

# Verkehrsbedingte Belastungen in Hamburg

- Lärm – ca. 130.000 Menschen sind gesundheitsschädlichem Lärm ausgesetzt
- Luftschadstoffe

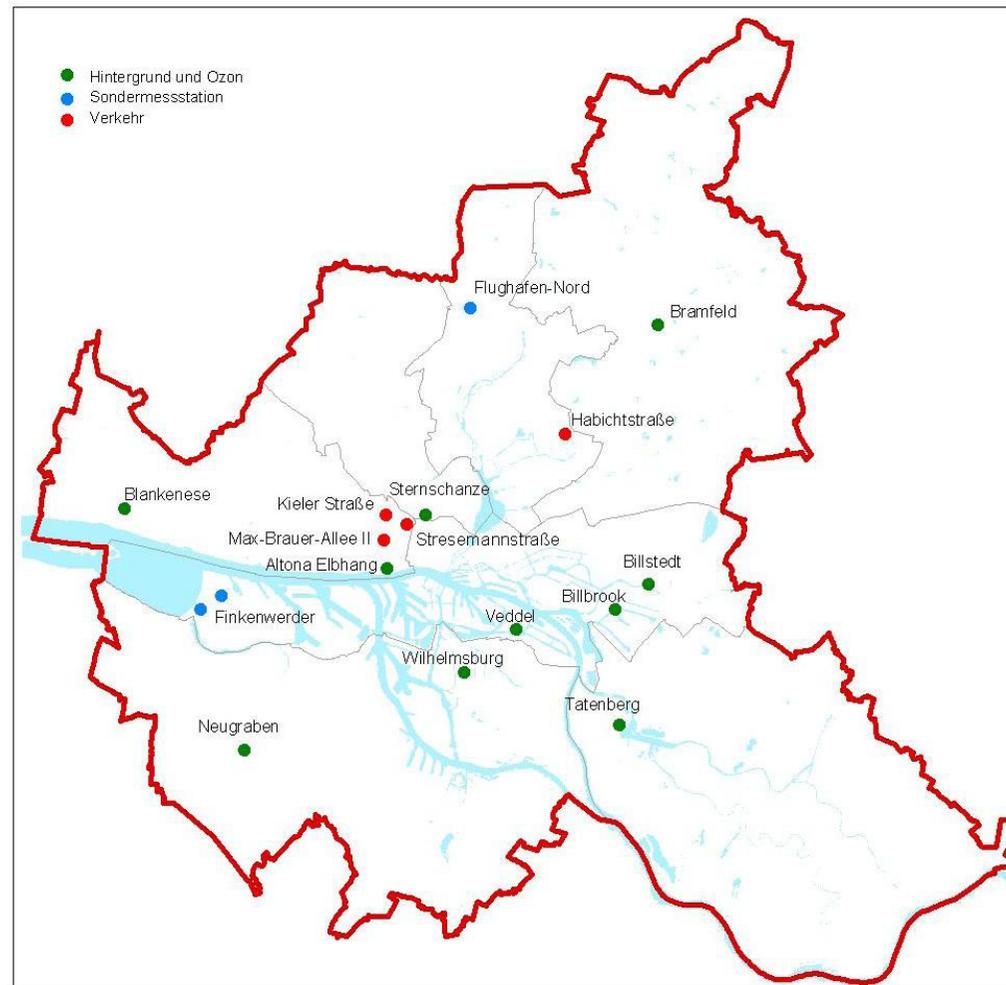
# Gesetzeslage

- EU-Luftqualitätsrichtlinie 2000/50/EG
- Nationales Recht: 39. BImSchV

Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit

Für NO<sub>2</sub>: 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel

# Hamburger Luftmessnetz - HaLm



# Luftreinhalteplan 2004

Insgesamt wird jedoch davon ausgegangen, dass mit den ... vorgeschlagenen zusätzlichen örtlichen Maßnahmen zur Verstetigung des motorisierten Straßenverkehrs und der Verwirklichung ohnehin geplanter Maßnahmen Straße und Schiene in ausreichendem Umfang Möglichkeiten eröffnet werden, den zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten europäischen Grenzwert bei NO<sub>2</sub> im Jahr 2010 auch an den kritischen Stellen in Hamburg zeitgerecht einzuhalten.

