

Landeshauptstadt



Hannover



Stefan Schostok

Oberbürgermeister
Landeshauptstadt Hannover

zum

Luftqualitätsplan

Hannover, 14. September 2017

Ausschuss für Angelegenheiten des Geschäftsbereiches des Oberbürgermeisters

Meine Damen und Herren,

Hannover zählt bekanntlich zu den zahlreichen Städten in Deutschland, die von einer Überschreitung der Grenzwerte für die Luftreinheit betroffen sind. Wir haben kein Problem mehr mit Feinstaub. Das haben wir in den vergangenen Jahren geschafft. Aber wir haben nach wie vor ein Problem mit Stickoxiden.

Um auch dieses Problem in den Griff zu bekommen, hat die Verwaltung ein ganzes Bündel von Maßnahmen ausgearbeitet, die den geltenden Luftqualitätsplan ergänzen sollen.

- Wir arbeiten mit Hochdruck daran, in Hannover eine flächendeckende Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge aufzubauen.
- Gemeinsam mit Wirtschaft und Wissenschaft arbeiten wir an einem Projekt, das den reibungslosen und emissionsfreien Warenlieferverkehr in der Stadt zum Ziel hat. Ein Projekt, das bundesweit bislang einmalig ist.
- Wir arbeiten daran, den Autoverkehr mit intelligenter Steuerung flüssiger zu machen.
- Wir werden den Radverkehr weiter ausbauen und den städtischen Fuhrpark weiter modernisieren.

Wir haben insgesamt ein Maßnahmenpaket entwickelt, das ich für ausgewogen und ambitioniert halte. Die Einzelheiten werden Ihnen in der nächsten Sitzung des Umweltausschusses präsentiert.

Warum beschließen wir diese Maßnahmen dann nicht einfach?

Die Antwort ist einfach. Das Maßnahmenpaket hat nämlich einen Haken. Alle Bemühungen, die wir als Stadt Hannover unternehmen, wirken nur mittel- bis langfristig. Im Jahre 2030 wären wir spätestens so weit, dass die geltenden Grenzwerte eingehalten werden. Besonders anschaulich wird das Problem bei der Elektromobilität. Selbst wenn wir es schaffen, dass in Deutschland im Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge unterwegs sind (und für diese Erwartung braucht man schon sehr viel Zuversicht), brächte das für Hannover nur einen marginalen Fortschritt. Die Stickstoffdioxidbelastung wäre um 0,15 Mikrogramm pro Kubikmeter geringer. Ein Tropfen auf den heißen Stein.

Dem städtischen Maßnahmenpaket liegt natürlich eine Gewichtung aller in Betracht kommenden Belange zugrunde. Ihnen obliegt es, dieser Bewertung zu folgen oder anders zu gewichten.

- Sie könnten sagen, dass wir die – zweifelsohne erstrebenswerte - Verflüssigung des Autoverkehrs noch mehr fördern, indem wir den verkehrlichen Vorrang des ÖPNV abschaffen. Sie könnten das entscheiden, obwohl der ÖPNV dann ganz sicher an Attraktivität verlieren würde.
- Sie könnten auch entscheiden, dass der Radverkehr eine dominierende Rolle bekommt. Sie könnten das entscheiden, obwohl der Autoverkehr in der Stadt Hannover für die Menschen eine erhebliche Bedeutung hat, für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt, ihre Gäste und alle Gewerbetreibenden.

Die Stadtverwaltung geht bei ihrer Bewertung davon aus, dass der Verbrennungsmotor nicht von heute auf morgen abgelöst wird. Der Prozess hin zu anderen Antriebsarten und anderen Verkehrskonzepten wird durch die Diesellaffäre beschleunigt. Und er sollte durch den Staat unterstützt werden, und zwar vor allem mit erheblichen Investitionen in die Infrastruktur.

Dieser Prozess sollte aber nicht vom Staat mit aller Gewalt erzwungen werden. Dafür hängt zu viel von der Automobilindustrie ab und dafür ist der Wert zu hoch, den die Automobilität für die meisten von uns hat. Ich plädiere für einen überlegten und behutsamen, aber zugleich auch ehrgeizigen Übergang.

Sie sehen das möglicherweise anders. Das ist schon deshalb nachvollziehbar, weil sich die Ereignisse seit Bekanntwerden der Diesellaffäre überstürzen. Jeden Tag erfahren wir von neuen Dingen, die unsere Bewertung beeinflussen, hören von neuen Verstrickungen in der Diesellaffäre, neuen Beteiligten, neuen Vorgängen und neuen Ermittlungen. Es besteht eine tiefe Verunsicherung auf allen Seiten. Bei der Politik, der Industrie und den Bürgerinnen und Bürgern. Mir erscheint es wichtig, in einer solchen Situation vorsichtig zu agieren. Andernfalls laufen wir Gefahr, das Kind mit dem Bade auszuschütten.

