

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Kurt Duwe, Ewald Aukes, Michael Kruse,  
Anna-Elisabeth von Treuenfels-Frowein, Daniel Oetzel (FDP) und Fraktion**

### **Betr.: Luftqualität in Hamburg weiter steigern – Ohne Fahrverbote**

Die Luftqualität in Hamburg hat sich in Hamburg in den letzten Jahren deutlich verbessert. Allein der Grenzwert des Jahresmittelwerts von 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) pro Kubikmeter an einigen Verkehrsmessstellen wird noch überschritten. Dabei ist die Aussagekraft der erhobenen Messwerte teilweise aufgrund der Standortwahl einiger Luftmessstationen umstritten.

Im Zuge der Umsetzung des Luftreinhalteplans für Hamburg, der zahlreiche weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in Hamburg vorsieht, wurden am 31. Mai 2018 auch die bundesweit ersten streckenbezogenen Diesel-Durchfahrtsbeschränkungen für Teilabschnitte der Max-Brauer-Allee und Stresemannstraße eingerichtet. Dadurch kommt es allerdings nicht nur zu starken Einschränkungen des Pendler- und Wirtschaftsverkehrs, sondern auch zu umfangreichem Ausweichverkehr mit erheblich längerer Wegstrecke und dementsprechend höheren Gesamtemissionen. Die Belastungen für die betroffenen Anwohner durch diesen Ausweichverkehr konnte der Senat bisher noch nicht transparent darstellen. Vor diesem Hintergrund erscheint es wünschenswert, dass die Fahrverbote möglichst bald durch weniger einschneidende Maßnahmen ersetzt werden können.

Begründet werden die Fahrverbote vom Senat damit, dass man gesetzgeberisch dazu verpflichtet sei, den gesetzlichen Grenzwert schnellstmöglich einzuhalten und diesen durch diese Maßnahme bis 2020 einhalten könne. Da im Gegenzug dazu für die Habichtstraße im Luftreinhalteplan nach einer Verhältnismäßigkeitsprüfung eine Frist bis 2025 formuliert worden ist, ist allerdings davon auszugehen, dass der Senat durchaus einen Ermessensspielraum gehabt hat, diesen aber nicht genutzt hat.

Durch die Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) (BT.-Drs. 19/6335) ist künftig in Gebieten, in denen die Belastung durch Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) den Wert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel nicht überschreitet, davon auszugehen, dass Fahrverbote nach dem BImSchG wegen der Überschreitung des Luftqualitätsgrenzwerts für Stickstoffdioxid in der Regel unverhältnismäßig sind. Es sei nämlich davon auszugehen, dass der Luftqualitätsgrenzwert für NO<sub>2</sub> aufgrund von bereits angelaufenen Maßnahmen gemäß den Vorgaben der EU-Richtlinie 2008/50/EG bald eingehalten wird. Dies kündigt der Senat in seinem Luftreinhalteplan auch an.

Als solche bundesweit anlaufenden Maßnahmen werden zum Beispiel Softwareupdates, Elektrifizierung des Verkehrs, Nachrüstung von ÖPNV-Bussen mit Abgasreinigungssystemen, Digitalisierung des Verkehrs oder die Hardwarenachrüstung von schweren Kommunalfahrzeugen genannt. Fahrverbote wären im Einzelfall nur dann von den zuständigen Landesbehörden in Betracht zu ziehen, wenn nach Ausschöpfung aller weniger eingreifenden Maßnahmen die zwingenden Vorgaben der Richtlinie 2008/50/EG nicht eingehalten werden können. Der Grenzwert von 40 Mikrogramm NO<sub>2</sub> pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel, der einzuhalten ist, und für dessen Erreichung gegebenenfalls umfassende Maßnahmen im Zuge eines Luftreinhalteplans zu ergreifen sind, hat dabei weiterhin als Zielvorgabe Bestand. Medieninformationen

zufolge hat die EU-Kommission keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Gesetzesänderung. Der Entsprechend könnte eine solche Änderung bald umgesetzt werden.

Durch die Neuregelung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes kommt auch für Hamburg die Aufhebung der Fahrverbote in Betracht. Hamburgs Senat hat in der 2. Fortschreibung seines Luftreinhalteplans zahlreiche alternative Maßnahmen angekündigt, die er bisher noch nicht umsetzen konnte. Es fehlen zum Beispiel weiterhin emissionsfreie Busse, obwohl gerade in der Max-Brauer-Allee der Anteil der Busse an den NO<sub>x</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs bei 36 Prozent liegt. Da es ebenfalls noch keine intelligente Verkehrssteuerung gibt, ist davon auszugehen, dass es in den kommenden Jahren erhebliches Potenzial gibt, um die NO<sub>2</sub>-Emissionen durch bereits angeordnete technische Lösungen kontinuierlich zu senken, ohne auf Fahrverbote angewiesen zu sein. Darüber hinaus kommen möglicherweise weitere neue innovative bauliche Maßnahmen in Betracht, wie etwa Luftreinigungsanlagen oder photokatalytische Anstriche und Materialien. Dies wird zwar nicht in der Fläche, aber möglicherweise gerade in den Hotspots der Luftbelastung, in denen häufig schlechte Durchlüftung herrscht, zu einer weiteren Reduzierung der Luftmesswerte beitragen können.

**Die Bürgerschaft möge daher beschließen:**

**Der Senat wird aufgefordert,**

- 1) im Bundesrat dafür zu sorgen, dass die Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes möglichst bald in Kraft treten kann.
- 2) die in der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gegebene Möglichkeit zu nutzen, die streckenbezogenen Diesel-Fahrverbote in Hamburg in der Stresemannstraße und Max Brauer-Allee aufzuheben.
- 3) technische Anstrengungen zur Luftreinhaltung wie zum Beispiel die Umrüstung auf emissionsfreie Busse oder intelligente Verkehrslenkung verstärkt umzusetzen und diese zu nutzen, um insbesondere die Luftqualität an den „Hotspots“ für die Anwohner zu verbessern. Dazu müssen auch über den Luftreinhalteplan hinaus weitere neue innovative Ansätze getestet und umgesetzt werden.
- 4) die Anschaffung zusätzlicher Luftmessstationen in Auftrag zu geben, um diejenigen Luftmessstationen, die älter sind als die EU-Luftreinhaltelinie oder die nicht richtlinienkonform platziert sind, zu ergänzen.
- 5) die im aktuellen und den vergangenen Luftreinhalteplänen angedachten Maßnahmen zu evaluieren und der Bürgerschaft bis zum 30.09.2019 über Umsetzungsstand und Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen zu berichten.