

## **Große Anfrage**

**der Abgeordneten Heike Sudmann, Stephan Jersch, Norbert Hackbusch,  
Deniz Celik, Sabine Boeddinghaus, Martin Dolzer, Inge Hannemann,  
Cansu Özdemir, Christiane Schneider, Mehmet Yildiz  
(DIE LINKE) vom 23.03.17**

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Verkehrsbeschränkende Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen – Anträge von Bürgerinnen und Bürgern nach § 45 Absatz 1 StVO**

*Alle Hamburgerinnen und Hamburger können zum Schutz ihrer Gesundheit Anträge auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen nach § 45 Absatz 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) an die Hamburger Behörden richten.*

*Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 4.6.1986 – 7 C 76.84 (in: BVerwGE 74, 234) und BVerwG, Urteil vom 22.12.1993 – 11 C 45.92 (in: NZV 1994, 244)) haben die Antragstellerinnen und Antragsteller ein Anrecht darauf, dass die Behörden verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Durchfahrtsverbote zum Schutz vor Lärm und Abgasen erwägen, wenn die Belastung jenseits des Ortsüblichen liegt. Dabei gilt eine Prüfpflicht ausdrücklich dann, wenn in Wohngebieten die nächtlichen Lärmwerte über 49 dB(A) oder die täglichen Werte bei über 59 dB(A) liegen. Bei Werten von über 60 dB(A) nachts beziehungsweise 70 dB(A) tagsüber steht den Betroffenen darüber hinaus in der Regel sogar ein Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrsemissionen zu. Dasselbe gilt, wenn die EU-Grenzwerte für Stickoxid, Feinstaub oder andere Abgase überschritten werden.*

*Entsprechend § 22 HmbVwVfG haben die zuständigen Behörden nach Eingang eines entsprechenden Antrages ein Verwaltungsverfahren einzuleiten, das in der Regel spätestens nach drei Monaten (§75 VwGO) entweder mit einem Erlass oder der Ablehnung des beantragten Verwaltungsaktes abzuschließen ist (§9 HmbVwVfg).*

*Dies voraus geschickt fragen wir den Senat:*

- 1. Wie viele Anträge auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen nach § 45 StVO wurden hamburgweit seit dem 1.1.2014 gestellt (bitte nach Bezirk, Jahr und nach Straßen unterteilt auflisten)?*
- 2. Wie viele der unter Nummer 1. genannten Anträge wurden rechtswirksam positiv beschieden, wie viele rechtswirksam negativ (bitte auch in der Auflistung zu Nummer 1. vermerken)?*
- 3. Wie viele der unter Nummer 1. genannten Anträge auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen nach §45*

*StVO sind derzeit hamburgweit (noch) anhängig (bitte nach Bezirk, Antragsdatum und nach Straßen unterteilt auflisten)?*

Bis zum Stichtag 24. März 2017 sind bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde 142 Anträge eingegangen. Rechtskräftige Bescheide hat die Straßenverkehrsbehörde bisher nicht erlassen. Hintergrund hierfür sind die erforderlichen komplexen Prüfverfahren, die sich einerseits auf die tatsächliche Beeinträchtigung, andererseits auf die Wirkungen von Maßnahmen beziehen und dabei wiederum in einen Kontext mit anderen Vorhaben aus dem Komplex Luftreinhaltung und Lärmschutz gestellt werden müssen. Die Daten sind der Anlage zu entnehmen.

4. *Wie hoch ist die jeweilige Belastung an der Wohnung der Person(en), die einen der unter Nummern 1. bis 3. genannten Anträge gestellt haben, bezogen auf:*
  - a. *Verkehrslärm tagsüber, abends, nachts (Lden) berechnet nach VBUS?*
  - b. *Verkehrslärm nachts (Lnight) berechnet nach VBUS?*
  - c. *Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) – wenn möglich, auf die Werte des Gutachtens abstellen, das dem im Sommer 2017 zu veröffentlichenden Luftreinhalteplan zugrunde liegt?*
  - d. *Feinstaub (PM<sub>2,5</sub> und PM<sub>10</sub>) – wenn möglich, auf die Werte des Gutachtens abstellen, das dem im Sommer 2017 zu veröffentlichenden Luftreinhalteplan zugrunde liegt?*

Siehe Anlage.

5. *Nach Nummer 2.2 Lärmschutz-Richtlinie-StV sind für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes die RLS-90 maßgeblich, die nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV zu ermitteln sind. Ohne die Ermittlung dieser Werte kann die Belastung am Immissionsort nicht rechtssicher geprüft und können Anträge von Bürgerinnen und Bürger nicht ermessensfehlerfrei beschieden werden.*

*Wie hoch ist die jeweilige Belastung an der Wohnung der Person(en), die einen der unter 1. bis 3. genannten Anträge gestellt haben, bezogen auf (bitte an die Tabelle zu 4 anfügen):*

