

Große Anfrage

**der Abgeordneten Heike Sudmann, Tim Golke, Kersten Artus,
Norbert Hackbusch, Dora Heyenn, Cansu Özdemir, Christiane Schneider
und Mehmet Yildiz (DIE LINKE) vom 03.09.12**

und Antwort des Senats

Betr.: Verkehr und Verkehrslärmbelastung auf der Veddel – jetzt handeln!

Die Veddel ist nicht nur eine Elbinsel, sondern auch von den verschiedenen Verkehrsträgern eng umschlossen. Der Bahnverkehr (Hauptstrecke Hamburg–Hannover/Bremen, Güterverkehr und S-Bahn) im Westen des Wohngebiets sowie der Lkw- und Pkw-Verkehr rund um beziehungsweise durch die Veddel (Am Saalehafen, Tunnelstraße, A 255, Am Zollhafen) machen diesen Stadtteil zu dem am meisten lärmbelasteten Wohngebiet in Hamburg.

Veränderte Straßenführungen während der igs (zum Beispiel durch die Sperrung der Wilhelmsburger Reichsstraße) und die Öffnung des Zollzauns drohen, die Verkehrs-, Lärm- und weitere Umweltbelastungen zu verschlimmern.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) und der Deutschen Bahn AG (DB) wie folgt:

I. Schienenlärm

1. *Welche Lärmschutzwerte und Lärmschutzmaßnahmen wurden bei dem damaligen Planfeststellungsverfahren für die S-Bahn im Bereich der unmittelbar angrenzenden Wohnbebauung zwischen Norderelbe und jetzigem S-Bahnhof Veddel-Ballinstadt*
 - a. *vorgesehen,*
 - b. *realisiert?*
 - c. *Falls Lärmschutzmaßnahmen nicht realisiert wurden: Warum nicht?*

Die Planfeststellung für die der S-Bahn im angesprochenen Bereich erfolgte im November 1977.

Die Planfeststellung erfolgte unter Geltung des Bundesimmissionsschutz-Gesetzes (BImSchG), allerdings vor dem Erlass der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutz-Gesetzes (16. BImSchV). In dieser Verordnung wurden im Jahr 1990 unter anderem durch die Festlegung von Grenzwerten für Verkehrslärm die gesetzlichen Regelungen aus dem BImSchG weiter konkretisiert.

Abschließende Regelungen über Lärmschutzmaßnahmen an der Veddel wurden im Planfeststellungsbeschluss zur S-Bahn aufgrund der damals noch nicht erlassenen Verordnung nicht getroffen.

2. Welche Lärmgrenzwerte müssten nach heutigen Maßstäben beziehungsweise rechtlichen Vorschriften für den von der S-Bahn betroffenen Bereich zugrunde gelegt werden?

Das BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV greift nur bei Neubauvorhaben oder wesentlichen baulichen Veränderungen von Gleisanlagen. Bei Neubauvorhaben oder wesentlichen Veränderungen der Gleisanlagen wären nach heutigen Maßstäben beziehungsweise rechtlichen Vorschriften folgende Werte maßgebend:

Tabelle 1: Lärmgrenzwerte bei Neubauvorhaben oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen

Anwendungsbereich	Tageswert	Nachtwert
An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB (A)*	47 dB (A)
In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB (A)	49 dB (A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB (A)	54 dB (A)
in Gewerbegebieten	69 dB (A)	59 dB (A)

* dB (A): Dezibel (A), Schallpegel in Dezibel

Für den angesprochenen Bereich hingegen greifen die Regelungen der Lärmsanierung.

Basis der Lärmsanierung bilden die Vorgaben der freiwilligen Förderrichtlinie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“. Es gelten folgende, in der Förderrichtlinie festgelegte Grenzwerte:

Tabelle 2: Lärmsanierungsgrenzwerte

Gebietskategorie	Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)	Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, reine Wohngebiete	70 dB (A)*	60 dB (A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72 dB (A)	62 dB (A)
Gewerbegebiete	75 dB (A)	65 dB (A)

* dB (A): Dezibel (A), Schallpegel in Dezibel

3. Das Verfahren zur Lärmsanierung (Schiene) auf der Veddel wurde bereits begonnen.

a. Welche Lärmwerte sollen nach Abschluss der Lärmsanierung erreicht werden?

