

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dennis Thering, Stephan Gamm und
Richard Seelmaecker (CDU) vom 02.05.2017

und Antwort des Senats

- Drucksache 21/8938 -

Betr.: Warum bricht Bürgermeister Scholz sein Versprechen bezüglich der Dieselfahrverbote und was bedeutet dieser Wortbruch für die Menschen in und um Hamburg?

Als Umweltsenator Kerstan das politische Sommerloch 2016 nutzte, um erneut Fahrverbote für Dieselfahrzeuge anzudrohen, reagierte der Erste Bürgermeister am 21. Juli 2016 in einem Interview mit dem Radiosender NDR 90,3 und sagte: „Es wird keine Fahrverbote geben. Das wird der Hamburger Senat nicht beschließen, die Hamburger Bürgerschaft auch nicht (...) Wir können nicht eine Entscheidung treffen, dass Hunderttausende, die ein Diesel-Fahrzeug fahren, das nicht mehr benutzen können. Das wird es jedenfalls mit mir in keinem Fall geben.“¹

Durch eine CDU-Anfrage (Drs. 21/6690) wurde aber bereits im letzten Herbst bekannt, dass die Behörde für Umwelt und Energie (BUE) klammheimlich weiter an einem Fahrverbot für Dieselfahrzeuge arbeiten ließ. Mit den am 2. Mai 2017 von Senator Kerstan angekündigten Dieselfahrverboten für die Max-Brauer-Allee und die Stresemannstraße hat sich die grundsätzliche Skepsis der CDU-Bürgerschaftsfraktion hinsichtlich des „Dieselversprechens“ des Ersten Bürgermeisters leider bewahrheitet.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Am 2. Mai hat der Senat die öffentliche Auslegung des Luftreinhalteplans beschlossen. Dem Luftreinhalteplan liegen umfangreiche Berechnungen zugrunde, die deutlich machen, wo zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind. Uneingeschränkte Einfahrverbote gehören nicht dazu. Auch künftig wird mit jedem Fahrzeug jedes Ziel in der Stadt erreichbar sein. Die Qualität der Luft wird in Hamburg von Jahr zu Jahr besser. Bis auf den Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) werden alle anderen Grenzwerte eingehalten. Mit dem Luftreinhalteplan wird sichergestellt, dass auch diese Überschreitungen so schnell wie möglich überwunden werden.

Um den Grenzwert zu erreichen, unternimmt die Stadt große Anstrengungen: Der Radverkehr wird massiv ausgebaut und es werden neue S- und U-Bahnlinien geschaffen. es werden hunderte emissionsarme neue Busse gekauft und die E-Mobilität gefördert. Zehn Maßnahmenpakete wurden geschnürt, um an den noch kritischen Stellen gezielt auf Problemlagen zu reagieren.

Bei dieser Gewichtung war dem gesetzlich vorgegebenen und dem Gesundheitsschutz dienenden Ziel der NO₂-Verminderung angesichts des seit 2010 verbindlich einzuhaltenden Grenzwertes ein hoher Stellenwert einzuräumen.

Der Senat hat die Abwägung und Begründung von Minderungsmaßnahmen im Entwurf der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans dargelegt. Der Planentwurf wird in der Zeit vom 8. Mai 2017 bis 8. Juni 2017 öffentlich ausgelegt.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen, teilweise auf der Grundlage von Auskünften des Landesbetrieb Verkehr (LBV) sowie der Hamburg Port Authority (HPA), wie folgt:

¹ Siehe unter anderem <http://www.bild.de/regional/hamburg/scholz-lehnt-fahrverbote-fuer-dieselautos-46923996.bild.html>.

1. *Im Juli 2016 antwortete der Erste Bürgermeister in einem Interview mit dem Radiosender NDR 90,3 als Reaktion auf Forderungen nach Einschränkungen für Dieselfahrzeuge: „Es wird keine Fahrverbote geben. Das wird der Hamburger Senat nicht beschließen, die Hamburger Bürgerschaft auch nicht. (...) Wir können nicht eine Entscheidung treffen, dass Hunderttausende, die ein Diesel-Fahrzeug fahren, das nicht mehr benutzen können. Das wird es jedenfalls mit mir in keinem Fall geben.“ Warum hat der Senat Fahrverbote für Dieselfahrzeuge an der Max-Brauer-Allee und an der Stresemannstraße beschlossen, obwohl der Erste Bürgermeister Fahrverbote vorher kategorisch ausgeschlossen hat?*