- a. *Verkehrslärm tagsüber (6 bis 22 Uhr) berechnet nach RLS-90?*
  - b. *Verkehrslärm nachts (22 bis 6 Uhr) berechnet nach RLS-90?*
6. *Laut einer aktuellen Übersichtsarbeit des Bundesumweltamtes (Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen) führt insbesondere die Einführung von Tempo 30 zu wahrnehmbaren Lärmentlastungen von bis zu 4 Dezibel. Gleichzeitig werde die „Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr ... durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt.“ Auch hätten bisherige „Tempo-30-Anordnungen ... den vorliegenden Untersuchungen zufolge nicht zu nennenswerten Schleichverkehren geführt.“ Die Reduzierung der maximal zulässigen Geschwindigkeit stellt somit ein erwiesenermaßen probates und wirksames Mittel dar, um von Verkehrslärm betroffene Anwohnerinnen und Anwohner unverzüglich vor dessen negativen Auswirkungen zu schützen ohne dabei den Verkehr in besonderem Maße einzuschränken oder diesen nachweisbar in andere schützenswerte Bereiche oder gar Nebenstraßen zu verdrängen.*

*Die konkrete Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Lärmimmissionen lässt sich nach den RLS-90 konkret und unmittelbar berechnen, da die zu nutzende Gleichung einen Korrekturfaktor (Dv) für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten in Abhängigkeit vom Lkw-Anteil enthält.*

*Um wie viel Dezibel reduziert sich der Verkehrslärm, an der Wohnung der Person(en), die einen der unter 1. bis 3. genannten Anträge gestellt haben, nach RLS-90, wenn (bei Konstanzhaltung aller anderen Faktoren) für den Korrekturfaktor  $D_v$  eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingesetzt wird? Wie hoch ist also die rechnerische Entlastung der Antragstellerinnen und Antragsteller nach RLS-90 durch die Einführung von Tempo 30 (in Dezibel) bezogen auf (bitte an die Tabelle zu 4. anfügen):*

- a. *Verkehrslärm tagsüber (6 bis 22 Uhr) berechnet nach RLS-90?*
- b. *Verkehrslärm nachts (22 bis 6 Uhr) berechnet nach RLS-90?*

Berechnungen nach RLS-90 wurden von der zuständigen Behörde bisher nicht veranlasst. In Bezug auf die Vorgehensweise unterscheiden sich die vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) und die 16. BImSchV/RLS-90 nur im Detail. Die Werte der VBUS liefern somit einen Anhaltspunkt für die Größenordnung der Belastung am Immissionsort. Sofern nach Prüfung der Verhältnismäßigkeit straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, wird eine Berechnung nach RLS-90 als Grundlage für die Anordnung angefertigt werden.

Im Übrigen siehe auch Antwort zu 7. bis 7. d.

7. *Die zuständigen Behörden sind im Rahmen der Prüfung von Anträgen auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen nach § 45 Absatz 3 Satz 1 StVO dazu verpflichtet, die Belange der Antragstellerinnen und Antragsteller mit denjenigen des Verkehrs abzuwägen und konkrete lärm- und/oder abgasmindernde Maßnahmen zu prüfen. Wenn es mehrere Möglichkeiten gibt, das Ziel – in diesem Falle Schutz vor Lärm und Abgasen – zu erreichen, müssen die zuständigen Behörden diejenige Maßnahme wählen, die die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer am wenigsten belastet (das mildeste Mittel).*

*Straßenverkehrsrechtliche Alternativen zur Herabsetzung der maximal zulässigen Geschwindigkeit sind in erster Linie Durchfahrtsverbote, Streckensperrungen und Umleitungen. Da die Verkehrsstärke (Kfz/h nach DTV) sowie der Lkw-Anteil (p) einer Straße den Mittelungspegel nach RLS-90 maßgeblich bestimmen, kann also auch deren Reduzierung die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner durch Lärm und Abgase rechnerisch verringern. Zu klären ist dann, ob die angeführten Mittel die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer im Vergleich mehr oder weniger belasten als die Einführung von Tempo 30.*

*Um wie viel Prozent muss erstens das Verkehrsaufkommen und zweitens der Lkw-Anteil an der Wohnung der Person(en), die einen der unter 1. bis 3. genannten Anträge gestellt haben, nach RLS-90 gesenkt werden, um bezüglich der Lärmentlastung einen Effekt zu erzielen, der demjenigen entspricht, der bezogen auf Tempo 30 unter Nummer 6. ermittelt wurde? (Bitte an die Tabelle zu 4. anfügen.)*

- a. *Notwenige Verringerung des Verkehrsaufkommens (in Prozent) um den Verkehrslärm tagsüber (6 bis 22 Uhr), berechnet nach RLS-90, im selben Ausmaß zu reduzieren wie durch die Einführung von Tempo 30 möglich.*
- b. *Notwenige Verringerung des Verkehrsaufkommens (in Prozent) um den Verkehrslärm nachts (22 bis 6 Uhr), berechnet nach RLS-90, im selben Ausmaß zu reduzieren wie durch die Einführung von Tempo 30 möglich.*
- c. *Notwenige Verringerung des Lkw-Anteils (in Prozent) um den Verkehrslärm tagsüber (6 bis 22 Uhr), berechnet nach RLS-90, im selben Ausmaß zu reduzieren wie durch die Einführung von Tempo 30 möglich.*

- d. *Notwenige Verringerung des Lkw-Anteils (in Prozent) um den Verkehrslärm nachts (22 bis 6 Uhr), berechnet nach RLS-90, im selben Ausmaß zu reduzieren wie durch die Einführung von Tempo 30 möglich.*

Von der zuständigen Behörde wurden derartige Vergleichsrechnungen nicht angefertigt. Grundsätzlich kann eine Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h rechnerisch eine Pegelminderung von etwa 3 dB(A) erbringen. Um durch eine Verringerung der Verkehrsstärke eine vergleichbare Wirkung zu erzielen, müsste diese etwa halbiert werden. Ein Lkw erzeugt in der Regel so viel Lärm wie 20 Pkws. Der Lkw-Anteil hat demnach maßgeblichen Einfluss auf die Lärmbelastung.

