

Hamburg sperrt alte Diesel aus

Teil-Fahrverbot für Innenstadt

Hamburg. Zu einem generellen Fahrverbot für alte Dieselfahrzeuge konnte sich Hamburgs Senat zwar nicht durchringen. Allerdings soll es in zwei besonders abgasbelasteten Straßenabschnitten erstmals Durchfahrtbeschränkungen für ältere Diesel-Modelle geben. Betroffene sind Teile der Max-Brauer-Allee (Altona), wo künftig sowohl Diesel-Pkw als auch -Lkw ausgesperrt werden, die nicht die Abgasnorm Euro 6 erfüllen. In der Stresemannstraße (Altona) gilt dies nur für Lkw.

„Das ist vertretbar, weil für den Durchfahrtverkehr leistungsfähige Alternativrouten existieren“, befand Umweltsenator Jens Kerstan (Grüne) am Dienstag bei der Vorlage des Entwurfs zum neuen Luftreinhalteplans. Auch Anlieger dürfen weiterhin in beiden Straßen mit älteren Diesel unterwegs sein. Das partielle Fahrverbot steht unter dem Vorbehalt eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichts. Dieses will voraussichtlich noch 2017 entscheiden, ob Länder und Kommunen lokale Beschränkungen für bestimmte Motorentypen anordnen dürfen.

Luftbelastung ist höher als gedacht

Das geplante Teil-Diesel-Verbot ist die bemerkenswerteste Maßnahme des Luftreinhalteplans, zu dessen Vorlage Umweltschützer den rot-grünen Senat per Gerichtsurteil gedrängt hatten. Hintergrund ist vor allem der Umstand, dass Hamburg seit Jahren den EU-Grenzwert bei Stickstoffdioxid (NO₂) nicht einhält; das schädliche Gas entsteht vor allem beim Verbrennungsvorgang in Auto- und Schiffsmotoren. Laut Kerstan wird der NO₂-Wert aktuell an vier von 15 Messpunkten übertroffen: Max-Brauer-Allee, Stresemannstraße, Habichtstraße (Barmbek) und Kieler Straße (Altona). Nach einer Berechnung der Umweltbehörde sind davon 41 500 Menschen direkt betroffen; Umweltschützer waren bisher von 200 000 ausgegangen. Kerstan hofft, die Zahl der Betroffenen bis 2020 auf gut 1300 Personen zu senken.

Dazu verfolgt die Stadt rund ein Dutzend weiterer Maßnahmen. Diese setzen beim Straßenverkehr durchweg auf den freiwilligen Umstieg auf ÖPNV oder Fahrrad sowie die Umrüstung auf schadstofffreie Antriebe für Pkw, Lkw und Busse. Umweltzone und Citymaut hatte der Senat schon vorher auf Druck der SPD ausgeschlossen. Stattdessen setzt die Stadt nun auf einen massiven Ausbau des Radverkehrs, den Bau neuer U- und S-Bahnlinien, die Umstellung der Busflotten auf emissionsfreie Motoren sowie auf die Förderung der E-Mobilität.

Größer als angenommen ist die Luftbelastung aus dem Hafen an einigen Straßen in Altona, etwa der Palmaille, der Großen Elbstraße und in Neumühlen. Nach neuen Erkenntnissen der Umweltbehörde sorgen Schiffsabgase dort für 80 Prozent der NO₂-Belastung. Um gegenzusteuern, sollen mehr Schiffsmotoren während der Liegezeiten mit LNG statt mit Schiffsdiesel laufen. Am Terminal Burchardkai ist dazu der Einsatz von vier Flüssiggas-Kraftwerken geplant. Am Terminal Altenwerder soll es eine zusätzliche Landstromanlage geben, ebenso an einem Eurogate-Terminal.

Der BUND begrüßte zwar die Diesel-Durchfahrtsverbote, rechnet aber nicht mit einer schnellen Verbesserung: „Dass bis 2020 tatsächlich die Grenzwerte weitgehend eingehalten werden, sehen wir skeptisch.“ VW-Chef Matthias Müller äußerte sich dagegen kritisch gegenüber Fahrverboten: „Aus unserer Sicht ist der moderne Diesel Teil der Lösung, nicht des Problems“, sagte Müller der „Automobilwoche“. Es sei problematisch, Euro-5-Diesel „generell zu verdammen“, so Müller. VW erwäge eine Pro-Diesel-Kampagne, an der sich auch andere Hersteller beteiligen sollen. Denn auch die bräuchten Diesel, um die staatlichen CO₂-Ziele zu erreichen. Wegen der wachsenden Kritik am Motor fürchtet die Autoindustrie um Milliardeninvestitionen. Zuletzt war bekanntgeworden, dass heutige Diesel-Autos den EU-Grenzwert auf der Straße um ein Vielfaches übersteigen.