- ▶ Bereits Grenzwertüberschreitung in 2002 festgestellt  
(Grenzwert + Toleranzmarge)

Quelle: <http://www.hamburg.de/behoerdenfinder/hamburg/11262085/>

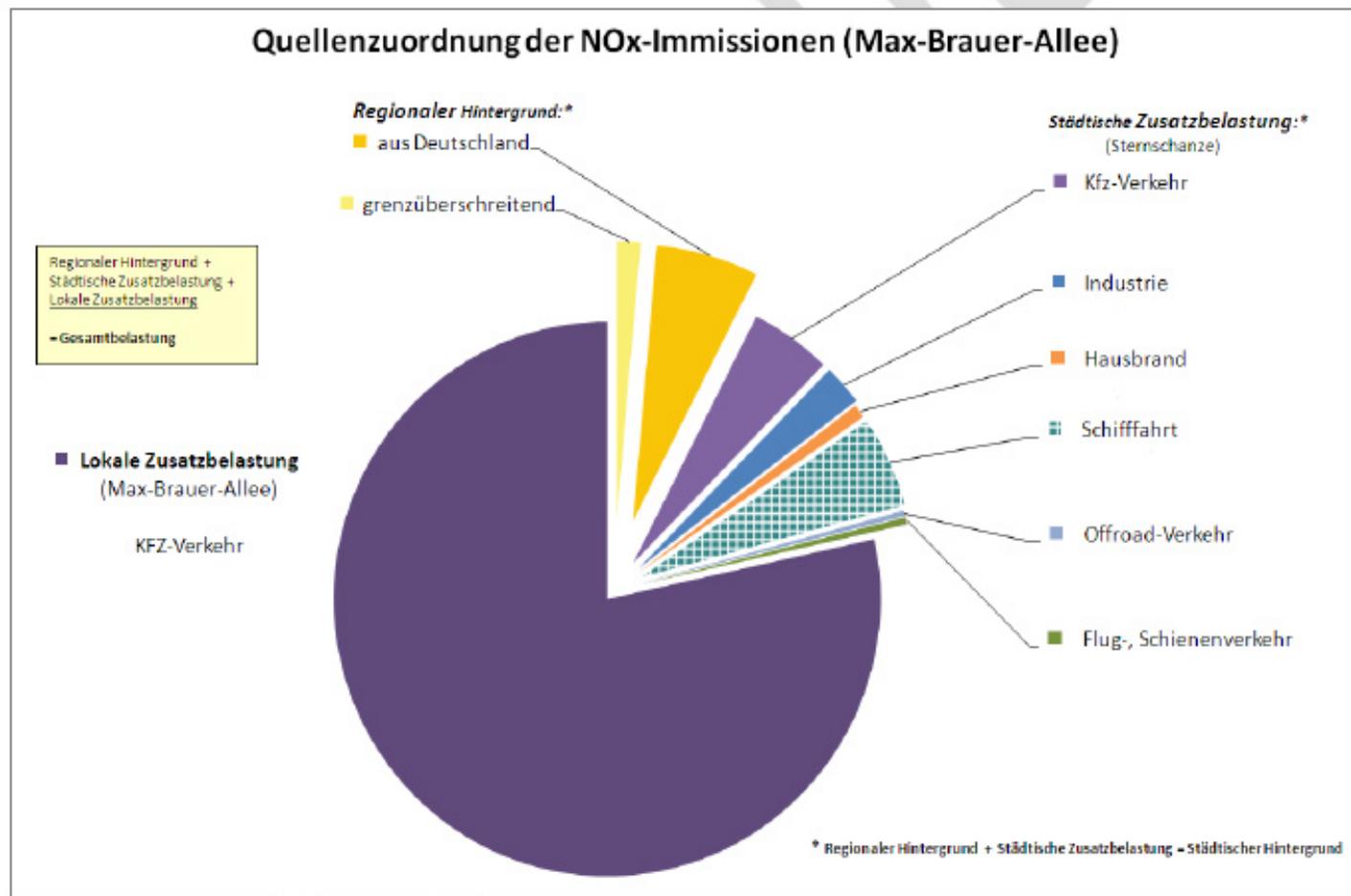
# Quellen der Stickoxidbelastung

Emittentengruppe	Stickoxide (NO <sub>x</sub> )	Feinstaub (PM <sub>10</sub> )	Bezugs- jahr	Quelle
Schiffsverkehr *	~ 8.000*	~ 420 *	2005	HPA (GAUSS, 2008)
Kfz- Verkehr	7.264	761	2009	FHH-BSU/ Lohmeyer, 2010
Industrie	3.584	988	2008	FHH-BSU
Hausbrand u. Kleingewerbe	1.199	166	2009	FHH-BSU/IVU Umwelt GmbH, 2011
Flugverkehr	435	7	2010	Flughafen Hamburg GmbH, 2012
Offroad	491	42	2009	FHH-BSU /IVU Umwelt GmbH, 2011
Schienenverkehr	124	112	2009	Deutsche Bahn AG, 2009
<b>Summe</b>	<b>21.097</b>	<b>2.496</b>		

\* nur gewerbliche Seeschifffahrt. Abschätzung unter Berücksichtigung von tatsächlicher Liegezeit und Emissionsfaktoren auf Basis der Studie GAUSS, 2008