Grundsätzlich ist eine Straße der Allgemeinheit gewidmet. Eine Verringerung des Verkehrsaufkommens oder des Lkw-Anteils in einzelnen Straßenabschnitten durch verkehrlenkende oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kann zu Verlagerungen von Verkehren und entsprechenden Belastungen auf andere Straßen führen. Viele der unter der Antwort zu 1. aufgeführten Straßen sind Hauptverkehrsstraßen. Zweck der Hauptverkehrsstraßen ist die Bündelung des stadtteilübergreifenden Verkehrs. Eine Verlagerung von Verkehr in das nachgeordnete Netz ist zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner nicht erwünscht.

8. *Senat und Behörden haben wiederholt argumentiert, dass verkehrsbeschränkende Maßnahmen negative Effekte für den ÖPNV sowie den Wirtschaftsverkehr nach sich ziehen können. Jedoch zeigt eine groß angelegte Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt, 1993: Liniensebusse im Stadtverkehr), dass Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zwar den Fahrtverlauf von Bussen verlangsamen, für die Gesamtsituation der einzelnen Linien jedoch nicht entscheidend sind. Ausschlaggebend für empirisch belegbare Beförderungszeitverluste im Linienverlauf, die die Umläufe gefährden und damit für den Verkehrsbetrieb Sprungkosten bedeuten können, sind andere Faktoren. Mögliche Rechts-vor-Links-Probleme, die im Zusammenhang mit Vorfahrtsregelungen stehen, und damit unter Umständen Komfortverluste für Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV nach sich ziehen, können wiederum durch verkehrsrechtliche Regelungen ausgeschlossen werden. So verweist zum Beispiel die Randnummer 42 zu §45 StVO der Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) ausdrücklich darauf, dass dort, wo „die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern, ... abweichend von der Grundregel „rechts vor links“ die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden“ kann. Bezogen auf mutmaßlich negative Effekte, die den Wirtschaftsverkehr betreffen könnten, haben Senat und Behörden bislang keine aussagekräftigen Zahlen vorgelegt, die diese Annahme stützen. Bekannt ist hingegen, dass deutschen Arbeitgebern allein durch die hiesige Luftverschmutzung ein Schaden von 3,5 Milliarden Euro pro Jahr entsteht (siehe EU-Kommission, 2017: Überprüfung der Umsetzung der EU-Umweltpolitik Länderbericht – DEUTSCHLAND) und der Verkehrslärm deutschlandweit Immobilienwertverluste in Höhe von rund 8,8 Milliarden Euro jährlich nach sich zieht (siehe BT.-Drs. 17/5461).*

*Entsprechende Themen können ebenfalls abwägungsrelevant sein.*

- a. *Welche, allein auf die Verkehrsbeschränkungsmaßnahme zurückzuführenden, (zusätzlichen) Kosten (in Euro) würden dem Hamburger ÖPNV insgesamt pro Jahr entstehen, wenn an den jeweiligen Wohnungen der Antragstellerinnen und Antragsteller die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf maximal 30 km/h reduziert würde?*

Die Verkehrsbeschränkungsmaßnahmen entlang von Linienwegen führen dazu, dass sich die Fahrzeiten der Linienbusse in den betreffenden Abschnitten verlängern und sich in Linienverkehren aufsummieren. Es entstehen Fahrzeitverluste, die in der Regel eine Abnahme der Reisegeschwindigkeit und der Beförderungsqualität zur Folge haben. Im Interesse eines attraktiven und wirtschaftlichen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sollten verkehrsbeschränkende Maßnahmen daher genau auf ihre Notwendigkeit hin geprüft werden. Aus Kostensicht kann durch verlängerte Fahrzeiten

auch ein zusätzlicher Fahrzeugbedarf mit entsprechend zusätzlichem Personalbedarf entstehen.

Aufgrund der Menge vorhandener Daten kann in der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nur eine grobe Schätzung der möglichen Kosten erfolgen. Anhand der in der Antwort zu 1. bis 3. genannten Anträge auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen konnte mit Blick auf die betroffenen Straßen ermittelt werden, welche Buslinien durch wie viele Verkehrsbeschränkungsmaßnahmen betroffen wären. Durch diese Überlagerungseffekte konnte pauschal bestimmt werden, entlang welcher Linien zusätzliche Kosten entstünden.

