

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Mehmet Yildiz und Dr. Stephanie Rose (DIE LINKE)
vom 10.09.20

und Antwort des Senats

Betr.: Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffbelastungen an der Harburger Chaussee

Einleitung für die Fragen:

Die LK Argus GmbH hat im Rahmen ihres Berichtes an die Freie und Hansestadt Hamburg „Tempo 30 in Hamburg – Evaluation der drei Pilotstrecken“ vom 19.12.2016 auch Verkehrszählungen an der Harburger Chaussee vorgenommen. Die dortigen Zahlen weisen in 2015, für 24 Stunden, eine Verkehrsbelastung von insgesamt 20.042 KFZ aus. Davon hat der Schwerlastverkehr einen Anteil von 20 Prozent. Darüber hinaus sind die Bewohner/-innen des Stadtteiles Wilhelmsburg, insbesondere im nördlichen Bereich, durch die dortigen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen seitens dieser wichtigen „Hafenroute“ des Schwerlastverkehrs, in hohem Maße betroffen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Frage 1: Gibt es neuere Erhebungen zu den Verkehrsbelastungen (Anzahl Pkw/Lkw pro Tag) der Harburger Chaussee als die aus 2015?
Wenn ja, von wann ist die Erhebung?

Frage 2: Wenn ja, in welcher Höhe fallen diese im Zeitlauf der dazwischenliegenden Jahre aus?

Antwort zu Fragen 1 und 2:

In der Harburger Chaussee wird seit 2015 jährlich eine Verkehrszählung durchgeführt. An der Zählstelle 4044 Harburger Chaussee östlich Schlenzigstraße liegen die folgenden Verkehrsstärken vor:

Tabelle 1

Jahr	DTV*	DTVw*	SV-Anteil*
2015	17.000	19.000	20 %
2016	17.000	20.000	22 %
2017	18.000	21.000	21 %
2018	19.000	21.000	21 %
2019	19.000	21.000	20 %

* DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Montag bis Sonntag) in Kfz/24 h

DTVw: Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (Montag bis Freitag) in Kfz/24 h

SV-Anteil: Schwerverkehrsanteil am DTVw, Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht größer 3,5 t

Frage 3: *Wenn nein, für wann sind neue Erhebungen vorgesehen?*

Frage 4: *Wenn nein, warum sind an solch besonders stark befahrenen und strategisch wichtigen, städtischen „Hafenrouten“ des Schwerlastverkehrs, in direkter Nähe zur Wohnbebauung, keine höheren Erhebungsfrequenzen vorgesehen.*

Antwort zu Fragen 3 und 4:

Entfällt.

Frage 5: *Gibt es bereits Prognosen zur Erhöhung der Verkehrsdichte des Einzugsbereiches, im Zusammenhang mit der Neuansiedlung eines großen Logistikunternehmens, mit einem doppelstöckigen Lkw-Terminal mit zukünftig 50 Verladestationen (Bei der Wollkämmerei; ehemaliges Punica-Gelände)?*

Frage 6: *Hat das Unternehmen in der Planungsphase dazu Zahlen angegeben?*

Frage 7: *Wenn ja, mit welcher Anzahl von Lkws, die be- und entladen werden, ist dort zu rechnen (Lkws pro Tag)?*

Antwort zu Fragen 5, 6 und 7:

Es gibt ein Verkehrsgutachten, das im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für das zweigeschossige Logistikzentrum zur Prüfung vorgelegt wurde. In diesem Verkehrsgutachten wurde das zu erwartende Verkehrsaufkommen für die neue Nutzung ermittelt. In dem Verkehrsgutachten wird von 625 Lkw-Fahrten pro Tag für das Logistikzentrum ausgegangen.

Frage 8: *Wenn nein, warum werden in der Planungsphase solcher Projekte keine dieser Zahlen abverlangt beziehungsweise im Vorfeld erhoben und der Öffentlichkeit bekannt gemacht?*

Antwort zu Frage 8:

Entfällt.

Frage 9: *Gibt es aktuelle Erhebungen über die Lärmbelastungen an der Harburger Chaussee?*

Wenn nein, warum sind an solch besonders stark befahrenen und strategisch wichtigen, städtischen „Hafenrouten“ des Schwerlastverkehrs, in direkter Nähe zur Wohnbebauung, keine Erhebungen vorgesehen?

Antwort zu Frage 9:

Entsprechend den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) und der damit zusammenhängenden §§ 47a bis 47f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der 34. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) wurden 2017 flächendeckend die Strategischen Lärmkarten unter anderem für die Quellgruppe Straßenverkehr erstellt und als interaktive Karte veröffentlicht, siehe dazu:

<https://www.hamburg.de/interaktive-karte-strassenverkehr/>.

