



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Bezirksversammlung

Az.

Drucksachen-Nr. 1049/12
12.01.2012

Anfrage

gem. § 27 Bezirksverwaltungsgesetz

- öffentlich -

GAL

Beratungsfolge	am	Top

Verkehrsbedingte Schadstoffbelastungen an Hauptverkehrsstraßen des Bezirks Hamburg-Nord / Messwerte an der Habichtstraße

Sachverhalt/Fragen

An der Verkehrsmessstelle Habichtstraße sind 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; Quelle: Hamburger Luftmessnetz HaLm)
- 2011:
 - 46-malige Überschreitung des Tages-Grenzwerts für PM₁₀ (Grenzwert: 50 µg als Tagesmittelwert, erlaubt sind 35 Überschreitungen/Jahr) sowie
 - kontinuierliche Überschreitung des gleitenden Jahresmittelwerts für NO₂ (Grenzwert: 40µg, erreicht wurden 61 µg; Stand: Ende Nov. 2011, Quelle: HaLm)

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)

Der 2005 von der BSU veröffentlichte „**Aktionsplan Feinstaub**“ ging für die Habichtstraße (wie auch für Hamburg insgesamt) in Bezug auf Feinstaub von einer hohen (56%) regionalen Hintergrundbelastung aus, die von Hamburg aus kaum zu beeinflussen sei. Weitere 22% der Belastung seien unmittelbar durch den Verkehr in der Nähe der Messstation verursacht. Hinzu kämen 8%, die auf den Kfz-Verkehr innerhalb des gesamten städtischen Raumes zurückzuführen seien. Insgesamt lassen sich demnach 30 % der Feinstaubbelastung im Bereich Habichtstraße auf den motorisierten Verkehr zurückführen. Es ist wohl davon auszugehen, dass an anderen stark verkehrsbelasteten Straßen der Stadt ähnliche Verhältnisse herrschen, in

Hamburg-Nord zum Beispiel im Bereich Mundsburger Damm/Hamburger Straße/Oberaltenallee, Barmbeker Straße, Langenhorner Chaussee, Krohnstieg.

Im „Aktionsplan Feinstaub“ wurden einige Maßnahmen angekündigt, die die verkehrsbedingten Belastungen reduzieren sollten. Dazu zählten u.a.

- Verkehrslenkende Maßnahmen, die im Luftreinhalteplan 2004 festgelegt worden sind (z.B. veränderte Ampelschaltungen, längere Abbiegespuren)
- der Einsatz von emissionsarmen Bussen
- Die Feuchtreinigung der Habichtstraße durch die Stadtreinigung

Die von Hamburg und Schleswig-Holstein in Auftrag gegebene „Untersuchung zur Zusammensetzung des Feinstaubes in Schleswig-Holstein und Hamburg“ (2008) kommt u.a. zu dem Ergebnis, dass Ruß mit 18% einen relativ hohen Anteil an der Zusammensetzung der Feinstaub-Partikel hat. Das legt die Vermutung nahe, dass Dieselfahrzeuge einen erkennbaren Einfluss auf die Belastung mit PM 10 an der Habichtstraße haben.

Das vom schwarz-grünen Senat in Auftrag gegebene Gutachten „Berechnung Kfz-bedingter Schadstoffemissionen und Immissionen in Hamburg“ liegt seit Ende 2010 vor. Es untersucht auch die Auswirkungen, die die Einführung einer Umweltzone in der inneren Stadt und, kumulierend, eine Verkehrsreduzierung in diesem Bereich um 20% auf die Schadstoffemissionen bzw. -immissionen haben würde. Dabei kommt es, bezogen auf die Habichtstraße, zu dem Ergebnis, dass die Belastung durch NO₂ um 3-6% (Umweltzone ohne bzw. mit zusätzlicher Verkehrsreduzierung) gesenkt werden könnte. Die Belastung durch PM₁₀ ließe sich in beiden Szenarien um 6% reduzieren.

Die noch unter der grünen Behördenleitung begonnenen Planungen für eine Umweltzone, die Fahrzeuge mit besonders hohem Schadstoff-Ausstoß aus der inneren Stadt herausgehalten hätte, wurden vom SPD-Senat eingestellt.

