

Schriftliche Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Michael Kruse, Dr. Kurt Duwe und Ewald Aukes (FDP)
vom 28.03.19**

und Antwort des Senats

Betr.: Zusätzliche Maßnahmen zur Luftreinhaltung: Setzt Hamburg auf Innovation oder Fahrverbote?

Die Luftqualität in Hamburg hat sich in Hamburg in den letzten Jahren deutlich verbessert. Allein der Grenzwert des Jahresmittelwerts von 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid (NO₂) pro Kubikmeter an einigen Verkehrsmessstellen wird noch überschritten. Dennoch hat der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg im Zuge der Fortschreibung des Luftreinhalteplans 2017 die sogenannten Dieselfahrverbote in der Max-Brauer-Allee und Stresemannstraße erlassen mit der Begründung, dass nur so vor Ort die Einhaltung der Grenzwerte zeitnah erreicht werden könne.

Im Zuge der Dieselfahrverbotsdebatte sind inzwischen neue technische Lösungen vorgestellt worden, um die Grenzwerte einhalten zu können, die im bisherigen Luftreinhalteplan noch nicht angedacht werden. Dazu gehören zum Beispiel Luftreinigungsanlagen, die gerade in den Hotspots der Luftbelastung, in denen häufig schlechte Durchlüftung herrscht, zu einer weiteren Reduzierung der Luftmesswerte beitragen können. Solche Anlagen werden etwa in Kiel und Stuttgart an Stellen getestet, an denen ähnliche Verhältnisse (schlecht belüftete Häuserschluchten, hohe Verkehrsdichte) herrschen wie an den Fahrverbotsstrecken in Hamburg.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Gemäß dem dem Luftreinhalteplan (LRP) zugrunde liegenden Immissionsgutachten wird der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) in Hamburg im Jahr 2020 ohne lokale Einzelmaßnahmen an 56 Straßenabschnitten mit einer Gesamtlänge von 6,5 km überschritten. Die von einer Überschreitung des Jahresmittelwertes betroffenen Straßenabschnitte an der Max-Brauer-Allee und der Stresemannstraße addieren sich auf 1 044 m. Mit den im LRP festgeschriebenen lokalen Einzelmaßnahmen reduziert sich die Anzahl an von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Straßenabschnitten in 2020 auf 16 bei einer Gesamtlänge von 1,8 km. Vor diesem Hintergrund begrüßt die zuständige Behörde jede technisch mögliche lokale Einzelmaßnahme, die straßennah die NO₂-Konzentration quantifizierbar minimiert und somit einen weiteren Beitrag zur schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung leistet.

Bezüglich der Luftreinigungsanlagen mittels Filterung verfolgt die zuständige Behörde die Entwicklungen hinsichtlich einer NO₂-Reduzierung aufmerksam und steht hierzu im Austausch sowohl mit Herstellern als auch mit anderen Ländern. Nach derzeitigem Kenntnisstand wurden in Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein erste Berechnungen hinsichtlich einer theoretisch möglichen Immissionsreduktion sowie erste Erprobungsversuche durchgeführt. Derzeit liegen der zuständigen Behörde jedoch noch keine wissenschaftlich verwertbaren Ergebnisse zur messtechnisch nachgewie-

senen NO₂-Reduktionswirkung durch Luftreinigungsanlagen an straßennahen Hot-Spots vor.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

- 1) *Wie bewertet der Senat die Möglichkeit, mit Luftreinigungsanlagen lokal für eine bessere Luftqualität an den wenigen in Hamburg verbliebenen „Hotspots“ mit schlechten Luftqualitätswerten zu sorgen?*

Für die Bewertung eines möglichen Einsatzes von Luftreinigungsanlagen in Hamburg sind die tatsächlich zu erzielenden NO₂-Minderungen heranzuziehen. Ergebnisse hierzu werden aus den Einsätzen der Geräte in Kiel und Stuttgart voraussichtlich im Sommer dieses Jahres vorliegen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

- 2) *Sind der Senat oder die Behörden bereits im Gespräch mit Unternehmen, die Luftreinigungsanlagen anbieten?*

Wenn ja: Wie ist der Stand? Welche Fachbehörden sind beteiligt? Hat sich der Senat dazu schon eine Meinung gebildet oder nur die Fachbehörden? Zu welchen Ergebnissen sind sie gekommen?

Im Rahmen des derzeit stattfindenden Meinungsbildungsprozesses zu diesem Thema gab es zwischen der BUE als zuständiger Behörde sowie verschiedenen Unternehmen auch entsprechende Gespräche. Abschließende Ergebnisse hierzu liegen derzeit aufgrund der noch laufenden Erprobungen in Kiel und Stuttgart nicht vor. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

- 3) *Wird sich Hamburg an einem Pilotprojekt beteiligen, um die Wirksamkeit der Anlagen zu testen?*

Wenn ja: Wann wird der Test beginnen? Welche Behörden sind beteiligt?

Wenn nein: Warum nimmt der Senat von dieser zusätzlichen Möglichkeit Abstand, die Luft für die Hamburgerinnen und Hamburger zu verbessern?

Sofern die Erprobungen der neuen Technologien in Kiel oder Stuttgart messtechnisch erfassbare NO₂-Minderungen in der Umgebungsluft ergeben, wird die zuständige Behörde die Ergebnisse prüfen.