Daraus ergibt sich, dass für die genannten Anträge für die Hochbahn grob geschätzt jährlich folgender Mehraufwand entstünde:

<b>Mehraufwand</b>	<b>Kosten p.a.</b>
Zusätzlicher Fahrzeugbedarf Solobusse	500.000 €
Zusätzlicher Fahrzeugbedarf Gelenkbusse	200.000 €
Zusätzliche Fahrerstunden	2.000.000 €
Gesamt	2.700.000 €

Für die VHH entstünde grob geschätzt jährlich folgender Mehraufwand:

Personalkosten	300.000 €
Fahrzeugkosten	75.000 €
Overhead	37.500 €
Gesamt	412.500 €

Ermittelt wurden die reinen zusätzlichen Erstellungskosten, wobei Kosten durch mögliche Fahrplanänderungen (wegen Anschlussverlusten) oder Mindereinnahmen durch Verschlechterung der Attraktivität nicht berücksichtigt worden sind.

- b. *Welcher, allein auf die Verkehrsbeschränkungsmaßnahme zurückzuführende Schaden (in Euro) würde der Hamburger Wirtschaft insgesamt pro Jahr entstehen, wenn an den jeweiligen Wohnungen der Antragstellerinnen und Antragsteller die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf maximal 30 km/h reduziert würde?*

Hierzu wurden von der zuständigen Behörde keine Berechnungen angestellt. Es sind diesbezüglich weder eine anerkannte Methodik noch entsprechende Kennwerte bekannt. Prinzipiell verfolgt der Senat das Ziel, den Kraftfahrzeugverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen zu bündeln und dort sicher und leistungsfähig abzuwickeln.

- c. *Welche Möglichkeiten sind den zuständigen Behörden bekannt, um etwaige Nutzeneffekte zu ermitteln (berechnen oder schätzen), die es ermöglichen, Aussagen darüber zu treffen, inwieweit die Reduzierung der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h an den jeweiligen Wohnungen der Antragstellerinnen und Antragsteller positive wirtschaftliche Effekte nach sich zieht (zum Beispiel Immobilienwertgewinne oder Ähnliches)? Sofern den Behörden derartige Möglichkeiten bekannt sind, mögliche Berechnungsgrundlage bitte nennen und den positiven Gesamteffekt sowie einzelne positive Effekte beziffern (in Euro).*

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen macht sich insbesondere im individuellen Wohnungsbau bemerkbar, weil sie die Nutzung des Außenwohnbereichs einschränkt. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit könnte hier zu einer Reduzierung der Belastung und der verkehrsbedingten Verkehrswertminderung führen. Mögliche Effekte werden sich allerdings nicht empirisch nachweisen lassen, sondern es ist stets eine Einzelfallbetrachtung erforderlich.

9. *Gemäß §75 VwGO müssen Anträge an Behörden in der Regel innerhalb von drei Monaten begründet beschieden werden.*
- a. *Wie lange dauerte die Bescheidung der unter Nummer 2. genannten Anträge im Mittel und maximal?*

Siehe Antwort zu 1. bis 3.

- b. *Wie lange liegen die unter Nummer 3. genannten Anträge den zuständigen Behörden im Mittel und maximal schon vor?*

Im statistischen Mittelwert liegen die Anträge 106 Tage vor. Zum Stichtag 24. März 2017 lagen die ältesten Anträge 287 Tage vor.

- c. *Welche Dienst- und Fachanweisungen sowie sonstige Verfahrensvorgaben regeln den Umgang mit Anträgen von Bürgerinnen und Bürgern zum Schutz vor Lärm und Abgasen nach § 45 Absatz 1 Satz 3 StVO in den zuständigen Behörden und ihren Dienststellen? Bitte Anweisungen und sonstige Vorgaben als Anlage oder mit Fundstelle beifügen.*
- d. *Wie werden Anträge von Bürgerinnen und Bürgern zum Schutz vor Lärm und Abgasen nach § 45 Absatz 1 Satz 3 StVO durch die zuständigen Behörden und ihre Dienststellen konkret gehandhabt, damit die Einhaltung der gesetzlichen Fristen garantiert wird? Bitte Ablaufschema mit Zeitleiste und Zuständigkeiten beifügen.*

Gesonderte Dienst- und Fachanweisungen im Sinne der Fragestellung gibt es bei der zuständigen Behörde nicht. Die Bearbeitung erfolgt durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit den übrigen zuständigen Fachbehörden.

- e. *Worin liegen die Gründe, wenn die Fristen nicht eingehalten werden?*
- f. *Wie beabsichtigen die zuständigen Behörden künftig dafür zu sorgen, dass die gesetzlichen Fristen eingehalten werden?*

Siehe Antwort zu 1. bis 3.

10. *Der Berliner Senat ermutigt von Verkehrslärm betroffene Bürgerinnen und Bürger ausdrücklich, Anträge auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen nach § 45 Absatz 1 Satz 3 StVO zu stellen (siehe zum Beispiel Drucksache 17/18829 des Berliner Abgeordnetenhauses).*

*Wie ist die entsprechende Praxis in Hamburg? Werden Bürgerinnen und Bürger der Stadt Hamburg durch Behörden und Senat ermutigt, entsprechende Anträge zu stellen?*

*Wenn ja, wie?*

- a. *Wenn nein, warum nicht?*

Nein. Den Bürgerinnen und Bürgern der Freien und Hansestadt Hamburg, steht es frei, entsprechende Anträge zu stellen.

