

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
1	Großer Burstah	1-a	<p>Ihre Berechnungsgrundlagen sind seit dem letzten Umbau für den Großen Burstah absolut falsch. In 2016 wurde der Große Burstah komplett umgebaut. Die Fahrbahn wurde schmaler gebaut und wird nun in beide Richtungen befahren (siehe IMG_8501 & IMG_8504).</p> <p>Weiterhin ist seit 11. Dezember 2016 der gesamte HVV- und Taxiverkehr in Richtung stadtauswärts aus dem Alten Wall in den Großen Burstah verlegt (siehe IMG_8506). Somit hat sich bereits heute die Belastung durch Busse mehr als verdoppelt und übertrifft wahrscheinlich bereits jetzt die Zukunftsprognosen.</p> <p>Es verkehren hier nun regelmäßig und in beiden Fahrrichtungen die Linien 3, 6, 31, 34, 35, 37 sowie die Doppeldecker der Stadtrundfahrten (siehe IMG_8503)</p> <p>Zudem werden die Anlieger des Großen Burstah bei den häufigen Veranstaltungen auf dem Jungfernstieg zusätzlich durch die von dort umgelenkten stark befahrenen Linien 4, 5, 109 etc. belastet.</p> <p>In Großer Burstah kommt es nun besonders in den Stoßzeiten zu häufigem Busstau mit entsprechend verstärktem Schadstoffausstoß und auch in den höheren Stockwerken stark spürbaren Vibrationen im Stop & Go-Verkehr sowie verlängerten Fahrzeiten für die Linienbusse. Besonders durch die aus Richtung Rathaus kommenden und in den Kleinen Burstah abbiegenden Busse der Linien 6, 37, 31 und die nicht bevorrechtigte Ampelregelung an der Einmündung in den Rödingsmarkt staut sich der Verkehr regelmäßig im Abschnitt Großer Burstah zwischen Rödingsmarkt und Hahntrapp in beiden Richtungen. Gleiches gilt für die nicht bevorrechtigte Ampelregelung an der Einmündung Kleiner Burstah/Willy-Brandt-Straße.</p>	Zur Berechnung der Verkehrsbelastungen des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs kam ein makroskopisches Verkehrsmodell zum Einsatz. Als Analysejahr wurde das Jahr 2014 gewählt, weil die Datenaufbereitung für die Verkehrsnetze, wie auch für erforderliche Strukturdaten für das Verkehrsmodell im Jahr 2015 begonnen haben. Um die Immissionsituation unter Berücksichtigung zukünftiger Entwicklungen und Maßnahmen abschätzen zu können, wurden als Prognosehorizonte die Jahre 2020 und 2025 gewählt. Das Verkehrsmodell enthält damit für den Analysezeitpunkt (2014) alle realisierten Maßnahmen. Für die Prognosezeitpunkte wurden diejenigen Maßnahmen in das Modell eingearbeitet, die zum Zeitpunkt der Bearbeitung bekannt waren und deren Realisierung wahrscheinlich ist bzw. bereits beschlossen wurde, bzw. die sich bereits im Bau befanden.
1	Großer Burstah	1-b	Weiterhin werden in die Ausweisung der Betroffenen weder die deutliche Erhöhung der Anwohnerzahl durch das neue Wohngebäude Großer Burstah 34, noch die mehreren hundert Angestellten in den anliegenden Büros berücksichtigt.	Zur Ermittlung der Betroffenen standen amtliche Meldedaten des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein für das gesamte Auswerteggebiet mit dem zum Berechnungszeitpunkt aktuellsten Stand (31.12.2015) zur Verfügung.
1	Großer Burstah	1-c	Maßnahmenvorschlag: Sofortige Reaktivierung der bisherigen Buslinienführung über die weitgehend anwohnerfreie Route Adolphsplatz und Alter Wall mit Reaktivierung der Haltestelle Alter Wall (siehe IMG_8506) für den Busverkehr stadtauswärts in Richtung Westen/St. Pauli.	Die jetzige Führung der Buslinien steht im Zusammenhang mit der Einrichtung des Innovationsbereichs Nikolaiquartier. Hintergrund der geänderten Linienführung ist, dass über den Adolphsplatz künftig keine Buslinienverkehre mehr abgewickelt werden.