Der Senat hatte alle geeigneten Minderungsmaßnahmen zu prüfen und für einzelne Straßenabschnitte mit Grenzwertüberschreitung eine Auswahl zur Umsetzung nach Schwere des jeweiligen Eingriffs zu treffen. In zwei Fällen wurden auch Durchfahrtsbeschränkungen in den Luftreinhalteplan aufgenommen. Für die Max-Brauer-Allee gilt eine Beschränkung auf ca. 600 Meter für Dieselfahrzeuge (LKW und PKW), die nicht die Abgasnorm Euro 6 bzw. Euro VI erfüllen, für die Stresemannstraße entsprechend eine Beschränkung für LKW auf ca. 1.700 Meter. Diese Beschränkungen sind vertretbar, da für den Durchgangsverkehr leistungsfähige Alternativrouten bestehen. Die Abwägung ist im Entwurf der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans (siehe dazu: <http://www.hamburg.de/luftreinhaltung/8676562/luftreinhalteplan/>) dargelegt.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung und Antwort zu 9.

2. *Wie viele Dieselfahrzeuge sind aktuell in Hamburg gemeldet? Bitte nach Lkws und Pkws aufschlüsseln.*

In Hamburg sind aktuell (Stichtag: 30. April 2017) 337.619 Dieselmotorkraftfahrzeuge zugelassen. Die Anzahl der Dieselmotorkraftfahrzeuge wurde vom Landesbetrieb Verkehr (LBV) unter Einsatz eines Statistikprogramms ermittelt. Dieses Programm differenziert nicht nach Lkw und Pkw. Eine weitergehende Auswertung durch eine entsprechende Datenbankrecherche wäre bei Dataport in Auftrag zu geben. Diese Arbeiten könnten jedoch nicht innerhalb der für die Beantwortung einer Schriftlichen Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit abgeschlossen werden.

3. *Wie viele Dieselfahrzeuge waren seit 2011 in Hamburg gemeldet? Bitte für Lkws und Pkws jahresweise zu einem einheitlichen Stichtag aufschlüsseln.*

In Hamburg war in den Vorjahren zum Stichtag 31. Dezember die folgende Anzahl von Dieselmotorkraftfahrzeugen zugelassen:

2016: 332.218
 2015: 323.533
 2014: 308.981

Für die Jahre 2011 bis 2013 ist die Ermittlung vergleichbarer Daten nicht mehr möglich, da bei Außerbetriebsetzungen oder Ummeldungen von Kraftfahrzeugen die Fahrzeugdaten jeweils nach drei Jahren gelöscht werden. Im Übrigen siehe Antwort zu 2.

4. *Wie viele Dieselfahrzeuge, die nicht die Abgasnorm Euro 6 erfüllen, sind aktuell in Hamburg gemeldet?*

Die Ermittlung dieser Daten ist nur in einem sehr zeitaufwendigen Verfahren möglich, welches aus anderem Anlass bereits zum Stichtag 6. April 2017 durchgeführt wurde. Zu diesem Stichtag waren 335.943 Dieselfahrzeuge in Hamburg zugelassen. Davon erfüllten 238.564 nicht die Norm Euro 6 (für Pkw) bzw. die Norm Euro VI (für Lkw).

5. *Wie viele Dieselfahrzeuge, die nicht die Abgasnorm Euro 6 erfüllen, waren seit 2011 in Hamburg gemeldet? Bitte für Lkws und Pkws jahresweise zu einem einheitlichen Stichtag aufschlüsseln.*

Die Ermittlung der Anzahl der Fahrzeuge, die die Norm Euro 6 bzw. Euro VI nicht erfüllen, kann durch den LBV nur zu einem aktuellen Stichtag erfolgen (siehe dazu auch Antwort zu 4). Eine Auswertung für zurückliegende Zeiträume ist auf der Grundlage des vorhandenen Datenbestandes nicht möglich.

6. *Wie viele stadt-eigene Dieselfahrzeuge welcher Behörden und Landesbetriebe gibt es aktuell und wie viele davon erfüllen nicht die Abgasnorm Euro 6?*

Dieselmotorkraftfahrzeuge im Zuständigkeitsbereich der Behörde für Inneres und Sport (Stand: 30.04.2017):

	Anzahl der stadt-eigenen Dieselmotorkraftfahrzeuge	Dieselmotorkraftfahrzeuge, die nicht die Norm Euro VI bzw. die Norm Euro 6 erfüllen
Polizei- / Senatsfuhrpark ¹⁾	1027 ²⁾	698 ²⁾
Feuerwehr Hamburg	661 ²⁾	547 ²⁾
Landesbetrieb Verkehr	1	1

1) Die Polizei Hamburg ist zuständig für die Beschaffung und das Fuhrparkmanagement der eigenen Fahrzeuge sowie für die Fahrzeuge des Senats.