Quelle: Fortschreibung Luftreinhalteplan für Hamburg

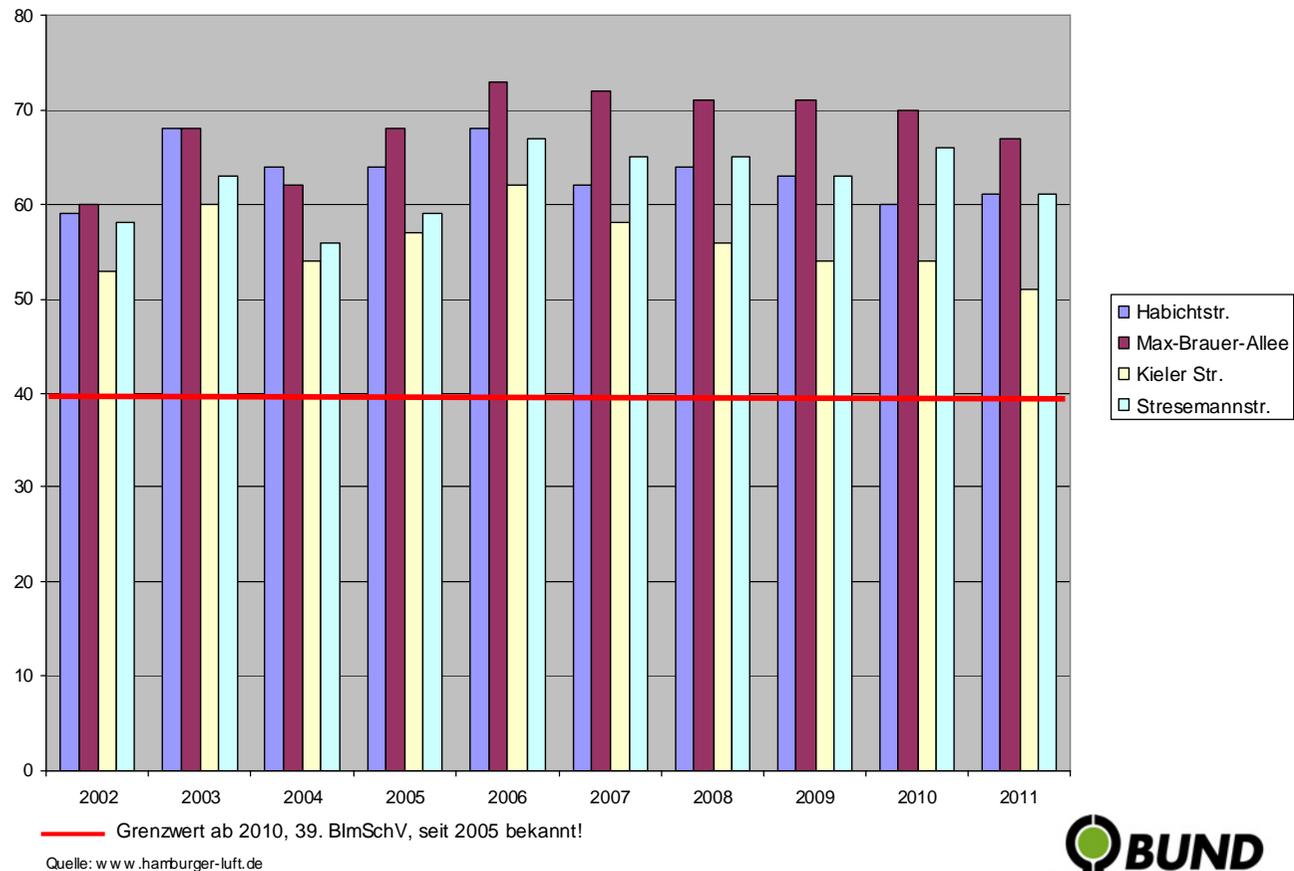
# Quellen der Stickoxidbelastung



Quelle: Fortschreibung Luftreinhalteplan für Hamburg

# Luftschadstoffbelastung

## Stickoxid-Belastung in Hamburger Straßen



