

## **Große Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Monika Schaal, Dr. Dorothee Stapelfeldt, Ole Thorben Buschhüter, Anne Krischok, Ties Rabe, Carola Thimm (SPD) und Fraktion vom 21.04.10**

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Umweltzone Hamburg**

*Die Einführung von Umweltzonen ist eine Maßnahme unter vielen zur Verbesserung der Luftqualität in Städten und Ballungsräumen. Da der Kfz-Verkehr die Luft gerade in den Innenstädten besonders stark mit Schadstoffen beeinträchtigt, haben zahlreiche deutsche Großstädte Umweltzonen eingerichtet, so beispielsweise Berlin, München, Stuttgart, Hannover und Köln. Auch die Hamburger Koalitionäre – CDU und GAL – haben 2008 zur Umweltzone eine Vereinbarung getroffen. Im Koalitionsvertrag heißt es:*

*„Die Koalitionspartner einigen sich auf das Ziel, in dieser Legislaturperiode eine Umweltzone insbesondere in Hinblick auf den gewerblichen Verkehr (Schwerlastverkehr, Busse, Taxis, Transporte) einzurichten. Dabei werden angemessene Übergangsfristen vorgesehen.“*

*Seitdem wird angekündigt und geprüft.*

*Im Dezember 2009 hat der Senat auch in der zweiten Fortschreibung des Hamburger Klimaschutzkonzepts 2007 – 2012 (Drs. 19/4906) die Errichtung einer Umweltzone noch in dieser Legislatur als Maßnahme aufgeführt. Hier ist nachzulesen:*

*„Auch wenn die mit der Einführung der Umweltzonen beabsichtigte Minderung der Stickoxidemissionen und der Feinstaubbelastung primär auf die lokale Luftqualität und die Verringerung gesundheitlicher Risiken abzielt, so leistet dieses Projekt doch auch einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz im Rahmen der innerstädtischen Minderung der Rußemissionen. Insbesondere zur Minderung der drohenden Überschreitungen des ab 2010 geltenden Stickstoffdioxidgrenzwertes kann die Einführung einer Umweltzone einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität leisten.“*

*Aus diesem Grund prüft der Senat die Einführung einer Umweltzone. Dabei muss die Verhältnismäßigkeit und Wirksamkeit beachtet werden. In einem ersten Schritt werden die Auswirkungen einer Umweltzone auf die Luftqualität in einer Modellrechnung im Rahmen eines Gutachtens quantifiziert und die Erfahrungen anderer Städte ausgewertet.*

*Das Gutachten untersucht Minderungseffekte für die Luftschadstoffe PM10, NO<sub>2</sub> und Ruß u. a. Durch Modellrechnungen werden Szenarien dargestellt, die die Unterschiede der Emissions- und Immissionsentwicklung durch Einführung einer Umweltzone der Entwicklung im Trend ohne Umweltzone ge-*

genübersteht. Hierbei finden die örtlichen meteorologischen Gegebenheiten wie auch die aktualisierten Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs Berücksichtigung.

Um die Sachverhalte für die Umweltzone abzustimmen und festzulegen, ist darüber hinaus eine behördenübergreifende Projektgruppe eingerichtet worden. Neben der Einführung einer Umweltzone plant und prüft die zuständige Fachbehörde weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität.“

Mittlerweile wird öffentlich darüber spekuliert, ob die Umweltzone überhaupt eingerichtet wird. Nachfragen zum Sachstand wurden vom Senat bislang immer mit Hinweis beantwortet: „die Prüfungen dazu sind noch nicht abgeschlossen“. In der Drs. 19/5399 (Schriftliche Kleine Anfrage des Abgeordneten Hesse) führte der Senat nun aus, dass die zuständige Behörde nur dann beabsichtige, eine Umweltzone vorzuschlagen, wenn sie „einen wirksamen Lösungsansatz für Hamburg“ darstellt.

