



Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Hamburg-Nord  
Bezirksversammlung

<b>Anfrage nach § 27 BezVG</b> öffentlich <b>Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN</b>	Drucksachen-Nr.: <b>20-2639</b>
	Datum: 11.02.2016 Aktenzeichen:

Beratungsfolge	
Gremium	Datum

## Luftverschmutzung in Hamburg-Nord: Wie ist der Stand? Was tut der Senat?

### Anfrage gem. § 27 BezVG

Sachverhalt:

Das Land Hamburg misst kontinuierlich die Qualität der städtischen Luft. Ein Netz von Stationen liefert stündlich bzw. täglich Messwerte für verschiedene Luftschadstoffe wie Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub. In der EU-Richtlinie 2008/50/EG – in deutsches Recht mit der 39. BImSchV (Bundes-Immissionsschutz-Verordnung) umgesetzt – ist für den Schutz der menschlichen Gesundheit ein Jahresgrenzwert von 40 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> im Jahresmittel festgelegt. Dieser Wert ist seit 2010 (nach Verlängerung ab 2015) einzuhalten. Zudem darf ein Stundenmittelwert von 200 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> höchstens 18 Mal pro Kalenderjahr überschritten werden. Der generelle Trend der letzten Jahre zeigt in Hamburg zwar längerfristig Verbesserungen, doch verharren die Messwerte seit einigen Jahren auf einem Niveau, das immer noch deutlich über der gesetzlich einzuhaltenden Grenze liegt. An der Barmbeker Habichtstraße gab es seit Aufzeichnungsbeginn 2002 beispielsweise keinen einzigen Monatsdurchschnittswert, der dem Grenzwert von 40 µg/m<sub>3</sub> Luft nahe kam. Die Monats-Durchschnittswerte schwanken hier zwischen 45 und 86 µg/m<sup>3</sup> [1].

Seit 2002 hat also keine grundlegende Verbesserung stattgefunden. Die Belastung ist insgesamt auch nach fast 15 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. Auf eine Anfrage an die Umweltbehörde im Jahr 2014 antwortete diese lediglich, dass der Luftreinhalteplan umgesetzt würde, um die städtische Hintergrundbelastung zu senken, konkrete Maßnahmen für die belastete Habichtstraße aber nicht enthalten seien.

Im November 2014 verurteilte dann aufgrund der Klage eines Bürgers das Verwaltungsgericht Hamburg den Senat, „den derzeit in seiner Fassung der 1. Fortschreibung vom 28. Dezember 2012 gültigen Luftreinhalteplan für die Freie und Hansestadt Hamburg so zu ändern, dass

dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionswertes für  $\text{NO}_2$  in Höhe von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  enthält.“ [2] Derzeit wird der Luftreinhalteplan von 2012 überarbeitet.

Angesichts von Monatsdurchschnittswerten, die auch 2015 zwischen  $56$  und  $70 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$  Luft lagen, ist offensichtlich, dass sich trotz des Luftreinhalteplans und des ergangenen Urteils die grundlegende Belastungssituation nur unzureichend geändert hat.

Die wichtigsten Emittenten von Luftschadstoffen sind der Kfz-Verkehr, die Industrie und der sogenannte „Hausbrand“ (Heizung/Warmwasserbereitung in Wohnungen). Insbesondere Stickstoffdioxid reizt und schädigt die Atmungsorgane. Erhöhte Konzentrationen in der Atemluft haben einen negativen Effekt auf die Lungenfunktion von Kindern und Erwachsenen. Zu den Auswirkungen von Feinstaub gehören die Verstärkung von Allergiesymptomen sowie die Zunahme von asthmatischen Anfällen, Atemwegsbeschwerden und Lungenkrebs.

