

GAL-Fraktion in der Bezirksversammlung Hamburg-Nord
Bussestraße 1, 22299 Hamburg | Tel. 040 5117919 | fraktion@galnord.de

10. April 2012

An die Vorsitzende der Bezirksversammlung Hamburg-Nord

Antrag an die Fachbehörde

Schadstoffbelastung an der Habichtstraße reduzieren

An der Verkehrsmessstelle Habichtstraße sind laut Daten des Hamburger Luftmessnetzes HaLm in den Jahren 2010 und 2011 die EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM10) mehrfach überschritten worden, u.a. durch

- 2010: 24-malige Überschreitung des seit 2010 gültigen Stunden-Grenzwerts für NO₂ (Grenzwert: 200 µg als 1-Stunden-Mittelwert, erlaubt sind 18 Überschreitungen/Jahr)
- 2011: 46-malige Überschreitung des Feinstaub-Tages-Grenzwerts für PM10 (Grenzwert: 50 µg als Tagesmittelwert, erlaubt sind 35 Überschreitungen/Jahr)
- kontinuierliche Überschreitung des gleitenden Jahresmittelwerts für NO₂ (Grenzwert: 40 µg, erreicht wurden 61 µg; Stand: Ende Nov. 2011)

Eingeatmetes Stickstoffdioxid löst Kopfschmerzen und Schwindel aus. Es wird in geringen Konzentrationen kaum wahrgenommen. Höhere Konzentrationen können Atemnot und Lungenödeme auslösen. Wird Stickstoffdioxid in Konzentrationen von 40-100 µg/m³ über längere Zeit eingeatmet, kommt es zu gesundheitlichen Schäden. (Quelle: Wikipedia)

Feinstaub (PM10 und PM 2,5) erreicht teilweise die Lunge, da die Filterwirkung des Nasen-Rachenraumes für feine Partikel mit weniger als 10 Mikrometer Durchmesser nicht ausreicht. Je kleiner ein Partikel ist, desto tiefer kann dieser in die Lunge eindringen. Zu den Auswirkungen gehören die Verstärkung von Allergiesymptomen, die Zunahme von asthmatischen Anfällen, Atemwegsbeschwerden und Lungenkrebs. Daneben werden auch Auswirkungen auf Herz-Kreislauf-Erkrankungen (z. B. Herzinfarkt) angenommen. (Quelle: Wikipedia)

Die Antwort auf eine Anfrage der GAL an die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Drs. 1049/12) zu diesem Thema ergab unter anderem, dass

- die Ursache für die hohe Stickstoffdioxid-Belastung an der Habichtstraße in erster Linie im lokalen Verkehrsaufkommen und hier insbesondere im hohen Anteil an Dieselfahrzeugen zu suchen ist;
- an Tagen mit allgemein überhöhtem Feinstaub-Aufkommen der lokale Verkehr mit immerhin einem Drittel an diesem Phänomen beteiligt ist;
- die Installierung einer verkehrsadaptiven Ampelschaltung im Bereich Habichtstraße Aussagen zum „volkswirtschaftlichen Nutzen“ (Kraftstoffeinsparung) und zur Kohlendioxid-Reduzierung zulässt, aber die Auswirkung auf die Belastung durch Feinstaub und Stickstoffdioxid offenbar nicht konkret darstellbar ist.

Diese und andere in der Antwort mitgeteilten Befunde legen nahe, dass die Verringerung der gesundheitsgefährdenden Stoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid an dieser Hauptverkehrsstraße (und anderen) nicht mit der gebotenen Energie verfolgt wurde. Bezogen auf den Feinstaub wird zwar zum Beispiel mitgeteilt, dass eine Wirkung der Maßnahmen nicht konkret nachgewiesen werden kann, gleichzeitig wird aber verneint, dass eine Anpassung des Aktionsplans Feinstaub notwendig sei.

Es müssen ganz offensichtlich neue und für den motorisierten Verkehr womöglich unbequemere Wege gesucht werden. Der Umstand, dass sich an der Habichtstraße eine Messeinrichtung des Hamburger Luftmessnetzes befindet, ermöglicht dabei die Untersuchung von Auswirkungen neuer Maßnahmen an diesem Ort.

Vor diesem Hintergrund wird die Fachbehörde gebeten.

1. in einem nach wissenschaftlichen Kriterien festgelegten, ausreichend dimensionierten Teilabschnitt der Habichtstraße (z.B. in dem 500 Meter langen Abschnitt zwischen Steilshooper Straße und Bramfelder Chaussee, innerhalb dessen sich die Messstation befindet) versuchsweise Tempo 30 einzuführen, um die Auswirkungen auf die Luftqualität anhand der örtlichen Messergebnisse zu untersuchen;
2. wirksame Maßnahmen zur Reduzierung des innerstädtischen LKW-Verkehrs zu prüfen. Dabei sollen insbesondere eine innerstädtische LKW-Maut und streckenbezogene Fahrverbote betrachtet werden;
3. zu prüfen, wie AnwohnerInnen durch passive Maßnahmen an den Häusern vor den gravierendsten Auswirkungen der verkehrsbedingten Schadstoffe geschützt werden können;
4. nach Ablauf von eineinhalb Jahren nach Einführung der Temporeduzierung laut Punkt 1 bzw. bis November 2012 (Punkte 2 und 3) dem Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Verbraucherschutz die jeweiligen Ergebnisse mitzuteilen.

Michael Werner-Boelz
Ulrike Sparr