Maßgeblich sind die in der freiwilligen Förderrichtlinie zur Lärmsanierung genannten Grenzwerte – siehe Tabelle 2 in der Antwort zu 2. Ziel ist es, durch geeignete Maßnahmen die Grenzwerte einzuhalten.

b. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind vorgesehen?

Grundsätzlich besteht bei Grenzwertüberschreitung die Möglichkeit, aktive Maßnahmen, wie beispielsweise Lärmschutzwände, oder passive Maßnahmen, wie beispielsweise Schallschutzfenster, umzusetzen. Welche Maßnahmen konkret angewandt werden, hängt wesentlich von der technischen Machbarkeit ab.

Die technische Planung für den in Rede stehenden Bereich erfolgt nach dem Abschluss und Auswertung der schalltechnischen Gutachten, die aktuell erstellt werden. Eine konkrete Aussage zur Art der Lärmschutzmaßnahme kann daher aktuell noch nicht getroffen werden.

c. Wann ist mit der Realisierung der Lärmsanierung zu rechnen?

Aufgrund des umfangreichen Prozesses zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen (Schalltechnische Untersuchung, technische Planung, Baurecht, eisenbahnbetriebliche Abstimmung) kann zurzeit kein konkreter Fertigstellungszeitpunkt genannt werden.

d. Welche Klage- beziehungsweise Einspruchsmöglichkeiten haben die Bürger/-innen bei Nichteinhaltung der Grenzwerte?

Bei der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes handelt es sich um ein freiwilliges Förderprogramm des Bundes. Die Lärmsanierung ist nicht in die gesetzlichen Regelungen des Bundesimmissionsschutz-Gesetzes (BImSchG) einbezogen. Eine Rechtsbehelfsmöglichkeit besteht darum nicht.

II. Verkehrsbelastung

4. Wie ist das durchschnittliche Verkehrsaufkommen in den Jahren 2007/2009/2011 an ausgewählten Stellen (bitte aufschlüsseln nach Lkw/Pkw, Fahrtrichtung, werktags/sonntags)?

Im Hafengebiet werden die Verkehrsmengen durch die Hamburg Port Authority (HPA) und die zuständige Behörde an verschiedenen Messstellen erfasst. Sowohl HPA als auch die zuständige Behörde ermitteln aus den stets an Werktagen erfassten Kraftfahrzeug (Kfz)-Mengen den Tagesverkehr (TV) für den jeweiligen Zähltag. Von der zuständigen Behörde werden jährlich zusätzlich für diejenigen Messstellen, an denen alljährlich Zählungen durchgeführt werden, in einem aufwendigen Rechenverfahren sowohl die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), als auch die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (Montag bis Freitag, DTV_w) ermittelt.

Verkehrsstärken für Sonntage lassen sich nur aus Daten von automatischen Dauerzählstellen ermitteln, sie liegen darum nur für die Neue Elbbrücke vor.

Aus vorgenannten Gründen sind in den nachfolgenden Tabellen, neben der jeweiligen Datenquelle, die jeweils vorliegenden Verkehrsstärken (TV, DTV_w) für die einzelnen Fahrtrichtungen (FaRi) angegeben. Angegeben sind die Werte für Pkws und Lkws (Fahrzeuge größer 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht).