Diese Karte zeigt farblich codiert den für 24 Stunden zeitlich gemittelten Dauerschallpegel (Mittelungspegel) L_{den} beziehungsweise den sich über acht Stunden in der Nacht ergebenden Mittelungspegel L_{night} . Aus Gründen der Rechtssicherheit, Reproduzierbarkeit und flächenhaften Verteilung (Lärmmessungen könnten nur punktuelle Aussagen liefern) werden solche Lärmerhebungen nach derzeit national und mit der Lärmkartierung ab 2022 europaweit einheitlichen rechtlich vorgegebenen Verfahren grundsätzlich berechnet. Nur die so erhaltenen Ergebnisse sind beurteilungsrelevant.

Frage 10: *Wenn nein, für wann sind die nächsten Erhebungen geplant?*

Antwort zu Frage 10:

Entfällt.

Frage 11: *Wenn ja, welchen Schalldruckpegel weisen die Messungen im Minimum, zu welcher Tageszeit für die Harburger Chaussee aus?*

Antwort zu Frage 11:

Die berechneten Schalldruckpegel (siehe dazu auch Antwort zu 9) an den straßenzugewandten Wohngebäudefassaden der Harburger Chaussee unterscheiden sich erheblich, da die straßenzugewandten Fassaden aufgrund der mäanderförmigen Gebäudestruktur unterschiedliche Abstände zur Straße aufweisen. So liegen die L_{den} -Pegel an den straßennahen Fassaden überwiegend in der Pegelklasse 70 bis 75 dB(A), an den straßenfernen Fassaden im Minimum in der Pegelklasse 55 bis 60 dB(A). Die L_{night} -Pegel liegen an den straßennahen Fassaden überwiegend in der Pegelklasse 60 bis 65 dB(A), an den straßenfernen Fassaden im Minimum in der Pegelklasse 50 bis 55 dB(A). Differenzierungen der Schalldruckpegel hinsichtlich der Tageszeit über die explizite Ausweisung des Nachtpegels L_{night} hinaus sieht das Berechnungsverfahren nicht vor.

Frage 12: *Gibt es Schwankungen zwischen den jeweiligen Wochentagen?*

Antwort zu Frage 12:

Die Lärmindizes L_{den} und L_{night} sind äquivalente Dauerschallpegel, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt. Die Definition der Indizes und die Art ihrer Bestimmung ergeben sich insbesondere aus den §§ 2 und 4 der 34. BImSchV. Eine Unterscheidung nach verschiedenen Wochentagen ist dort nicht vorgesehen. Erfahrungsgemäß ist am Wochenende und insbesondere sonntags die Verkehrsstärke geringer, sodass die Lärmbelastung entsprechend sinkt, siehe dazu auch Antwort zu 2.

Frage 13: *Wenn ja, wie lauten die Werte? (Stellen Sie die Daten bitte als Tagesmittelwert in einer Übersicht zur Verfügung.)*

Antwort zu Frage 13:

Entfällt.

Frage 14: *Wenn nein, warum werden so wichtige Daten zu den Lärmbelastungen an verschiedenen Wochentagen nicht erhoben?*

Antwort zu Frage 14:

Siehe Antwort zu 12.

Frage 15: *Gibt es aktuelle Erhebungen über die Luftschadstoffbelastungen an der Harburger Chaussee, unter anderem Stickoxide, Schwefeldioxid und Feinstaub?*

Frage 16: *Wenn ja, wann wurden die Erhebung durchgeführt?*

Frage 17: *Wenn ja, über welchen Zeitraum wurden die Erhebungen durchgeführt?*

Frage 18: *Wenn ja, welche Stoffe und Stoffgruppen werden dabei gemessen und welche Messwerte wurden an der Harburger Chaussee festgestellt?*

Frage 19: *Wenn nein, für wann sind entsprechende Erhebungen geplant?*

Antwort zu Fragen 15 bis 19:

Für die Harburger Chaussee wurde im Rahmen gutachterlicher Immissionsmodellierungen zur 2. Fortschreibung des Hamburger Luftreinhalteplans im Jahr 2017 berechnet, dass die Jahresmittelgrenzwerte für Stickstoffdioxid im Prognosejahr 2020 in diesem Straßenzug sicher eingehalten werden.

Derzeit gibt es keine aktuellen Erhebungen über die Luftschadstoffbelastungen an der Harburger Chaussee und es sind auch keine Luftschadstoffmessungen in diesem Straßenabschnitt geplant.

Frage 20: *Wenn nein, warum sind an solch besonders stark befahrenen und strategisch wichtigen, städtischen „Hafenrouten“ des Schwerlastverkehrs, in direkter Nähe zur Wohnbebauung, keine kontinuierlichen Erhebungen (Luftmessstation) vorgesehen?*

Antwort zu Frage 20:

Die in Anlage 6 der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung festgelegten Kriterien für die Mindestzahl der Probenahmestellen für ortsfeste Messungen werden in Hamburg durch die bestehenden und repräsentativ positionierten Luftmessstationen bereits übererfüllt. Zudem kann auf Basis der vorliegenden Immissionsgutachten von einer Einhaltung des Jahresmittelgrenzwertes für NO₂ in der Harburger Chaussee ausgegangen werden.