1	Großer Burstah	1 -d	Maßnahmenvorschlag: Sofortige Rücknahme der Zweirichtungsnutzung durch Busse, Taxen und Lieferverkehr für Großer Burstah. Stattdessen Reaktivierung der alten Einbahnstraßenregelung.	siehe Antwort zu 1-c
1	Großer Burstah	1 - e	Maßnahme: Sofortige Markierung einer Rechtsabbiegespur auf Großer Burstah zwischen Rödingsmarkt und Kleiner Burstah für den Abbiegeverkehr in Richtung Kleiner Burstah (Markierung ähnlich der auf Altenwallbrücke mit Radspur geradeaus siehe IMG_8507), sowie entsprechender Hinweisbeschilderung zum Einordnen auf den Strassen Rödingsmarkt und Stadthausbrücke.	siehe Antwort zu 1-c
1	Großer Burstah	1 -f	Durchsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung durch größere, besser sichtbare Beschilderung, sowie wiederkehrende Geschwindigkeitskontrollen in Großer Burstah (25 km/h) und Kleiner Burstah (20 km/h).	Beim örtlich zuständigen Polizeikommissariat wurden keine Auffälligkeiten festgestellt, die Maßnahmen hinsichtlich einer geänderten Beschilderung oder Geschwindigkeitskontrollen erforderlich machen.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
1	Großer Burstah	1 - g	Nur mit Schraffur gekennzeichnete Ladezonen werden ständig zugeparkt. Dies führt dazu, dass Lieferverkehr auf der Fahrbahn hält. Die derzeitige Beschriftung der Parkscheinautomaten ist nicht ausreichend (siehe IMG_8502). Zusätzlich Hinweis zur Markierung der Ladezonen an den Parkscheinautomaten anbringen: „Parken auf den schraffierten Flächen Mo-Sa 8-20 Uhr verboten. Ladezone!“	Die Beschilderung der Ladezonen und die Beschriftung der Parkscheinautomaten entspricht den Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Sind in einem eingeschränkten Haltverbot für eine Zone Parkscheinautomaten aufgestellt, gelten nach § 13 Absatz 2 StVO auch deren Anordnungen (z.B. Bewirtschaftungszeit, Gebührenhöhe). Die Vorschriften über die Halt- und Parkverbote bleiben unberührt. Es ist nicht vorgesehen, dass der Inhalt der angeordneten Verkehrszeichen zu Halt- und Parkverboten auf Parkscheinautomaten wiederholt werden.
1	Großer Burstah	1 - h	Beschleunigte Einführung von emissionsfreien und beim Anfahren weniger Erschütterungen hervorrufenden Elektrobussen für alle im Abschnitt Großer Burstah verkehrenden Linien.	Der Einsatz emissionsfreier Linienbusse befindet sich in Hamburg in einer Erprobungsphase. Derzeit sind jedoch noch keine serienreifen Fahrzeuge am Markt verfügbar. Mit dem Ziel des Hamburger Senats, ab 2020 nur noch emissionsfreie Busse anzuschaffen, wird sich die Busflotte sukzessive verändern. Schwerpunkt der Flottenerneuerung ist die Beschaffung von Bussen nach der Euro VI-Norm (vgl. LRP, Kap. 7.1.5). Nach den Planungen des Luftreinhalteplans werden diese Busse an Straßenabschnitten mit hohem Immissionsniveau eingesetzt.
1	Großer Burstah	1- j	Einführung von von emissionsfreien und beim Anfahren weniger Erschütterungen hervorrufenden Elektrobussen für Stadtrundfahrten.	Ab 2018 sollen aufgrund der Ende 2017 neu anstehenden Genehmigungen ausschließlich Busse mit mindestens Euro V eingesetzt werden (vollständiger Ersatz der bisherigen Euro-III-Busse). Für den Genehmigungszeitraum von Dezember 2017 bis Dezember 2027 soll es darüber hinaus die Vorgabe geben, dass bei Neuanschaffungen von Bussen ab 2020 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge eingesetzt werden. Diese Vorgabe steht jedoch unter einem rechtlichen Vorbehalt (vgl. Kap. 7.1.5).
1	Großer Burstah	1-k	Installation von Messeinrichtungen für Feinstaub, Stickoxide zum Beispiel an der Werbetafel Ecke Großer Burstah/Kleiner Burstah.	Die rechtliche Grundlage für die Erfassung der Luftschadstoffe ist die europäische Luftqualitäts-Richtlinie 2008/50/EG, die mit der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in nationales Recht überführt wurde. Die Erfassung der Belastung mit Luftschadstoffen unterliegt strengen Vorgaben, auch um eine Vergleichbarkeit der erhaltenen Messergebnisse zu gewährleisten. Die Anforderungen betreffen neben der Festlegung der Orte der Messung, die Verwendung eignungsgeprüfter und qualitätsgesicherter Messgeräte. Diese werden in Hamburg in klimatisierten Containern aufgestellt. Die angeführte Werbetafel am Großen Burstah/Kleiner Burstah ist für die Installation einer Messeinrichtung gemäß den genannten Anforderungen nicht geeignet.