Daher fragen wir den Senat:

**I. Grenzwertüberschreitungen**

Für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid erwartet der Senat nach Auskunft in der Drs. 19/5399 in den nächsten Jahren keine erheblichen Veränderungen bei den Messergebnissen.

Bei der Feinstaubkonzentration schließt der Senat aufgrund der Abhängigkeit von den meteorologischen Verhältnissen nicht aus, dass in diesem Jahr oder auch den nächsten Jahren die erlaubte Anzahl von 35 Überschreitungen für den Tagesgrenzwert überschritten wird.

1. An welchen Standorten sind in Hamburg jeweils in den Jahren 2006, 2007, 2008, 2009 und in 2010 bei Messungen außerhalb der Hamburger Messstationen (zum Beispiel durch Passivsammler) Stickstoffdioxid-Überschreitungen festgestellt worden?
  - a. Auf wessen Veranlassung wurden die Messungen durchgeführt?
  - b. Wie werden die jeweiligen Standorte gegebenenfalls genutzt?
  - c. Über welchen Zeitraum wurden beziehungsweise werden die Messungen jeweils durchgeführt und von wem?
  - d. Mit welchen Ergebnissen?

Die Messungen mit Passivsammlern außerhalb der Hamburger Luftmessstationen sind vom Institut für Hygiene und Umwelt (HU) in Abstimmung mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) durchgeführt worden. Die nachfolgende Tabelle stellt die Ergebnisse zusammenfassend dar:

<b>Untersuchungsmesspunkt</b>	<b>Zeitraum 1 Jahr bis</b>	<b>NO<sub>2</sub>- Jahresmittel (µg/m<sup>3</sup>)</b>	<b>Veranlasst durch</b>	<b>Nutzung</b>
Umfeld Stresemannstraße (drei Orte)	August 2006	41 – 78	HU	Wohnen
Mengestraße Höhe Nr. 6	März 2007	48	BSU	Wohnen
Umfeld Habichtstraße (fünf Orte)	August 2007	41 – 64	HU	Wohnen
Nordschleswiger Straße Nr. 72	August 2007	61	HU	Wohnen
Eidelstedter Platz Höhe Nr. 6a	Mai 2008	54	Bezirksamt Eimsbüttel	Wohnen
Eidelstedter Platz Höhe Nr. 12	Mai 2008	43	Bezirksamt Eimsbüttel	Wohnen

Untersuchungsmesspunkt	Zeitraum 1 Jahr bis	NO <sub>2</sub> - Jahresmittel (µg/m <sup>3</sup> )	Veranlasst durch	Nutzung
Eidelstedter Platz Höhe Nr. 26	Mai 2008	62	Bezirksamt Eimsbüttel	Wohnen
Holsteiner Chaussee Nr. 10a	Mai 2008	55	Bezirksamt Eimsbüttel	Wohnen
Steinbeker Hauptstraße 117	Juli 2008	46	Bezirksamt Hamburg- Mitte	Wohnen
Steinbeker Hauptstraße 121	Juli 2008	45	Bezirksamt Hamburg- Mitte	Wohnen
Steinbeker Hauptstraße 148	Juli 2008	46	Bezirksamt Hamburg- Mitte	Wohnen
Waltershofer Damm/ Punkt 1 *)	Januar 2010	48	Wasser- schutz- polizei (WSP) ****)	Arbeiten/ Büro
Waltershofer Damm/ Punkt 3 *)	Januar 2010	46	WSP	Arbeiten/ Büro
Altenwerder Damm/Punkt 6	Januar 2010	43	WSP	Hafen- gebiet
Schröderstiftstraße **)	September 2009	72	Bezirksamt Eimsbüttel	Wohnen
Brockmannsweg ***)	September 2009	47	Bezirksamt Eimsbüttel	Spielplatz

\*) : Messungen laufen seit März 2008. Drei weitere kleinräumig angeordnete Untersuchungspunkte auf dem Gelände der Wasserschutzpolizei werden nicht mehr beprobt und waren ähnlich belastet wie Punkt 3.

