



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Bezirksversammlung

HA

Drucksachen-Nr. 1555.1/12
30.07.2012

Mitteilung

des vorsitzenden Mitglieds der Bezirksversammlung

- öffentlich -

Beratungsfolge	am	TOP
Hauptausschuss	05.06.2012	7.15
Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Verbraucherschutz	28.08.2012	6.4

Schadstoffbelastung an der Habichtstraße reduzieren

Stellungnahme der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Sachverhalt

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Verbraucherschutz hat sich in seiner Sitzung am 22.05.2012 auf der Grundlage eines Antrags der GAL-Fraktion mit o.g. Thematik befasst. Die Abstimmung über den Antrag erfolgte punktweise. Im Ergebnis wurden nachfolgende Aspekte beschlossen bzw. abgelehnt:

„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;
Ergebnis: Bei Fürstimmen der GAL- und DIE LINKE-Fraktionen sowie bei Gegenstimmen der SPD-, CDU- und FDP-Fraktionen mehrheitlich abgelehnt
2. wirksame Maßnahmen zur Reduzierung des innerstädtischen LKW-Verkehrs zu prüfen. Dabei sollen insbesondere eine innerstädtische LKW-Maut und streckenbezogene Fahrverbote betrachtet werden;
Ergebnis: Einstimmig beschlossen
3. zu prüfen, wie AnwohnerInnen durch passive Maßnahmen an den Häusern vor den gravierendsten Auswirkungen der verkehrsbedingten Schadstoffe geschützt werden können;
Ergebnis: Einstimmig beschlossen
4. bis November 2012 (Punkte 2 und 3) dem Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Verbraucherschutz die jeweiligen Ergebnisse mitzuteilen.“
Ergebnis: Einstimmig beschlossen

Begründung:

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 NO (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.

Der Hauptausschuss folgt der Beschlussempfehlung zu 2., 3. und 4. einstimmig und der Ablehnung zu 1. mehrheitlich mit den Furstimmen von SPD-, CDU- und FDP-Fraktion.

Hierzu nimmt die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation wie folgt Stellung:

„Zu 2.:

Die Luftqualität in Hamburg hat sich in den letzten Jahrzehnten deutlich verbessert. Gleichwohl kommt es bei einzelnen Luftschadstoffen zu Überschreitungen der Grenzwerte. Insbesondere können die maßgeblichen Grenzwerte für Stickstoffdioxid an den Hamburger Verkehrsmessstationen nicht eingehalten werden. Aus diesem Grund wird der Luftreinhalteplan

aus 2004 aktuell fortgeschrieben. Da die Überschreitungen nicht nur lokal an den Verkehrsmessstationen wie der Habichtstraße auftreten, ist es notwendig, im Luftreinhalteplan Maßnahmen zu integrieren, die einen stadtweiten Einfluss entfalten können. Kleinräumige Straßensperrungen sind vor diesem Hintergrund nicht hilfreich, da sie zu einer veränderten Routenwahl führen, die die Luftschadstoffe in bereits ebenfalls belastete Bereiche verlagern oder durch verlängerte Wege sogar zusätzlich erhöhen würden.

Im Jahr 2011 erfolgt die Veröffentlichung einer Grundlagenstudie, die die Eignung einer City-Maut als Instrument der Verkehrs- und Umweltpolitik untersucht hat. Diese Studie ist unter <http://www.hamburg.de/information-city-maut/> veröffentlicht: Danach würde der mit der City-Maut in Hamburg ursprünglich angestrebte Effekt, CO₂ zu reduzieren, voraussichtlich in nur geringem Ausmaß erreicht. Es sei davon auszugehen, dass bei allen Mautsystemen die Mautzone zwar von Pkw-Verkehr entlastet, jedoch Maut-Ausweichverkehre, also Umfahrungen der Maut-Zone, auftreten und dadurch zusätzliche Emissionen hervorgerufen werden. Im Wirtschaftsverkehr, der zu einem großen Teil zur Stickoxid-Belastung beiträgt, wären aufgrund der geringen Preiselastizität der Verkehrsnachfrage keine nennenswerten Verkehrsveränderungen und damit Reduzierungen der Emissionen zu erwarten. Eine City-Maut könne demnach nur den begrenzten Beitrag leisten, lokal wirksame Luftschadstoffemissionen innerhalb der Mautzone zu reduzieren. Im Regierungsprogramm des Senats ist festgelegt, auf die Einrichtung einer City-Maut zu verzichten.

Zu 3.:

Auf der Grundlage des Bauordnungsrechts können passive Maßnahmen an den bestehenden Gebäuden zum Schutz vor verkehrsbedingten Schadstoffen nachträglich nicht gefordert werden.“

Die Bezirksversammlung nimmt Kenntnis und überweist die Vorlage in den Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Verbraucherschutz.

Dagmar Wiedemann

Der Hauptausschuss hat die Drucksache in der Sitzung am 07.08.2012 in den Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Verbraucherschutz überwiesen.

Beschlussvorschlag

Um Kenntnisnahme wird gebeten.

Anlage/n:

ohne Anlagen