2	Heimfelder Straße	2-a	Wir bemängeln jedoch grundsätzlich und mit Nachdruck die mangelnde Transparenz bei der Erstellung des Luftreinhalteplans und die Geheimhaltung der zugrunde liegenden Gutachten. Dies auch vor dem Hintergrund, dass entgegen dem Prognosegutachten aus dem Jahr 2011 für das Jahr 2015 die Zahl der durch Stickoxid Betroffenen laut der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans im Jahr 2014 in Hamburg um 140.000 Personen (und damit über 70%) geringer ausgefallen sein soll.	siehe Vorbemerkungen Nr. 4 und Nr. 6

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
2	Heimfelder Straße	2-b	<p>Auch weichen die berechneten Belastungswerte zwischen Prognose und aktuellem Luftreinhalteplan teils erheblich voneinander ab: Beispielsweise sollten die Stickoxidwerte im Bezirk Harburg laut Prognose am Harburger Ring 47,5, an der B73 41,2, am Alten Postweg 40,7, an der Schwarzenbergstraße 36,6, an der Moorstraße 42,1 und an der Harburger Schlossstraße 40,2 Mikrogramm betragen – wohlgermerkt ohne Berücksichtigung, dass Diesel-Fahrzeuge die zulässigen Grenzwerte für Stickoxidemissionen in der Realität um ein Vielfaches überschreiten. In der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans liegen die Werte aber nun teilweise 25 Prozent und mehr darunter.</p> <p>Diesbezüglich wird in der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Hamburger Luftreinhalteplans weder eine Validierung der Daten vorgenommen, noch wird erklärt, wie es zu derartigen Diskrepanzen kommen kann. Insofern ist vollkommen unklar, wie belastbar die Grundlagen der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans und ob die weiteren Berechnungen zur Wirksamkeit von Maßnahmen überhaupt verlässlich sind.</p>	siehe Vorbemerkung Nr. 6
2	Heimfelder Straße	2-c	Weiterhin kritisieren wir die insgesamt mangelhafte Bürgerbeteiligung bei der Erstellung der 2. Fortschreibung des Hamburger Luftreinhalteplans. Verbände, Interessengruppen und insbesondere von Grenzwertüberschreitungen betroffene Bürgerinnen und Bürger der Stadt Hamburg hätten schon frühestmöglich bei der Erstellung des Plans beteiligt werden müssen und können – z.B. im Rahmen von Workshops oder zumindest durch die Einrichtung eines Bürgerbeteiligungsportals, wie es in anderen Städten üblich ist. Die Vorgehensweise von Senat und Behörden, den Luftreinhalteplan im dunklen Hinterzimmer zu planen und politische Tatsachen zu schaffen (Olaf Scholz: „Fahrverbote, nicht mit mir!“), ist unseres Erachtens undemokratisch, verfassungswidrig und verletzt die Bürgerrechte der Betroffenen zutiefst.	siehe Vorbemerkung Nr. 4
2	Heimfelder Straße	2-d	Auch weisen wir darauf hin, dass die in der 39. BImSchV genannten Grenzwerte für Luftschadstoffe dem Schutz der menschlichen Gesundheit und somit ausschließlich der Gefahrenabwehr dienen. Eine Gefahr liegt dann vor, wenn es bei einem objektiv zu erwartenden, ungehinderten Geschehensablauf mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu einem Schaden kommt (BVerwG, NJW 1968, 764; NJW 1974, 807; Breuer, NVwZ 1990, 211 (213)). Dass diese Werte auch sieben Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung in Hamburg nicht eingehalten werden und die Stadt Hamburg somit in Kauf nimmt, dass die Gesundheit von Anwohnerinnen und Anwohnern von durch Grenzwertüberschreitungen betroffenen Straßenzügen mit hinreichender Wahrscheinlichkeit geschädigt wird, ist inakzeptabel. Denn selbst das Unterschreiten der in der 39. BImSchV genannten Grenzwerte stellt kein ausreichendes Zielkriterium dar, sondern ist lediglich ein Mindeststandard, dessen Einhaltung das Grundgesetz (Art 2. Abs. 2) jedem einzelnen Hamburger/jeder einzelnen Hamburgerin zum minimalen Schutz der eigenen Gesundheit zugesteht.	siehe Vorbemerkung Nr. 2. Im Übrigen zielt der Grenzwert für das Jahresmittel von NO ₂ nicht auf eine Vermeidung einer akuten Gesundheitsgefahr. Der Kurzzeitwert für eine akute Gesundheitsgefahr von 200 µg/m ³ NO ₂ in der Stunde (18 erlaubte Überschreitungen) ist an den Messstationen eingehalten.
