

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stephan Gamm (CDU) vom 01.02.2022

und Antwort des Senats

- Drucksache 22/7210 -

Betr.: Ist die Stickoxidbelastung in Hamburg tatsächlich weiterhin zu hoch? Wie hat sich die Situation an den vier verkehrsnahen Messpunkten entwickelt? Wie lang lässt der Senat die Bürgerinnen und Bürger Hamburgs noch für die Diesel-Schummeleien der Autobranche leiden?

Einleitung für die Fragen:

In der Drs. 22/4738 hat der Senat in Beantwortung der Schriftlichen Kleinen Anfrage des Abgeordneten Gamm einen Überblick über die Entwicklung der Stickstoffdioxidbelastung in Hamburg und insbesondere an den verkehrsnahen Messpunkten des hamburgischen Luftmessnetzes gegeben.

Mittlerweile ist ein weiteres Jahr abgeschlossen und es stellen sich eine Reihe von Fragen bezüglich der weiteren Entwicklung der Schadstoffbelastung und der weiteren Planungen des Senats.

Die Grenzwerte werden mittlerweile an allen vier verkehrsnahen Messpunkten eingehalten, darauf deutet jedenfalls eine Analyse der veröffentlichten Tageswerte hin. Noch immer nimmt der Senat frühere Messwerte zum Anlass, um in einzelnen Straßenzügen Durchfahrtsverbote für verschiedene dieselbetriebene Fahrzeuge aufrechtzuerhalten. Der seit Jahren beobachtete Rückgang der Belastungen hat den Senat und insbesondere den Senator Kerstan bereits Anfang 2020 dazu verleitet festzuhalten: „Die Luftqualität in Hamburg hat sich in den letzten fünf Jahren kontinuierlich und deutlich verbessert. An einzelnen Stellen kommt es noch zu Überschreitungen des NO₂-Grenzwertes. Über eine Aufhebung der Diesel-Beschränkungen an der Stresemannstraße können wir Anfang 2021 entscheiden, sofern die 2020er Werte weiter stabil rückläufig sind. Wir werden jetzt eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans vornehmen. Wir wollen sicherstellen, dass wir die Grenzwerte in Hamburg dauerhaft und stabil einhalten.“ (Quelle: heutige Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft – 11. Februar 2020) Nunmehr ist das Jahr 2021 ebenfalls beendet und die Bürger, die seit mehreren Jahren für die hohen Abgaswerte der dieselbetriebenen Fahrzeuge und die Schummeleien der Hersteller vom Senat zur Verantwortung gezogen werden, fragen sich, wie lang dieser Zustand noch andauern soll.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Die rückläufige Tendenz der an den vier verkehrsnahen Messstationen ermittelten Luftbelastung mit NO₂ hat sich im Jahr 2021 fortgesetzt. Im vergangenen Jahr wurden die NO₂-Grenzwerte an allen Messstationen des Hamburger Luftmessnetzes eingehalten. Bei der derzeit in Arbeit befindlichen Fortschreibung des Luftreinhalteplans wird diese Entwicklung berücksichtigt.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

Frage 1: *Der Senat hat mittlerweile die Messwerte für die NO₂-Belastung an den vier verkehrsnahen Messpunkten Stresemannstraße, Max-Brauer-Allee, Kieler Straße und Habichtstraße für die Monate Januar bis Dezember 2021 berechnet. Wie sehen die Monatsmittelwerte für den Zeitraum Januar bis Dezember 2021 an den vier Messpunkten aus? (Bitte Angaben in µg/m³ machen und jeweils die Messhöhen 1,5 m und 4 m berücksichtigen.)*

In folgender Tabelle 1 sind die NO₂-Monatsmittelwerte Januar bis Dezember 2021 für die vier verkehrsnahen Luftmessstationen in Hamburg in µg/m³ zusammengefasst:

Tabelle 1: NO₂-Monatsmittelwerte für das Jahr 2021 in µg/m³ an den verkehrsnahen Luftmessstationen der Freien und Hansestadt Hamburg

