁾	30 bis 55, 60, 61	Stufe PM 1: 49 bis 52 Stufe PM 2: 30, 31, 36, 37, 42, 44 bis 48, 67 bis 70 Stufe PM 3: 32, 33, 38, 39, 43, 53 bis 66 und Stufe PM 4	32, 33, 38, 39, 43, 53 bis 70, 73 bis 75	35, 45, 55, 80, 81, 83, 84, 90, 91

¹⁾ Im Falle von Gasfahrzeugen nach Richtlinie 88/77/EWG

Umweltzone – Prüfung nach der Mittelstandsklausel

A. Problem

Gemäß § 5 des Bremischen Gesetzes zur Förderung von kleinsten, kleinen und mittleren Unternehmen (Mittelstandsförderungsgesetz) vom 28.03.2006 (GBl. Nr. 20/2006 v. 12.04.2006, S. 151) ist zu überprüfen, ob Auswirkungen auf Kosten, Verwaltungsaufwand und Arbeitsplätze in den Unternehmen der mittelständischen Wirtschaft zu erwarten sind, und inwieweit diese Auswirkungen zu unterschiedlichen Belastungen in Bezug auf die Unternehmensgröße führen.

§ 5 Mittelstandsförderungsgesetz hat folgenden Wortlaut:

Mittelstandsgerechte Rechts- und Verwaltungsvorschriften

(1) Vor dem Erlass und der Novellierung von Rechtsvorschriften sowie bei allen Vorlagen für Senat, Bürgerschaft und Deputationen ist zu überprüfen, ob Auswirkungen auf Kosten, Verwaltungsaufwand und Arbeitsplätze in den Unternehmen der mittelständischen Wirtschaft zu erwarten sind, und inwieweit diese Auswirkungen zu unterschiedlichen Belastungen in Bezug auf die Unternehmensgröße führen. Die Prüfungsergebnisse sind in den Stellungnahmen zu dokumentieren (Mittelstandsklausel). Bei allen mittelstandsrelevanten verwaltungsinternen Verwaltungsvorschriften sind die Auswirkungen auf die Unternehmen der mittelständischen Wirtschaft angemessen zu prüfen.

(2) Rechts- und Verwaltungsvorschriften sind wegen ihrer überdurchschnittlichen Belastungswirkung für den Mittelstand regelmäßig auf ihre Notwendigkeit und ihren Aufwand hin zu überprüfen. Deshalb werden Rechts- und Verwaltungsvorschriften grundsätzlich zeitlich befristet; nach Ablauf treten sie außer Kraft, wenn sie nicht neu erlassen oder novelliert werden.

(3) Der Senat wird beim Erlass und bei der Novellierung von mittelstandsrelevanten Rechts- und Verwaltungsvorschriften eine zügige Bearbeitung im Rahmen mittelstandsfreundlicher Fristen sicherstellen. Insbesondere sollen Genehmigungsverfahren kleiner und mittlerer Unternehmen beschleunigt werden.

Am 20.03.2007 hat der Senat auf der Grundlage der Vorlage vom 07.03.2007 zur „Umsetzung der „Mittelstandsklausel“ in § 5 Abs. 1 Mittelstandsförderungsgesetz im Land Bremen“ die folgenden Prüfschritte beschlossen:

1. Prüfung der KMU-Relevanz im Sinne einer „qualifizierten Betroffenheit“
2. Prüfung des rechtlichen Handlungsspielraums
3. Prüfung, ob die KMU-Relevanz bereits durch andere Rechtsvorschriften berücksichtigt worden ist
4. Quantitative Erfassung bzw. Schätzung des Ausmaßes der KMU-Relevanz (Belastungswirkungen)
5. Prüfung von Handlungsalternativen und Abwägung zwischen den Zielen bzw. beabsichtigten Wirkungen der Rechtsvorschrift/Maßnahme und den Belastungswirkungen für KMU

B. Lösung

Anhand des o.g. Prüfpfades ist die Prüfung der Mittelstandsklausel wie folgt vorgenommen worden:

1. Prüfung der KMU-Relevanz im Sinne einer „qualifizierten Betroffenheit“

KMU werden in Art. 2 des Anhangs der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 06.05.2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen wie folgt definiert:

Mitarbeiterzahlen und finanzielle Schwellenwerte zur Definition der Unternehmensklassen

(1) Die Größenklasse der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) setzt sich aus Unternehmen zusammen, die weniger als 250 Personen beschäftigen und die entweder einen Jahresumsatz von höchstens 50 Mio. EUR erzielen oder deren Jahresbilanzsumme sich auf höchstens 43 Mio. EUR beläuft.

(2) Innerhalb der Kategorie der KMU wird ein kleines Unternehmen als ein Unternehmen definiert, das weniger als 50 Personen beschäftigt und dessen Jahresumsatz bzw. Jahresbilanz 10 Mio. EUR nicht übersteigt.

(3) Innerhalb der Kategorie der KMU wird ein Kleinstunternehmen als ein Unternehmen definiert, das weniger als 10 Personen beschäftigt und dessen Jahresumsatz bzw. Jahresbilanz 2 Mio. EUR nicht überschreitet.

Diese Definition hat das Mittelstandsförderungsgesetz hinsichtlich der Beschäftigtenzahlen in § 2 übernommen.