2	Heimfelder Straße	2-e	Vorschlag: Aufnahme von Vorsorgewerten für NO ₂ in den Luftreinhalteplan (z.B. orientiert an der Richtlinie VDI 2310 Blatt 12 „Maximale Immissions-Werte zum Schutz des Menschen; Maximale Immissions-Konzentrationen für Stickstoffdioxid“ = 20 Mikrogramm) und Selbstverpflichtung von Senat und Behörden, diese Werte bis zu einem bestimmten Zeitpunkt (spätestens 2030) verbindlich einzuhalten.	siehe Antwort zu 2-d
2	Heimfelder Straße	2-f	Vorschlag: Monitoring durch die jährliche Veröffentlichung eines Rechenschaftsberichtes „Luftreinhaltung in Hamburg“ seitens des Hamburger Senats, in dem a) umgesetzte Maßnahmen berichtet werden und b) deren Wirkungen anhand von Zielkriterien (1. Reduktion von Personen, die von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind; 2. Reduktion von schadstoffbedingten indirekten Schadenskosten; 3. Reduktion von jährlichen schadstoffbedingten Todesfällen – die letzten beiden Kriterien sollten in Anlehnung an EU-Kommission, 2017 „Überprüfung der Umsetzung der EU-Umweltpolitik Länderbericht – DEUTSCHLAND“ geschätzt werden!) evaluiert werden.	Die Umsetzung der im Luftreinhalteplan vorgesehenen Maßnahmen wird kontinuierlich fachlich begleitet und die tatsächliche Wirksamkeit an den Luftmessstationen erfasst.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
2	Heimfelder Straße	2-g	Vorschlag: Bau einer neuen S- oder U-Bahnlinie aus dem Süden Hamburgs, idealerweise eine Verbindung von Neugraben nach Altona, oder zumindest eine Verlängerung der Linie U4 bis zur S-Bahn-Haltestelle Hamburg-Harburg.	Zusätzliche Elbquerungen durch Schnellbahnlinien sind aufgrund zu geringer Nachfrage wirtschaftlich derzeit nicht vertretbar. Mangels Nachfragepotenzial auf dem Kleinen Grasbrook erscheint eine Weiterführung der U4 nach Wilhelmsburg nicht wirtschaftlich. Vor diesem Hintergrund wurden nach dem Wegfall der Olympiabewerbung keine Vorentwurfplanungen der "U4 Kleiner Grasbrook" begonnen. Wilhelmsburg ist bereits an das Schnellbahnnetz (S-Bahn) angebunden. Hier gibt es noch ausreichend Möglichkeiten, das Angebot auf eine gesteigerte Nachfrage hin gezielt auszuweiten, ohne den Bau einer zweiten kostenintensiven Schnellbahnanbindung zu realisieren.
2	Heimfelder Straße	2-h	Ausbau von kostenlosen Park-and-Ride-Plätzen an den Rändern der Stadt in Verbindung mit einem Umlandticket für den Hamburger ÖPNV für Pendler aus dem Hamburger Umland, flankiert durch ein Mautsystem (erweiterte City-Maut) für Diesel-PKW ab der Stadtgrenze, wobei die Maut 25% teurer sein sollte, als Parken und ÖPNV-Umlandticket zusammen (ggf. als Tages- und Monatssystem bereit stellen), so dass sich Fahrten für „Alleinfahrer“ nicht lohnen.	Entgelteinführung P+R: Eine Abkehr von der Entgelteinführung auf den P+R-Anlagen ist abzulehnen. Das mit der Berichtsdrucksache 20/9662 verabschiedete und nach wie vor geltende Entwicklungskonzept für die Park-and-Ride-Anlagen sieht eine Entgelteinführung auf den P+R-Anlagen vor. Mit den Einnahmen kann ein einheitlicher Qualitätsstandard eingeführt und der Defizitausgleich der P+R-Betriebsgesellschaft mbH gesenkt werden. Durch die Beteiligung der P+R-Nutzerinnen und Nutzer an der Finanzierung der durch sie genutzten Anlagen erscheint angemessen, da auch Fahrradfahrer für die Nutzung von abschließbaren Fahrradboxen an Schnellbahnstationen und bewachten Fahrradstationen Entgelte entrichten müssen. Grundsätzlich gilt, dass das Umland verhältnismäßig gut durch den ÖPNV angebunden ist und Ziel ist es, dass Pendler möglichst vollständig den Umweltverbund benutzen. P+R-Angebote sind für diejenigen, für die das nicht oder nur mit Schwierigkeiten möglich ist. Umlandticket: Vorrangiges Ziel ist es, dass Pendler möglichst die gesamte Strecke mit dem ÖPNV zurücklegen. Dafür werden Pendlern innerhalb des HVV-Tarifs Rabatte gewährt in Form von Zeitkarten (Monats- und Abonnementkarten sowie ProfiCards) und das ÖPNV-Angebot fortlaufend weiterentwickelt. Durch weitere Rabatte ergeben sich Einnahmeausfälle, die durch den Hamburger Haushalt gedeckt werden müssten. Zum Thema "City-Maut" siehe auch Antwort zu 63-b.