Genauso wurden die schwarz-grünen Planungen für eine – quasi emissionsfreie – Stadtbahn vom SPD-Senat eingestellt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir mit Blick auf den Bezirk Hamburg-Nord:

1. Worauf führt die Fachbehörde die in 2010 und 2011 an der Habichtstraße gemessenen Grenzwert-Überschreitungen zurück?
2. Sind die im „Aktionsplan Feinstaub“ und im Luftreinhalteplan vorgesehenen Maßnahmen vollständig durchgeführt worden? (Bitte Liste der durchgeführten bzw. nicht durchgeführten Maßnahmen beifügen)
 - a. Falls nein: warum nicht?
3. Sind die durchgeführten Maßnahmen in Hinblick auf ihre Wirkung evaluiert worden?
 - a. Falls ja: mit welchem Ergebnis?
 - b. Falls nein: warum nicht?
4. Eine Überarbeitung und Aktualisierung des „Aktionsplans Feinstaub“ war noch unter dem schwarz-grünen Senat begonnen worden. Wie weit ist diese fortgeschritten und wann kann mit der Veröffentlichung gerechnet werden?
5. Würde eine Umweltzone nach Einschätzung der Fachbehörde die Belastung der Luft mit Schadstoffen aus dem motorisierten Verkehr reduzieren können?
 - a. Falls ja: warum wurden die Planungen dann eingestellt?
6. Würde die Einführung einer Stadtbahn nach Einschätzung der Fachbehörde diese Belastung reduzieren können?
 - a. Falls ja: warum wurden die Planungen dann eingestellt?
7. Würde die Einführung einer City-Maut die Belastung reduzieren können?
 - a. Falls ja: plant die Fachbehörde die Einführung einer City-Maut?
8. Würde eine Temporeduzierung auf Hauptverkehrsstraßen diese Belastung reduzieren können?
 - a. Falls ja: plant die Fachbehörde eine solche Maßnahme?
9. Mit welchen Maßnahmen gedenkt die Fachbehörde die Schadstoffbelastung an Hauptverkehrsstraßen auf ein gesetzeskonformes Maß zu reduzieren?
10. Bis wann sollen die unter 9. geschilderten Maßnahmen festgelegt und bis wann sollen diese umgesetzt werden?

Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) beantwortet die Fragen unter Beteiligung der Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz (BGV) und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) wie folgt:

Zu 1.:

Ursache für die hohe Stickstoffdioxidbelastung in der Habichtstraße ist in erster Linie der lokale Verkehr auf dieser Straße. Bei einer Hintergrundbelastung im Bereich Dulsberg/Barmbek-Nord in der Größenordnung von 20 Mikrogramm pro Kubikmeter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) im Jahresmittelwert werden etwa 2/3 der in der Straße gemessenen Belastung durch den Verkehr vor Ort verursacht.

Der hohe Anteil von Dieselfahrzeugen an der Fahrzeugflotte, die generell einen höheren Stickoxidausstoß haben als Fahrzeuge mit Ottomotoren, trägt dazu bei, dass es bisher zu keiner durchgreifenden Verbesserung der Schadstoffsituation gekommen ist. Erschwerend kommt hinzu, dass Dieselfahrzeuge ab der Schadstoffklasse EURO 3 einen höheren Anteil an Stickstoffdioxid an der Gesamtstickoxidemission haben (primäres NO_2) als ältere

Dieselfahrzeuge. Dies trug insgesamt dazu bei, dass der Stunden-Grenzwert für Stickstoffdioxid seit 2006 jedes Jahr häufiger als die (seit 2010) zulässigen 18 Mal überschritten wurde. Erstmals seit 2006 blieb im Jahr 2011 die Zahl mit zehn Überschreitungen geringer als der Grenzwert. Beim PM10-Feinstaub ist der lokal durch den Verkehr vor Ort verursachte Anteil an der Belastung wesentlich geringer als beim Stickstoffdioxid. An Tagen mit Feinstaubkonzentrationen in der Habichtstraße oberhalb des Tages-Grenzwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ trägt der großräumig vorhandene regionale Belastungspegel zu ca. 2/3 der örtlichen Belastung bei (Ergebnis der in der Anfrage angeführten "Untersuchung zur Zusammensetzung des Feinstaubes in Schleswig-Holstein und Hamburg" "2008). Durch ungünstige austauscharme Wetterlagen vor allen Dingen im Februar/März und Oktober/November kam es im vergangenen Jahr besonders häufig zu großräumig angehobenen Belastungspegeln in Norddeutschland. An allein 16 Tagen wurde an allen Hamburger Messstationen der Tages-Grenzwert für PM10-Feinstaub überschritten, an etlichen weiteren Tagen lag die regionale Vorbelastung bereits oberhalb von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10. Durch die lokale verkehrsbedingte Zusatzbelastung wurden dann an der Habichtstraße Werte oberhalb des Tages-Grenzwertes gemessen.

Zu 2. und 2.a):

Die Maßnahmen der genannten Pläne sind bereits weitestgehend abgeschlossen oder werden gerade umgesetzt. In wenigen Einzelfällen wurde die Planung aus unterschiedlichen Gründen zurückgestellt. Detaillierte Informationen können den beigefügten Tabellen entnommen werden.

Zu 3.a):

Entfällt.