Die Einrichtung einer Umweltzone muss KMU in besonderer, von anderen Unternehmensgruppen deutlich differenzierender Weise betreffen. Es geht also nicht um eine nur allgemeine Betroffenheit von Unternehmen oder „der Wirtschaft“, sondern um spezifische Auswirkungen auf KMU. KMU müssen also stärker betroffen sein als die übrige Wirtschaft.

Der Prüfung werden nur in Bremen ansässige Unternehmen sowie die auf diese zugelassenen Fahrzeuge zu Grunde gelegt. Dies gilt auch, um eine Mehrfachberücksichtigung bei unterschiedlichen Prüfungen zu vermeiden.

Mit Stand vom 01.01.2008 waren im Gebiet der Stadtgemeinde Bremen folgende Nutzfahrzeuge gemeldet:

Tabelle 1
LKW mit Zulassung in Bremen-Stadt
(Stand: 01.01.2008)

Art	insgesamt	davon mit SKL	Schadstoffgruppen nach 35. BImSchV							
			1 (ohne Plakette)		2 (rot)	3 (gelb)	4 (grün)			
			davon ohne SKL	davon sonstige ohne SKL	SKL-1	SKL-2	SKL-3	SKL-4	SKL-5	SKL-EEV
Omnibusse	393	247	141	5	7	133	92	5	0	10
Lkw bis 2,8 to	6.728	5.676	964	88	1.407	1.773	2.134	362	0	0
Lkw bis 3,5 to	3.041	2.861	162	18	368	772	1.373	348	0	0
Lkw bis 7,5 to	1.459	1.141	295	23	110	380	537	98	10	6
Lkw bis 12 to	400	359	39	2	13	87	202	55	2	0
Lkw über 12 to	1.105	1.007	83	15	36	278	556	58	78	1
Sattelzugm.	1.720	1.683	35	2	16	239	907	120	401	0
Summe	14.846	12.974	1.719	153	1.957	3.662	5.801	1.046	491	17
Anteil am Gesamtbestand		87,39%	11,58%	1,03%	13,18%	24,67%	39,07%	7,05%	3,31%	0,11%

Quelle: KBA 2008

Das bedeutet,

- dass bei Einführung der roten Plakette (Schadstoffgruppe 2; Stufe 1) etwa 20 % der in der Stadtgemeinde Bremen zugelassenen LKW nicht mehr ohne Ausnahmegenehmigung in die Umweltzone einfahren dürften und
- dass bei Einführung der gelben Plakette (Schadstoffgruppe 3, Stufe 2) etwa 37 % der in der Stadtgemeinde Bremen zugelassenen LKW nicht mehr ohne Ausnahmegenehmigung in die Umweltzone einfahren dürften und
- dass bei Einführung der grünen Plakette (Schadstoffgruppe 4; Stufe 3) etwa 77 % der heute in der Stadtgemeinde Bremen zugelassenen LKW nicht mehr ohne Ausnahmegenehmigung in die Umweltzone einfahren dürften.

Bei den eben dargestellten Zulassungszahlen sind auch große Unternehmen berücksichtigt. Insgesamt stellt sich die KMU-Betroffenheit im Verhältnis zu großen Unternehmen jedoch als eine Besondere dar: Auf KMU sind in der Regel LKW bis maximal 7,5 to zugelassen, die den Löwenanteil der zugelassenen LKW darstellen. KMU sind darüber hinaus relativ gesehen häufiger mit wenig Eigenkapital ausgestattet und geringeren Umsätzen, sodass eine Erneuerung des Fahrzeugparks langsamer voranschreitet. Daraus resultieren längere Laufzeiten der Fahrzeuge. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass Fahrzeuge, die auf KMU zugelassen sind, in der Regel älter sind als Fahrzeuge, die auf große Unternehmen zugelassen sind. Außerdem kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Fahrzeugkosten bei großen Unternehmen in der Regel verhältnismäßig geringer zu Buche schlagen, sodass Neuanschaffungen und Fahrzeugtausch schneller möglich sind.

KMU sind demzufolge qualifiziert betroffen.

2. Prüfung des rechtlichen Handlungsspielraums

Auf der Grundlage der Richtlinie 96/62/EG vom 27.09.1996 über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität – sog. Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie – und der Richtlinie 99/30/EG vom 22.04.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Partikel und Blei in der Luft – sog. 1. Tochterrichtlinie – wurden im Jahr 2002 das BImSchG und die 22. BImSchV geändert. Damit wurden Luftreinhalteziele umgesetzt und die Möglichkeiten zum Erlass von Luftreinhalteplänen und Aktionsplänen geschaffen. Mit diesen Instrumenten sollte den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gegeben werden, gegen Luftverunreinigungen vorzugehen. Die konkreten Maßnahmen wurden nicht vorgegeben, sondern den Kommunen wurde eine eigenständige Gestaltungs-kompetenz eingeräumt.

Insoweit hat die Stadtgemeinde Bremen einen weiten Handlungsspielraum bei der Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben zur Verbesserung der Luftqualität.

3. Prüfung, ob die KMU-Relevanz bereits durch andere Rechtsvorschriften berücksichtigt worden ist

Im Rahmen der Einrichtung einer Umweltzone ist die festgestellte KMU-Relevanz noch nicht durch andere Rechtsvorschriften als das Mittelstandsförderungsgesetz berücksichtigt worden.