2) Der angegebene Fahrzeugbestand von Polizei und Feuerwehr enthält Fahrzeuge, die zur Aussonderung anstehen, aber für einen eventuellen Einsatz anlässlich des G20-Gipfels noch temporär zur Deckung zusätzlicher Bedarfe im Bestand gehalten werden.

Stadt-eigene Dieselfahrzeuge im Zuständigkeitsbereich sonstiger Behörden und Landesbetriebe:

	Anzahl der stadt-eigenen Dieselmotorkraftfahrzeuge	Dieselmotorkraftfahrzeuge, die nicht die Norm Euro VI bzw. die Norm Euro 6 erfüllen
Behörde f. Schule und Berufsbildung	18	18
Behörde f. Umwelt und Energie und Behörde f. Stadtentwicklung und Wohnen	14	14
Behörde f. Wirtschaft, Verkehr und Innovation	3	3
Finanzbehörde	1	1
Justizbehörde	25	25
Bezirksamt Altona	14	14
Bezirksamt Bergedorf	43	42
Bezirksamt Eimsbüttel	6	6
Bezirksamt Hamburg-Mitte	41	39
Bezirksamt Hamburg-Nord	81	79
Bezirksamt Harburg	17	13
Bezirksamt Wandsbek	43	42
Landesbetrieb Erziehung und Beratung	16	14
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung	13	9
Landesbetrieb Institut für Hygiene und Umwelt	16	12
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer	35	33
Landesbetrieb Großmarkt	1	1

7. *In seiner Pressemitteilung vom 2. Mai 2017 schränkt der Senat das Dieselfahrverbot mit dem Satz ein: „Der Anliegerverkehr ist davon nicht betroffen. Dazu zählen zum Beispiel Anwohner und deren Besucher, Krankenwagen, Müllautos oder Lieferverkehre.“ Unklar ist, welche städtischen Einrichtungen davon betroffen sind und welche nicht. Wie viele stadt-eigene Dieselfahrzeuge welcher Behörden und Landesbetriebe gibt es aktuell, die nicht die Abgasnorm Euro 6 erfüllen und denen die Zufahrt zu den mit dem Dieselfahrverbot belegten Abschnitten der Max-Brauer-Allee und der Stresemannstraße dadurch in Zukunft verwehrt sein wird?*

Alle stadt-eigenen Fahrzeuge sind nur betroffen, sofern sie keine Anliegereigenschaft aufweisen und ihnen nicht ein Sonderrecht nach § 35 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zusteht. Im Übrigen siehe Antwort zu 6.

8. *Zu wann ist das Inkrafttreten der Dieselfahrverbote für die Max-Brauer-Allee und die Stresemannstraße jeweils geplant?*

Die Durchfahrtbeschränkungen sollen angeordnet werden, sobald eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Zulässigkeit abschnittsbezogener Dieseldurchfahrtsbeschränkungen ergangen ist. Ein Urteil des VG Düsseldorf zur Zulässigkeit von Dieseldurchfahrtsbeschränkungen ist noch nicht rechtskräftig, da Sprungrevision beim Bundesverwaltungsgericht eingelegt wurde. Mit einer Entscheidung wird im Herbst bzw. spätestens zum Ende dieses Jahres gerechnet.

9. *In der Senatspressemitteilung vom 2. Mai 2017 steht unter anderem: „Ziele, die in diesen Abschnitten liegen, können also weiterhin mit jedem Fahrzeug erreicht werden.“ Gilt diese Aussage uneingeschränkt für alle Dieselfahrzeuge, die nicht die Abgasnorm Euro 6 erfüllen?
Wenn ja, welchen Mehrwert hat das geplante Dieselfahrverbot überhaupt?
Wenn nein, warum schreibt der Senat dann, dass weiterhin Ziele in diesen Abschnitten mit jedem Fahrzeug erreicht werden können?*

Ja. Fahrzeugführer, die innerhalb der betroffenen Straßenabschnitte ein konkretes Ziel ansteuern wollen, sind Anlieger. Der größte Teil des Verkehrs auf den betroffenen Straßenabschnitten ist kein Anliegerverkehr. Entsprechend wird sich die Anzahl der durchfahrenden Dieselfahrzeuge unterhalb der Euro 6-Norm reduzieren.