	Jan	Feb	Mrz	April	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dez
Habichtstr. 1,5 m	36	40	39	27	37	41	32	37	45	44	40	38
Habichtstr. 4 m	33	37	35	24	33	36	30	33	41	41	37	35
Kieler Straße 1,5 m	34	40	37	-*	31	34	29	31	36	38	34	32
Kieler Straße 4 m	33	39	38	26	32	34	29	32	36	37	35	33
Max-Brauer-Allee 1,5 m	35	42	39	31	32	37	30	32	36	35	32	32
Max-Brauer-Allee 4 m	32	38	35	26	30	33	27	29	33	34	30	31
Stresemannstr. 1,7 m	32	40	37	29	25	32	26	31	37	34	34	34
Stresemannstr. 4 m	31	40	35	27	24	29	24	29	35	33	33	32

* keine ausreichende Verfügbarkeit der Ausgangswerte

- Frage 2:** *Wie sehen die Jahresmittelwerte für die NO₂-Belastung an den vier Messpunkten aus Frage 1 für das Jahr 2021 aus? (Bitte Angaben in µg/m³ für jede Messstation getrennt angeben und jeweils die Messhöhen 1,5 m und 4 m berücksichtigen.)*
- Frage 3:** *Wie haben sich diese Jahresmittelwerte jeweils gegenüber denen des Jahres 2020 entwickelt?*

In folgender Tabelle 2 sind die NO₂-Jahresmittelwerte für die Jahre 2020 und 2021 in µg/m³ für die vier verkehrsnahen Messstationen in Hamburg zusammengefasst:

Tabelle 2: NO₂-Jahresmittelwerte für die Jahre 2020 und 2021 in µg/m³ an den verkehrsnahen Luftmessstationen der Freien und Hansestadt Hamburg

	2020	2021
Habichtstr. 1,5 m	41	38
Habichtstr. 4 m	38	35
Kieler Straße 1,5 m	37	34
Kieler Straße 4 m	36	34
Max-Brauer-Allee 1,5 m	36	34
Max-Brauer-Allee 4 m	33	31
Stresemannstr. 1,7 m	34	33
Stresemannstr. 4 m	31	31

Die NO₂-Jahresmittelwerte sind an allen verkehrsnahen Messstationen im Jahr 2021 niedriger oder gleichbleibend im Vergleich zum Vorjahr.

- Frage 4:** *Wie beurteilt der Senat die Entwicklung der NO₂-Belastung an den vier Messpunkten und wie insgesamt in der Stadt Hamburg?*
- Frage 5:** *Wurden im Jahr 2021 die Grenzwerte bezüglich der NO₂-Belastung an den vier verkehrsnahen Messpunkten aus Frage 1 eingehalten?*

Siehe Vorbemerkung.

Frage 6: *Wie hat sich die NO₂-Belastung langfristig an den Messstellen, an denen der Senat Durchfahrtsverbote für dieselbetriebene Fahrzeuge verhängt hat, entwickelt? (Bitte Jahresdurchschnittswerte vor Einführung der Durchfahrtsverbote und aktuelle Werte angeben.)*

Die Dieseldurchfahrtbeschränkungen sind seit dem 31. Mai 2018 in Kraft. Das letzte Jahr ohne diese Maßnahmen war das Jahr 2017. In Tabelle 3 sind die NO₂-Jahresmittelwerte für die Jahre 2017 bis 2021 in µg/m³ für die zwei von den Durchfahrtsbeschränkungen betroffenen Luftmessstationen Max-Brauer-Allee und Stresemannstraße aufgeführt:

Tabelle 3: NO₂-Jahresmittelwerte für die Jahre 2017 bis 2021 in µg/m³ für die Messstationen Max-Brauer-Allee und Stresemannstraße

	2017	2018	2019	2020	2021
Max-Brauer-Allee 1,5 m	46	46	41	36	34
Max-Brauer-Allee 4 m	42	42	38	33	31
Stresemannstr. 1,7 m	48	45	40	34	33
Stresemannstr. 4 m	45	42	37	31	31