4. Quantitative Erfassung bzw. Schätzung des Ausmaßes der KMU-Relevanz (Belastungswirkungen)

Die Belastungswirkungen ergeben sich daraus, dass die Mobilität der Unternehmen durch die Einrichtung einer Umweltzone weiterhin gewährleistet werden muss. Die Sicherstellung dieser Mobilität wirkt sich aus

- im finanziellen Bereich/Kosten (im Folgenden unter Buchstabe a.),
- im Bereich Arbeitsplatzsicherung und
- im Bereich Erreichbarkeit der Unternehmen durch Dritte (z. B. Kunden, ArbeitnehmerInnen, Zulieferer; im Folgenden beides unter Buchstabe b.).

a. Kosten

Die Belastungswirkungen für KMU ergeben sich zunächst aus den Kosten, die zur Sicherstellung der eigenen Mobilität und damit der Arbeitsfähigkeit aufgewendet werden müssen. Kosten können den KMU also dadurch entstehen,

- dass sie infolge der Einrichtung einer Umweltzone neue Fahrzeuge (fabrikneu oder gebraucht) anschaffen (müssen)
- oder dass sie infolge der Einrichtung einer Umweltzone für ihre gebrauchten Fahrzeuge Ausnahmegenehmigungen beantragen und bezahlen (müssen)
- oder dass sie einen Verwaltungsaufwand zur Anschaffung von Ersatzfahrzeugen oder zur Erstellung eines Ausnahmeantrags haben.

Geht man unter Zugrundelegung der Zahlen in Tabelle 1 davon aus, dass

- in der Stufe 1 (rote Plakette) 3.829 LKW (Tabelle 2),
- in der Stufe 2 (gelbe Plakette) 7.491 LKW (Tabelle 3) und
- in der Stufe 3 (grüne Plakette) 13.292 LKW (Tabelle 4) betroffen sein können,

so ist mit folgender **Gesamtbelastung** mit Kosten für Ausnahmegenehmigungen zu rechnen:

Tabelle 2
Kostenbelastung in Stufe 1 (rote Plakette)
(Stand der Zulassungen: 01.01.2008)

Art	Fahrzeuge ohne SKL	davon sonstige ohne SKL	SKL-1	Gesamtzahl	Gebühr für 1 Jahr in Euro	Gesamtbetrag in Euro
Omnibusse	141	5	7	153	295	45.135
Lkw bis 2,8 to	964	88	1.407	2.459	205	504.095
Lkw bis 3,5 to	162	18	368	548	205	112.340
Lkw bis 7,5 to	295	23	110	428	205	87.740
Lkw bis 12 to	39	2	13	54	295	15.930
Lkw über 12 to	83	15	36	134	295	39.530
Sattelzugm.	35	2	16	53	295	15.635
Summe	1.719	153	1.957	3.829		820.405

Damit ergibt sich eine durchschnittliche Belastung in Höhe von 214,26 Euro je Fahrzeug und Jahr.

Tabelle 3
Kostenbelastung in Stufe 2 (gelbe Plakette)
(Stand der Zulassungen: 01.01.2008)

Art	Fahrzeuge ohne SKL	davon sonstige ohne SKL	SKL-1	SKL-2	Gesamtzahl	Gebühr für 1 Jahr in Euro	Gesamtbetrag in Euro
Omnibusse	141	5	7	133	286	295	84.370
Lkw bis 2,8 to	964	88	1.407	1.773	4.232	205	867.560
Lkw bis 3,5 to	162	18	368	772	1.320	205	270.600
Lkw bis 7,5 to	295	23	110	380	808	205	165.640
Lkw bis 12 to	39	2	13	87	141	295	41.595
Lkw über 12 to	83	15	36	278	412	295	121.540
Sattelzugm.	35	2	16	239	292	295	86.140
Summe	1.719	153	1.957	3.662	7.491		1.637.445

Damit ergibt sich eine durchschnittliche Belastung in Höhe von 218,59 Euro je Fahrzeug und Jahr.

Tabelle 4
Kostenbelastung in Stufe 3 (grüne Plakette)
(Stand der Zulassungen: 01.01.2008)

Art	Fahrzeuge ohne SKL	davon sonstige ohne SKL	SKL-1	SKL-2	SKL-3	Gesamtzahl	Gebühr für 1 Jahr in Euro	Gesamtbetrag in Euro
Omnibusse	141	5	7	133	92	378	295	111.510
Lkw bis 2,8 to	964	88	1.407	1.773	2.134	6.366	205	1.305.030
Lkw bis 3,5 to	162	18	368	772	1.373	2.693	205	552.065
Lkw bis 7,5 to	295	23	110	380	537	1.345	205	275.725
Lkw bis 12 to	39	2	13	87	202	343	295	101.185
Lkw über 12 to	83	15	36	278	556	968	295	285.560
Sattelzugm.	35	2	16	239	907	1.199	295	353.705
Summe	1.719	153	1.957	3.662	5.801	13.292		2.984.780

Damit ergibt sich eine durchschnittliche Belastung in Höhe von 224,55 Euro je Fahrzeug und Jahr.