Die Auswertung der Durchschnittswerte für das Jahr 2011 ist noch nicht abgeschlossen, ersatzweise sind nachfolgend die Werte für 2010 angegeben.

a. Zollhof Veddel (Durchstich Bahndamm)

Datenquelle: HPA

		2007		2009		2010		2011	
		TV ^{*)}	So. TV ^{*)}	Do., 10.9. TV ^{*)}	So. TV ^{*)}	Do., 03.6. TV ^{*)}	So. TV ^{*)}	Do., 01.9. TV ^{*)}	So. TV ^{*)}
Am Bahndamm (FaRi West)	Pkw/24 Std	k. A.**)	k. A.	3.372	0	3.783	0	3.500	0
	Lkw/24 Std	k. A.	k. A.	1.323	0	1.583	0	1.028	0
Tunnelstraße (FaRi Ost)	Pkw/24 Std	k. A.	k. A.	4.094	0	4.994	0	4.558	0
	Lkw/24 Std	k. A.	k. A.	1.696	0	2.002	0	1.737	0

^{*)} Zolldurchlass nur an Werktagen von 5 bis 20 Uhr geöffnet

^{**)} Der zuständigen Behörde liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

b. Am Saalehafen (südlich der Rampenstraße)

Datenquelle: HPA

		2007		2009		2010	
		Di., 12.6. TV	So. TV	Do., 10.9. TV	So. TV	Do., 03.6. TV	So. TV
FaRi Nord	Pkw/24 Std	8.370	k. A.	8.860	k. A.	3.640	k. A.
	Lkw/24 Std	3.620	k. A.	3.040	k. A.	2.540	k. A.
FaRi Süd	Pkw/24 Std	7.500	k. A.	7.730	k. A.	8.110	k. A.
	Lkw/24 Std	2.920	k. A.	2.460	k. A.	3.170	k. A.

c. *Freihafenbrücke (nördlich der Rampenstraße)*

Datenquelle: Zuständige Behörde

		2007		2009		2010	
		DTV _w	So.	DTV _w	So.	DTV _w	So.
FaRi Nord	Pkw/24 Std	8.620	k. A.	7.290	k. A.	7.360	k. A.
	Lkw/24 Std	1.550	k. A.	1.330	k. A.	1.450	k. A.
FaRi Süd	Pkw/24 Std	7.270	k. A.	6.830	k. A.	6.820	k. A.
	Lkw/24 Std	1.470	k. A.	1.520	k. A.	1.000	k. A.

d. *Wilhelmsburger Brücke*

Datenquelle: Zuständige Behörde

		2007		2009		2010	
		DTV _w	So.	DTV _w	So.	DTV _w	So.
FaRi Nord	Pkw/24 Std	3.150	k. A.	3.320	k. A.	2.950	k. A.
	Lkw/24 Std	730	k. A.	730	k. A.	600	k. A.
FaRi Süd	Pkw/24 Std	2.400	k. A.	2.620	k. A.	2.420	k. A.
	Lkw/24 Std	550	k. A.	560	k. A.	570	k. A.

e. *Am Zollhafen (Ecke Hovestieg)*

f. *Slomanstraße (Höhe Sportplatz)*

Der zuständigen Behörde liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

g. *Neue Elbbrücken (nördlich der AS Veddel)*

Datenquelle: Zuständige Behörde

		2007		2009		2010	
		DTV _w	So.	DTV _w	So.	DTV _w	So.
FaRi Nord	Pkw/24 Std	49.950	31.840	49.210	33.000	50.610	33.200
	Lkw/24 Std	11.460	2.910	10.980	3.210	10.590	2.870
FaRi Süd	Pkw/24 Std	49.590	31.980	50.460	34.730	49.690	33.430
	Lkw/24 Std	11.330	3.200	11.300	3.570	11.920	3.700

h. *A 255 (südlich der AS Veddel)*

Datenquelle: Zuständige Behörde

		2007		2009		2010	
		DTV _w	So.	DTV _w	So.	DTV _w	So.
FaRi Nord	Pkw/24 Std	50.870	k. A.	49.580	k. A.	52.010	k. A.
	Lkw/24 Std	5.510	k. A.	4.630	k. A.	5.110	k. A.
FaRi Süd	Pkw/24 Std	55.200	k. A.	56.690	k. A.	54.020	k. A.
	Lkw/24 Std	5.640	k. A.	6.560	k. A.	5.510	k. A.

