



Info und News: Hamburg: Belastbare Zahlen und Methoden zu Emissionen gefordert

Geschrieben 16. Sep 2017 - 14:41 Uhr



Hamburg hat seit Jahren ein Problem mit den Luftschadstoffen, was auch für den Tod von Menschen verantwortlich gemacht wird. Steigender Flugverkehr vergrößert zunehmend die Belastung. Statt maßregelnd auf den luftverkehrsbedingten Schadstoffausstoß einzuwirken, wie es der Luftreinhalteplan vorschreibt, werden die Zahlen laut Bürgerinitiativen für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein (BAW) schön gerechnet. Da würden der Prognosezeitraum mal eben halbiert und die Belastungswerte am Rechner zielführend simuliert. Für das Jahr 2014, als Basisjahr, wird auf Grundlage von rund 140.000 Flugbewegungen, dem Luftverkehr ein Ausstoß von 442 t NO_x zugeordnet. Im vorliegenden Luftreinhalteplan wird für das Jahr 2020 nun, basierend auf 165.000 Flugbewegungen, ein Ausstoß von 525 t NO_x prognostiziert

Dies entspricht einem Zuwachs an krankmachendem NO_x von knapp 20 Prozent. Bemerkenswerterweise wird folgend bis zum Jahr 2025 dann allerdings keine weitere Steigerung des Schadstoffausstoßes mehr angenommen. Die Luftverkehrswirtschaft geht bei ihren Prognosen zur Entwicklung bei den Flugbewegungen von jährlichen Steigerungsraten von bis zu zwei Prozent aus. Während in der Entwurfsfassung des Luftreinhalteplans noch 689 t NO_x als Prognosewert für 2025 ausgewiesen wurden, bleibt in der Endfassung die Prognose im Jahr 2020 stehen. Unter Zugrundelegung eines mittleren Schadstoffausstoßes von 3,28 kg NO_x je Flugbewegungen lässt sich aus der Entwurfs-Prognose von 689 t NO_x für 2025 eine Anzahl von rund 210.000 Flugbewegungen ableiten.

Der Grund für das Weglassen der Prognosezahlen für das Jahr 2025 Finalfassung, liegt für die BAW auf der Hand: Eine Steigerung des luftverkehrsbedingten Schadstoffausstoßes innerhalb eines Jahrzehnts von 56 Prozent stehe einer Stadt, die einst Umwelthauptstadt Europas war und nunmehr auch mit einer eigenen Nachhaltigkeitsagenda für die Vereinten Nationen auftrumpfen möchte, schlecht zu Gesicht. Zudem hat sich durch diese Prognose offenbart, dass nun auch der bisher festgeschriebene Fluglärmdeckel im Jahr 2025 überschritten werde.

2017 überschreitet NO_x der Prognosewert für 2025

Anhand der Anzahl an Flugbewegungen und des eingesetzten Fluggerätes ist es heute schon möglich die verbrannte Kerosinmenge, die Summe der Treibhausgase, den Kohlendioxid und -monoxid-Ausstoß, sowie die Kohlenwasserstoff- und die Stickoxid-Emissionen zu ermitteln. So zeichnet sich bereits jetzt ab, dass bis zum Jahresende 2017 der ursprüngliche Prognosewert der Hamburger Umweltbehörde für das Jahr 2025 von 689 t NO_x überschritten wird. Damit wird überdeutlich, dass die im Luftreinhalteplan dargestellte flugverkehrsbedingte NO_x-Belastung wesentlich zu gering abgebildet wird.

Für eine den echten Belastungen der Menschen gerecht werdende Bestimmung der Luftschadstoffmengen ist eine numerische Simulation, zudem durch den mittel- und unmittelbaren Verursacher, der Flughafen Hamburg GmbH, denkbar ungeeignet. Die BAW erwartet, dass die Hamburger Umweltbehörde hier eigenverantwortlich und unabhängig tätig wird und eine belastbare Basis durch Messungen von Echtwerten schafft.