\*\*): Lage unmittelbar am Straßenrand

\*\*\*): Lage in Höhe des straßennahen Spielplatzareals

\*\*\*\*): WSP = Wasserschutzpolizei

e. Welche Ursachen wurden für die Grenzwertüberschreitungen ermittelt?

In allen Fällen tragen neben der Hintergrundbelastung die lokalen Straßenverkehrsemissionen entscheidend zur Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)-Belastung bei, im Falle der Wasserschutzpolizei Waltershof sind neben den Straßenverkehrsemissionen auch Schiffsemissionen zu berücksichtigen. Eine Quantifizierung der Verursacheranteile von Straßenverkehrs- und Schiffsemissionen ist allein auf Basis der Messergebnisse nicht möglich.

f. Wurden im Zusammenhang mit den Grenzwertüberschreitungen gesundheitliche Beeinträchtigungen gemeldet und wenn ja, in welcher Anzahl und welcher Art?

Nein.

g. Welche Maßnahmen wurden gegebenenfalls getroffen, um die Grenzwertüberschreitungen zu verhindern?

Die Ergebnisse werden im Rahmen der Luftreinhalteplanung berücksichtigt.

## II. Erfahrungen aus anderen Städten und Kommunen

2. Bis Mitte Januar 2010 sollten Erfahrungsberichte anderer deutscher Städte mit ihren jeweiligen Umweltzonen vorliegen. In der Drs. 19/5031 hieß es, dass Erfahrungen aus Berlin, Köln, Frankfurt, Hannover, München, Stuttgart und dem Ruhrgebiet vorliegen, die Berichte unterschied-

*lich in Inhalt und Umfang seien und eine Auswertung durch die zuständige Behörde noch nicht abgeschlossen sei.*

- a. *Was haben die Auswertungen hinsichtlich der Berichte aus Berlin, Köln, Frankfurt, Hannover, München, Stuttgart und dem Ruhrgebiet ergeben?*

Gegenwärtig sind über 40 Umweltzonen in Deutschland eingerichtet worden beziehungsweise in Planung (<http://gis.uba.de/website/umweltzonen/start.htm>).

Erfahrungen verschiedener Städte haben gezeigt, dass die Umweltzonen die Modernisierung der Fahrzeugflotten in den Städten beschleunigen kann und die Anzahl der zugelassenen älteren, schadstoffreicheren Fahrzeuge mit Einführung der Umweltzone gegenüber dem Trend stärker zurückgeht.

Unterschiedlich ist der Umgang der Städte mit Ausnahmen von dem Fahrverbot innerhalb der Umweltzonen. So sind in Berlin relativ wenige Ausnahmen möglich, während andere Städte unter Inkaufnahme geringerer Wirkungen großzügigere Ausnahmekriterien festgelegt haben.

Die durchgeführten Immissionsprognosen zu den Wirkungen der Umweltzonen hinsichtlich der Verbesserung der Luftqualität unterscheiden sich von Stadt zu Stadt zum Teil erheblich und sind meist nicht direkt miteinander vergleichbar. Zu unterschiedlich sind die den Berechnungen zugrunde liegenden Annahmen über zum Beispiel das Bezugsjahr, die Einfahroraussetzungen in die Umweltzone oder veränderte Kfz-Fahrleistungen innerhalb der Umweltzone. Die angegebenen Minderungspotenziale bei ähnlichen Annahmen (gleiches Bezugsjahr der Prognose ohne Umweltzone und mit Umweltzone sowie Einfahroraussetzungen mindestens Schadstoffgruppe 4 bei konstanter Fahrleistung) liegen überwiegend im einstelligen Prozentbereich.

Auch innerhalb einer Stadt können die berechneten Minderungspotenziale verschiedener Straßenabschnitte deutlich voneinander abweichen. Hier spielen unter anderem unterschiedliche Vorbelastungen und lokale Gegebenheiten eine Rolle. In Bremen zum Beispiel liegen die berechneten Minderungspotenziale zwischen 0 und 14 Prozent für Stickstoffdioxid.