10. *Welchen Anteil an der in der*
a) *Max-Brauer-Allee,*
b) *Habichtstraße,*
c) *Stresemannstraße,*
d) *Kieler Straße*
gemessenen NO₂-Belastung haben Dieselfahrzeuge im Allgemeinen und Dieselfahrzeuge, die nicht die Abgasnorm Euro 6 erfüllen, im Speziellen?

Für gemessene NO₂-Werte ist eine Differenzierung nicht möglich.

Im Planentwurf zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans ist die berechnete Minderung aus einer Dieselsbeschränkung angegeben, die somit in ihrer Größenordnung dem Anteil an Dieselfahrzeugen entspricht. Busse sind von einer Beschränkung ausgenommen und in der Minderungsberechnung nicht enthalten.

Im Übrigen siehe Antwort zu 11.

11. *Mit welchem Minderungseffekt in Prozent bei der NO₂-Belastung rechnen der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden durch die Dieselfahrverbote für die*
a) *Max-Brauer-Allee,*

18,4 % (bezogen auf Modellwerte),

- b) *Stresemannstraße?*

6,6 % (bezogen auf Modellwerte),

Im Übrigen siehe Planentwurf zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

12. *Mit welchen Verbänden und Organisationen wurde das Dieselfahrverbot für die Max-Brauer-Allee und die Stresemannstraße abgestimmt? Bitte die Stellungnahmen der beteiligten Verbände und Organisationen beifügen oder verlinken.*

Eine Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt auf Grundlage des vom Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vorgegebenen Verfahrens.

13. *Trifft es zu, dass Dieselfahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 5 im Realbetrieb zum Teil weniger Schadstoffe emittieren als Dieselfahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 6?*

Siehe Drs. 21/8535.

14. *Welche Stellen im Senat beziehungsweise in den zuständigen Behörden werden die Einhaltung der Dieselfahrverbote für die Max-Brauer-Allee und die Stresemannstraße kontrollieren?*

Die Polizei wird die Einhaltung kontrollieren.

15. *Auf der Basis welcher Normen sollen die Dieselfahrverbote für die Max-Brauer-Allee und der Stresemannstraße angeordnet werden?*

Nach § 40 BImSchG beschränkt oder verbietet die zuständige Straßenverkehrsbehörde den Kraftfahrzeugverkehr nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften (§ 45 StVO), soweit ein Luftreinhalteplan oder ein Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 BImSchG dies vorsehen. Die Straßenverkehrsbehörde kann im Einvernehmen mit der für den Immissionsschutz zuständigen Behörde Ausnahmen von Verboten oder Beschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs zulassen, wenn unaufschiebbare und überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern.

Im Übrigen steht die im Luftreinhalteplan vorgesehene Beschränkung für Dieselfahrzeuge noch unter dem Vorbehalt eines höchstrichterlichen Urteils, ob Beschränkungen für bestimmte Antriebsarten an einzelnen Straßen angeordnet werden dürfen.

16. *Wie viele Kreuzfahrtschiffe haben den Hamburger Hafen seit 2011 angelaufen und wie hoch war der dadurch in Hamburg hervorgerufene Ausstoß an NO₂-Emissionen? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*

Kreuzfahrt	Anläufe	NOx Emissionen
2011	118	
2012	160	
2013	177	199,8 t
2014	189	
2015	161	227,2 t
2016	171	

Angaben der HPA

Es liegen nur für die Jahre 2013 und 2015 Berechnungen der NOx Emissionen der Schifffahrt in Hamburg vor.

17. *Wie viele Containerschiffe haben den Hamburger Hafen seit 2011 angelaufen und wie hoch war der dadurch in Hamburg hervorgerufene Ausstoß an NO₂-Emissionen? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*

Containerschiffe	Anläufe	NOx Emissionen
2011	5.266	
2012	5.048	
2013	4.791	5421,0 t
2014	4.367	
2015	4.187	5200,1 t
2016	4.076	

Angaben der HPA

Es liegen nur für die Jahre 2013 und 2015 Berechnungen der NOx Emissionen der Schifffahrt in Hamburg vor.

18. Wie hoch waren die NO₂-Emissionen in Hamburg seit 2011 insgesamt und welche Anteile hatten die verschiedenen Emittentengruppen daran jeweils? Bitte jahresweise aufschlüsseln.

Siehe dazu die jeweiligen Verursacheranalysen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans aus dem Jahr 2012 sowie des Entwurfes zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans aus dem Jahr 2017.