

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stephan Jersch (DIE LINKE) vom 12.03.18

und Antwort des Senats

Betr.: Fahrverbote in Hamburg: Müssen nun die Luftmessstationen versetzt werden?

Im Februar 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht den Weg für Diesel-Fahrverbote in Deutschland frei gemacht. Postwendend kündigte die Behörde für Umwelt und Energie (BUE) an, ab April 2018 sogenannte Durchfahrtsbeschränkungen an der Max-Brauer-Allee sowie der Stresemannstraße um- und durchzusetzen.

An beiden Straßen werden in der Folge die dort vorhandenen verkehrsnahen Probenahmestellen des Hamburger Luftmessnetzes von Dieselfahrzeugen unterhalb der Abgasnorm EURO VI umfahren. Laut der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg sollen dabei die Durchfahrtsbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge bis zum Jahr 2020 eine Verringerung der Stickstoffdioxidbelastung von 8,1 µg/m³ für die Station an der Max-Brauer-Allee (Pkws und Lkws) und von 3,2 µg/m³ für die Station an der Stresemannstraße (nur Lkws) nach sich ziehen.

Gemäß der Europäischen Luftqualitäts-Richtlinie 2008/50/EG, die mit der 39. Verordnung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz in nationales Recht überführt wurde, sollen die Standorte für verkehrsnahen Probenahmestellen jedoch so gewählt sein, dass sie möglichst repräsentative Ergebnisse für andere, vergleichbare Straßensituationen in einem Ballungsgebiet liefern, die nicht in unmittelbarer Nähe liegen. Dabei sollen die Probenahmestellen im Allgemeinen so gelegt werden, dass die Messung sehr begrenzter und kleinräumiger Umweltbedingungen in ihrer unmittelbaren Nähe vermieden wird.

Bei den Durchfahrtsbeschränkungen an der Max-Brauer-Allee sowie der Stresemannstraße handelt es sich jedoch um äußerst kleinräumige und sehr begrenzte Einzelmaßnahmen, die sich in anderen Straßen Hamburgs so nicht finden und die eine deutliche überproportionale Reduktion der Stickoxidbelastung an den jeweiligen Stationen (im Vergleich zu anderen Straßen ohne Durchfahrtsbeschränkungen) nach sich ziehen.

Insofern ist davon auszugehen, dass die beiden Probenahmestellen nach Einführung der Durchfahrtsbeschränkungen keine repräsentativen Ergebnisse für die verkehrsnahen Luftbelastung in Hamburg mehr liefern werden.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Mit der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans im Juni 2017 wurden lokale Diesel-durchfahrtsbeschränkungen beschlossen. Diese Maßnahmen standen unter dem Vorbehalt, dass das Bundesverwaltungsgericht die rechtliche Zulässigkeit einer solchen

Maßnahme auf Landesebene feststellt. Betroffen ist ein Straßenabschnitt der Max-Brauer-Allee für Pkws und Lkws älter als Abgasnorm Euro 6 beziehungsweise VI und ein Straßenabschnitt der Stresemannstraße für Diesel-Lkws (älter als Euro VI). Die Dieseldurchfahrtsbeschränkung in der Max-Brauer-Allee wird auf einer Länge von circa 580 m und in der Stresemannstraße auf einer Länge von circa 1.600 m gelten.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

Plant die zuständige Fachbehörde die Verlegung der Probenahmestellen Max-Brauer-Allee und Stresemannstraße?

- *Falls ja, zu wann und wohin?*
- *Falls nein, warum nicht?*

Die Probenahmestellen des Hamburger Luftmessnetzes (HaLM) werden auf Grundlage der 39. BImSchV errichtet und betrieben (vergleiche hierzu die Anforderungen der Anlage 3, A-C 39. BImSchV). Die darin geforderte Repräsentativität ist für die beiden Straßenabschnitte der Max-Brauer-Allee und der Stresemannstraße gewährleistet.

Die Ortswahl der Messstellenstandorte wird regelhaft überprüft, um sicherzustellen, dass Auswahlkriterien und Messstellenstandorte mit den gesetzlichen Vorgaben übereinstimmen.

Eine Verlegung der verkehrsnahen Luftmessstationen in den von Dieseldurchfahrtsbeschränkungen betroffenen Straßenabschnitten ist derzeit nicht geplant, sie dienen unter anderem dem Monitoring des LRP. Sobald sichergestellt ist, dass der NO₂-Grenzwert an diesem Hot-Spot sicher eingehalten wird, wird die Standortwahl neu bewertet.