2	Heimfelder Straße	2-j	Warnhinweise „Diesel tötet!“ und „Abstand zum vorausfahrenden Dieselfahrzeug halten!“ und Ähnliches an öffentlichen Plätzen sowie an Lichtzeichen geregelten Kreuzungen aufstellen.	Der Hinweis wird als nicht zielführend angesehen.
2	Heimfelder Straße	2-k	Vier autofreie Tage pro Jahr umsetzen, an denen die Nutzung des ÖPNV und des Stadtrades kostenlos ist.	Der Luftreinhalteplan enthält Maßnahmenpakete zum Ausbau des ÖPNV und zur Förderung des Radverkehrs (vgl. LRP, Kap. 7.1.1 und 7.1.2). Die darin enthaltenen Maßnahmen beinhalten Verbesserungen der Mobilitätsangebote und zielen auf eine häufigere und regelmäßige Nutzung dieser Verkehrsmittel. Daneben werden die Maßnahmen bereits heute durch Kommunikations- und Werbekampagnen flankiert. Damit sind zahlreiche Anreize zum Umstieg auf das Rad und den ÖPNV bereits berücksichtigt.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
2	Heimfelder Straße	2-l	Anreizsysteme (z.B. Bonussysteme) zum freiwilligen Verzicht auf PKW schaffen.	Der Senat fördert vielfältige Formen der Mobilität, wie Auto, ÖPNV und Fahrrad. Dazu gehören auch Maßnahmen, die es erleichtern, auf den Pkw zu verzichten, z.B. die Einführung des StadtRADs, Großkundenabonnements beim HVV und den Ausbau von B+R/P+R.
2	Heimfelder Straße	2-m	Vorziehen der ÖPNV-Flottenmodernisierung; Einsatz von E-Bussen ab sofort, Beendigung des Flottenaustausches spätestens 2025 und damit 5-7 Jahre früher als geplant.	Der Luftreinhalteplan enthält Maßnahmen zu Flottenmodernisierung, siehe Kapitel 7.1.5.
2	Heimfelder Straße	2-n	Flächendeckendes Tempo 30 (mindestens in Wohngebieten), um Ausweichverkehre in Nebenstraßen und häufiges Anfahren und Bremsen durch Geschwindigkeitswechsel zu vermeiden.	siehe Vorbemerkung Nr. 9
2	Heimfelder Straße	2-o	Einführung verbindlicher Schadstoffvignetten, die die Schadstoffklasse eines Fahrzeuges gut sichtbar zeigen (Windschutz- oder Heckscheibe); zur besseren Kontrolle und damit Anwohner*innen Verstöße bei Fahrverboten begründet bei der Polizei anzeigen können.	Eine Änderung der 35. BImSchV liegt in der Zuständigkeit des Bundes. Zur Kennzeichnung eines Kraftfahrzeuges nach den Schadstoffgruppen 2 bis 4 ist die Plakette nach § 3 Absatz 2 Satz 2 35. BImSchV deutlich sichtbar auf der Innenseite der Windschutzscheibe anzubringen.
2	Heimfelder Straße	2-p	Ausnahmen von Fahrverboten für Diesel-6-PKW streichen, da die Stickoxidemissionen dieser PKW laut HBEFA 3.3 fast auf dem Niveau von Diesel-4-PKW liegen.	Die realen NOx-Emissionen von Euro-6-Diesel-PKW sind auf Basis von HBEFA 3.3. und einer durchschnittlichen Fahrsituation deutlich geringer, als die Nox-Emissionen von dieselbetriebenen Euro-4- oder Euro-5-PKW. Daher bedarf es keiner Ausweitung der Durchfahrtsbeschränkung auf Diesel-PKW mit Euro-6.
2	Heimfelder Straße	2 -q	Generelles Fahrverbot in Hamburg für sämtliche Diesel-PKW ab 2025.	Hierfür müssten zunächst die rechtlichen Voraussetzungen auf Bundesebene geschaffen werden.
2	Heimfelder Straße	2 -r	Synergien mit der Lärmaktionsplanung herstellen. Beide Pläne integrativ planen, erstellen und umsetzen. Denn selbst wenn die Schadstoffe reduziert werden, kann Lärm alleine immer noch ein großes Problem für die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger sein!	Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans wird auf den lärmrelevanten Punkten des Luftreinhalteplans und den damit verbundenen verkehrlichen Aspekten aufbauen. Dabei wird die Beteiligung der Bevölkerung ein wichtiges Instrument darstellen. Im Rahmen einer Online Befragung im Herbst 2017 wird es Informations-, Diskussions- und Priorisierungsmöglichkeiten geben.