# Neue Messstation Willy-Brandt-Straße

Betrieb seit April 2012

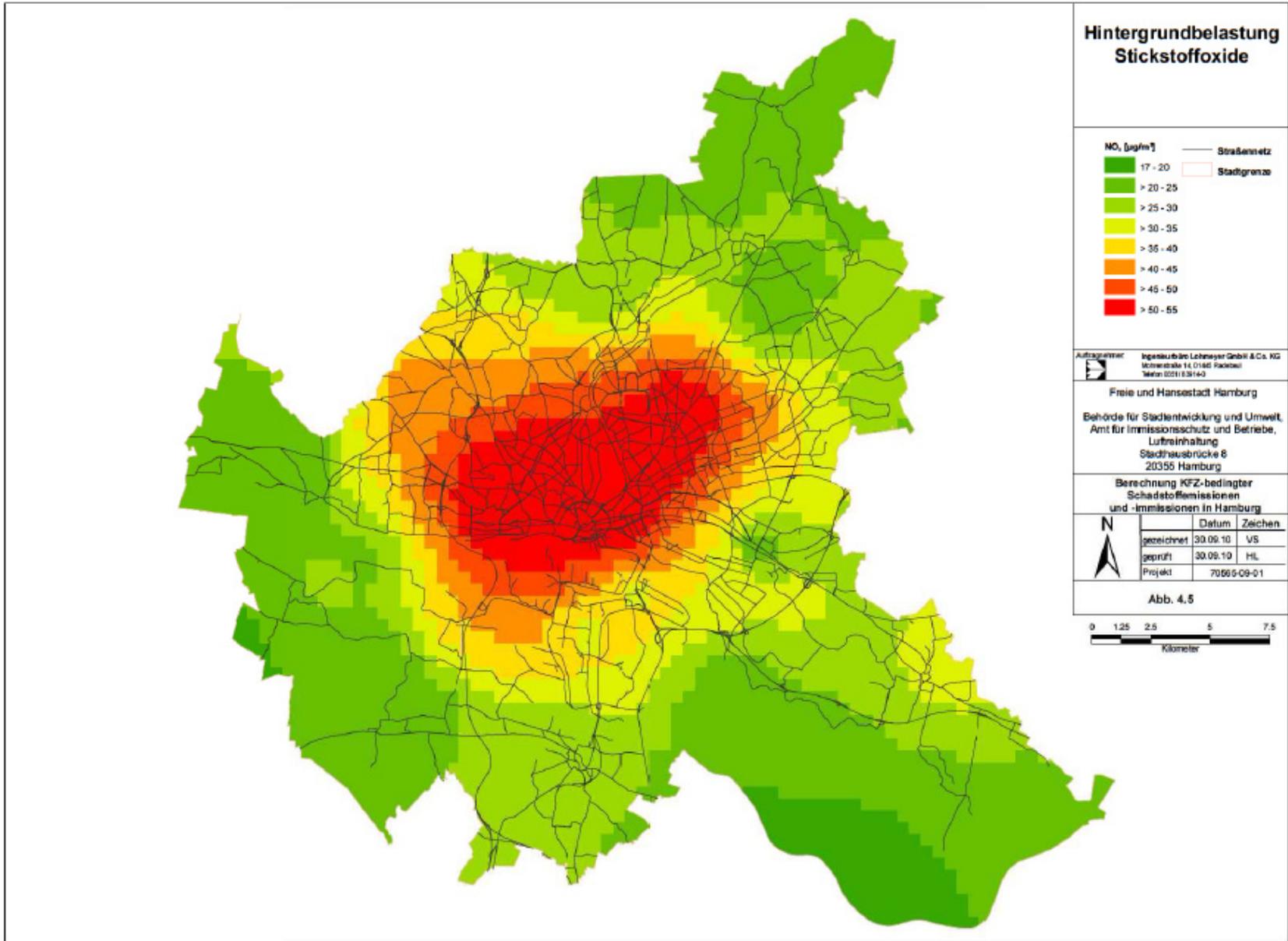
Sechs-Monatsmittelwert:  $66 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Messwerte: [www.hamburger-luft.de](http://www.hamburger-luft.de)