Entscheidend für den Vergleich mit der Hamburger Immissionsprognose ist, dass den betrachteten Prognosen anderer Städte eine inzwischen veraltete Berechnungsgrundlage vorlag. Als Grundlage diente die Version 2.1 des Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA 2.1) aus dem Jahr 2004. Die Hamburger Modellrechnung wird hingegen unter Verwendung der grundlegend überarbeiteten Version HBEFA 3.1 aus dem Jahr 2009/2010 erstellt. Neben diversen neuen Ansätzen enthält diese Version auch die Möglichkeit, die NO<sub>2</sub>-Direktemissionen eines Fahrzeugs zu berücksichtigen.

Schwierig stellt es sich für viele Städte dar, die bisherige tatsächliche Wirkung der Umweltzonen unter Analyse der Luftschadstoffkonzentrationen an den Messstationen zu bewerten. Überlagerungen mit anderen Effekten wie zum Beispiel Witterung, geänderten Verkehrsabläufen oder Baustellen erschweren gesicherte Aussagen zur tatsächlichen Wirksamkeit einer Umweltzone. Die umfangreichsten Aussagen hierzu liegen aus Berlin vor: Nach Einführung der 1. Stufe der Umweltzone reduzierten sich die Immissionen im Jahr 2008 gegenüber dem Vorjahr um circa 10 Prozent bei Stickstoffdioxid, um circa 3 Prozent bei Feinstaub und um circa 14 bis 22 Prozent bei Ruß. Auch Köln gibt für den gleichen Zeitraum positive Effekte der Umweltzone an; die Stickstoffdioxidimmissionen haben um 1,5 Prozent abgenommen, die PM 10-Immissionen um 7 Prozent.

Bisherige Abschätzungen und Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass in vielen Fällen die Maßnahmen bei Weitem nicht ausreichen, um eine deutliche Absenkung der Belastung zu erreichen und die Grenzwerte einzuhalten.

Deshalb werden zumeist auch weitere Minderungsmaßnahmen geprüft.

- b. *Wer hat die Auswertungen vorgenommen und wer war gegebenenfalls daran beteiligt?*

Die BSU.

- c. *Wurden mittlerweile weitere Erfahrungsberichte ausgewertet und wenn ja, aus welchen Städten und mit welchen Ergebnissen?*

Siehe Antwort zu 2. a.

- d. *Welche Schlussfolgerungen zieht der Senat für Hamburg daraus?*

Der Senat hat sich hiermit nicht befasst.

### *III. Prüfungen und Gutachten*

3. *Auf der Seite <http://www.hamburg.de/umweltzone/> ist zu lesen: „Die Einführung der Umweltzone in Hamburg wird von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt in Zusammenarbeit mit weiteren Behörden eingehend geprüft.“*

- a. *Seit wann wird von der BSU geprüft?*

Mit der Prüfung ist Anfang 2009 begonnen worden.

- b. *Welche Ämter/Stellen der BSU sind mit der Prüfung befasst?*

- c. *Welche weiteren Behörden – und hier welche Ämter/Stellen – sind seit welchen Zeitpunkten ebenfalls mit Fragen in Zusammenhang mit der Einführung der Umweltzone befasst?*

Mit der Prüfung befassen sich die Dienststellen der fachlich betroffenen Behörden.

4. *In der zweiten Fortschreibung des Hamburger Klimaschutzkonzepts 2007 – 2012 (Drs. 19/4906) wird ausgeführt, dass, um die Sachverhalte für die Umweltzone abzustimmen und festzulegen, eine behördenübergreifende Projektgruppe eingerichtet worden ist. Neben der Einführung einer Umweltzone plant und prüft die zuständige Fachbehörde weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität.*

- a. *Wann wurde die Projektgruppe eingerichtet?*

Im März 2009.