i. *Harburger Chaussee*

Westlich Veddeler Straße

Datenquelle: Zuständige Behörde

		2007		2009*		2010	
		TV	So. TV	Do., 18.6 TV	So. TV	TV	So. TV
FaRi West	Pkw/24 Std	k. A.	k. A.	7.460	k. A.	k. A.	k. A.
	Lkw/24 Std	k. A.	k. A.	2.550	k. A.	k. A.	k. A.
FaRi Ost	Pkw/24 Std	k. A.	k. A.	7.760	k. A.	k. A.	k. A.
	Lkw/24 Std	k. A.	k. A.	2.840	k. A.	k. A.	k. A.

Östlich Schlenzigstraße

Datenquelle: Zuständige Behörde

		2007		2009*		2010	
		TV	So. TV	Di., 16.6 TV	So. TV	TV	So. TV
FaRi West	Pkw/24 Std	k. A.	k. A.	7.140	k. A.	k. A.	k. A.
	Lkw/24 Std	k. A.	k. A.	2.610	k. A.	k. A.	k. A.
FaRi Ost	Pkw/24 Std	k. A.	k. A.	7.100	k. A.	k. A.	k. A.
	Lkw/24 Std	k. A.	k. A.	2.720	k. A.	k. A.	k. A.

* anlassbezogene Zählung

5. *Wie wird sich das durchschnittliche Verkehrsaufkommen durch die Öffnung des Zollzauns im Bereich Zollhof Veddel am 1.1.2013 verändern (bitte die Prognosezahlen für die unter 4. aufgeführten Knotenpunkte mit der gleichen Aufschlüsselung angeben)?*

Eine exakte Prognose der Verkehrsentwicklung ist nicht möglich, da keine verkehrlichen Erfahrungswerte für einen solchen Fall „Wegfall einer Zollgrenze“ existieren, um sie in einem Verkehrsmodell verlässlich abzubilden. Daher können keine einzelnen Aussagen zu den Verkehrsaufkommen für die unter 4. angegebenen Straßenzüge gemacht werden.

Allein aufgrund der Aufhebung der Freizone werden sich die Verkehrsströme nicht in erheblichem Umfang verlagern und erhöhen. Der Verkehrsfluss wird sich aber maßgeblich verbessern. Im Zuge von Verkehrsflusssimulationen auf der Haupthafenroute wurden die Auswirkungen der wegfallenden Zollkontrollen untersucht. Als Ergebnis erhöhen sich die Reisegeschwindigkeiten auf allen betrachteten Abschnitten deutlich, insbesondere für den Schwerverkehr, dessen Zeitverluste infolge der Zollkontrollen ungleich höher sind als die der Pkws. Durch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Haupthafenroute wird ein Anstieg des Durchgangsverkehrs – insbesondere von Pkws und Lieferfahrzeugen – erwartet. Quantifizierende Schätzungen dazu gehen von einer Zunahme des Verkehrs um 5 bis 10 Prozent aus. Angesichts der heute theoretisch vorhandenen Leistungsfähigkeitsreserven wird davon ausgegangen, dass eine Abwicklung dieses zusätzlichen Verkehrs möglich ist.

6. *Gibt es ein verkehrspolitisches Konzept, das die verkehrlichen Folgen der Zollöffnung im Norden der Elbinseln Wilhelmsburg und Veddel untersucht?*
- a. *Wenn ja, wer hat es erarbeitet? Mit welchem Inhalt? Mit welchen Empfehlungen?*
- b. *Wenn nein, warum nicht?*

Für die langfristige Entwicklung im Bereich des Zollhofs Veddel hat die HPA unter Beteiligung der Stadtteilvertreter und von Vertretern des Amts für Verkehr ein Konzept der zukünftigen Verkehrsführung entwickelt, welches die Verkehrsführung den langfristig erwarteten Verkehrsentwicklungen anpasst. Dabei soll die Verkehrsführung so umgestaltet werden, dass der gesamte Verkehr mit der auch heute schon zur Verfügung stehenden Vierspurigkeit entlang der heutigen Straßenzüge Am Bahndamm/ Prielstraße um die Zollfläche herum, und damit möglichst weit von der Wohnbebauung entfernt, geführt wird.