Derzeit wird ein Pilotversuch zu nächtlichen Tempo-30-Zonen mit dem Ziel des Erkenntnisgewinns über die Wirksamkeit der Maßnahme durchgeführt. Erste Ergebnisse, welche in für die Winsener Straße und die Harburger Chaussee einen Rückgang der Geschwindigkeit um circa 10 km/h im Nachtzeitraum dokumentieren, liegen vor, weitere Untersuchungen an zusätzlichen Straßenabschnitten werden zeitnah folgen. Erst nach Evaluation der genannten Untersuchungen kann über weitere Maßnahmen beraten werden.

## Anlage

Nr.	Bezirk	Antragsteller (Anschrift)	für Straße	Datum	L <sub>DEN</sub> in dB(A)	L <sub>Night</sub> in dB(A)	NO <sub>2</sub> Lohmeyer Prognose 2015 aus 2011 µg/m <sup>3</sup>	PM <sub>10</sub> Lohmeyer Prognose 2015 aus 2011 µg/m <sup>3</sup>	PM <sub>2,5</sub> Lohmeyer Prognose 2015 aus 2011 µg/m <sup>3</sup>
1	Altona	Alsenstraße	Alsenstraße	24.06.2016	72	63	55	26	20
2	Altona	Bahrenfelder Steindamm	Bahrenfelder Steindamm	22.11.2016	70	61	46	24	18
3	Altona	Barnerstraße	Barnerstraße	26.12.2016	71	62	52	26	20
4	Altona	Barnerstraße	Barnerstraße	19.12.2016	71	62	52	26	20
5	Altona	Barnerstraße	Barnerstraße	29.11.2016	74	65	51	25	19
6	Altona	Chemnitzstraße	Chemnitzstraße	25.11.2016	65	56	k.A.	k.A.	k.A.
7	Altona	Elbchaussee	Elbchaussee	22.11.2016	70	61	41	25	18
8	Altona	Elbchaussee	Elbchaussee	21.11.2016	73	64	66	34	23
9	Altona	Harkortstraße	Harkortstraße	16.10.2016	67	58	k.A.	k.A.	k.A.
10	Altona	Zeiseweg	Holstenstraße	21.11.2016	70	61	64	29	21
11	Altona	Klausstraße	Klausstraße	22.11.2016	69	60	50	27	18
12	Altona	Ammernweg	Langbartgheide	23.11.2016	54	45	k.A.	k.A.	k.A.
13	Altona	Chemnitzstraße	Max-Brauer-Allee	25.11.2016	65	56	k.A.	k.A.	k.A.
14	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	10.06.2016	69	60	k.A.	k.A.	k.A.
15	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	20.08.2016	69	60	k.A.	k.A.	k.A.
16	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	09.06.2016	69	60	k.A.	k.A.	k.A.
17	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	09.06.2016	69	60	k.A.	k.A.	k.A.
18	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	09.06.2016	69	60	k.A.	k.A.	k.A.
19	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	09.06.2016	69	60	k.A.	k.A.	k.A.
20	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	24.06.2016	69	60	k.A.	k.A.	k.A.
21	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	23.06.2016	69	60	k.A.	k.A.	k.A.
22	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	01.09.2016	69	60	k.A.	k.A.	k.A.
23	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	01.09.2016	69	60	k.A.	k.A.	k.A.
24	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	11.06.2016	69	60	k.A.	k.A.	k.A.
25	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	15.06.2016	69	60	k.A.	k.A.	k.A.
26	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	2016 <sup>1)</sup>	69	60	k.A.	k.A.	k.A.

