

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Amt für Immissionsschutz und Betriebe
Stadthausbrücke 8
20355 Hamburg

Landesverband Hamburg e.V.
Lange Reihe 29, 20099 Hamburg

Tel. 040/600 387 0; Fax 040/600 387 20
eMail bund.hamburg@bund.net
internet <http://www.bund-hamburg.de>

Hamburg, 19. November 2012

• **Luftreinhalteplan für Hamburg**

1. Fortschreibung / Entwurf vom 28.09.2012

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ DEUTSCHLAND (BUND),
LANDESVERBAND HAMBURG E.V. begrüßt die Vorlage des Entwurfs für den Luftreinhalteplan für Hamburg als wichtigen Beitrag zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Luftschadstoffen. Allerdings reichen die vorgeschlagenen Maßnahmen bei weitem nicht aus.

Dieser Schutz ist insbesondere für den Schadstoff Stickstoffdioxid (NO₂) dringend erforderlich. Hier werden die im Jahr 2010 eingeführten, europaweit geltenden Grenzwerte an allen straßenbezogenen Messstationen um durchschnittlich über 50 Prozent überschritten. Insgesamt leben in der Hansestadt über 220.000 Menschen in Bereichen, in denen die Luftschadstoffbelastung als gesundheitsgefährdend gilt (Lohmeyer 2010).

Außerdem waren 2011 an den Messstationen Sternschanze und Habichtstraße jeweils mehr als die 35 erlaubten Überschreitungstage bei Feinstaub PM 10 zu verzeichnen.

- 2 -

Anerkannter Verband nach dem Hamburger Naturschutzgesetz

Geschäftskonto:
 Hamburger Sparkasse
Konto 1230 125 948 • BLZ 200 505 50

Spendenkonto:
 Hamburger Sparkasse
Konto 1230 122 226 • BLZ 200 505 50

Spenden an den BUND sind steuerlich absetzbar,
Erbschaften und Vermächtnisse sind von der Steuer befreit.
Gerne geben wir Ihnen weitere Informationen.

Die Kritikpunkte des BUND im Einzelnen:

- Der neue Luftreinhalteplan ist mit klaren, zeitnahen und quantitativen Vorgaben, Zielen und prognostizierten Emissionsreduktionen zu versehen. Der jetzt vorgelegte Entwurf ist ein Flickwerk von Maßnahmen, deren Wirksamkeit von der Behörde selbst in fast allen Punkten als *nicht abschätzbar* bezeichnet wird.
- Auf S. 70 des Entwurfs schreibt die Behörde: *„Nachhaltige Strategien zur Reduktion der verkehrsbedingten Schadstoffbelastung müssen deshalb besonders an der Quelle ansetzen, also direkt am Auspuff ... Deshalb müssen zeitnah einheitliche und wirksame Regelungen auf EU- und Bundesebene geschaffen bzw. weiterentwickelt werden.“* Dabei wird ignoriert, dass an stark befahrenen Straßen 85 % der Immissionen aus dem lokalen Verkehr und der lokalen Hintergrundbelastung stammen. Der BUND Hamburg fordert die Behörde daher auf, die Verantwortung nicht an die EU zu schieben, sondern eigenständige und nachhaltige Strategien zur lokalen Emissionsminderung zu entwickeln.
- Maßnahmen, die nachweisbar Erfolge bringen könnten wie etwa eine Umweltzone, eine Citymaut oder die Wiedereinführung der Stadtbahn, sind nach dem Regierungswechsel ohne detaillierte Begründung nicht weiter verfolgt worden. Und dies obwohl das Gutachten „Eignung einer City-Maut als Instrument der Verkehrs- und Umweltpolitik in der Freien und Hansestadt Hamburg“ (Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung, 2011), das im Auftrag der Stadt erstellt wurde, die Wirksamkeit belegt. Die verkehrsbedingten Emissionen in der Maut-Zone könnten je nach Ausgestaltung des Maut-Systems um bis zu 14,5 % zurückgehen. Konkret auf die hier besonders zu betrachtenden Pkw-Emissionen kommt das Gutachten zu der Aussage, dass je nach Ausgestaltung in Hamburg eine Reduktion zwischen 16,4 – 43,3 % möglich wäre.

.../ 3

Folgerichtig kommt das Gutachten zu der Feststellung:

Vor dem Hintergrund der bei einigen lokal wirksamen Schadstoffen bestehenden Grenzwertüberschreitungen kann eine City-Maut somit einen Beitrag zur Verbesserung der Umweltqualität in der City leisten (Seite 229).

Ebenfalls betrachtet das Gutachten die Einführung einer Umweltzone. Hier kommen die Experten zu dem Fazit, dass in Bezug auf die NO₂-Belastung „eine kombinierte Einführung von Umweltzone und einer City-Maut ... die ökologisch erwünschte Wirkung zeigen“ würde (Seite 229). Der BUND Hamburg fordert eine objektive und vertiefte Prüfung in Bezug auf die Einführung einer City-Maut. Das in 2010 erstellte Gutachten von IVT ist gegebenenfalls in seinen methodischen Ansätzen weiterzuentwickeln (z .B. in Bezug auf eine mikrowellenbasierte Erfassung der Fahrzeuge).