Eine 2001 bis 2004 durchgeführte Feinstaub-Kohortenstudie in NRW hat gezeigt, dass der Aufenthalt in einer Umgebung mit verkehrsbedingten Luftschadstoffen wie Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) und  $\text{PM}_{10}$ -Feinstaub zu einer erhöhten Sterblichkeit aufgrund von Herz-Kreislaufkrankungen führen kann. [3]

Daher fragen wir die zuständige Behörde:

1. In Hamburg-Nord gibt es zwei Standorte von Messstationen für Luftschadstoffe (Habichtstraße (Barmbek) und Flughafen (Fuhlsbüttel)).  
Wo genau liegen die Stationen (Bitte Kartenausschnitt beifügen)?  
Wie viele Stationen gibt es in Hamburg insgesamt?

**Die Behörde für Umwelt und Energie (BUE) beantwortet die Fragen in Abstimmung mit der Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz (BGV)/Institut für Hygiene und Umwelt (HU) zu den Fragen 2 und 3 sowie einem Textbeitrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) zu Frage 6 wie folgt:**

Alle Informationen zu den betriebenen Messstationen mit kartographischer Darstellung der Messorte sind auf der Internetpräsenz des Hamburger Luftmessnetzes unter <http://luft.hamburg.de/> abrufbar.

2. Wieso wird die Luftbelastung nur an so wenigen Standorten im Bezirk Hamburg-Nord und Hamburg insgesamt gemessen? Hätten weitere Messstationen eine höhere Aussagekraft der Messwerte zur Folge?

Die 39. Verordnung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz differenziert nach Schadstoffen und legt abhängig von der Bevölkerungszahl für Hamburg fest, wie viele Messstationen zur Beurteilung der Luftqualität mindestens betrieben werden müssen. Die für Hamburg vorgeschriebene Mindestzahl von sechs Probenahmestellen für  $\text{NO}_2$  wird von der vorhandenen Anzahl an Messstellen bei weitem übererfüllt.

Durch den Betrieb von weiteren Messstationen würde sich am Ergebnis der Beurteilung der Luftqualität nichts ändern.

3. Warum werden an der Station Habichtstraße keine Messwerte mehr für die besonders gefährlichen, kleinen Staubpartikel ( $\text{PM}_{2,5}$ ) erhoben?

Seit Ende Dezember 2015 sind die  $\text{PM}_{2,5}$ -Messungen in der Habichtstraße wieder aufgenommen und unter <http://luft.hamburg.de/> abrufbar.

4. Wie hoch sind jeweils die von der EU festgelegten Grenzwerte und Alarmschwellen für die Belastung durch die Schadstoffe  $\text{NO}_2$  und Feinstaub ( $\text{PM}_{10}$ ) und welche Folgen haben deren Überschreitungen?

Für  $\text{NO}_2$  vgl. § 3 der 39. BImSchV (Bundesimmissionsschutzverordnung):

- Grenzwert für Stundenmittelwert: 200 µg/m<sup>3</sup>, zugelassen sind 18 Überschreitungen im Jahr
- Grenzwert für Jahresmittelwert: 40 µg/m<sup>3</sup> (§ 3 Abs. 2 39. BImSchV),
- Alarmschwelle für Stundenmittelwert: 400 µg/m<sup>3</sup>, gemessen an drei aufeinanderfolgenden Stunden (§ 3 Abs. 3 39. BImSchV).

Für Feinstaub (PM10) vgl. § 4 der 39. BImSchV (Bundesimmissionsschutzverordnung):

- Grenzwert für Tagesmittelwert: 50 µg/m<sup>3</sup>, zugelassen sind 35 Überschreitungen im Jahr (§ 4 Abs. 1 39. BImSchV),
- Grenzwert für Jahresmittelwert: 40 µg/m<sup>3</sup> (§ 4 Abs. 2 39. BImSchV).

Eine Alarmschwelle für Feinstaub (PM10) besteht nicht.

Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, muss die zuständige Behörde (in Hamburg die Behörde für Umwelt und Energie) für das betroffene Gebiet oder den Ballungsraum einen Luftreinhalteplan erstellen. Inhalte eines Luftreinhalteplans sind u.a. eine Analyse von Art und Ursachen der Luftverschmutzung sowie Maßnahmen zu ihrer Minderung. Detaillierte Angaben über den erforderlichen Inhalt von Luftreinhalteplänen sind der Anlage 13 der 39. BImSchV zu entnehmen.