- b. *Wer ist Mitglied in der Projektgruppe (in welcher Funktion)?*

Mitglieder der Projektgruppe sind Beschäftigte der zuständigen Fachdienststellen der betroffenen Behörden.

Die Projektgruppe wird von der BSU geleitet. Die anderen Mitglieder erfüllen ihre Funktion aus ihrer jeweiligen fachlichen Zuständigkeit heraus.

- c. *Wie häufig hat die Projektgruppe bisher getagt?*

Die Projektgruppe hat bisher sechsmal getagt. Darüber hinaus ist im Mai 2009 ein behördeninterner Workshop, zu dem Referenten aus Bremen und Hannover eingeladen waren, veranstaltet worden.

- d. *Wer hat an den jeweiligen Sitzungen teilgenommen?*

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der zuständigen Fachdienststellen.

- e. *Welche Ergebnisse wurden erzielt?*

Die Projektgruppe dient dem behördenübergreifenden fachlichen Austausch und der Abstimmung zu Fragestellungen, die die Einführung einer Umweltzone in Hamburg betreffen.

Es sind ein Besuch in Bremen bei der für die Einführung der Umweltzone zuständigen Verwaltungseinheit vor- und nachbereitet, Fragestellungen zu verkehrlichen Aspekten und möglichen Ausnahmeregelungen behandelt und die Abgrenzung einer Umweltzo-

ne als Eingangsparameter für die Modellrechnung mit Unterstützung eines Verkehrsgutachters abgestimmt und festgelegt worden.

5. *Auf der Seite <http://www.hamburg.de/umweltzone/> ist zu lesen: „Neben verkehrsplanerischen Untersuchungen wird in einem zweiten Prüfungsverfahren ein Gutachten zur Wirksamkeit der Umweltzone erstellt.“*
  - a. *Wann wurden die verkehrsplanerischen Untersuchungen durchgeführt und von wem?*

Im Wesentlichen im Jahr 2009.

- b. *Welchen Fragestellungen wurde dabei jeweils nachgegangen?*

Es sind eine Sachstandsanalyse durchgeführt, die verkehrlichen Auswirkungen innerhalb und außerhalb der Umweltzone abgeschätzt (zum Beispiel zur Umrüstung der Fahrzeugflotte) und Hinweise und Anregungen zur räumlichen Abgrenzung der Umweltzone abgeleitet worden. Darüber hinaus erfolgte eine Auswertung der Fahrplandaten des Bussystems und die Bereitstellung der Informationen für die Luftschadstoffberechnung sowie eine Prüfung des Verkehrsablaufs für einzelne beispielhafte Straßenzüge.

- c. *Welche Ergebnisse haben die Untersuchungen erbracht?*

Ein wesentliches Fazit der verkehrsplanerischen Untersuchung ist, dass sich durch die Einführung einer Umweltzone in der Hamburger Innenstadt die gesamtstädtische Fahrzeugflottenzusammensetzung deutlich verändern würde. Erhebliche Verkehrsverlagerungen werden für den Kernbereich der Umweltzone nicht erwartet. Je größer eine etwaige Umweltzone dimensioniert wird, desto wirksamer ist sie.

- d. *Welche Konsequenzen zieht der Senat daraus?*

Der Senat hat sich hiermit bislang nicht befasst.

6. *Wie auf der Seite <http://www.hamburg.de/umweltzone/> weiter ausgeführt wird, nimmt die BSU derzeit zahlreiche Vorprüfungen vor.*
  - a. *Wie wird die Wirksamkeit der Einführung einer Umweltzone für Hamburg beurteilt?*

Es werden die Minderungseffekte der Umweltzone bezogen

- auf die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid, PM 10, PM 2,5 und Ruß,
- die Betroffenheit der Wohnbevölkerung und empfindlicher Bevölkerungsgruppen sowie
- die Höhe der Stickstoffdioxid- und Feinstaubbelastung

unter Berücksichtigung von fachlichen und rechtlichen Kriterien beurteilt.