Auch wenn Sie eine andere Bewertung vornehmen und bei den in Betracht kommenden Maßnahmen andere Prioritäten setzen, werden Sie am Ende einräumen müssen, dass Sie möglicherweise schneller, aber nicht schnell genug erreichen, dass die geltenden Grenzwerte für gute Luft überall in der Stadt eingehalten werden. Denn die Gerichte fordern, dass wir **schnellstmöglich** Ergebnisse erzielen. Das bedeutet, dass wir im Zweifel schon nächstes Jahr eine Lösung gefunden haben müssen. Mit Mooswänden werden wir das nicht schaffen.

Es gibt im Grunde nur drei Wege, die uns dafür zur Verfügung stehen:

Der erste Weg: Wir stellen das Ziel infrage. Der Bundesvorsitzende der FDP hat jüngst eine Debatte darüber gefordert, ob die Grenzwerte wirklich verhältnismäßig sind. Mit Medizinern und Ingenieuren sollte nach Lindners Auffassung geklärt werden, ob die Grenzwerte langsamer erreicht werden können. Auch die kommunalen Spitzenverbände fordern eine Verlängerung der Fristen für die Einhaltung der Grenzwerte. Ich habe hier meine Bedenken.

Wie wollen wir den Anwohnern an den betroffenen Straßen nach der ganzen Debatte erklären, dass plötzlich alles doch nicht so schlimm ist und es halt noch ein paar Jahre dauert, bis die Lebensbedingungen in Ordnung sind?

Mit einer neuen wissenschaftlichen Deutung der Gesundheitsgefahren wird man das den betroffenen Menschen nicht mehr vermitteln können. Ich bin auch gegen eine Neubewertung der gesundheitlichen Risiken, weil dies einer Kapitulation gleichkäme. Die deutsche Automobilindustrie ist technisch so aufgestellt, dass sie den Anforderungen an gute Luft gerecht werden kann. Und sie ist wirtschaftlich so aufgestellt, dass sie das enttäuschte Interesse ihrer Kunden angemessen entschädigen kann.

Der zweite Weg sieht so aus, dass die Dieselfahrzeuge, die sich derzeit in Betrieb befinden, technisch so nachgebessert werden, dass die Luftverschmutzung deutlich sinkt. Ein schlichtes Update der Motor-Software – wie es der Bundesverkehrsminister in seinen Verhandlungen mit der Automobilindustrie abgesprochen hat - reicht dafür nicht aus. Das hat das Umweltbundesamt festgestellt. Und das wurde für Hannover von den zuständigen Landesbehörden bestätigt. Man muss also an das Fahrzeug ran, wenn man wirklich etwas erreichen will. Darin sind sich fast alle einig. Das geht aber schon technisch nicht bei allen Fahrzeugen und ist überdies nicht mal ausgereift, sagt die Automobilindustrie.

Der dritte Weg besteht darin, Dieselfahrzeugverkehr zu verbieten. Dafür wiederum gibt es zwei Möglichkeiten:

- Die Stadt könnte mit Genehmigung des Landes Schilder aufstellen, die die Einfahrt von Dieselfahrzeugen untersagen. Diese Regelung hat den Nachteil, dass sie – was die Dieselfahrzeuge betrifft – sehr undifferenziert ist. Es gibt Dieselfahrzeuge, die die geltenden Grenzwerte erfüllen und mit einem geringeren CO₂-Ausstoss sogar umweltgerechter sind als Benziner. Diesen technischen Unterschieden bei den Dieselmotoren und deren weiteren technischen Entwicklung kann man nicht mit einem einfachen Verkehrsschild gerecht werden. Das gilt erst recht, wenn man diese Schilder nicht auf einzelne Straßen beschränken kann. In Hannover wäre es so, dass sich der Verkehr auf andere Straßen verlagern würde und wir dort dann dasselbe Problem hätten. Wir müssten also den Dieserverkehr großflächig aussperren. Quasi eine Umweltzone mit einem undifferenzierten Dieserverbot. Das kann nicht sein, wenn Sie mich fragen.

Außerdem bleibt die praktische Frage, wie wir das kontrollieren sollen. Sie sehen einem Fahrzeug häufig nicht auf den ersten Blick an, welchen Motor es unter der Haube hat. Sie müssten also mit regelmäßigen Straßenkontrollen anhand der Fahrzeugpapiere prüfen, ob ein Fahrzeug an dem jeweiligen Ort bewegt werden darf. Auch das kann nicht wirklich gewollt sein.