# Betroffene Bevölkerung I

Mehr als 220.000 Menschen\* leben in Stadtteilen mit einer Luftschadstoffbelastung von über  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$

\* Berechnung Kfz-bedingter Schadstoffemissionen und Immissionen in Hamburg, Lohmeyer 2010



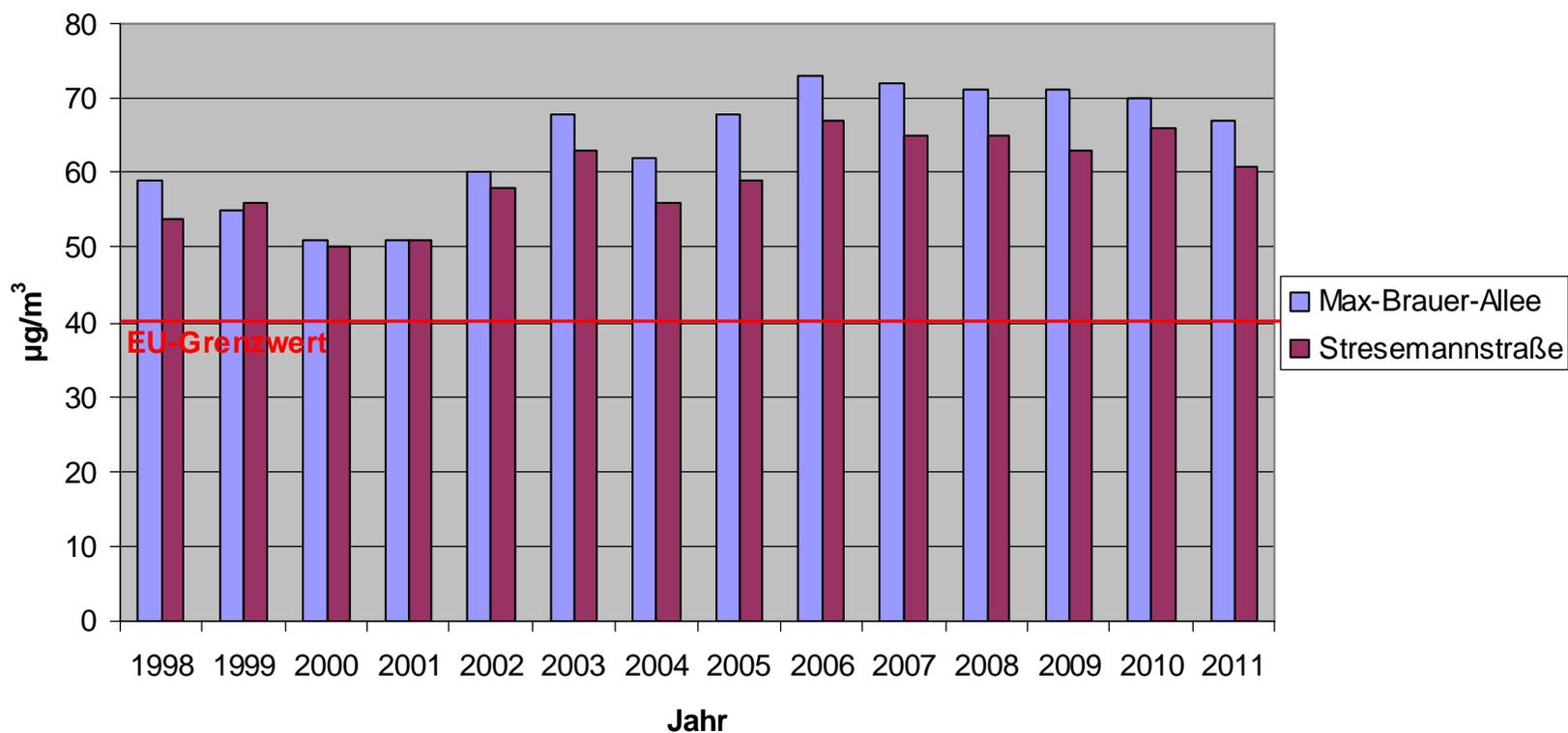
# Intransparente Belastung

Bergedorf : Vierlandenstraße:  $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (1994)

Harburg: Winsener Straße:  $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (1995/ 1998)

Messwerte: [www.hamburger-luft.de](http://www.hamburger-luft.de)

### Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) im Jahresmittel 1998 bis 2011 an den Straßenmessstationen Max-Brauer-Allee und Stresemannstraße