Sofern Gefahr besteht, dass die oben genannte Alarmschwelle für NO<sub>2</sub> überschritten wird, muss die zuständige Behörde unverzüglich einen Plan erstellen, der kurzfristige Maßnahmen zur Verringerung der Gefahr oder Dauer der Überschreitung enthält (§ 28 Abs. 1 39. BImSchV). Gegenstand derartiger Maßnahmen kann beispielsweise die Beschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs oder des Betriebs von Industrieanlagen sein (§ 28 Abs. 1 39. BImSchV).

5. Insbesondere Messstationen an großen Straßen wie der Habichtstraße verzeichnen durchgängig hohe Mittelwerte der Schadstoffbelastung. Wie hat sich seit 2006 die Schadstoffbelastung an der Messstation Habichtstraße entwickelt? (Bitte Tabelle anfügen mit Daten der Jahre 2006-2015 für die Luftschadstoffe NO<sub>2</sub> und Feinstaub (PM<sub>10</sub>), dabei bitte jeweils angeben:

- Jahresmittelwerte
- Jahreshöchstwerte
- Anzahl der Tage mit Überschreitung des 1-Stunden-Mittelwerts nach Jahren
- Anzahl der Tage mit Überschreitung des Tagesmittelwerts nach Jahren
- Anzahl der Tage mit Überschreitung von Alarmschwellen nach Jahren)

Die Messergebnisse sind auf der Internetpräsenz des Hamburg Luftmessnetzes:

<http://luft.hamburg.de/> abrufbar. Hier ein Auszug:

	<i>Jahresmittelwert [ µg/m<sup>3</sup> ]</i>	<i>Max. Stundenmit- telwert [ µg/m<sup>3</sup>]</i>	<i>Anzahl der Über- schreitungen Stun- denmittelwert &gt; 200 µg/m<sup>3</sup></i>	<i>Anzahl der Über- schreitungen Stundenmittelwert &gt; 400 µg/m<sup>3</sup> (Alarmschwelle)</i>
<b>2006</b>	<b>68</b>	260	5	0
<b>2007</b>	<b>62</b>	256	3	0
<b>2008</b>	<b>64</b>	311	16	0
<b>2009</b>	<b>63</b>	256	14	0
<b>2010</b>	<b>60</b>	263	<b>24</b>	0
<b>2011</b>	<b>61</b>	212	10	0
<b>2012</b>	<b>64</b>	226	2	0
<b>2013</b>	<b>57</b>	212	5	0
<b>2014</b>	<b>58</b>	246	11	0

Gemessene NO<sub>2</sub>-Werte des HaLm an der Station Habichtstraße von 2006 bis 2015, Grenzwertüberschreitungen **fett** dargestellt

	<b>Jahresmittelwert [ µg/m<sup>3</sup> ]</b>	<b>Max. Tagesmittelwert [ µg/m<sup>3</sup> ]</b>	<b>Anzahl der Überschrei- tungen Tagesmittelwert &gt; 50 µg/m<sup>3</sup></b>
<b>2006</b>	36	118	<b>45</b>
<b>2007</b>	31	68	26
<b>2008</b>	30	116	18
<b>2009</b>	30	99	15
<b>2010</b>	29	98	26
<b>2011</b>	33	102	<b>46</b>
<b>2012</b>	28	83	12
<b>2013</b>	25	90	11
<b>2014</b>	29	112	26
<b>2015</b>	25	73	16

Gemessene PM<sub>10</sub>-Werte des HaLm an der Station Habichtstraße von 2006 bis 2015, Grenzwertüberschreitungen **fett** dargestellt

6. Wie hat sich an der Habichtstraße die Verkehrsbelastung im Bereich der Messstation Habichtstraße entwickelt? (Bitte Tabelle anfügen mit Daten der Jahre 2006-2015, dabei bitte jeweils angeben:
- Anzahl aller Verkehrsteilnehmenden
  - Anzahl Radfahrende
  - Anzahl Kraftverkehr
  - Schwerlastverkehrsanteil

Die Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs und des anteiligen Schwerverkehrs im Bereich der Messstation Habichtstraße ist aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich. Angaben zur Anzahl der Radfahrenden in diesem Bereich liegen der für Verkehrszählungen zuständigen Behörde nicht vor.