- Bleibt die Blaue Plakette. Sie ermöglicht eine differenzierte Betrachtung der unterschiedlichen Motoren. Benziner und Diesel sind nicht grundsätzlich gut oder schlecht. Es kommt vielmehr darauf an. Bei dem einen wie bei dem anderen. Und die Blaue Plakette ist leicht zu kontrollieren. Sie ist für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt von außen gut sichtbar und nicht erst nach Studium der Fahrzeugpapiere ersichtlich. Die Blaue Plakette – es gibt sie nicht. Der Bund ist es, der sie einführen müsste.

Sie werden fragen, wie ich diese drei Wege bewerte. Es geht um eine Interessenabwägung, antworte ich Ihnen. Vor allem sind für mich vier Interessen betroffen, die zum Teil Schutz von Verfassungsrang beanspruchen:

- Es geht um den Gesundheitsschutz. Wir wissen, dass eine Vielzahl von Menschen wegen einer zu hohen Stickoxid-Belastung vorzeitig stirbt. Atemwegserkrankungen, Herz- Kreislaufkrankungen, Allergien. Die Folgen sind bekannt.
- Es geht um die Automobilwirtschaft. Aushängeschild der deutschen Wirtschaft schlechthin. Hunderttausende von Arbeitsplätzen hängen von ihr ab.
- Es geht um die Besitzer von Dieselfahrzeugen. Unzählige Menschen, die in ein Produkt vertraut haben. Vertraut darauf, dass es – wie von den Herstellern angegeben – umweltfreundlich und zukunftsfähig ist.
- Und es geht um das Leben in den Städten. Wenn wir Verkehre ausschließen, laufen wir Gefahr, die Städte lahmzulegen.

Wenn ich diese unterschiedlichen Interessen gegeneinander abwäge, komme ich zu folgendem Ergebnis:

Erstens: Ich plädiere dafür, dass wir die geltenden Grenzwerte unangetastet lassen und schnellstmöglich ihre Einhaltung gewährleisten.

Zweitens: Ich plädiere dafür, dass die Automobilindustrie den Erwartungen der enttäuschten Kunden Rechnung trägt. Neue Software und eine Kaufprämie reichen dafür nicht. Denjenigen, die in gutem Vertrauen ein Dieselfahrzeug gekauft haben, muss die Automobilindustrie ungeachtet der zivilrechtlichen Ansprüche entgegenkommen. Sie muss diese Autos gegen Erstattung eines angemessenen Preises zurücknehmen oder sie – wenn möglich – technisch umrüsten oder eine angemessene Entschädigung für die Gebrauchsbeeinträchtigung zahlen. Das ist nötig, um das Vertrauen in die deutsche Automobilindustrie zurückzugewinnen. Und das ist auch leistbar, wenn man sich die Mühe macht, eine ausgewogene Ausgleichsregelung zu finden. Das Kanzleramt muss die Konditionen im Einzelnen mit der Automobilindustrie aushandeln. Welcher Autokäufer beansprucht Schutz seines Vertrauens? Und welche Leistung darf er von der Automobilindustrie beanspruchen?

Drittens: Der Staat – also der Bund, die Länder und die Kommunen – sollten gemeinsam alles tun, um die Verkehre umweltfreundlich zu gestalten. Übergangsweise muss der Staat mit der Blauen Plakette die Luftverschmutzung meiner Ansicht nach so regulieren, dass sie sich in den Grenzen hält. Der Bund muss dieses Instrument einführen, die Kommunen müssen es mit verträglichen Ausnahmeregelungen zumutbar ausgestalten.

Im Ergebnis schlage ich Folgendes vor:

Der Staat bemüht sich mit aller Kraft, das Land auf eine neue Form der Verkehre vorzubereiten. Er tut dies im besten Fall mit Vorsicht und Weitsicht, auch was die Automobilindustrie angeht. Die Automobilindustrie zahlt den Preis für ihre Schummelei. Und „Schummelei“ ist ein Begriff, der das, was da passiert ist, noch sehr freundlich umschreibt.

Wie geht es jetzt weiter?

Wir befinden uns momentan in einem Spannungsfeld zwischen Staat und Wirtschaft. Die Wirtschaft lässt den Respekt vor dem Staat vermissen, der Staat möglicherweise die gebotene Distanz zur Wirtschaft. Wir befinden uns außerdem in einem Spannungsfeld zwischen den Staatsgewalten. Wir haben eine Gesetzeslage, die der Rechtsprechung eindeutige Vorgaben für die Bewertung macht. Wir haben eine Bundespolitik, die sich weg duckt, weil sie befürchtet, Anstoß zu nehmen. Und wir haben eine Verwaltung, die zwischen Politik und Rechtsprechung das alltägliche Leben organisiert und für die Funktionsfähigkeit der Städte verantwortlich ist.