- Das millionenschwere Busbeschleunigungsprogramm des Senats ist in seiner Vermeidungswirkung auf den Kfz-Verkehr nach Angaben des Luftreinhalteplans *nicht abschätzbar*. Der BUND Hamburg fordert daher, das grundsätzlich sinnvolle Programm zunächst auf die wirksamsten Maßnahmen zu beschränken und durch die nachweislich sehr effektive Einführung einer modernen Stadtbahn zu ergänzen. Die Planungen hierfür sind unverzüglich wieder aufzunehmen.
- Im Sommer 2011 hat die Bürgerschaft einstimmig beschlossen, den Anteil des Radverkehrs in Hamburg von derzeit ca. 11 Prozent bis 2015 auf 18 % zu steigern. Im Luftreinhalteplan werden lediglich Maßnahmen genannt, die bei optimaler Umsetzung den Anteil auf nicht einmal 15 % steigern würden. Die zuständigen Fachbehörden sind aus Sicht des BUND Hamburg angehalten, gemeinsam mit den Bezirken den Beschluss der Bürgerschaft 1:1 umzusetzen.

- Im Bereich der NO₂-Emissionen des Hamburger Hafens wird es mit den bisher angedachten Maßnahmen keine merkliche Entlastung geben. Auch die Ausrüstung des Kreuzfahrtterminals in Altona mit Landstrom und die geplante Nutzung von LNG wird keinen nachhaltigen Effekt auf die Luftreinhaltung haben, da die Anzahl der Schiffe, die davon profitieren könnten, viel zu gering ist. Der BUND fordert daher die BSU auf, eine Lösung für die rund 11.000 Schiffe, die jedes Jahr den Hamburger Hafen anlaufen, zu entwickeln.

Fazit

Entsprechend der gesetzlichen Grundlagen des Immissionsschutzrechtes ist dem Schutz der menschlichen Gesundheit Vorrang vor der Freizügigkeit des Kfz-Verkehrs und der anderen wesentlichen Verursacher der Stickoxidbelastung einzuräumen.

Die zuständigen Landesbehörden ergreifen mit der Vorlage dieses Luftreinhalteplans nicht konsequent genug die nach § 45 BImSchG erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionswerte. Folglich müssen wesentliche Maßnahmen des vorliegenden Plans verschärft und um zusätzliche – bisher von den Fachbehörden und vom Hamburger Senat abgelehnte – Maßnahmen ergänzt werden

Die Tatsache, dass die Behörde die seit 2010 rechtlich verbindlichen – und für die betroffenen Anwohner grundsätzlich einklagbaren – Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) nach dem vorgelegten Luftreinhalteplan in weiten Teilen der Stadt erst nach dem Jahr 2020 einhalten will, hält der BUND Hamburg weder für rechtlich zulässig noch gegenüber der Hamburger Bevölkerung für verantwortbar. Gemäß § 47 Abs 1 Satz 3 BImSchG und § 27 Abs 2 der 39 BImSchV müssen bei Überschreitungen von bereits einzuhaltenen Immissionsschutzgrenzwerten die Maßnahmen eines Luftreinhalteplanes geeignet sein, den Zeitraum einer Überschreitung so kurz wie möglich zu halten.

- 5 -

Das von Hamburg angestrebte Notifizierungsverfahren für eine Fristverlängerung zur Einhaltung der NO₂-Grenzwerte gemäß Artikel 22 Abs. 1 der Richtlinie 2008/50/EG i. V. m. § 21 Abs 2 bis 4 der 39. BImSchV ist aus Sicht des BUND Hamburg nicht zulässig. Die Richtlinie 2008/50/EG knüpft an eine Verlängerung gemäß Artikel 22 Abs. 1 und 2 eine Bedingung in Abs. 3. Diese lautet:

Bei der Anwendung des Absatzes 1 oder des Absatzes 2 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass der Grenzwert für jeden Schadstoff nicht um mehr als die für jeden der betroffenen Schadstoffe in Anhang XI festgelegte maximale Toleranzmarge überschritten wird.

Dies bedeutet, dass eine Fristverlängerung nur möglich ist, wenn sichergestellt ist, dass die zulässigen Grenzwerte nicht mehr als 50 % (= max. Toleranzmarge) des Grenzwertes überschritten werden. Dies wären für NO₂ dann 60 µg/m³. Für das Jahr 2011 lagen die gemessenen Jahresmittelwerte an den Messstationen Max-Brauer-Allee deutlich (67 µg/m³) und an den Stationen Stresemannstraße und Habichtstraße (jeweils 61 µg/m³) über diesem Wert. Auch die neuen Messergebnisse seit Frühjahr 2012 an der Willy-Brandt-Straße weisen einen Mittelwert von 66 µg/m³ auf.

Der BUND Hamburg behält sich weitere Stellungnahmen und rechtliche Schritte vor.

Mit freundlichen Grüßen

Manfred Braasch
(Landesgeschäftsführer)