Deutlich hervorzuheben ist, dass dabei folgende **Annahmen** zu Grunde gelegt werden:

- Es erfolgen **keine Neuanschaffungen**, sondern es wird für alle genannten Fahrzeuge eine Ausnahmegenehmigung beantragt und erteilt.
- **Nicht berücksichtigt** ist bei dieser Berechnung, dass ein Anteil der betroffenen Fahrzeuge ohnehin im **normalen Beschaffungszyklus** ausgetauscht wird – was insbesondere bis zur Einführung der Stufe 3 zum 01.07.2011 relevant sein wird – und ein weiterer Anteil durch die Halter auf Grund der Einrichtung der Umweltzone erneuert wird.
- **Nicht berücksichtigt** sind zu erwartende **reduzierte Gebühren** für den Fall, dass ein KMU mehrere Fahrzeuge gleichzeitig anmeldet.
- **Nicht berücksichtigt** ist, dass bei einem Teil der Fahrzeuge eine **ungenügende Nachrüstung** möglich sein wird. Hierfür fallen um 30 % niedrigere Gebühren an.
- Mangels Vorliegen genauer differenzierter Zahlen sind in der Anzahl der Fahrzeuge auch diejenigen eingerechnet, deren **Halter große Unternehmen** sind.

Würden diese negativ wirkenden Annahmen in der Berechnung berücksichtigt, so würde sich die Kostenbelastung reduzieren. Da jedoch vor allem auf Grund fehlender statistischer Abgrenzungen und nicht genauer abschätzbarer Auswirkungen im Einzelnen nicht dargestellt werden kann, wie sich die genannten Annahmen auswirken würden, wird in der Darstellung der finanziellen Belastungen von einem Höchstwert ausgegangen.

Tatsächlich ist davon auszugehen, dass sich die Modernisierung der Flottenzusammensetzung in der Stadtgemeinde Bremen in der Folge der Einführung der Umweltzone beschleunigen wird. Das zeigen die Entwicklungen in Berlin.

So liegen die Zulassungszahlen für LKW etwa 16 % und für Busse rund 50 % über dem Bundesdurchschnitt. War man in Berlin in der Planungsphase von etwa 29.000 betroffenen LKW und rund 21.000 betroffenen Diesel-PKW ausgegangen, so sind tatsächlich seit Einführung der Umweltzone zum 01.01.2008 nur ca. 15.000 LKW und rund 6.500 Diesel-PKW betroffen. Von ursprünglich kalkulierten 15.000 Anträgen auf Ausnahmegenehmigung wurden tatsächlich bislang nur rund 8.000 gestellt.

Es kann damit gerechnet werden, dass unter Berücksichtigung der Streckung des Zeitplans zur Einführung der Umweltzone mit Inkrafttreten der Stufe 3 (grüne Plakette) etwa ein Drittel bis zur Hälfte der betrachteten Fahrzeuge durch modernere oder nicht-diesel-getriebene Fahrzeuge ersetzt worden sein wird. Aufgrund dessen wird sich die hier maximal dargestellte Kostenbelastung deutlich niedriger darstellen.

Die wie oben ermittelten maximalen Kosten verteilen sich auf **37.868 Unternehmen**:

Tabelle 5

Kammerzugehörige Unternehmen 2007
differenziert nach Wirtschaftszweigen
(Stadtgemeinde Bremen)

Art	Anzahl (Klein- gewerbe- treibende)	Anzahl (im Handels- register eingetragen)
produzierendes Gewerbe	1.591	1.305
Großhandel	747	1.514
Einzelhandel	6.157	1.678
Handelsvermittlung	921	183
Kreditgewerbe	189	110
Versicherungsgewerbe	1.599	233
Verkehr- und Nachrichtenübermittlung	1.246	1.314
Gastgewerbe	1.725	287
sonstige Dienstleistungen	11.170	5.899
Gesamt	25.345	12.523
		37.868

aus: Statistischer Jahresbericht 2006 der HK Bremen

Hierbei sind **nur kammerzugehörige Unternehmen berücksichtigt**. Die Gesamtzahl der in der Stadtgemeinde Bremen ansässigen Unternehmen ist höher. Hierfür sind jedoch keine Statistiken verfügbar. Die Gesamtbelastung verteilt sich demzufolge auf mehr Unternehmen als hier berücksichtigt worden sind. Mangels Vorliegen differenzierterer Werte sind in der Gesamtzahl von 37.868 Unternehmen **auch große Unternehmen mit erfasst**.

Damit beläuft sich die durchschnittliche Belastung je Betrieb

- in Stufe 1 (rote Plakette) auf 21,66 Euro je Jahr
- in Stufe 2 (gelbe Plakette) auf 43,24 Euro und
- in Stufe 3 (grüne Plakette) auf 78,82 Euro je Jahr.

Der Verwaltungsaufwand kann auf Grund der Vielzahl der geltenden tariflichen und sonstigen Bestimmungen nicht erfasst werden. Er soll jedoch so gering wie möglich gehalten werden. Insbesondere ist **nicht beabsichtigt**, zum Nachweis von Daten neue Formulare oder sonstige Nachweisformen zu entwickeln. Vielmehr sollen die bereits ohnehin von den Unternehmen zu erstellenden Nachweise genügen (z. B. Testat eines Wirtschaftsprüfers, betriebswirtschaftliche Nachweise, Steuererklärung).

Der dargestellten Belastung standen im Land Bremen im Jahr 2006 ein Bruttoinlandsprodukt in Höhe von 23,656 Mrd. Euro und eine Bruttowertschöpfung aller Wirtschaftsbereiche in Höhe von 21,546 Mrd. Euro gegenüber. Deutlich um fast acht Prozent nahmen hier insbesondere die Umsätze des Baugewerbes und des Großhandels zu.

b. Arbeitsplatzsicherung und Erreichbarkeit

Weitere Belastungswirkungen können sich für die KMU daraus ergeben, dass sie für Kunden, LieferantenInnen, ArbeitnehmerInnen und andere möglicherweise schlechter erreichbar sind.