Frage 7: *Entspricht die gemessene Reduzierung durch die Durchfahrtsverbote den Modellannahmen, die aus dem Luftreinhalteplan der Stadt Hamburg hervorgehen?*

Frage 8: *Falls ja: Welche genauen Reduzierungen sahen beziehungsweise sehen die Modellannahmen jeweils vor?*

Frage 9: *Falls nein: Welche genauen Reduzierungen sahen beziehungsweise sehen die Modellannahmen jeweils vor und was sind nach Ansicht des Senats die Gründe für die Abweichungen?*

Frage 10: *In welchem Umfang überschätzen die Modellannahmen die tatsächlichen Entwicklungen aufgrund der Durchfahrtsverbote?*

Frage 11: *In welchem Umfang unterschätzen die Modellannahmen die tatsächlichen Entwicklungen aufgrund der Durchfahrtsverbote?*

Die berechneten Wirkungen auf die NO₂-Konzentration sind in der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufgeführt. Die Wirkung der Diesel-Durchfahrtsbeschränkung in der Max-Brauer-Allee beträgt demnach 7,2 bis 7,5 µg/m³. Die Wirkung der Durchfahrtsbeschränkung für Lkw in der Stresemannstraße wurde mit 3,2 µg/m³ berechnet. Die Immissionsberechnungen erfüllen die Qualitätsanforderungen der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV). Zulässige Abweichungen zwischen Prognose- und späteren Messwerten können durch die Verwendung der für den Zeitpunkt der Modellierung aktuellen Eingangsdaten (z.B. Handbuch für Emissionsfaktoren für Straßenverkehr (HBEFA) - Version 3.2, Flottenzusammensetzungen) hervorgerufen werden.

Frage 12: *Entsprechen die rückläufigen NO₂-Belastungen den Annahmen, die den Äußerungen des Senators Kerstan von Anfang 2020 über eine Möglichkeit zur Aufhebung der Durchfahrtsverbote zugrunde liegen?*

Frage 13: *Wenn ja: Wann werden die Durchfahrtsverbote in der*

- a) *Stresemannstraße und*
- b) *Max-Brauer-Allee aufgehoben?*

Frage 14: *Wenn nein: Was sind die genauen Voraussetzungen, die für eine Aufhebung der Durchfahrtsverbote erforderlich sind?*

Die rückläufigen NO₂-Werte entsprechen den Erwartungen, die mit der Einführung dieser Maßnahmen verbunden waren. Die Maßnahmen werden aufgehoben, wenn die dauerhafte Einhaltung des Jahresmittelgrenzwertes an diesen Streckenabschnitten auch ohne die Maßnahmen sichergestellt ist. Im Übrigen siehe Drs. 22/4738 und Vorbemerkung.

Frage 15: *Der Senat hat in Beantwortung der Fragen 37 bis 41 der Drs. 22/4738 angegeben, dass die wirksamen Dieseldurchfahrtsbeschränkungen zum Schutz der Gesundheit der dortigen Wohnbevölkerung angeordnet wurden und dass, sobald die dauerhafte Einhaltung des Jahresmittelgrenzwertes an diesen Streckenabschnitten auch ohne diese Maßnahmen sichergestellt werden kann, die Maßnahmen aufgehoben werden. Anhand welcher konkreten Parameter beurteilt der Senat, ob die dauerhafte Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt ist, und welche genauen Werte müssen die Parameter dabei annehmen oder unterschreiten?*

Eine abstrakte Festlegung eines Wertes, bei dem bestimmte Maßnahmen aufgehoben werden müssen, kann nicht erfolgen. Vielmehr ist mittels Immissionsprognoserechnungen im Einzelfall zu ermitteln, ob die Immissionsgrenzwerte in dem betroffenen Bereich auch bei Aufhebung der Maßnahme noch eingehalten werden. Die Aufhebung einer Maßnahme kommt nur dann in Betracht, wenn eine dauerhafte Grenzwerteinhaltung mit hinreichender Sicherheit gewährleistet ist.