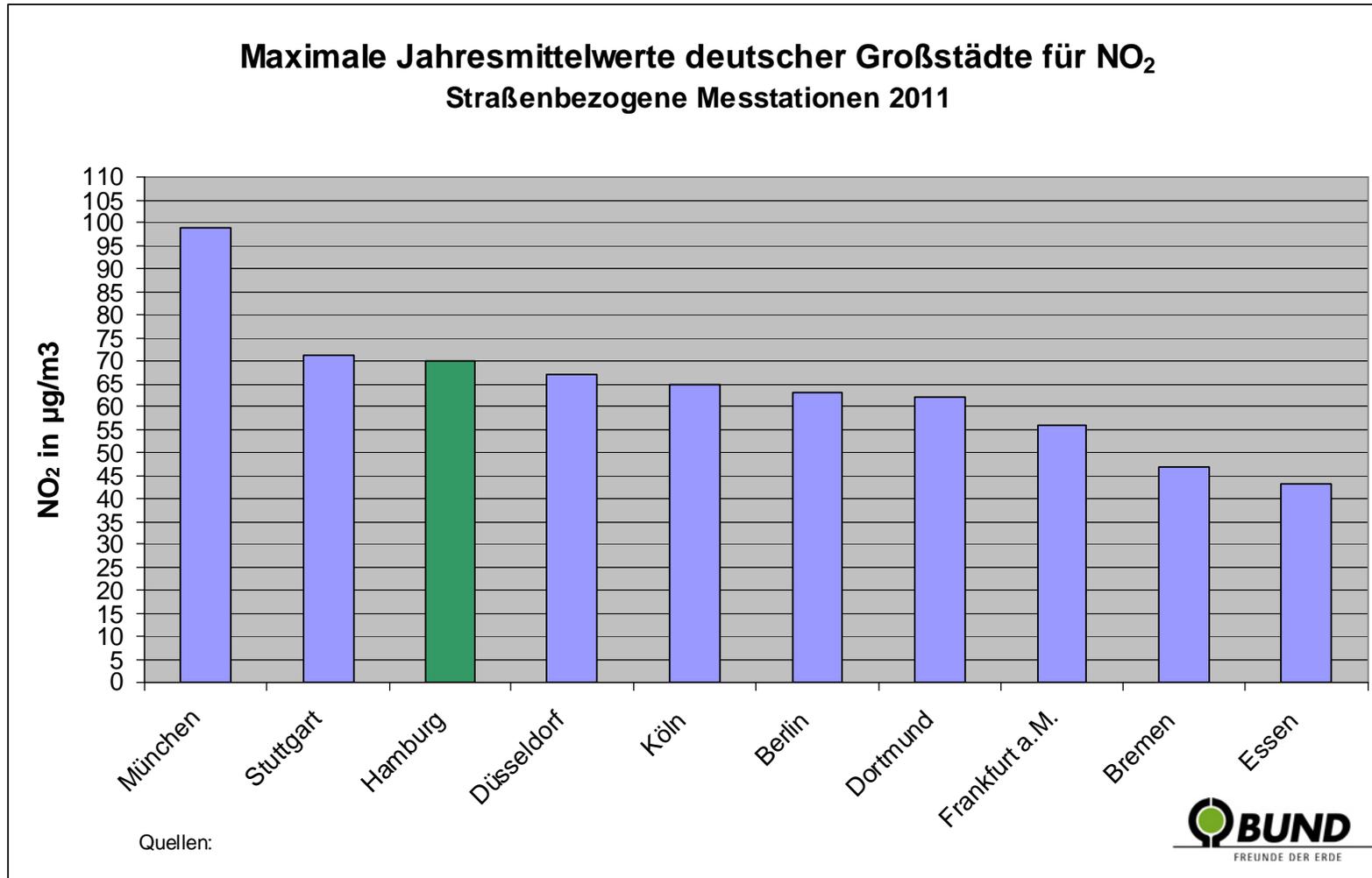


# Betroffene Bevölkerung II

Mehr als 220.000 Menschen\* leben in Stadtteilen mit einer Luftschadstoffbelastung von über  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  + Harburg und Bergedorf

\* Lohmeyer 2010

# Luftschadstoffbelastung



# Fortschreibung Luftreinhalteplan

Alle Maßnahmen des Entwurfs der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans entsprechen dem Gebot der Verhältnismäßigkeit und lassen deutliche Absenkung der NO<sub>2</sub>- und Feinstaubbelastung erwarten, der rückläufige Trend der vergangenen Jahre wird sich fortsetzen. Dennoch können bis 2015 die Grenzwerte der EU wahrscheinlich nicht erreicht werden. In der Kieler Straße könnte der Jahresmittelgrenzwert für NO<sub>2</sub> voraussichtlich im Zeitraum 2017/ 2018 eingehalten werden. An den anderen drei Verkehrsmessstationen wird der Grenzwert unter Berücksichtigung der Maßnahmen voraussichtlich nach 2020 erreicht sein.

# Verkehrsentwicklung Hamburg

- ▶ Trend: 2 Millionen Einwohner