Hier geht es also in erster Linie nicht um fahrzeugbezogene Regelungen, sondern um Maßnahmen, die die Erreichbarkeit der KMU in der Umweltzone sicherstellen, gleichzeitig aber die Gewähr dafür bieten, dass die Minderungsziele bezüglich der Belastung mit Feinstaub und NOx erreicht werden.

Hier sind, wie der Vorlage für die gemeinsamen Sitzung der städtischen Deputationen für Umwelt und Energie sowie Bau und Verkehr am 30.04.2008 zu entnehmen, gegenüber der ursprünglichen Planung eine Vielzahl von Maßnahmen und Ausnahmeregelungen getroffen worden, die die Erreichbarkeit sicherstellen (z. B. Zufahrt zu den Parkhäusern "Ostertor/Kulturmeile", Langenstraße" und "Stephani" sowie zur Bürgerweide), Erreichbarkeit der KFZ-Werkstätten auch ohne Plakette, erleichterte Regelungen für Marktbesucher).

Im Folgenden wird aufgezeigt, wie auf die Belastungen im Einzelnen eingegangen wird.

aa. Wirkungen auf Einzelhandel und Innenstadt

Die Hauptbelastung für den Einzelhandel ergibt sich daraus, dass die Erreichbarkeit der Unternehmen durch die Einrichtung einer Umweltzone erschwert wird. Die Erreichbarkeit wird jedoch weder eingeschränkt noch aufgehoben.

Aus einer Untersuchung des Ingenieurbüros IVV-Aachen ergibt sich ein Überblick über die Anteile des motorisierten bzw. des nicht-motorisierten Verkehrs (Fuß- und Radverkehr).

Die Untersuchung zeigt, dass die von der Bremer Bevölkerung an einem mittleren Werktag zurückgelegten durchschnittlichen 3,64 Wege und Fahrten zu

- 39 % zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad,
- 13% mit öffentlichen Verkehrsmitteln und
- 48% mit dem KFZ (als Fahrer bzw. Mitfahrer)

durchgeführt werden.

Somit entfallen auf den nicht-motorisierten Verkehr ca. 770.000 Wege und Fahrten je Werktag aller von der Bremer Bevölkerung durchgeführten Wege und Fahrten.

Es wird weiterhin deutlich, dass von den insgesamt ca. 1,46 Mio. Personenfahrten mit Bezug zur Stadt Bremen im Individualverkehr und öffentlichen Verkehr etwa 30 % (ca. 431.500 Personenfahrten je Werktag) auf den Einkaufsverkehr entfallen. Mit Bezug auf die Innenstadt wird ein Anteil von ca. 39 % erreicht. Davon beträgt der Anteil des öffentlichen Verkehrs der auf die Innenstadt bezogenen Einkaufsfahrten ca. 47 %.

Tabelle 6

Eckwerte der Verkehrsnachfrage im motorisierten Einkaufsverkehr am mittleren Werktag für die Stadt Bremen, die Innenstadt und die Umweltzone (gerundete Werte; ohne Durchgangs- und Tangentialverkehre)

Bezugsraum	Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Einkaufsverkehr bezogen auf den jeweiligen Raum für den mittleren Werktag					
	Pkw [Pkwf./Werktag]		Pkw [Persf./Werktag]		ÖPNV [Persf./Werktag]	
Bremen Stadt <small>(Bezugsjahr 07/08)</small>	Binnen	185.975	Binnen	245.475	Binnen	93.3000
	Quell	33.800	Quell	42.250	Quell	4.100
	Ziel	33.800	Ziel	42.250	Ziel	4.100
	Summe	253.575	Summe	329.975	Summe	101.500
Innenstadt <small>(Bezugsjahr 07/08)</small>	Binnen	1.450	Binnen	1.925	Binnen	4.850
	Quell	22.400	Quell	29.400	Quell	24.375
	Ziel	22.400	Ziel	29.400	Ziel	24.375
	Summe	46.250	Summe	60.725	Summe	53.600
Umweltzone <small>(Bezugsjahr 07/08)</small>	Binnen	4.775	Binnen	6.300	Binnen	10.700
	Quell	27.900	Quell	36.550	Quell	23.800
	Ziel	27.900	Ziel	36.550	Ziel	23.800
	Summe	60.575	Summe	79.400	Summe	58.300

Auf der Basis der heutigen Daten werden von allen PKW in der ersten Stufe der Umweltzone lediglich knapp 5 % keine Plakette erhalten. In der zweiten Stufe wären es 8 %. Erst in der dritten Stufe wird dieser Anteil auf Basis der Zulassungsstatistik des Kraftfahrtbundesamtes mit dem Stichtag 01.01.2008 auf ca. 16 % anwachsen.

Von den 22.400 PKW der Innenstadtbesucher könnten daher in der ersten Stufe der Umweltzone ca. 1.100 PKW pro Tag nicht direkt in die Innenstadt einfahren. In der zweiten Stufe wären es auf Basis der heutigen Daten ca. 1.800 und in der dritten Stufe ca. 3.500 PKW. Bezogen auf die Umweltzone wären in der ersten Stufe ca. 1.400, der zweiten Stufe ca. 2.200 und in der dritten Stufe ca. 4.500 Pkw betroffen.

Nicht berücksichtigt ist dabei, dass bis zum Inkrafttreten der dritten Stufe am 01.07.2011 noch eine erhebliche Verringerung durch Neuzulassung von Fahrzeugen mit besserer Abgastechnik erfolgen wird. Die Zahlen werden sich daher noch entsprechend verringern.