2	Heimfelder Straße	2-aa	Laut Entwurf zur 2. Fortschreibung des Hamburger Luftreinhalteplans (S. 58) wurde zur Ermittlung der Belastung an Straßenschluchten „als Schwellenwert eine tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 5 000 Fahrzeugen festgelegt“. Vor diesem Hintergrund erschließt es sich nicht, warum in den Abbildungen 24 bis 26 für den Abschnitt der Heimfelder Straße, der zwischen den Kreuzungen Milchgrund und Eißendorfer Pferdeweg liegt, keine Werte berichtet werden. Laut Bürgerschaftsdrucksache 21-9019 liegt die Verkehrsstärke hier bei 5.100 Kfz/24h und damit über dem Schwellenwert. Diese Strecke ist daher zu Unrecht nicht in die Kartierung mit aufgenommen worden. Bitte ermitteln und berichten Sie daher auch für diesen Abschnitt der Heimfelder Straße Belastungswerte.	Dem Immissionsgutachter wurden vom Verkehrsgutachter durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärken (DTVW) übergeben und von diesem dann in durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) umgerechnet mit dem Ergebnis, dass die Heimfelder Straße in dem benannten Bereich eine Verkehrsstärke von DTV < 5000 Kfz/24h aufweist. Die zitierte Bürgerschaftsdrucksache 21-9019 weist explizit darauf hin, dass für die Heimfelder Straße nur Tageswerte, keine DTV- und DTVw-Werte vorliegen. Bei einem Tageswert von 5100 Kfz/24h an einem Donnerstag kann davon ausgegangen werden, dass der abgeleitete DTV < 5000 Kfz/24h sein wird.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
2	Heimfelder Straße	2-ab	<p>Laut Entwurf zur 2. Fortschreibung des Hamburger Luftreinhalteplans wurden als Grundlage für die Berechnungen die HBEFA 3.2 mit einer Korrektur für Diesel-6-PKW i. H. v. 90% genutzt. Nach Informationen des Umweltbundesamtes (Hintergrundinformationen zum Handbuch für Emissionsfaktoren für Straßenverkehr (HBEFA)) unterschätzen die mittlerweile veralteten HBEFA 3.2. die tatsächliche Stickoxidbelastung gegenüber der Version 3.3 erheblich.</p> <p>Im Rahmen des Entwurfs werden die in Abbildung 22 dargestellten NOx-Emissionen gegenüber der HBEFA Version 3.3 für Diesel-4-PKW um 19 Prozent, für Diesel-5-PKW um 34 Prozent und für Diesel-6-PKW – trotz Korrektur – um 14 Prozent unterschätzt.</p> <p>Bitte korrigieren Sie die Berechnungen (Screening, Prognosen, Wirksamkeit von Maßnahmen) diesbezüglich und sorgen Sie dafür, dass diese dem aktuellen Erkenntnisstand entsprechen.</p>	<p>Eine auszugsweise Neuberechnung auf Grundlage HBEFA 3.3 ist beauftragt. Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 5.</p>
2	Heimfelder Straße	2-ac	<p>Laut Entwurf zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg (S. 9) sind Kinder in besonderem Maße durch Stickoxidemissionen gefährdet. Nach §27 der 39. BImSchV können Luftreinhaltepläne jedoch gezielte Maßnahmen zum Schutz empfindlicher Bevölkerungsgruppen, einschließlich Maßnahmen zum Schutz von Kindern, vorsehen.</p> <p>Setzen Sie daher vor allen Hamburger Schulen und Kindertageseinrichtungen (Kitas) unverzüglich lokal wirksame Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstärkung, um.</p> <p>Da an diesen Orten laut Straßenverkehrsordnung keine besondere örtliche Gefahrenlage vorliegen muss, um etwaige Maßnahmen umzusetzen, ist es nicht notwendig, dass Grenzwerte überschritten und besondere Prüfungen seitens der Straßenverkehrsbehörde durchgeführt werden. Setzen Sie die entsprechenden Maßnahmen daher bitte sofort um.</p>	<p>Die Prüfung zur Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vor Schulen und Kitas ist nicht Gegenstand der Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Sie erfolgt auf der Grundlage der am 14. Dezember 2016 in Kraft getretenen Ersten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 30. November 2016 (BGBl. I S. 2848) aus Verkehrssicherheitsgesichtspunkten. Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 9</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