Zu 3.b):

Die kontinuierlichen Messungen des Hamburger Luftmessnetzes bieten Anhaltspunkte über die langfristige Wirkung der Gesamtheit der Hamburger Maßnahmen. Die Wirkung einzelner umgesetzter Maßnahmen auf die Luftschadstoffbelastung kann jedoch messtechnisch nicht nachvollzogen werden. Besonders witterungsbedingte Einflüsse führen zu deutlichen zwischenjährlichen Schwankungen der gemessenen Schadstoffbelastungen, wie u.a. die Tagesmittelwerte von PM10-Feinstaub in 2011 zeigen. Neben den Witterungsbedingungen können auch zahlreiche weitere Parameter, wie z. B. Änderungen der Verkehrsstärke und -zusammensetzung, Baustellen oder Winterdienste auf den Straßen einen Einfluss auf die Messergebnisse haben und eine eindeutige Zuordnung geänderter Schadstoffbelastungen zu den einzelnen umgesetzten Maßnahmen verhindern.

Zu 4.:

Der Luftreinhalteplan von 2004 wird derzeit fortgeschrieben. Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist für Frühjahr 2012 geplant. Eine Aktualisierung des „Aktionsplans Feinstaub“ ist nicht notwendig.

Zu 5.:

Die Einführung einer Umweltzone ist eine mögliche verkehrsbeschränkende Maßnahme, die je nach Ausgestaltung zu einer Reduzierung der Emissionen des Straßenverkehrs beitragen könnte.

Zu 5.a):

Nach dem Regierungsprogramm des Senats ist die Einführung einer Umweltzone nicht vorgesehen.

Zu 6. und 6.a):

Grundsätzlich kann der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs per se als umweltfreundlich eingestuft werden, da er ein flächeneffizientes Transportsystem zur Befriedigung der großstädtischen Mobilitätsbedürfnisse ist und, soweit dadurch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bewirkt wird, ein Beitrag zum Umweltschutz geleistet wird. Darüber hinaus müssen Infrastrukturmaßnahmen finanziell machbar sein und sollten von den Bürgerinnen und Bürgern unterstützt werden. Die Stadtbahn in der geplanten Form erfüllte diese Voraussetzungen nach Einschätzung des Senats nicht. Im Übrigen war die Habichtstraße nicht Bestandteil des geplanten Stadtbahnnetzes.

Zu 7. und 7.a):

Im Regierungsprogramm des Senats ist festgelegt, dass es keine City-Maut geben wird. Insofern handelt es sich um eine hypothetische Frage, zu der der Senat grundsätzlich nicht Stellung nimmt.

Der vorherige Senat hat in einer Grundlagenstudie die Eignung einer City-Maut als Instrument der Verkehrs- und Umweltpolitik untersuchen lassen. Diese Studie ist unter <http://www.hamburg.de/information-city-maut/> veröffentlicht. Danach würde das mit der City-Maut in Hamburg ursprünglich angestrebte Ziel CO₂ zu reduzieren voraussichtlich in nur geringem Ausmaß erreicht. Es sei davon auszugehen, dass bei allen Mautsystemen Maut-Ausweichverkehre, also Umfahrungen der Maut-Zone, auftreten und dadurch zusätzliche Emissionen hervorgerufen werden. Eine City-Maut könne demnach nur den begrenzten Beitrag leisten, lokal wirksame Luftschadstoffemissionen innerhalb der Mautzone zu reduzieren. Diese Wirkung ginge tendenziell von einer Verringerung des Verkehrsaufkommens im Personenverkehr aus, während im Wirtschaftsverkehr aufgrund der geringen Preiselastizität der Verkehrsnachfrage in diesem Bereich keine nennenswerten Reduzierungen der Emissionen zu erwarten wären.

Zu 8. und 8.a):

Über den Einfluss der Geschwindigkeit auf eine Minderung der Schadstoffemissionen gibt es keine gesicherten Erkenntnisse. Je nach Randbedingungen können sich die Emissionen verringern oder deutlich erhöhen.

Zu 9.:

Die geplante Fortschreibung des Luftreinhalteplans enthält Maßnahmen, die geeignet sind, den Zeitraum der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte gemäß § 47 Abs.1 BImSchG so kurz wie möglich zu halten.

Das Hamburger Maßnahmenbündel besteht aus zahlreichen Maßnahmen, vor allem im Verkehrsbereich, um die Belastungen durch Stickoxide und Feinstäube zu reduzieren u.a.:

- Verkehrsverstärkung
- Ausbau der Elektromobilität
- Beschleunigung der Erneuerung der Busflotte,

- Busbeschleunigungsprogramm
- Luftgütepartnerschaft mit HK und HWK
- Förderung des ÖPNV, Carsharing, Pendlerportal, P+R, Bike + Ride
- Förderung des Radverkehrs
- Hafengeld mit Umweltkomponente
- Prüfung des Einsatzes von LNG als Schiffsbrennstoff

Zu 10.:

Einige der Maßnahmen sind bereits festgelegt, andere befinden sich in laufender Umsetzung, weitere in Planung. Nähere Informationen werden der geplanten Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu entnehmen sein.

Anlage/n:

ohne Anlagen