Da aber selbst eine Verringerung der Besucherzahlen um diesen geringen Anteil vermieden werden soll, wurde nach Möglichkeiten gesucht, ausgewählte Parkhäuser für alle Pkw unabhängig von Schadstoffemissionsklassen erreichbar zu lassen.

Wie in der Vorlage für die gemeinsame Sitzung der Deputationen für Umwelt und Energie sowie Bau und Verkehr am 22.05.2008 dargestellt, ist die Erreichbarkeit der Innenstadt auch nach Einrichtung einer Umweltzone sichergestellt. Hierzu sind unter anderem folgende Regelungen vorgesehen:

- Das Parkhaus "Ostertor/Kulturmeile", das Parkhaus "Langenstraße" und das Parkhaus "Stephani" bleiben befristet bis zum Ablauf des 30.06.2011 für Fahrzeuge ohne entsprechende Plakette erreichbar. Es erfolgt eine entsprechende Ausschilderung. Es gilt für diese Parkhäuser das Kombiticket, das auch zur Weiterfahrt mit Bus und Bahn berechtigt. Die Innenstadt ist daher abhängig vom angesteuerten Ziel in wenigen Minuten zu Fuß oder mit Bus und Bahn aus allen Richtungen auch mit Fahrzeugen ohne Plakette erreichbar.
- Freigabe des Fahrtweges von und zur Bürgerweide.
- Sonderregelungen für Berufspendler.
- Sonderregelungen für soziale Härtefälle.
- Gebührenerleichterungen für den Fall, dass trotz durchgeführter Nachrüstung die zum Befahren der Umweltzone erforderliche Schadstoffgruppe nicht erreicht wird.

Auf die Erreichbarkeit der genannten Parkhäuser wird sowohl auf den entsprechenden Internetseiten der Verkehrsmanagementzentrale als auch in Faltblättern hingewiesen werden.

Neben den bereits bestehenden P&R-Plätzen und der guten ÖPNV-Anbindung wird auf diese Weise auch die Zufahrt für alle PKW weiterhin gewährleistet, ohne die Ziele der Einhaltung der Luftqualität in der Innenstadt aufzugeben.

Die geplante Lösung trägt der Erreichbarkeit der Innenstadt Rechnung. Einbußen des Einzelhandels sind insofern auf Grund der Einführung der Umweltzone nicht zu befürchten.

bb. Wirkungen auf den Veranstaltungsbereich

In der geplanten Umweltzone konzentrieren sich die Veranstaltungsaktivitäten in Bremen. Hier befinden sich die großen Kultureinrichtungen mit überregionaler Ausstrahlung (Theater, Museen, Musical etc.), Tagungs- und Veranstaltungsbereiche.

In der durchgeführten Anhörung wurde darauf hingewiesen, dass durch die ursprüngliche Planung der Umweltzone die Erreichbarkeit des Veranstaltungszentrums AWD-Dome, Congresscentrum und Halle IV bis VII nicht uneingeschränkt möglich sei. Die Zufahrt über Daniel-von-Bühren-Straße, Falkenstraße, Friedrich-Rauers-Straße bis Findorffstraße wäre für bestimmte Fahrzeuge ohne Plakette bzw. in der 2. Stufe ohne grüne Plakette nicht möglich.

Die Planung wurde insoweit verändert, dass die Grenzen der Umweltzone im Bereich Daniel-von-Bühren-Straße, Falkenstraße, Friedrich-Rauers-Straße bis Findorffstraße entsprechend angepasst wurden, (vgl. Abbildung der Umweltzone in Anlage 1).

Die Erreichbarkeit der übrigen Kultureinrichtungen wird durch die Erreichbarkeit der Parkhäuser "Ostertor/Kulturmeile", Langenstraße und "Stephani" (s. Wirkungen auf Innenstadt und Einzelhandel) gewährleistet.

cc. Wirkungen auf den Tourismusbereich

Die Einrichtung einer Umweltzone wirkt in erster Linie auf die Erreichbarkeit des jeweiligen Beherbergungsbetriebes.

Um diese sicherzustellen, sind über die bereits genannten Regelungen hinaus weitere verschiedene Maßnahmen vorgesehen, z. B.:

- Fahrten zu einem Beherbergungsbetrieb sind ohne förmliche Ausnahmegenehmigung möglich. Es genügt der Nachweis einer Buchung. Insofern ähnelt die Regelung der zur Erreichbarkeit von KFZ-Werkstätten in der Umweltzone. Während des Aufenthalts sind Fahrten in der und durch die Umweltzone zulässig. Auf diese Weise können Gäste mit dem eigenen PKW auch Ziele in und außerhalb der Umweltzone erreichen. Hier von ausgenommen sind Fahrzeuge, die bereits mit einer zulässigen Plakette gekennzeichnet sind.
- Hierbei wird keine Unterscheidung zwischen ausländischen und deutschen Fahrzeugen/Gästen gemacht. Deutsche Gäste wer-

den ohnehin in der Regel mit den Regelungen einer Umweltzone vertraut sein. Deshalb wird nicht damit zu rechnen sein, dass eine erhebliche Anzahl von deutschen Fahrzeugen ohne Plakette in die Umweltzone einfahren wird.