- b. *Zu welcher Auffassung ist man hinsichtlich des Umfang der Umweltzone gelangt und warum? Welche weiteren Varianten wurden diskutiert und mit welchen Ergebnissen?*

Die Grenze einer möglichen Umweltzone ist bislang nicht festgelegt worden.

- c. *Zu welcher Auffassung ist man hinsichtlich angemessener Übergangsfristen gelangt und warum? Welche weiteren Varianten wurden diskutiert und mit welchen Ergebnissen?*

Siehe Drs. 19/5031.

- d. *Zu welcher Auffassung ist man hinsichtlich etwaiger Ausnahmeregelungen und Ähnlichem gelangt, welche wird es geben und warum? Welche weiteren Varianten wurden diskutiert und mit welchen Ergebnissen?*

Hierzu liegen bislang noch keine abschließenden Beurteilungen vor.

7. *Zur Realisierung der Umweltzone wurde von der BSU ein Gutachten in Auftrag gegeben, das über die Ausdehnung und Auswirkungen der Fahrverbote Aufschluss geben sollte. Das Gutachten sollte im Herbst 2009 vorgelegt werden. Auf Nachfrage der SPD-Abgeordneten Monika Schaal und Karin Timmermann erklärte der Senat im Januar, dass das Gutachten noch immer nicht vorliegen würde.*

a. *Wann wurde das Gutachten in Auftrag gegeben?*

Siehe Drs. 19/3117.

b. *Wer führt(e) das Gutachten durch? Wann liegt es gegebenenfalls vor?*

Siehe Drs. 19/3117. Da sich die Aktualisierung des Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs im letzten Jahr bis zum Ende des Jahres 2009 verzögert hatte, hat der Gutachter erst zum Jahreswechsel mit den Berechnungen der Emissionen und Immissionen für das Hauptverkehrsstraßennetz begonnen. Da es sich um fachlich hochkomplexe Sachverhalte handelt, wird das Gutachten in Form eines Abschlussberichts erst in den nächsten Monaten erwartet.

c. *Welche konkreten Fragestellungen wurden mit dem Gutachten in Auftrag gegeben?*

Untersuchungen zur Ausdehnung der Fahrverbote sind nicht Gegenstand der gutachtlichen Modellrechnung.

Der Gutachter ist beauftragt, im Rahmen der Luftreinhalteplanung und im Hinblick auf die Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufgrund der für das Jahr 2011 vorgesehenen Beantragung einer Fristverlängerung gemäß Artikel 22 Absatz 1 der EU-Richtlinie 2008/50/EG folgende Fragestellungen zu bearbeiten:

- Ermittlung der Kfz-Emissionen in Hamburg für die Schadstoffe PM 10, PM 2,5, Stickoxide, Benzo(a)pyren, Benzol, Ruß und Kohlendioxid.
- Berechnung der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen (Stickstoffdioxid, PM 10, PM 2,5, Ruß ) für das Hauptverkehrsstraßennetz für den „Nullfall 2009“ bei teilweise oder ganz geschlossener Randbebauung.
- Berechnung der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen (Stickstoffdioxid, PM 10, PM 2,5, Ruß ) für das Hauptverkehrsstraßennetz für das Prognosejahr 2011 und das Szenario Umweltzone 2011 (Einführung eines Fahrverbots für Fahrzeuge mit der Schadstoffgruppe 1, 2 und 3).
- Ermittlung der Emissionen und Immissionen (Stickstoffdioxid, PM 10, PM 2,5) getrennt nach Pkw und Nutzfahrzeugen.
- Berechnung der Stickoxidemissionen getrennt nach Otto- und Dieselfahrzeugen.
- Qualitative Abschätzung zu der Immissionsbelastung durch Ultrafeine Partikel (PM 0,1).
- Betroffenheitsanalyse der Anwohner und empfindlicher Bevölkerungsgruppen bei Stickstoffdioxid, PM 2,5, PM 10 und Ruß.
- Auswirkungen von Verkehrsreduzierungen auf die Luftqualität.
- Berechnung der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen für das Jahr 2015 und gegebenenfalls die Ermittlung der Wirkung weiterer Minderungsmaßnahmen.