- ▶ Hafentwicklung: 25 Mio. TEU / a in 2025
- ▶ Anzahl zu gelassener KFZ steigt seit 2008
- ▶ ÖPNV-Ausbau stößt an Grenzen
- ▶ Technische Innovation (Euro VI)

Mehr Verkehr, mehr Lärm und mehr Luftschadstoffe

# Instrumente sind vorhanden

## ▶ IVT-Gutachten zur City-Maut:

Eine kombinierte Einführung von Umweltzone und City-Maut würde demnach bei beiden verkehrlichen Hauptemittenten die ökologisch erwünschte Wirkung zeigen.

# Fazit

- ▶ deutlich zu hohe Belastung der Bevölkerung
- ▶ Problematik ist kompliziert
- ▶ Problem wird ausgesessen

Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit

# Verkehrspolitik

- Bewerbung GreenCapital: Einführung Stadtbahn
  - Bewerbung GreenCapital: Einführung Umweltzone
  - Bewerbung GreenCapital: Prüfung City Maut
- ▶ keine Umsetzung!
- Busbeschleunigungsprogramm für 259 Mio. Euro?

# Aktionsplan Feinstaub

## Hamburg / Habichtstraße 2005

Prüfung landseitige Stromversorgung von Schiffen im Hafen (Verminderung i. W. von SO<sub>2</sub> und NO<sub>x</sub>)