2	Heimfelder Straße	2-ad	<p>Wie bereits in der Stellungnahme von 10.05.2017 mitgeteilt, halten wir die Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Erstellung des 2. Luftreinhalteplans für Hamburg für vollkommen unzureichend.</p> <p>Diesbezüglich ergänzen wir, dass die vorgenommene Öffentlichkeitsbeteiligung darüber hinaus auch nicht dem Gesetz über die Öffentlichkeitsbeteiligung in Umweltangelegenheiten (Öffentlichkeitsbeteiligungsgesetz) nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG genügt.</p> <p>Demnach (§9 Abs. 1b) hat die zuständige Behörde der Öffentlichkeit die "entscheidungserheblichen Berichte und Dokumente betreffend das Vorhaben, die der zuständigen Behörde zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens vorgelegen haben" zur Einsicht auszulegen.</p> <p>Da der Entwurf zum 2. Luftreinhalteplan der Stadt Hamburg, sowie insbesondere auch die Wahl von Maßnahmen, die zur Luftreinhaltung ergriffen werden sollen, in erster Linie auf Berechnungen und Gutachten beruht, hätten diese Dokumente ebenfalls – und nicht nur der eigentliche Entwurf – mit ausgelegt werden müssen.</p> <p>Auch auf Nachfragen hin wurden diese Unterlagen weder der Öffentlichkeit in Form von Privatpersonen (https://fragdenstaat.de/a/19710, https://fragdenstaat.de/a/19031) oder staatlichen Organen (hier Bezirksversammlung Harburg Drucksache 20.2202.01) zugänglich gemacht.</p> <p>Es ist der Öffentlichkeit daher nicht möglich, begründet Stellung zum Luftreinhalteplan zu nehmen und die Öffentlichkeitsbeteiligung ist somit nicht gesetzeskonform bzw. fehlerfrei durchgeführt worden.</p> <p>Führen Sie die Öffentlichkeitsbeteiligung daher bitte erneut, und diesmal gesetzeskonform, durch und stellen Sie hierbei die wesentlichen und relevanten Unterlagen bereit.</p>	<p>Einsicht wird somit für die Dauer eines Monats in den Planentwurf gewährt; darüber hinausgehende Unterlagen sind nicht auszulegen (Landmann/Rohmer, BImSchG, § 47 Rn. 19b).</p> <p>Die Behörde hat den Entwurf des geänderten Luftreinhalteplans ausgelegt und daher entsprechend § 47 Abs. 5a BImSchG gesetzeskonform gehandelt. Es besteht kein Anlass für eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung. siehe Vorbemerkung Nr. 4</p>
2	Heimfelder Straße	2-ae	<p>Die im Entwurf zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg berichteten Screeningergebnisse für das Jahr 2014 weichen erheblich von der Prognose aus dem Jahr 2011 für das Jahr 2015 („Berechnung Kfz-bedingter Schadstoffemissionen und Immission in Hamburg – Prognose 2015“) ab. Sowohl die Belastung als auch die Anzahl der Betroffenen fällt im Rahmen des aktuellen Entwurfes deutlich niedriger aus – trotz Dieselskandal und Korrektur der HBEFA.</p> <p>Im Entwurf zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg heißt es hierzu (S. 62) lapidar: „Die für die 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans 2012 im Jahr 2009 beauftragte Modellierung wies ca. 200.000 Betroffene an Straßenabschnitten mit einer Länge von insgesamt etwa 235 km auf. Die Berechnung erfolgte auf Grundlage der damals vorliegenden Eingangsdaten.“</p> <p>Weitere Erläuterungen, Sensitivitätsanalysen, die die Ergebnisse der genutzten Modelle (2011: PROKAS, 2017:IMMIS) bei vergleichbaren Eingangsdaten vergleichen, oder auch nur ein vertieftes Eingehen auf diese – augenfälligen und enormen – Differenzen, werden nicht berichtet.</p> <p>Stattdessen wird darauf gebaut, dass die Öffentlichkeit, als diesbezügliche Laien, diese Unterschiede nicht wahrnimmt oder kritisch hinterfragt.</p> <p>Vor diesem Hintergrund zweifeln wir die im Entwurf zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg berichteten Screeningergebnisse, Prognoseergebnisse und Ergebnisse, die die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen belegen sollen, in Gänze an.</p> <p>Bitte belegen Sie empirisch, wie diese Unterschiede zustande kommen und stellen Sie dies ausführlich und für Laien verständlich gegenüber der Öffentlichkeit – idealerweise im Rahmen der unter Punkt 4 geforderten neuerlichen und dann rechtskonformen Öffentlichkeitsbeteiligung – dar.</p> <p>Bitte nutzen Sie – auch vor dem Hintergrund, dass die Berechnungen im Entwurf zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg die Belastung durch Stickoxid nachweislich deutlich unterschätzen, s. Punkt 2 – für die Planung und Umsetzung weiterer Maßnahmen vorerst, und zumindest bis die Screeningergebnisse aktualisiert und Methodenfehler bzw. Fehler in den derzeit genutzten Eingangsdaten begründet und empirisch nachweisbar ausgeschlossen</p>	<p>siehe Vorbemerkung Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