Nr.	Bezirk	Antragsteller (Anschrift)	für Straße	Datum	L <sub>DEN</sub> in dB(A)	L <sub>Night</sub> in dB(A)	NO <sub>2</sub> Lohmeyer Prognose 2015 aus 2011 µg/m <sup>3</sup>	PM <sub>10</sub> Lohmeyer Prognose 2015 aus 2011 µg/m <sup>3</sup>	PM <sub>2,5</sub> Lohmeyer Prognose 2015 aus 2011 µg/m <sup>3</sup>
27	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	03.07.2016	69	60	k.A.	k.A.	k.A.
28	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	09.06.2016	69	60	k.A.	k.A.	k.A.
29	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	17.06.2016	69	60	k.A.	k.A.	k.A.
30	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	28.07.2016	69	60	k.A.	k.A.	k.A.
31	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	05.07.2016	70	61	51	26	19
32	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	10.08.2016	74	65	54	28	19
33	Altona	Präsident-Krahn-Straße	Max-Brauer-Allee	15.08.2016	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
34	Altona	Rüsterkamp	Osdorfer Weg	24.11.2016	61	53	k.A.	k.A.	k.A.
35	Altona	Schulterblatt	Schulterblatt	22.11.2016	67	58	44	25	18
36	Altona	Sülldorfer Landstraße	Sülldorfer Landstraße	22.11.2016	64	55	k.A.	k.A.	k.A.
37	Altona	Altonaer Straße	Altonaer Straße	29.11.2016	k.A.	k.A.	46	24	18
38	Altona	Regerstraße	Bahrenfelder Chaussee	18.02.2017	k.A.	k.A.	46	25	18
39	Altona	Bernadottestraße	Bernadottestraße	15.01.2017	65	56	k.A.	k.A.	k.A.
40	Altona	Trenknerweg	Bernadottestraße	20.01.2017	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
41	Altona	Kieler Straße	Kieler Straße	31.01.2017	74	65	55	27	20
42	Altona	Max-Brauer-Allee	Max-Brauer-Allee	11.01.2017	69	60	k.A.	k.A.	k.A.
43	Altona	Neuer Kamp	Neuer Kamp	30.01.2017	70	60	49	27	19
44	Altona	Neumühlen	Neumühlen	17.01.2017	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
45	Altona	Lange Straße	Pepermolkenbek	05.01.2017	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
46	Altona	Schanzenstraße <sup>1)</sup>	Schanzenstraße	22.01.2017	k.A.	k.A.	49	25	19
47	Bergedorf	Kirchwerder Landweg	Kirchwerder Landweg	23.01.2016	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
48	Bergedorf	Moorfleeter Deich	Moorfleeter Deich	17.03.2017	69	60	k.A.	k.A.	k.A.
49	Eimsbüttel	Bogenstraße	Bogenstraße	30.12.2016	64	55	43	23	18
50	Eimsbüttel	Bundesstraße	Bundesstraße	02.12.2016	73	64	57	28	21
51	Eimsbüttel	Bundesstraße	Bundesstraße	16.12.2016	66	57	43	23	18
52	Eimsbüttel	Eimsbütteler Marktplatz	Eimsbütteler Marktplatz	18.12.2016	k.A.	k.A.	57	31	21



Nr.	Bezirk	Antragsteller (Anschrift)	für Straße	Datum	L <sub>DEN</sub> in dB(A)	L <sub>Night</sub> in dB(A)	NO <sub>2</sub> Lohmeyer Prognose 2015 aus 2011 µg/m <sup>3</sup>	PM <sub>10</sub> Lohmeyer Prognose 2015 aus 2011 µg/m <sup>3</sup>	PM <sub>2,5</sub> Lohmeyer Prognose 2015 aus 2011 µg/m <sup>3</sup>
53	Eimsbüttel	Eppendorfer Weg	Eppendorfer Weg	16.11.2016	64	55	38	22	17
54	Eimsbüttel	Fruchtallee	Fruchtallee	24.11.2016	68	56	k. A.	k. A.	k. A.
55	Eimsbüttel	Fruchtallee	Fruchtallee	24.11.2016	68	56	k. A.	k. A.	k. A.
56	Eimsbüttel	Fruchtallee	Fruchtallee	23.11.2016	k.A.	k.A.	60	29	21
57	Eimsbüttel	Kottwitzstraße	Gärtnerstraße	26.11.2016	59	50	k. A.	k. A.	k. A.
58	Eimsbüttel	Hallerstraße	Hallerstraße	23.11.2016	66	57	44	23	18
59	Eimsbüttel	Hallerstraße	Hallerstraße	23.11.2016	66	57	44	23	18
60	Eimsbüttel	Methfesselstraße	Methfesselstraße	28.12.2016	k.A.	k.A.	42	23	18
61	Eimsbüttel	Henriettenweg	Schulweg	22.11.2016	57	49	k. A.	k. A.	k. A.
62	Eimsbüttel	Wördemannsweg	Wördemannsweg	01.11.2016	k.A.	k.A.	k. A.	k. A.	k. A.
63	Eimsbüttel	Grindelallee	Grindelallee	07.02.2017	71	62	54	27	20
64	Eimsbüttel	Torstraße (Lappenbergsallee)	Lappenbergsallee	15.03.2017	k.A.	k.A.	k. A.	k. A.	k. A.
65	Eimsbüttel	Max-Zelck-Straße	Max-Zelck-Straße	27.01.2017	k.A.	k.A.	k. A.	k. A.	k. A.
66	Eimsbüttel	Niendorfer Straße	Niendorfer Straße	02.02.2017	k.A.	k.A.	38	25	18
67	Eimsbüttel	Niendorfer Straße	Niendorfer Straße	09.02.2017	k.A.	k.A.	38	25	18
68	Eimsbüttel	Niendorfer Straße	Niendorfer Straße	02.02.2017	68	59	k. A.	k. A.	k. A.
69	Eimsbüttel	Niendorfer Straße	Niendorfer Straße	06.02.2017	k.A.	k.A.	36	25	18
70	Eimsbüttel	Niendorfer Straße	Niendorfer Straße	06.02.2017	k.A.	k.A.	36	25	18
71	Eimsbüttel	Niendorfer Straße	Niendorfer Straße	06.02.2017	68	58	36	25	18
72	Eimsbüttel	Niendorfer Straße	Niendorfer Straße	06.02.2017	k.A.	k.A.	36	25	18
73	Eimsbüttel	Niendorfer Straße	Niendorfer Straße	18.01.2017	68	59	36	25	18
74	Eimsbüttel	Schäferkampsallee	Schäferkampsallee	15.01.2017	73	64	50	29	19
75	Eimsbüttel	Steenwisch	Steenwisch	25.01.2017	67	58	k. A.	k. A.	k. A.
76	Harburg	Eißendorfer Pferdeweg	Eißendorfer Pferdeweg	25.11.2016	k.A.	k.A.	k. A.	k. A.	k. A.
77	Harburg	Kerschensteinerstraße	Eißendorfer Straße	15.12.2016	68	59	34	23	18
78	Harburg	Harburger Schloßstraße	Harburger Schloßstraße	01.03.2017	k.A.	k.A.	40	27	19