7. *Gibt es ein Gesamtkonzept, das die verschiedenen Belange (unter anderem Wohnen, Städtebau, Verkehr et cetera) zu einem integrierten Handlungskonzept verknüpft?*
- a. *Wenn ja, wer hat es erarbeitet? Mit welchem Inhalt? Mit welchen Empfehlungen?*
- b. *Wenn nein, warum nicht?*

Es ist beabsichtigt, ein integriertes Gesamtkonzept im Rahmen des voraussichtlich im Herbst 2012 beginnenden Planungs- und Beteiligungsprozesses zur Fortschreibung des Rahmenkonzepts „Sprung über die Elbe“ unter Federführung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt zu entwickeln.

8. *Wie wird sich das durchschnittliche Verkehrsaufkommen durch die verkehrslenkenden Maßnahmen (unter anderem Teilspernung der Wilhelmsburger Reichsstraße und Umleitung in das umgebende Straßennetz) während des Präsentationszeitraumes der igs 2013 verändern (bitte die Prognosezahlen für die unter 4. aufgeführten Knotenpunkte mit der gleichen Aufschlüsselung angeben)?*

Während der Öffnungszeit der igs 2013 (täglich von 9 Uhr – 22 Uhr) ist auf der Wilhelmsburger Reichsstraße zwischen den Anschlussstellen Wilhelmsburg und Wilhelmsburg Süd eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h und ein Verbot für Lkws größer 7,5 t Gesamtgewicht geplant. Für dieses Szenario wurde die Veränderung der Verkehrszahlen mittels eines Verkehrsmodells berechnet. Dabei wurden die prognostizierten Besucherverkehre der igs 2013 und der IBA, einschließlich der hierfür entstandenen Neubauten, mit berücksichtigt.

Eine Aufschlüsselung der Veränderung des durchschnittlichen Verkehrsaufkommens für die in der Antwort zu 4. genannten Straßen durch das genannte Szenario liegt nur für die Harburger Chaussee vor. Danach nimmt durch die verkehrslenkenden Maßnahmen die werktägliche Belastung der Harburger Chaussee östlich der Schlenzigstraße um 300 Lkws (Gesamtgewicht größer 7,5 t) und 500 übrige Kraftfahrzeuge (Pkws und Lkws kleiner 7,5 t Gesamtgewicht) ab. Eine gesonderte Berechnung für sonntags wurde nicht durchgeführt.

9. *Ist untersucht worden, welche Auswirkungen die verkehrslenkenden Maßnahmen während der igs auf die Lebensqualität im Wohngebiet Veddel haben werden?*
 - a. *Wenn ja, mit welchem Ergebnis?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Das mit der Drs. 20/3590 vorgestellte Maßnahmenpaket stellt eine weitgehend verträgliche und lärmgeschützte Durchführung der igs im Jahr 2013 sicher. Die Untersuchungen auf Basis eines Verkehrsmodells haben gezeigt, dass zugleich auch der Verkehr verträglich abgewickelt werden kann. Negative Auswirkungen auf die Lebensqualität in Veddel werden nicht gesehen.

10. *Sind Schutzmaßnahmen für das Wohngebiet Veddel untersucht worden?*
 - a. *Wenn ja, welche? Welche hiervon werden realisiert?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Nein, siehe Antwort zu 9.