Frage 16: *Plant der Senat an weiteren Punkten in der Stadt verkehrsnahen Messstellen einzurichten?
Wenn ja: An welchen Stellen soll dies bis wann geschehen?
Wenn nein: Auf welcher Basis will der Senat über Dieselfahrverbote entscheiden, wenn keine tatsächlichen Messwerte vorliegen?*

Die Beurteilung der Luftqualität erfolgt entsprechend der 39. BImSchV auf Grundlage der bestehenden ortsfesten Messungen, orientierenden Messungen, Modellrechnungen sowie fachlicher Expertise.

Frage 17: *Plant der Senat auf der Basis reiner Prognosedaten Durchfahrtsverbote für Dieselfahrzeuge zu erlassen?*

Prognosedaten zur Immissionsbelastung entsprechen den Datenqualitätszielen der 39. BImSchV und basieren auf qualitätsgesicherten Eingangsdaten aller Emissionssektoren. Für die Beurteilung der Luftqualität gelten nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts die für ortsfeste Messungen festgelegten Kriterien und Grundsätze auch für Modellrechnungen. Eine modellierte Immissionsbelastung stellt eine valide Entscheidungsgrundlage für gegebenenfalls im Einzelfall erforderlich werdende Maßnahmen dar.

Frage 18: *Im Januar 2020 hat der Senat, vertreten durch den Senator Kerstan, eine Überprüfung der Situation in der Stresemannstraße für Anfang 2021 angekündigt. In Drs. 22/4738 hat der Senat zudem angegeben, dass die Entwicklung der NO₂-Konzentration nach der Corona-Pandemie abzuwarten bleibt. Gilt diese letztgenannte Ansicht uneingeschränkt fort?*

Frage 19: *Falls ja: Welche Aussagekraft haben die während der Corona-Pandemie gemachten Schadstoffmessungen insgesamt?*

Frage 20: *Sind nach Ansicht des Senats die während der Corona-Pandemie gemachten Schadstoffmessungen für Modellierungen im Rahmen des neuen Luftreinhalteplans nutzbar?*

Frage 21: *Wenn nein: warum nicht?*

Frage 22: *Wenn ja: Inwiefern sind die Daten für Modellierungen nutzbar?*

Die der Frage 18. zu Grunde liegenden Ansicht gilt fort. Die Luftqualitätsmessungen während der Corona-Pandemie geben einen Überblick über die Luftschadstoffsituation in dieser Zeit. Eine Modellierung, die sich an diesen Messdaten orientiert und qualitätsgesicherte Eingangsdaten aller Emissionssektoren (z.B. Verkehr, Industrie, Schifffahrt) berücksichtigt, kann eine gesamtstädtische Luftqualitätssituation berechnen und somit eine weitere Beurteilungsgrundlage darstellen.

Frage 23: *Welchen Einfluss hat die fortdauernde Corona-Pandemie auf die Fortschreibung des Luftreinhalteplans?*

Die Corona-Pandemie hat Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Die Wirkungen zum Teil gegenläufiger Tendenzen lassen sich nur schwer vorhersagen, ebenso, ob sich das veränderte Mobilitätsverhalten auch nach Ende der Pandemie fortsetzen wird. Das hierdurch erhöhte Prognoserisiko ist bei der Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu berücksichtigen, um auch nach der Corona-Pandemie die Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit sicher und dauerhaft einzuhalten.