Nr.	Bezirk	Antragsteller (Anschrift)	für Straße	Datum	L <sub>DEN</sub> in dB(A)	L <sub>Night</sub> in dB(A)	NO <sub>2</sub> Lohmeyer Prognose 2015 aus 2011 µg/m <sup>3</sup>	PM <sub>10</sub> Lohmeyer Prognose 2015 aus 2011 µg/m <sup>3</sup>	PM <sub>2,5</sub> Lohmeyer Prognose 2015 aus 2011 µg/m <sup>3</sup>
79	Hamburg-Mitte	Hammerbrookstraße	Hammerbrookstraße	12.12.2016	65	56	45	25	18
80	Hamburg-Mitte	Luisenweg	Luisenweg	14.12.2016	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
81	Hamburg-Mitte	Wolfshagen	Sievekingdamm	22.11.2016	63	54	k.A.	k.A.	k.A.
82	Hamburg-Mitte	Caspar-Voght-Straße	Caspar-Voght-Straße	12.01.2017	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
83	Hamburg-Mitte	Caspar-Voght-Straße	Caspar-Voght-Straße	14.03.2017	65	56	39	23	17
84	Hamburg-Mitte	Kaiser-Wilhelm-Straße	Kaiser-Wilhelm-Straße	04.01.2017	73	64	52	25	19
85	Hamburg-Mitte	Kaiser-Wilhelm-Straße	Kaiser-Wilhelm-Straße	04.01.2017	73	64	52	25	19
86	Hamburg-Mitte	Simon-von-Utrecht-Straße	Simon-von-Utrecht-Straße	08.03.2017	74	64	57	28	20
87	Hamburg-Mitte	Simon-von-Utrecht-Straße	Simon-von-Utrecht-Straße	13.03.2017	72	63	63	30	22
88	Hamburg-Mitte	Stralsunder Straße	Steindamm	29.01.2017	k.A.	k.A.	32	22	17
89	Hamburg-Nord	Bebelallee	Bebelallee	22.11.2016	62	53	32	22	17
90	Hamburg-Nord	Beethovenstraße	Beethovenstraße	24.11.2016	66	57	47	24	18
91	Hamburg-Nord	Buchsbaumweg <sup>2)</sup>	Buchsbaumweg	21.11.2016	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
92	Hamburg-Nord	Eppendorfer Stieg	Eppendorfer Stieg	23.11.2016	55	46	k.A.	k.A.	k.A.
93	Hamburg-Nord	Erdkampsweg	Erdkampsweg	22.11.2016	66	57	28	23	17
94	Hamburg-Nord	Eulenkamp	Eulenkamp	13.12.2016	68	58	40	24	18
95	Hamburg-Nord	Erika-Mann-Bogen	Friedrichsberger Straße	29.11.2016	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
96	Hamburg-Nord	Güntherstraße	Güntherstraße	29.11.2016	67	58	46	24	19
97	Hamburg-Nord	Herbert-Weichmann-Straße	Herbert-Weichmann-Straße	22.11.2016	66	57	42	25	18
98	Hamburg-Nord	Hofweg	Hofweg	27.11.2016	65	56	k.A.	k.A.	k.A.
99	Hamburg-Nord	Hudtwalckerstraße	Hudtwalckerstraße	30.11.2016	74	65	55	27	20
100	Hamburg-Nord	Hudtwalckerstraße	Hudtwalckerstraße	13.12.2016	74	65	55	27	20
101	Hamburg-Nord	Lenhartzstraße	Lenhartzstraße	22.11.2016	70	61	45	25	19
102	Hamburg-Nord	Lokstedter Weg	Lokstedter Weg	22.11.2016	72	62	50	29	20
103	Hamburg-Nord	Maria-Louisen-Straße	Maria-Louisen-Straße	28.11.2016	68	59	46	24	19
104	Hamburg-Nord	Martinistraße	Martinistraße	23.11.2016	70	61	53	27	19