11. *Welches durchschnittliche Verkehrsaufkommen wird für das Jahr 2013 prognostiziert (bitte die Prognosezahlen für die unter 4. aufgeführten Knotenpunkte mit der gleichen Aufschlüsselung angeben)?*

Im Hinblick auf das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Jahr 2013 liegen lediglich für die in der Antwort zu 4. i. genannte Harburger Chaussee Berechnungen vor. Danach wird die Harburger Chaussee östlich der Schlenzigstraße werktags mit 2.800 Lkws (Gesamtgewicht größer 7,5 t) und 18.700 übrigen Kraftfahrzeugen (Pkws und Lkws kleiner 7,5 t Gesamtgewicht) befahren. Zahlen für Sonntage wurden nicht berechnet. Im Übrigen siehe Antwort zu 5.

III. Lärm- und NO₂-Belastung

12. *Wie haben sich die Lärmwerte nach 2007 (Lärmkartierung nach EU-Recht) in den folgenden Straßenzügen entwickelt (bitte 2007 und aktuellen Wert darstellen)?*

Im Rahmen der Strategischen Lärmkartierung nach der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rats vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU-Umgebungslärmrichtlinie) wurden folgende Immissionspegel (Lärmindizes) in einem Abstand von 25 m zum Verkehrsweg für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von zumindest 3 Millionen Kfz pro Jahr beziehungsweise 6 Millionen Kfz pro Jahr bestimmt:

a. *Am Zollhafen/Ecke Katenweide*

2007: $L_{\text{day}} = 63 \text{ dB (A)}$ $L_{\text{evening}} = 61 \text{ dB (A)}$ $L_{\text{night}} = 55 \text{ dB (A)}$

2012: $L_{\text{day}} = 64 \text{ dB (A)}$ $L_{\text{evening}} = 62 \text{ dB (A)}$ $L_{\text{night}} = 56 \text{ dB (A)}$

Entwicklung: Zunahme um + 1 dB (A)

b. *Veddeler Brückenstraße/Ecke Slomanstraße*

c. *Wilhelmsburger Platz*

d. *Wilhelmsburger Straße/Höhe Kirche*

e. *Am Gleise/Ecke Meckelmannsweg*

f. *Passierzettel/Ecke Sieldeich*

Welche Verkehrsmengen zu erheben waren, ergibt sich aus § 47 c) Bundes-Immissionsschutzgesetz. Danach waren Straßen mit 6 Millionen Kfz pro Jahr (Kartierung 2007) beziehungsweise 3 Millionen Kfz pro Jahr (Kartierung 2012) zu untersuchen. Vor diesem Hintergrund wurden für die genannten Straßen keine Verkehrsdaten erhoben.

g. *Harburger Chaussee*

2007: $L_{\text{day}} = 67 \text{ bis } 69 \text{ dB (A)}$ $L_{\text{evening}} = 65 \text{ bis } 67 \text{ dB (A)}$ $L_{\text{night}} = 59 \text{ bis } 61 \text{ dB (A)}$

2012: $L_{\text{day}} = 68 \text{ bis } 70 \text{ dB (A)}$ $L_{\text{evening}} = 67 \text{ bis } 68 \text{ dB (A)}$ $L_{\text{night}} = 61 \text{ bis } 62 \text{ dB (A)}$

Entwicklung: Zunahme um circa + 1 dB (A)

Im Übrigen sind die flächendeckenden Strategischen Lärmkarten im Internet unter der Adresse <http://www.hamburg.de/laermaktionsplanung/nofl/144142/start.html> veröffentlicht.

13. *Mit welchen Lärmwerten wird nach der Öffnung des Zollzaunes im Bereich Zollhof Veddel gerechnet (bitte die prognostizierten Werte für die unter 11. genannten Straßenzüge darstellen)?*

Derzeit wird für die Tunnelstraße eine Schallimmissionsuntersuchung durchgeführt. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

14. *Wo wird aufgrund der igs und der vorgesehenen zeitweisen Sperrung der Wilhelmsburger Reichsstraße eine Zunahme der Lärmwerte erwartet (bitte die prognostizierten Werte angeben)?*

Eine solche Berechnung wurde nicht durchgeführt. Im Übrigen siehe Antwort zu 9.

