

Antrag

**der Abgeordneten Stephan Gamm, Dennis Thering, Birgit Stöver,
Thomas Kreuzmann, Karl-Heinz Warnholz (CDU) und Fraktion**

Betr.: Fahrverbote sind der falsche Weg für Hamburg – Alternative Maßnahmen für Diesel-Fahrzeuge

Laut Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018 sind Diesel-Fahrverbote in stark durch Immissionen belasteten Gebieten in Ausnahmefällen rechtmäßig. Allerdings sind bei der Prüfung von Verkehrsverboten für Diesel-Kraftfahrzeuge gerichtliche Maßgaben, insbesondere zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit, zu beachten. Dies bedeutet konkret, dass Fahrverbote auf einzelnen Strecken oder in bestimmten Zonen nur dann zulässig sind, wenn die Städte die Schadstoffbelastung nicht mit anderen Maßnahmen auf die vorgegebenen Werte eindämmen können. Verschiedenste Untersuchungen haben bereits gezeigt, dass die Sperrung einzelner belasteter Straßen, mittel- und langfristig gesehen, keine sinnvolle Option für die Verringerung von Immissionen darstellen kann. Der (Diesel-)Verkehr würde lediglich auf die umliegenden Anwohnerstraßen verlagert werden, womit zudem weitere juristische Auseinandersetzungen drohten. Anstatt auf Verbote zu setzen, sollten daher insbesondere technische Innovationslösungen in Betracht gezogen werden, um das Schadstoffproblem langfristig zu lösen.

Untersuchungen des ADAC haben gezeigt, dass die technische Nachrüstung der Software und Hardware von Diesel-Autos durchaus möglich wäre und eine effiziente Lösung darstellen würde. Getestet wurden zwei Pkw- und zwei Transporter-Modelle mit Prototypen-Nachrüstätzen zur Reduzierung des Stickoxid-Ausstoßes (NOx). Das Ergebnis zeigte, dass die NOx-Emissionen sich durch ein nachgerüstetes SCR-System (Selective Catalytic Reduction) selbst bei ungünstigen Bedingungen um 50 bis 70 Prozent verringern lassen. Bei flächendeckender Nachrüstung von Euro-5-Diesel-Pkws mit SCR könnten die Emissionen im Straßenverkehr um bis zu 25 Prozent sinken.

Andere Großstädte setzen im Kampf gegen die Stickoxide auf alternative Maßnahmen anstatt auf Verbote. Die Stadt Berlin beispielsweise hat einen Zehn-Punkte-Plan aufgestellt, mit dem der Senat Diesel-Fahrverbote in der Hauptstadt vermeiden möchte. Schwerpunkt dieses Plans ist der Ausbau der Elektromobilität. Geplant sind ein Förderprogramm für umweltfreundliche Taxis und der Ausbau gewerblicher Fahrzeugflotten mit E-Motoren. Außerdem sollen mehr E-Ladestationen aufgebaut und mehr Tempo-30-Zonen eingerichtet werden. Sinnvolle Ampelschaltungen sollen darüber hinaus den Verkehrsfluss verbessern. Diese Maßnahmen, die teilweise schon in Hamburg umgesetzt werden, sollten nach den jüngsten Erkenntnissen zur Luftqualität noch intensiver und zielorientierter verfolgt und ausgebaut werden.

Die CDU-Fraktion Hamburg lehnt Diesel-Fahrverbote, wie sie in der Stresemannstraße sowie auf der Max-Brauer-Allee geplant sind, grundsätzlich ab. Statt der erhofften Vorteile bringen diese hauptsächlich Nachteile, wie zum Beispiel ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in den umliegenden Straßen sowie Staus auf den Alternativrouten und somit einen erhöhten Kraftstoffverbrauch mit entsprechenden Immissionen, mit sich. Insbesondere hier stellt sich die Frage, wie Fahrverbote dann zu einer signifikanten Verbesserung der Hamburger Luftqualität beitragen sollen. Darüber hinaus ist fraglich, wie die Einhaltung der Diesel-Fahrverbote kontrolliert werden soll. Es ist nicht

klar, auf welche Weise differenziert werden soll, welche Fahrzeuge als Anlieger gelten und welche die besagten Straßen rechtswidrig befahren. Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge dieser Art können daher keineswegs als zielführender Weg zur Steigerung von Hamburgs Luftqualität gewertet werden. Auch sollte von anderen Maßnahmen, welche die Halter und Nutzer von Diesel-Fahrzeugen benachteiligen, abgesehen werden. Dies bestätigt auch eine der jüngsten Äußerungen von Bundesumweltministerin Svenja Schulze: „Höhere Dieselsteuern oder Fahrverbote würden jetzt die Falschen bestrafen. Auch die blaue Plakette ist keine Lösung. Nichts davon würde die alten Diesel sauberer machen“. Es sollten vielmehr die Hersteller in die Pflicht genommen werden, durch deren fehlerhaften Angaben die Diesel-Fahrzeuge mehr Schadstoffe ausstoßen als zuvor angenommen.

Der Senat sowie die zuständige Behörde sollten schnellstmöglich alternative und insbesondere innovative Lösungsansätze erarbeiteten und verfolgen, um eine effiziente und langfristige Lösung für die Immissionsproblematik herbeizuführen.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. für das laufende sowie das kommende Jahr keine Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge auf Hamburgs Straßen oder einzelnen Straßenabschnitten zu erlassen;
2. sich dafür einzusetzen, dass es zu keiner Erhöhung der Kfz-Steuer für Diesel kommt;
3. die Einführung einer sogenannten blauen Plakette nicht umzusetzen;
4. sich aktiv für die Umsetzung von innovativen technischen Lösungen, wie die Nach- und Umrüstung, einzusetzen und deren Weiterentwicklung voranzutreiben;
5. in jedem einzelnen Fall von den vom Senat geplanten Fahrverboten detailliert darzulegen, warum das geplante Fahrverbot das einzig geeignete Mittel zur Einhaltung der Grenzwerte sei und der Bürgerschaft jeweils im Vorwege zu berichten;
6. in jedem einzelnen Fall von den vom Senat geplanten Fahrverboten detailliert darzulegen, warum sich mit der Verlagerung des jeweiligen Verkehrs keine Erhöhung der Gesamtemissionen an NOx im Stadtgebiet ergibt;
7. bei der Umsetzung von Maßnahmen aus dem zurzeit geltenden Luftreinhalteplan sicherzustellen, dass eine Entlastung an einer Stelle nicht zu einer höheren Belastung an anderer Stelle führt;
8. bei der Umsetzung von Maßnahmen aus dem zurzeit geltenden Luftreinhalteplan sicherzustellen, dass bei einer Betrachtung von Minder- und Mehrbelastungen auch der zurzeit durchgeführte und für die nächsten Jahre geplante Wohnungsbau und die damit verbundenen neuen Bewohner einbezogen werden;
9. sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass die Automobilkonzerne die entsprechenden Maßnahmen zur Um- und Nachrüstung übernehmen;
10. Forschungseinrichtungen und -projekte zu unterstützen, die dazu dienen, Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität zu entwickeln;
11. bereits laufende Projekte, wie den Ausbau der E-Mobilität, die Optimierung von Ampelschaltungen, Anreize für die Nutzung von alternativen Kraftstoffen et cetera, zu intensivieren und voranzutreiben;
12. weitere Alternativmaßnahmen zu erarbeiten, die zur Verbesserung der Luftqualität Hamburgs beitragen;
13. der Bürgerschaft bis Ende 2018 zu berichten.