- Es wird davon ausgegangen, dass die Beherbergungsbetriebe im Sinne des Services am Kunden auf ihren Internetpräsenzen und in sonstigen Materialien auf die Lage in der Umweltzone und die sich daraus ergebenden Besonderheiten hinweisen werden.

dd. Wirkungen auf den Gewerbe- und Dienstleistungsbereich

Die Einrichtung einer Umweltzone wirkt auf die Erreichbarkeit sowie auf die eigene Mobilität.

Um diese sicherzustellen, sind über die bereits genannten Regelungen hinaus weitere verschiedene Maßnahmen vorgesehen, z. B.:

- Fahrten zur Wahrnehmung eines Werkstatttermins sind ohne Ausnahmegenehmigung möglich. Als Nachweis der berechtigten Fahrt in der Umweltzone genügt der schriftliche Nachweis eines Werkstatttermins.
- Fahrten zum Stellplatz Zum Kuhhirten sind auf zwei geöffneten Strecke auch mit Wohnmobilen ohne Plakette und Ausnahmegenehmigung möglich. Als Nachweis der berechtigten Fahrt in der Umweltzone genügt der schriftliche Nachweis einer Stellplatzbuchung.
- Es wird davon ausgegangen, dass der Betreiber des Stellplatzes im Sinne des Services am Kunden auf seiner Internetpräsenz und in sonstigen Materialien über die bereits jetzt schon gegebenen Informationen zur Anfahrt auf die Lage seines Betriebes in der Umweltzone und die sich daraus ergebenden Besonderheiten hinweisen wird.
- Deutlich reduzierte Gebühren für Ausnahmetatbestände in Bezug auf Sonderfahrzeuge (z. B. Krane, Sonderfahrzeuge, die eine Geschäftsidee verkörpern, als Arbeitsstätte genutzte Fahrzeuge mit festen Auf- und Einbauten).
- Sonderregelungen für Berufspendler, um insbesondere den verkehrlichen Verhältnissen in den Nachtschichten Rechnung zu tragen.
- Sonderfahrzeuge im Sinne des Entwurfs der „Verwaltungsvorschrift des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa zur einheitlichen Handhabung der Genehmigung von Einzelausnahmen zum Fahrverbot in der Umweltzone Bremen“ (VwV Ausnahmen, Anhang 2) haben in der Regel eine geringe Laufleistung. Daher erreichen sie ein hohes Alter und sind aus diesem Grund häufig nicht nachrüstbar. Deshalb können die

Ausnahmegenehmigungen für einen Zeitraum von 30 Monaten erteilt werden.

ee. Wirkungen auf Markt- und Spezialveranstaltungen

Die Einrichtung einer Umweltzone wirkt auf die Erreichbarkeit sowie auf die eigene Mobilität.

Um diese sicherzustellen, sind über die bereits genannten Regelungen hinaus weitere verschiedene Maßnahmen vorgesehen, z. B.:

- Uneingeschränkte Erreichbarkeit der Bürgerweide, des AWD-Domes und des Congresszentrums sowie der Messe Bremen als Veranstaltungsort für Osterwiese, Freimarkt und andere Veranstaltungen.
- Tageszulassungen mit günstigen Gebühren für Aussteller auf Markt- und Spezialveranstaltungen.
- Deutlich reduzierte Gebühren für Fahrzeuge (inklusive Sonderfahrzeuge) zugelassener Teilnehmer eines Marktes. Damit wird auch der geringen Fahrleistung in der geplanten Umweltzone Rechnung getragen.

Auf Grund der dargestellten Regelungen wird davon ausgegangen, dass sich die Belastungswirkungen hinsichtlich Arbeitsplätzen und Erreichbarkeit in akzeptablen, d. h. verhältnismäßigen Grenzen halten.

5. Prüfung von Handlungsalternativen und Abwägung zwischen den Zielen bzw. beabsichtigten Wirkungen der Rechtsvorschrift/Maßnahme und den Belastungswirkungen für KMU

Bereits im Rahmen des Erlasses des Luftreinhalte- und Aktionsplans vom 22.08.2006 sind verschiedene Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit hin geprüft und umgesetzt worden. Die Maßnahmen des Luftreinhalteplanes entfalten ihre Wirkungen jedoch erst mittel- bis langfristig. Ein Teil der Maßnahmen ist bereits im Rahmen des dort beschriebenen Aktionsplanes sofort umgesetzt worden. So ist das Nassreinigen der Neuenlander Straße erprobt worden, hat sich jedoch als nicht feinstaubmindernd herausgestellt. Andere Maßnahmen wie der Weiterbau der A 281, die Verbesserung des ÖPNV und des Radverkehrs, Car-Sharing etc. werden sich erst längerfristig auswirken. Nach der Öffnung der A 281 für den Verkehr sind die Belastungen hier nach ersten Einschätzungen zurückgegangen.

Im Bereich der genehmigungsbedürftigen Anlagen wurden die Hauptemittenten für Stickoxide und für Feinstaub auf die Einhaltung des Standes der Technik und der Grenzwerte der entsprechenden Verordnungen und Verwaltungsvorschriften überprüft. Im Bereich der Kleinf Feuerungsanlagen erfolgt derzeit die Novellierung der Kleinf Feuerungsanlagenverordnung (1. BImSchV) durch die Bundesregierung mit dem Ziel, für Festbrennstofffeuerungen fortschrittliche Staubgrenzwerte festzulegen.

