

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 02.10.17

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Luftreinhaltung in Hamburg – Luftmessstationen 20VE und 61WB (Veddel und Wilhelmsburg)**

*In Hamburg gibt es lediglich vier Luftmessstationen „zur Erfassung von punktförmigen Spitzenbelastungen in einer vielbefahrenen Straße“ (siehe <http://luft.hamburg.de/messstationen-liste/>). Obwohl es viele weitere Straßen und Stadtquartiere gibt, die von einer hohen Belastung durch den Verkehr betroffen sind, gibt es keine weiteren Messstationen dieser Art.*

*Die Elbinseln zum Beispiel sind als unmittelbares Hafenhinterland und als Brückenkopf in den Süden von vielen Verkehrsachsen durchzogen und haben eine entsprechend starke Straßenverkehrsbelastung. So wurden die Verlegung der B4/75 (Wilhelmsburger Reichsstraße) und der Bau der A 26 bis an die A 1 in ihrem Bedarf mit dem hohen Verkehrsaufkommen begründet. Obwohl also seitens des Senates anerkannt ist, dass die Stadtteile Veddel und Wilhelmsburg starken Verkehr ausgesetzt sind, wurde dort bislang die Luftschadstoffbelastung mit Ursache in diesem Verkehrsaufkommen nicht stationär gemessen.*

*Daher frage ich den Senat:*

1. *Worin unterscheidet sich die (stationäre) Luftmessung hinsichtlich des Verkehrs von jener für die Hintergrundbelastung? Bitte eingehen auf*
  - Kriterien für die Standortauswahl,*
  - Datenerhebung, also etwa gemessene Substanzen, Messmethoden, -instrumente, -höhe und so weiter,*
  - Datenauswertung.*

Die Datenerhebung der zu erfassenden Stoffe sowie Kriterien zur Standortauswahl sind in der Europäischen Luftqualitäts-RL 2008/50/EG, die mit der 39. Verordnung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchV) in nationales Recht überführt wurde, festgelegt. Konkretisierte Anforderungen an die technische Datenerhebung und -auswertung für alle stationären Messungen sind darüber hinaus in der EU-RL 2004/107/EG und der Kommissionsentscheidung 2011/850/EU festgelegt.

Hinsichtlich der Messverfahren an den einzelnen automatischen Luftmessstationen sowie den jeweils gemessenen Stoffen wird auf die Veröffentlichungen unter <http://luft.hamburg.de> verwiesen.

2. *Warum wurden für die Standorte Veddel und Wilhelmsburg nur Hintergrund- und keine Verkehrsbelastungsmessstellen eingerichtet?*

Zur Erfassung der höchsten Immissionsbelastung, der die Bevölkerung während eines Kalenderjahres im Durchschnitt ausgesetzt ist, wurden für das gesamte Hamburger

Stadtgebiet, nach Vorgaben der 39. BImSchV, vier verkehrsnahen Messstationen eingerichtet. Diese wurden an Hotspot-Abschnitten folgender Straßen aufgestellt: Habichtstraße, Max-Brauer-Allee, Stresemannstraße und Kieler Straße. Sie messen lokale Belastungen, die repräsentativ für derartige Straßensituationen sind.

Im Übrigen siehe Antwort zu Frage 1.

3. *Welche Rolle spielte bei der Entscheidung die vorhandene Verkehrsbelastung?*

Für die Standortauswahl ist allein die Immissionsbelastung entscheidend.

4. *Wurden in den Stadtteilen Veddel und Wilhelmsburg in den letzten drei Jahren andere als stationäre Luftmessungen vorgenommen?*
  - a. *Falls nein: weshalb nicht?*
  - b. *Falls ja: wo? Wann? Womit?*
  - c. *Falls ja: Wurden die Messungen bezüglich der vom Verkehr ausgehenden Belastungen vorgenommen?*
  - d. *Falls ja: Welche Messergebnisse wurden ermittelt und welche weiteren Schlussfolgerungen wurden daraus gezogen?*

In den letzten drei Jahren wurden drei NO<sub>2</sub>-Messprogramme mit Passivsammlern in Wilhelmsburg (05/2015 – 12/2016), Veddel (04/2015 – 04/2016) sowie im Waltershofer Damm (01/2012 – 12/2016) durchgeführt. Die Standorte und Messergebnisse sind im Transparenzportal (<http://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/orientierende-no2-messungen-in-veddel-wilhelmsburg-2015-2016>, <http://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/orientierende-no2-messungen-wilhelmsburg-2016>, <http://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/messprogramm-ergebnisse-von-orientierenden-stickstoffdioxidmessungen-im-hamburger-hafengebiet-m>) veröffentlicht.

Die ausgewerteten Ergebnisse fließen in die planerische Arbeit der Luftreinhaltung mit ein.

5. *Wie begründet der Senat, dass die bisher von ihm ergriffenen Maßnahmen zur Luftreinhaltung ausreichen, wenn vor dem Hintergrund der zu erwartenden Luftschadstoffbelastung aufgrund von Verkehr keine beziehungsweise nur die unter Nummer 4. genannten Daten erhoben werden?*

Im Rahmen der zweiten Fortschreibung des Luftreinhaltungsplans wurde auf Basis detaillierter Aufarbeitung der Emissionsquellen die Schadstoffbelastung für das Basisjahr 2014 und darauf aufbauend für die Prognosejahre 2020 und 2025 berechnet.

Im Übrigen wird auf die textlichen im Luftreinhaltungsplan sowie bereits veröffentlichte Berechnungsergebnisse verwiesen, siehe dazu

<http://www.hamburg.de/luftreinhaltung/9036116/luftreinhaltungsplan/> sowie <http://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/immissionsberechnung-luftreinhaltungsplan>.

6. *Plant der Senat Luftmessungen mit Berücksichtigung von verkehrlichen Ursachen in den Stadtteilen Veddel und Wilhelmsburg in stationärer oder anderer Form?*
  - a. *Falls ja: welche, wo und wann beziehungsweise für welche Zeiträume?*
  - b. *Falls nein: weshalb nicht?*

Die durchgeführten Immissionsberechnungen zum Luftreinhaltungsplan ergaben keinen fachlichen Anlass, eine der vier verkehrsnahen Messstellen an einen anderen Hotspot zu verlegen. Die Passivsammlerprogramme werden in bewährter Form weiter geführt.