15. *Wie hat sich der Stickstoffdioxidmesswert im Wohngebiet Veddel in den Jahren 2007/2009/2011 entwickelt (bitte den Jahresmittelwert, den maximalen Stundenwert, die Zahl der Stundenwerte $>230 \mu\text{g}/\text{m}^3$, die Zahl der Stundenwerte $>200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ angeben)?*

Die Luftmessstation Veddel des Hamburger Luftmessnetzes (HaLm) befindet sich an der Straße Am Zollhafen, Höhe Ecke Hovestieg und ermittelt durch ihre Lage unmittelbar am Wohngebiet Veddel repräsentativ die dort vorherrschende Luftqualität.

Die zeitliche Entwicklung der Kenngrößen für die Stickstoffdioxidbelastung (Jahresmittelwert, maximaler Stundenwert, Zahl der Stundenwerte $> 230 \mu\text{g}/\text{m}^3$, Zahl der Stundenwerte $> 200 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ist ab dem Jahr 2007 in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Jahr	Jahresmittelwert ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Max. 1-Std.-Wert ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Zahl 1-Std.-Werte > 230 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Zahl 1-Std.-Werte > 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
2007	40	213	0	1
2009	37	176	0	0
2011	36	137	0	0

16. *Mit welchem Stickstoffdioxidmesswert im Wohngebiet Veddel wird nach der Öffnung des Zollzaunes im Bereich Zollhof Veddel gerechnet?*

Eine solche Berechnung wurde nicht durchgeführt. Siehe auch Antworten zu 5. und zu 6. bis 6. b.

17. *Sind Maßnahmen zur Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung im Wohngebiet Veddel geplant?*

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

Die für die Luftreinhalteplanung zuständige Behörde erstellt derzeit die 1. Fortschreibung des Hamburger Luftreinhalteplans. Darin wird ein umfassendes, gesamtstädtisch wirkendes Maßnahmenbündel zur Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung enthalten sein. Lokal wirkende Maßnahmen speziell für das Wohngebiet Veddel sind nicht vorgesehen.

Die Grenzwerte für Stickstoffdioxid werden an der Luftmessstation Veddel eingehalten (siehe Antwort zu 15.).

18. *Welche Klage- beziehungsweise Einspruchsmöglichkeiten haben die Bürger/-innen bei Nichteinhaltung der Grenzwerte?*

Die Überschreitung von festgelegten Immissionsgrenzwerten (einschließlich festgelegter Toleranzmargen) löst gemäß § 47 Absatz 1 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (BImSchG) die Pflicht für die zuständige Behörde aus, einen Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt.

Bürgerinnen und Bürger, die in ihrer Gesundheit durch die Überschreitungen betroffen sein können, können den Erlass des Plans gerichtlich durchsetzen, wenn dieser nicht oder nur unzureichend aufgestellt wird. Sie haben auch einen Anspruch auf Durchsetzung von im Plan festgelegten, aber nicht durchgeführten Maßnahmen, sofern die Maßnahmen dem Schutz ihrer Gesundheit dienen.

Einen Anspruch auf Ergreifung planunabhängiger Maßnahmen durch die zuständige Behörde gibt § 45 Absatz 1 BImSchG, sofern diese Maßnahmen erforderlich sind, um die Einhaltung der festgelegten Immissionswerte sicherzustellen. Auch dieser Anspruch ist gerichtlich durchsetzbar.

IV. Zuständigkeiten

19. *Welche Stelle ist in der Freien und Hansestadt Hamburg zuständig für die Überprüfung der Einhaltung der Lärmgrenzwerte auf der Veddel und in Wilhelmsburg?*

Die Überprüfung der Einhaltung von Lärmgrenzwerten erfolgt für Straßen und Schienenwege nur im Rahmen des Baus oder der wesentlichen Änderung gemäß den Vorgaben der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung durch den Baulastträger.