- Frage 24:** *Hat der Senat vor, die Durchfahrtsbeschränkungen für dieselbetriebene Fahrzeuge in der Stresemannstraße*
 a) *zu beenden oder*
 b) *den Umfang zu verändern?*
Falls ja: Zu welchem Zeitpunkt soll welche Änderung durchgeführt werden?
Falls nein: Welche Voraussetzungen müssen eventuell auch abweichend von den von Senator Kerstan am 11. Februar 2020 und in Drs. 22/4738 genannten Voraussetzungen eintreten, damit die Durchfahrtsbeschränkungen in der Stresemannstraße aufgehoben werden können?
- Frage 25:** *Welche Überlegungen hat sich der Senat analog dazu zur Situation in der Max-Brauer-Allee gemacht?*
- Frage 26:** *Gibt es Planungen, in der Max-Brauer-Allee die Durchfahrtsbeschränkungen für dieselbetriebene Pkws zu ändern?*
Falls ja: in welcher Form und zu wann?
Falls nein: Unter welchen Voraussetzungen sind entsprechende Änderungen durchführbar?
- Frage 27:** *Gibt es Planungen in der Max-Brauer-Allee die Durchfahrtsbeschränkungen für dieselbetriebene Lkws und Busse zu ändern?*
Falls ja: in welcher Form und zu wann?
Falls nein: Unter welchen Voraussetzungen sind entsprechende Änderungen durchführbar?

Siehe Antwort zu 12. bis 14.

- Frage 28:** *Gibt es Planungen des Senats, an anderen Stellen in der Stadt Durchfahrtsbeschränkungen für dieselbetriebene Fahrzeuge anzuordnen?*
Falls ja: In welchen Straßenzügen ist dies vorgesehen, was sind die Gründe für die Maßnahme, in welcher Form und in welchem Umfang soll die Maßnahme jeweils erfolgen?

Die Planungen des Senats können erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Immissionsmodellierungen abgeschlossen werden.

- Frage 29:** *Wie viele Kontrollen wurden zur Überprüfung der Einhaltung der Durchfahrtsbeschränkungen in den jeweiligen Straßen im Jahr 2021 durch die Polizei durchgeführt (Anzahl der Kontrollen nach Straßen mit Durchfahrtsbeschränkungen, absolute Höhe der Einsatzstunden sowie Angabe zum eingesetzten Personal in Vollzeitäquivalent und den dadurch entstandenen beziehungsweise geschätzten Personalkosten) und wie viele Verstöße (gegen die Durchfahrtsbeschränkungen) wurden je nach Straße innerhalb dieses Zeitraumes erfasst?*

Die örtlich zuständigen Polizeidienststellen führen im Rahmen des täglichen Dienstes Kontrollen zur Einhaltung der Dieseldurchfahrtsbeschränkung durch. Der zeitliche und personelle Aufwand wird dabei jedoch grundsätzlich nicht erhoben.

Darüber hinaus hat die Polizei 2021 im Rahmen von Schwerpunkteinsätzen mehrere Kontrollen mit der Zielrichtung der Überwachung von Dieseldurchfahrtsbeschränkungen durchgeführt. Näheres dazu kann der folgenden tabellarischen Darstellung entnommen werden:

	Anzahl Kontrollen	Anzahl eingesetzte Beamtinnen und Beamte	Anzahl eingesetzte Angestellte (AiP)	Personalstunden
Max-Brauer-Allee	10	23	57	222,25
Stresemannstraße	5	29	19	136
Gesamt	15	52	76	358,25

Im Jahr 2021 wurden insgesamt 194 Verstöße gegen die Durchfahrtsbeschränkungen erfasst. Siehe hierzu die nachfolgende Übersicht:

Tatbestandsnummer	Text	Anzahl Fälle
910000	Sie benutzten mit einem Kraftfahrzeug den Verkehrsbereich, obwohl dieser für Dieselfahrzeuge bis einschl. Euro V durch Zeichen 251 mit Zusatzzeichen gesperrt war.	171
910100	Sie benutzten mit einem Kraftfahrzeug bis 3,5 t zul. Gesamtmasse mit Anhänger oder einem Kraftomnibus den Verkehrsbereich, obwohl dieser für Dieselfahrzeuge bis einschl. Euro V durch Zeichen <251/253> mit Zusatzzeichen gesperrt war.	0
910200	Sie benutzten mit einem Kraftfahrzeug über 3,5 t zul. Gesamtmasse (ausgenommen PKW und KOM) den Verkehrsbereich, obwohl dieser für Dieselfahrzeuge bis einschl. Euro V durch Zeichen <251/253> mit Zusatzzeichen gesperrt war.	23
Gesamt		194

Im Übrigen siehe Drs. 22/2605.