Die im Luftreinhalteplan beschriebenen Maßnahmen waren bisher nicht ausreichend, um die Immissionsbelastung unter die gesetzlichen Grenzwerte der Feinstaubbelastung zu reduzieren. Hinzu kommen drohende Grenzwertüberschreitungen für Stickoxide ab 2010, die durch Einführung der Umweltzone deutlich abgemildert werden

können. Die Einrichtung von Umweltzonen ist nach Feststellung der Gremien der Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz eine der effektivsten Maßnahmen zur Reduzierung fahrzeugbedingter Immissionen in entsprechend belasteten Gebieten.

Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffbelastungen können nur dann erfolgreich sein, wenn sie flächendeckend geplant und durchgeführt werden. Verdrängungseffekte in das untergeordnete Straßennetz und somit eine Verlagerung der Probleme in Wohngebiete sollen vermieden werden. Die Einrichtung von Mikrozononen um die Punkte mit Grenzwertüberschreitungen herum führen deshalb zu keinen messbaren Ergebnissen, weil die Verkehre zu kleinräumig um die genannten Punkte herumgeführt werden. Darüber hinaus bieten Mikrozononen keinen Anreiz zu einer Verhaltensänderung, durch die dauerhaft niedrigere Belastungen erreicht werden können.

Das Beispiel London zeigt, dass auch mit der Möglichkeit einer Innenstadtmaut eine Verkehrsreduzierung um ca. 25 % und damit eine Reduzierung der Schadstoffbelastung erreicht werden kann. London wird zusätzlich noch eine Umweltzone einführen, um weitere Schadstoffreduzierungen zu bewirken.

Als weitere mögliche effektive Maßnahme kämen Fahrverbote in Abhängigkeit von der Endziffer am Autokennzeichen oder dem Wochentag in Betracht, wie es mehrfach vorgeschlagen worden ist. Diese Regelungen wirken jedoch – im Gegensatz zur Umweltzone – absolut, da sie alle angesprochenen Verkehre ohne Ausnahme verbieten oder mit zusätzlichen Kosten belasten. Ausnahmen kämen, außer für die in der 35. BImSchV genannten Fahrzeuge, wegen der sonst fehlenden Wirkung nicht in Betracht. Die KMU wären deshalb erheblich stärker belastet als bei Einrichtung einer Umweltzone im vorgeschlagenen Umfang.

Aufgrund einer vom Deutschen Forschungszentrum für Gesundheit und Umwelt (Prof. Dr. E. Wichmann) durchgeführten Studie wird in einer Pressemitteilung festgestellt: „Umweltzonen können für die menschliche Gesundheit weit mehr nützen, als sich aus den routinemäßigen Feinstaubmessungen ablesen lässt. Sie sind umso effektiver, je stringenter sie die Hauptübeltäter aus der Stadt heraus halten, und das sind Diesel-PKW's und Diesel-LKW's ohne Partikelfilter“. Bei der Beurteilung ist z. B. auch zu berücksichtigen, dass ein Diesel-PKW der Gruppe Euro 1 etwa siebenmal mehr an Feinstaub ausstößt als ein Euro-4-Fahrzeug. Bei großen LKW beträgt das Verhältnis sogar rund 1:20, d. h. wenige Fahrzeuge haben durchaus nennenswerte Wirkungen.

Die Einrichtung einer Umweltzone stellt sich demzufolge rechnerisch und tatsächlich als der effektivste und praktikabelste Weg dar, um eine dauerhafte Minderung der Belastungen zu erreichen.

Zu dieser Minderung ist die Stadtgemeinde Bremen auf der Grundlage der Richtlinie 96/62/EG vom 27.09.1996 über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität – sog. Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie – und der Richtlinie 99/30/EG vom 22.04.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Partikel und Blei in der Luft – sog. 1. Tochterrichtlinie – und den daraus resultierenden Änderungen des BImSchG und der 22. BImSchV verpflichtet. Es kann deshalb nicht zugewartet werden, ob bzw. bis die Belastungen auf Grund der kontinuierlich stattfindenden Änderung der Flottenzusammensetzung in Zukunft zurückgehen werden. Die konkreten Belastungen müssen jetzt reduziert werden, um ein EU- und bundesrechtskonformes Handeln und den Gesundheitsschutz der Bevölkerung sicher zustellen und Klagen betroffener AnwohnerInnen und ArbeitnehmerInnen zu vermeiden.

Aufseiten der KMU ist die Mehrbelastung durch die Kosten für Ausnahmegenehmigungen und die Anschaffung von Neufahrzeugen oder Gebrauchtfahrzeugen höherer Schadstoffklassen oder mit Ottomotoren wie oben dargestellt zu berücksichtigen. Diese Mehrbelastungen sinken durch den ohnehin erfolgenden kontinuierlichen Erneuerungsprozess im Fahrzeugbestand.

Aus der Abwägung der oben genannten Gründe ergibt sich, dass der geforderte Gesundheitsschutz, zu dessen Erreichung die Stadtgemeinde Bremen verpflichtet ist, sowie die Sicherstellung der Luftqualität auf der Grundlage gesetzlicher Verpflichtungen die unvermeidliche finanzielle Belastung der KMU überwiegen. Die Einrichtung einer Umweltzone stellt im Vergleich mit den wirksamen Alternativen Innenstadtmaut oder Beschränkung anhand der Endziffer der Kennzeichen und Wochentage aus den oben genannten Gründen das mildere Mittel dar. Alle anderen geprüften Alternativen wie z. B. kleinere Umweltzone oder einzelne Straßensperrungen erreichen das erforderliche Minderungsziel an den Belastungsschwerpunkten nicht und wurden daher verworfen.