Darüber hinaus ist der Gutachter beauftragt, im Vorwege der Berechnung für das gesamte Stadtgebiet an vier Messstellen orientierende Immissionsberechnungen durchzuführen. Diese Voruntersuchung ist mit den Emissionsfaktoren des alten Handbuchs für Emissionsfaktoren für den Straßenverkehr unter Berücksichtigung der primären Stickstoffdioxidemissionen durchgeführt worden und diente der Vorbereitung der Hauptuntersuchung.

- d. *Welche Ergebnisse hat das Gutachten zu den einzelnen Fragestellungen erbracht?*

Die Fertigstellung des Abschlussberichts wird erst in den nächsten Monaten erwartet.

- e. *Welche Konsequenzen zieht der Senat aus diesen Ergebnissen?*

Der Senat hat sich hiermit bislang nicht befasst.

- f. *Welche Kosten sind/waren mit der Durchführung des Gutachtens verbunden?*

Das Auftragsvolumen ist gegenüber dem Ursprungsantrag erhöht worden, da sich im Laufe der Luftreinhalteplanung zusätzliche Fragestellungen ergeben haben (Betroffenheitsanalyse, Voruntersuchung, zusätzliche Parameter wie Ruß und PM 0,1 et cetera). Derzeit liegt das Auftragsvolumen bei rund 60.000 Euro, wobei sich ein Teil der Summe auf Sachverhalte bezieht, die nicht direkt mit der Prüfung der Wirksamkeit einer Umweltzone im Zusammenhang stehen (siehe Antwort zu 7. c.).

8. *Wann und in welcher Form werden die Ergebnisse der Prüfungen und die Gutachten der Bürgerschaft zur Verfügung gestellt?*

Zu gegebener Zeit in geeigneter Form. Einzelheiten sind noch nicht festgelegt.

#### *IV. Kommt die Umweltzone in Hamburg?*

9. *In der Drs. 19/5399 (Schriftliche Kleine Anfrage des Abgeordneten Hesse) führte der Senat nun aus, dass die zuständige Behörde nur dann beabsichtige, eine Umweltzone vorzuschlagen, wenn sie einen wirksamen Lösungsansatz für Hamburg darstellt.*

*Was versteht der Senat unter „einem wirksamen Lösungsansatz“ in diesem Zusammenhang?*

Bei der Beurteilung der Wirksamkeit sind nach Auffassung der zuständigen Behörde die Minderungseffekte bezogen auf die Luftschadstoffkonzentration, die einzelnen Schadstoffe, die Höhe der Luftschadstoffbelastung und die betroffene Bevölkerung zu betrachten unter Berücksichtigung rechtlicher und fachlicher Aspekte. Der Senat hat sich hiermit nicht befasst.

10. *Wird die Umweltzone nach dem Ergebnis dieser Prüfungen für Hamburg als wirksame und sinnvolle Maßnahme zur Schadstoffreduktion eingeschätzt?*

*Wenn ja, warum?*

*Wenn nein, warum nicht?*

11. *Hält der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde an dem Ziel der Einführung einer Umweltzone fest?*

*Wenn ja, warum und wann soll sie wo eingeführt werden, welche örtlichen Alternativen werden oder wurden geprüft und welche Institutionen wurden in die Prüfung/Planung einbezogen?*

*Wenn nein, warum nicht?*

12. *Sind im Falle der Einführung einer Umweltzone Ausnahmen für bestimmte Fahrzeugtypen oder Anlässe, beispielsweise für Schausteller und deren Zugmaschinen, geplant?*

*Wenn ja, welche Ausnahmen sind im Einzelnen geplant?*

*Wenn nein, warum nicht?*

Der Senat hat sich hiermit nicht befasst. Die Prüfungen der zuständigen Behörde sind noch nicht abgeschlossen.