



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Bezirksversammlung

Anfrage nach § 27 BezVG öffentlich Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN	Drucksachen-Nr.: XX-4002
	Datum: 04.03.2014 Aktenzeichen:

Beratungsfolge		Datum
	Gremium	

Luftbelastung in Hamburg-Nord Anfrage gem. § 27 BezVG

Sachverhalt:

Das Umweltbundesamt meldet für die Messstation Habichtstraße im 2013 -bei insgesamt sinkender Tendenz- 57 µg/m³ Stickstoffdioxid als Jahresdurchschnittswert. Damit lag der Wert ebenso wie in jedem Jahr seit 2002 deutlich über dem zulässigen Grenzwert von 40 µg/m³. Seit 2002 hat keine grundlegende Verbesserung stattgefunden – der damalige Wert von 59 µg/m³ wurde 2013 erstmals und nur knapp unterschritten. Die Belastung ist insgesamt auch nach über 10 Jahren noch immer deutlich im gesundheitsgefährdenden Bereich.

Ein GRÜNER Antrag, Maßnahmen zur Verbesserung der Situation an der Habichtstraße zu erzielen, wurde 2012 von der zuständigen Verkehrsbehörde mit Verweis auf die ständige Fortschreibung des Luftreinhalteplans aus 2004 abgewehrt. Offensichtlich hat sich trotz erwähnter Fortschreibung die grundlegende Belastungssituation nur unzureichend geändert.

Daher fragen wir die zuständige Behörde:

1. Welche Maßnahmen wurden seit 2010 ergriffen, um die Stickstoffbelastung in Hamburg, besonders aber an der Habichtstraße zu senken?

Antwort der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt:

Zu 1.:

Die angesprochene 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurde Ende 2012 vom Senat verabschiedet. Sie enthält Maßnahmen zur Senkung der städtischen Hintergrundbelastung sowie zur Senkung der verkehrsbedingten Belastung an den Straßen. Eine besondere Maßnahme für die Habichtstraße ist nicht enthalten. Die verkehrsadaptive Netzsteuerung (sogenannte „intelli-

gente Ampeln“) im Kreuzungsbereich Habichtstraße/Bramfelder Straße wurde bereits im Jahr 2004 zur Optimierung des Verkehrsflusses eingerichtet. Im Jahr 2010 erfolgte zur weiteren Optimierung eine Umschaltung der Ampelanlage Habichtstraße/Hellbrookstraße.

Die an den Hamburger Verkehrsmessstationen gemessenen Überschreitungen des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes sind keine flächenhaften Belastungen des gesamten Stadtgebietes sondern linienartig begrenzt auf die beiden Straßenrandbereiche dieses Straßenabschnittes. Bereits in kurzer Entfernung zum Fahrbahnrand nimmt die Schadstoffbelastung ab und liegt beispielsweise auf der straßenabgewandten Seite der Bebauung oder in den Seitenstraßen in der Größenordnung der städtischen Hintergrundbelastung, deutlich unterhalb des Grenzwertes.

2. Was gedenkt die Behörde zukünftig zu tun, um den Grenzwert zu erreichen (bitte konkrete Maßnahmen benennen und nicht nur auf den fortzuschreibenden Luftreinhalteplan verweisen)?

Zu 2.:

Die Maßnahmen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg werden weiter schrittweise umgesetzt (siehe nachfolgende Übersicht). Im Jahr 2013 ist die Belastung an der Habichtstraße zum Vorjahr um 11% zurückgegangen.

Maßnahmen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans aus dem Bereich Mobilität und Straßenverkehr :

M 1	Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV (allgemein)
M 2	Umsetzung eines umfassenden Busbeschleunigungsprogramms
M 3	Bau der U4 in die Hafencity
M 4	Barrierefreiheit im Schnellbahnbereich
M 5	Zweigleisiger Ausbau der AKN-Strecke A1
M 6	Verlängerung der U4 zu den Elbbrücken
M 7	S-Bahn-Haltepunkt bei den Elbbrücken
M 8	Elektrifizierung der AKN
M 9	Kapazitätsausweitung auf der S-Bahn-Verbindung zwischen Harburg und Altona (z.B. durch eine S 32)
M 10	Bau der S4
M 11	Haltepunkt Ottensen
M 12	Partnerschaft für Luftgüte und schadstoffarme Mobilität
M 13	Initiative 1.000 Elektrofahrzeuge für das Handwerk
M 14	Förderung des Radverkehrs
M 15	Ausweitung B+R
M 16	Förderung des Fußgängerverkehrs

M 17	Verbesserung der Parkraumbewirtschaftung
M 18	Verbesserung und Ausweitung P+R
M 19	Pendlerportal
M 20	CarSharing
M 21	Mobilitätsservicepunkte der Hamburger Hochbahn AG
M 22	Mobilitätsmanagement
M 23	Verkehrsmanagement
M 24	Verkehrsverstetigung / adaptive Netzsteuerung
M 25	Streckenbeeinflussung BAB
M 26	Elektromobilität (Modellregion)
M 27	Leitlinie für die Beschaffung von Fahrzeugen mit geringen CO ₂ - und Schadstoffemissionen
M 28	Erneuerung der Busflotte der VHH
M 29	Emissionsarme oder emissionsfreie Busse bei der Hamburger HOCHBAHN AG
M 30	Emissionsreduzierung Hamburger Stadtrundfahrtenlinienbusse
M 31	Emissionsreduzierung Hamburger Taxen durch Vergabe eines Umweltsiegels
M 32	UmweltPartnerschaft: Fuhrpark
M 33	Fuhrparkmanagement („Unternehmen für Ressourcenschutz“)
M 34	Reduzierung von Schadstoffemissionen bei der Durchführung von Baumaßnahmen
M 35	Einführung eines IT-gestützten Verkehrsmanagements für den Hafen
M 36	Nutzungsentgelt der Hafenbahn mit Umweltkomponente
M 37	Modernisierung der Hafenbahn
M 38	Pilotprojekt für neuartige Lösung zur Reduktion von Stickoxid

3. Wie schätzt die Behörde die gesundheitliche Belastung der Anwohner_innen durch den zu hohen Grenzwert ein?

Zu 3.:

Die Alarmschwelle nach § 3 Abs. 3 der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV), bei deren Überschreitung bei kurzfristiger Exposition ein Risiko für die Gesundheit der Gesamtbevölkerung besteht und unverzüglich Maßnahmen ergriffen werden müssen, wird an keiner Stelle überschritten. Überschritten wird an den Verkehrsmessstellen direkt an der Straße, nicht jedoch im gesamten Gebiet, hingegen der Immissionsgrenzwert nach § 3 Abs. 2 der 39. BImSchV, der auf Grund wissenschaftlicher Erkenntnisse mit dem Ziel festgelegt wird, schädliche Auswirkun-

gen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhüten oder zu verringern.

Bezirksabgeordnete Ulrike Sparr, Sabine Bill, Kai Elmendorf, René Gögge, Christiane Rehländer, Michael Schilf, Thorsten Schmidt, Michael Werner-Boelz, Carmen Wilckens

Anlage/n:

Keine