Augenblicklich scheint der Ball im Feld der Rechtsprechung zu liegen. Das Bundesverwaltungsgericht wird demnächst entscheiden, was die Städte nach geltender Rechtslage zu tun haben. Alle warten gespannt auf die Ansage. Offengestanden: das missfällt mir. Wahrscheinlich ebenso wie den Richtern in Leipzig. Es ist in Fällen wie diesen nicht Aufgabe der Rechtsprechung, politische Entscheidungen zu legitimieren oder zu ersetzen. Die Politik muss handeln, um einer solchen Entscheidung der Rechtsprechung zuvorzukommen. Genauer gesagt: das Bundeskanzleramt muss handeln.

Das tut es leider nicht. Wir hatten einen Diesel-Gipfel, der – vom Umweltbundesamt nachgewiesen – keinen Erfolg gebracht hat. Wir haben einen federführenden Bundesverkehrsminister, der in dieser Sache keinen Plan zu haben scheint. Und wir haben ein Kanzleramt, das sich im Wahlkampf befindet. Das habe ich letzte Woche sehr eindringlich erlebt. Das Kanzleramt hatte kurzfristig Oberbürgermeister aus der ganzen Republik eingeladen, um das Problem der reinen Luft in den Kommunen zu besprechen. Der Bund will sich hier mehr einbringen. Vor allem finanziell. Das ist schön, löst aber das aktuelle Problem nicht. Wir müssen kurzfristig eine Lösung finden, die reine Luft schafft. Und dafür müsste das Bundeskanzleramt klare Botschaften an die Automobilindustrie senden. Ich habe noch gut vor Augen, wie ein Konzernchef nach dem Diesel-Gipfel im August hochmütig vor die Kameras trat. Hier muss man wohl deutlichere Worte finden, denke ich. Das ist die Aufgabe des Bundes. Die eigentliche Herausforderung für das Kanzleramt und den Verkehrsminister besteht darin, der Automobilindustrie zu vermitteln, dass man aus diesem Desaster nicht billig herauskommt. Und hier schwächelt das Kanzleramt. Der Bundesverkehrsminister agiert hilflos und unbeholfen. Das Kanzleramt lässt ihn gewähren und betreibt allenfalls Kosmetik.

Für die Stadt Hannover bedeutet das: Wir müssen abwarten. Abwarten, ob das Bundeskanzleramt den Knoten durchschlagen kann oder das Bundesverwaltungsgericht vorgibt, wo die Reise hingeht. Sie merken, dass ich an das Kanzleramt eine Erwartung habe, die bislang nicht erfüllt ist. Wir werden die Bundestagswahl abwarten müssen und hoffen, dass dieses Problem dann konsequenter angegangen wird. Im schlimmsten Fall wurschtelt das Bundesverkehrsministerium weiter so wie bisher. Dann wird sich die Bundespolitik weiter den Vorwurf gefallen lassen müssen, in einer ganz wesentlichen Angelegenheit handlungsunfähig zu sein. In Kürze wissen wir mehr.

Wohlgemerkt: wir warten ab, sind aber nicht tatenlos. Wir setzen die Maßnahmen, die wir als Stadt zur Luftreinhaltung beitragen können, um. Sie wissen das. Der Verkehrsrechner, der zur intelligenten Verkehrssteuerung angeschafft wurde, ist in Betrieb, das Projekt zu den städtischen Lieferverkehren läuft und die Vergabe von Ladesäulenstandplätzen wird gerade vorbereitet. Um nur einige Beispiele zu nennen. Aber Sie müssen auch wissen, dass all diese Maßnahmen nicht ausreichen, um die Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen. Für einen Luftqualitätsplan, der diesen Erfolg verspricht, muss eine Regelung für Dieselfahrzeuge gefunden werden. Erst dann wird aus den einzelnen Maßnahmen ein funktionierender Plan. Was mich angeht: Ich möchte Ihnen keine „Fortschreibung der Luftqualitätsplanung“ vorlegen, die den wesentlichen Punkt ausspart: Wie gehen wir mit den Dieselfahrzeugen um?

Meine Damen und Herren,

ich will hier heute keine Debatte über Luftverschmutzung und Diesellaffäre auslösen. Wir säßen wahrscheinlich noch um Mitternacht hier. Diese Diskussion soll geführt werden, aber sie gehört in den Unterausschuss. Ich möchte Ihnen heute verdeutlichen, wo wir stehen und wie wir meiner Ansicht nach am besten weiterkommen. Bei Ihren weiteren Überlegungen bitte ich zu berücksichtigen, dass wir in Hannover schon sehr viel für die Luftreinhaltung leisten. Hannover ist beim Stadtgrün Vorreiter. Hannover wird in unabhängigen Studien für seinen Fahrradverkehr gelobt, der ÖPNV ist gut aufgestellt und in der Frage der Nachhaltigkeit werden wir allseits gelobt. Wir können in allem noch besser werden. Keine Frage. Aber wir müssen uns wirklich nicht verstecken. Ich hoffe, darin sind wir uns alle einig.