Nr.	Bezirk	Antragsteller (Anschrift)	für Straße	Datum	L <sub>DEN</sub> in dB(A)	L <sub>Night</sub> in dB(A)	NO <sub>2</sub> Lohmeyer Prognose 2015 aus 2011 µg/m <sup>3</sup>	PM <sub>10</sub> Lohmeyer Prognose 2015 aus 2011 µg/m <sup>3</sup>	PM <sub>2,5</sub> Lohmeyer Prognose 2015 aus 2011 µg/m <sup>3</sup>
105	Hamburg-Nord	Moorfurthweg	Moorfurthweg	27.11.2016	66	57	39	23	17
106	Hamburg-Nord	Moorfurthweg	Moorfurthweg	10.12.2016	66	57	39	23	17
107	Hamburg-Nord	Moorfurthweg	Moorfurthweg	22.11.2016	66	57	39	23	17
108	Hamburg-Nord	Mozartstraße	Mozartstraße	01.07.2016	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
109	Hamburg-Nord	Pfenningsbusch	Pfenningsbusch	08.12.2016	k.A.	k.A.	41	23	18
110	Hamburg-Nord	Hufnerstraße	Reesestraße	20.12.2016	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
111	Hamburg-Nord	Rübenkamp	Rübenkamp	07.12.2016	68	58	42	25	18
112	Hamburg-Nord	Sierichstraße	Sierichstraße	11.12.2016	67	58	k.A.	k.A.	k.A.
113	Hamburg-Nord	Sierichstraße	Sierichstraße	10.12.2016	67	58	k.A.	k.A.	k.A.
114	Hamburg-Nord	Sierichstraße	Sierichstraße	10.12.2016	67	58	k.A.	k.A.	k.A.
115	Hamburg-Nord	Alter Teichweg	Alter Teichweg	25.01.2017	71	62	45	24	18
116	Hamburg-Nord	Gryphiusstraße	Dorotheenstraße	08.01.2017	k.A.	k.A.	44	23	18
117	Hamburg-Nord	Jarrestraße	Jarrestraße	16.02.2017	67	58	39	23	17
118	Hamburg-Nord	Jarrestraße	Jarrestraße	30.01.2017	67	58	39	23	17
119	Hamburg-Nord	Jarrestraße	Jarrestraße	05.03.2017	67	58	39	23	17
120	Hamburg-Nord	Klotzenmoor	Klotzenmoor	13.01.2017	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
121	Hamburg-Nord	Wendloher Weg	Lokstedter Weg	13.01.2017	69	60	55	28	21
122	Hamburg-Nord	Lübecker Straße	Lübecker Straße	05.03.2017	72	62	52	26	20
123	Hamburg-Nord	Lübecker Straße	Lübecker Straße	09.03.2017	72	62	52	26	20
124	Hamburg-Nord	Mühlendamm	Mühlendamm	27.02.2017	72	62	52	30	20
125	Hamburg-Nord	Pfenningsbusch	Pfenningsbusch	16.03.2017	k.A.	k.A.	41	23	18
126	Hamburg-Nord	Sierichstraße	Sierichstraße	12.03.2017	67	58	k.A.	k.A.	k.A.
127	Hamburg-Nord	Eppendorfer Stieg	Sierichstraße	14.03.2017	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
128	Hamburg-Nord	Spreenende	Spreenende	19.01.2017	68	59	36	24	17
129	Wandsbek	Berner Heerweg	Berner Heerweg	24.01.2016	69	60	35	25	18
130	Wandsbek	Frahredder	Frahredder	29.11.2016	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.

Nr.	Bezirk	Antragsteller (Anschrift)	für Straße	Datum	L <sub>DEN</sub> in dB(A)	L <sub>Night</sub> in dB(A)	NO <sub>2</sub> Lohmeyer Prognose 2015 aus 2011 µg/m <sup>3</sup>	PM <sub>10</sub> Lohmeyer Prognose 2015 aus 2011 µg/m <sup>3</sup>	PM <sub>2,5</sub> Lohmeyer Prognose 2015 aus 2011 µg/m <sup>3</sup>
131	Wandsbek	Wölckenstraße	Frahmredder	28.11.2016	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
132	Wandsbek	Walddörferstraße	Walddörferstraße	02.11.2016	72	63	48	25	19
133	Wandsbek	Walddörferstraße	Walddörferstraße	08.12.2016	k.A.	k.A.	45	25	18
134	Wandsbek	Wandsbeker Chaussee	Wandsbeker Chaussee	10.11.2016	72	63	52	26	20
135	Wandsbek	Hegholt	Hegholt	06.01.2017	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
136	Wandsbek	Kupferdamm	Kupferdamm/Sonnenweg	22.01.2017	k.A.	k.A.	31	23	17
137	Wandsbek	Meiendorfer Mühlenweg	Meiendorfer Mühlenweg	17.01.2017	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
138	Wandsbek	Pillauer Straße	Pillauer Straße	01.02.2017	65	56	k.A.	k.A.	k.A.
139	Wandsbek	Pillauer Straße	Pillauer Straße	01.03.2017	65	56	k.A.	k.A.	k.A.
140	Wandsbek	Pillauer Straße	Pillauer Straße	01.02.2017	65	56	k.A.	k.A.	k.A.
141	Wandsbek	Pillauer Straße	Pillauer Straße	15.01.2017	65	56	k.A.	k.A.	k.A.
142	Wandsbek	Pillauer Straße	Pillauer Straße	13.02.2017	65	56	k.A.	k.A.	k.A.

<sup>1)</sup> Kein Datum auf dem Antrag vermerkt

<sup>2)</sup> keine Hausnummer angegeben

Bei den Lärmindizes bedeutet „k.A.“, dass entweder L<sub>DEN</sub> < 65 dB(A) oder L<sub>Night</sub> < 55 dB(A) oder das Gebäude bei der Kartierung 2012 nicht betrachtet wurde.