

6. November 2014/bsu06

Luftreinhalteverfahren: Hamburg legt Rechtsmittel ein

Keine Verpflichtung zu Umweltzone oder City-Maut in Hamburg

Hamburg wird gegen die heutige Entscheidung des Verwaltungsgerichts zur Luftreinhalteverfahren in Hamburg Rechtsmittel einlegen. Zwar wurde die Stadt, wie zuvor schon München, Wiesbaden, Darmstadt und Reutlingen, verpflichtet, „in den Luftreinhalteplan Maßnahmen aufzunehmen, die zu einer möglichst schnellen Einhaltung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid führen sollen“. Eine Verpflichtung der Stadt, bestimmte Maßnahmen im Luftreinhalteplan vorzusehen, hat das Gericht ausdrücklich nicht ausgesprochen.

Umweltsenatorin Jutta Blankau: „Der Tenor des Urteils überrascht nicht. Er liegt auf der üblichen Linie der bisherigen bundesweiten Rechtsprechung. Erfreulich ist aber, dass das Gericht die Stadt nicht zu den vom BUND geforderten, unserer Meinung nach nicht geeigneten, drastischen Verkehrsbeschränkungen wie Umweltzone oder City-Maut verpflichtet. Nach der gestrigen ausführlichen mündlichen Verhandlung erwarte ich von der Urteilsbegründung dezidierte Hinweise darauf, wie man unter den gegebenen Rahmenbedingungen überhaupt noch rechtssicher einen Luftreinhalteplan gestalten kann.“

Unabhängig davon ist schon jetzt erkennbar, dass für tatsächlich wirksame Maßnahmen zu allererst auf Bundes- und EU-Ebene gehandelt werden muss. Schon deshalb wird die Stadt Rechtsmittel einlegen.

Hintergrund: Verantwortlich für die NO₂-Immissionen sind zu $\frac{3}{4}$ der Verkehr und zu $\frac{1}{4}$ Industrie, Heizung, Schifffahrt und die allgemeine, ständige Hintergrundbelastung in Deutschland und Europa. Luftreinhalteverfahren zielt in Hamburg daher in allererster Linie auf den Verkehr und den Hafen.

An den vier Verkehrsmessstellen (Habicht-, Stresemann- und Kielerstrasse sowie Max-Brauer-Allee) gehen die NO₂-Emissionen seit Jahren zurück, liegen allerdings noch über

dem Grenzwert von 40 Mikrogramm/m³ (s. Anlage). Der Trend geht aber in die richtige Richtung, wobei es in einzelnen Jahren zu Schwankungen kommen kann, z. B. durch unterschiedliche Wetterlagen. Nach einer Prognose des Umweltbundesamts vom Mai 2014 wird Hamburg den Grenzwert 2020 einhalten. An den übrigen Messstellen in der Stadt wird der Grenzwert seit Jahren sicher eingehalten.

Nicht nur in Hamburg, sondern in fast allen europäischen Großstädten und Ballungsräumen werden die Grenzwerte für NO₂ überschritten. Das liegt nicht an den Städten, sondern an dem seit 2000 stark steigenden Anteil von Dieselfahrzeugen. Rund ein Drittel des bundesdeutschen Fuhrparks sind Diesel-Kfz, bei den Neuzulassungen liegen Dieselfahrzeuge sogar bei 50%. Dies wiederum liegt an falschen preislichen Anreizen (verantwortlich: Bund) und an zu laschen Abgasnormen (verantwortlich: EU). Die Städte sind also nicht Verursacher dieser speziellen, aber entscheidenden NO₂-Problematik und können mit ihren Luftreinhalteplänen an den Ursachen dafür nichts ändern.

Hamburg hat im geltenden Luftreinhalteplan bereits 80 Maßnahmen aus den Bereichen Mobilität, Schiffsverkehr und Energie gebündelt.

Einige ausgewählte Beispiele aus dem aktuellen Luftreinhalteplan

Bus und Bahn: ständige Verbesserungen im ÖPNV (z.B. uneingeschränkte Fortsetzung des Busbeschleunigungsprogramms, Erweiterung des Schnellbahnnetzes, Verbesserung der Barrierefreiheit, Flottenerneuerung durch schadstoffarme Busse) und im Radverkehr (aktuell z.B. Alsterrouen, Erweiterung Fahrradleihsystem um ca. 40 Stationen).

Hafen: Das Projekt smart PORT Energy wird bis 2015 sieben Windkraftanlagen im Hafengebiet errichten. Es gibt im Hafen über 30 abgeschlossene und über 20 laufende Energieeffizienz-Projekte, die von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt im Rahmen von des Projekts ‚Unternehmen für Ressourcenschutz‘ gefördert werden und die Luftemissionen der einzelnen Betriebe stark reduzieren. Seit Jahren gibt es Landstromanschlüsse für Binnenschiffe, Lotsenboote, Schlepper, Touristenboote, HADAG-Fähren, Schiffe der Wasserschutzpolizei und Schiffe sowie schwimmende Anlagen der HPA. Seit Mitte Oktober gibt es die ‚powerbarge‘, am kommenden Freitag ist Richtfest für die Landstromanlage in Altona, und im Rahmen des Pilotprojekts zur „Green-Shipping-Line“ zwischen Shanghai und Hamburg wird Landstromversorgung auch für Containerschiffe geprüft.

Mobilität: Hamburg ist Modellregion für Elektromobilität. Die Ladeinfrastruktur wird kontinuierlich ausgebaut (von derzeit 140 auf rund 600 Ladesäulen 2016). Die Stadt, Handels- und Handwerkskammer bemühen sich konsequent, die Zahl der Elektrofahrzeuge zu erhöhen (Beschaffungsrichtlinie für emissionsfreie Fahrzeuge/'Luftgütepartnerschaft'/'1000 Elektrofahrzeuge für das Handwerk') und die Hochbahn wird ab 2020 nur noch emissionsfreie Busse kaufen.

Kontakt: Beh f.Stadtentwicklung u.Umwelt, Pressestelle, Volker Dumann, 040-42840-3 249, volker.dumann@bsu.hamburg.de