#### **Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle Habichtstraße nordwestlich Meisenstraße**

DTV (Durchschnittlicher täglicher Verkehr, Montag bis Sonntag), Kraftfahrzeuge/24 Stunden

<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
45.000	45.000	44.000	44.000	43.000	42.000	42.000	42.000	42.000	44.000

DTV (Durchschnittlicher täglicher Verkehr, Montag bis Sonntag), Schwerverkehrsanteil

<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
6%	6%	6%	6%	6%	6%	5%	4%	5%	5%

7. Welche konkreten Maßnahmen wurden seit 2005 ergriffen, um die Schadstoffbelastung in Hamburg, besonders aber an der Habichtstraße zu senken?

Alle seit 2005 ergriffenen Maßnahmen sind in den folgenden Plänen dargestellt:

- Luftreinhalteplan für die Freie und Hansestadt Hamburg (2004)
- Aktionsplan gegen Belastung durch Feinstaub – Hamburg/Habichstraße (2005)
- 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg (2012)

<http://www.hamburg.de/luftreinhaltung/3744840/fortschreibung/>

8. Welche konkreten Maßnahmen wurden ergriffen, um insbesondere die Schadstoffbelastung durch den Kfz-Verkehr zu senken?

Siehe Antwort zu 7. Die einzelnen Maßnahmen der Pläne sind nach Quellgruppen geordnet.

9. Was gedenkt die Behörde zukünftig zusätzlich zu tun, um die Grenzwerte einzuhalten?

Der Hamburger Senat erarbeitet derzeit die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg (aus dem Jahr 2004, 1. Fortschreibung 2012), der weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen enthalten wird.

10. Wie ist der genaue Zeitplan zur laufenden Überarbeitung des Luftreinhalteplans von 2012 (Bitte wesentliche Überarbeitungsschritte seit 2012 bis zur geplanten Fertigstellung der überarbeiteten Fassung darstellen)?

Das Verwaltungsgericht Hamburg hat die Freie und Hansestadt Hamburg dazu verurteilt, den derzeit in seiner Fassung der 1. Fortschreibung vom 28. Dezember 2012 gültigen Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionswertes für NO<sub>2</sub> in Höhe von 40µg/m<sup>3</sup> enthält.

Das Urteil ist im April 2016 rechtskräftig geworden. Zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurde eine behördenübergreifende Projektgruppe und eine Lenkungsgruppe auf Staatsräteebene eingesetzt. Nach der fachlichen Erarbeitung von potentiellen Maßnahmen erfolgt die gutachterliche Wirksamkeitsprognose wie vom Verwaltungsgericht Hamburg gefordert. Anschließend wird eine Senatsdrucksache erarbeitet. Das Projekt endet mit dem Beschluss der Drucksache zu einem neuen Luftreinhalteplan durch den Senat.

11. Wie schätzt die Behörde die gesundheitliche Belastung der Anwohner\_innen durch den wiederholt überschrittenen Grenzwert für NO<sub>2</sub> und die Feinstaubbelastung ein?

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

Bezirksabgeordnete Christoph Reiffert, Ingo Hemesath, Sina Imhof, [Dr. Anil Kaputanoğlu](#), Timo B. Kranz, Jessica Kratt, Carmen Möller, Michael Schilf, Thorsten Schmidt, Michael Werner-Boelz, Carmen Wilckens

[1] vgl. [gruenlink.de/13by](http://gruenlink.de/13by)

[2] vgl. [gruenlink.de/13f4](http://gruenlink.de/13f4)

[3] vgl. [gruenlink.de/13f8](http://gruenlink.de/13f8)

Anlage/n:

Keine