3	Milchgrund	3-a	Für meinen Stadtteil Heimfeld und konkret für die Straße Milchgrund, an der ich wohne, sind in der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine wirksamen Maßnahmen zur Verringerung von Luftschadstoffen erkennbar, wie zum Beispiel: - Einführung von Tempo 30 oder Tempo 40 - Durchfahrtsverbote von Fahrzeugen mit höherem Schadstoffausstoß - Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs durch Justierung der Ampelschaltung - Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs - Maßnahmen zur Verringerung des Schadstoffausstoßes der Buslinie 142	Das Vorgehen bei der Maßnahmenprüfung wird in Kapitel 7 beschrieben. Die Maßnahmenentwicklung für die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans basiert strategisch auf einem Mix von zehn Maßnahmenpaketen, die eine gesamtstädtische reduzierende Wirkung sowohl im Straßennetz als auch für die allgemeine Hintergrundbelastung erzielen. Für Straßenschnitte, für die in 2020 trotz Umsetzung der zehn gesamtstädtischen Maßnahmenpakete weiterhin Überschreitungen des NO ₂ -Grenzwertes prognostiziert wurden, wurden zusätzlich lokale Einzelmaßnahmen geprüft (vgl. Kapitel 7.2.2). Im Stadtteil Heimfeld und in der Straße Milchgrund sind in 2020 keine Anwohner von prognostischen Grenzwertüberschreitungen betroffen.
3	Milchgrund	3-b	Für die Straße Milchgrund fordere ich Sie daher auf, eine Prüfung auf konkrete und wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität vorzunehmen. Diese Maßnahmen sollen zum Ziel haben, Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 3-a
3	Milchgrund	3-c	Luftreinhaltepläne können darüber hinaus gezielte Maßnahmen zum Schutz von Kindern vorsehen. Daher sollen vor allen Hamburger Schulen und Kitas unverzüglich lokal wirksame Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs umgesetzt werden. An diesen Orten muss laut Straßenverkehrsordnung keine besondere örtliche Gefahrenlage vorliegen, um etwaige Maßnahmen umzusetzen. Daher können und sollen entsprechende Maßnahmen sofort umgesetzt werden.	siehe Antwort zu 2-ac
4	Fuhlsbüttler Straße	4 -a	Die dargestellten Methoden zur Messung an der Messstation Habichtstraße und die Abnahme der Belastung mit der Entfernung zur Messstation hat keine Relevanz für die Überschreitung des Grenzwertes von 40 µg/m ³ . Die akute Gesundheitsgefahr besteht für Autofahrer selbst, Fußgänger, Radfahrer, insbesondere Kinder und Jogger. Außerdem sind auch Einrichtungen wie Restaurants und Kindergärten direkt an der Straße direkt betroffen und haben von weniger Belastung mit zunehmender Distanz zur Straße keinen Vorteil (S. 24).	Der Grenzwert für das Jahresmittel von NO ₂ zielt nicht auf die Abwehr einer akuten Gesundheitsgefahr. Der Kurzzeitwert für eine akute Gesundheitsgefahr von 200 µg/m ³ NO ₂ in der Stunde (18 erlaubte Überschreitungen) ist an den Messstationen eingehalten.
4	Fuhlsbüttler Straße	4-b	Wie in der Fortschreibung dargestellt, wird das Verkehrsaufkommen in Hamburg weiter steigen und kann nicht mit einer eventuellen Modernisierung des allgemeinen Fahrzeugbestandes „heruntergespielt“ werden (S. 34) (vgl. Diesel-Skandal). Der Verlauf der letzten Jahre hat keine derlei Anzeichen gegeben und es ist nicht davon auszugehen, dass innerhalb von drei Jahren, bis zum Szenario 2020, der Giftgasausstoß des Fahrzeugbestandes sich ohne Grund um 40 % verbessern wird. In den letzten drei Jahren stieg die Luftbelastung sogar.	Prognosen zu Anstiegen bestimmter Verkehre wurden bei den Berechnungen zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans berücksichtigt. Die Emissionsberechnungen basieren auf dem HBEFA, welches bundesweit das Standardwerkzeug für Emissionsberechnungen darstellt und welches neben den Emissionsfaktoren auch Flottenerneuerungsprognosen beinhaltet. Ein allgemeiner Anstieg der Luftbelastung in den letzten drei Jahren kann anhand der Messwerte nicht festgestellt werden. Die an der Messstation Habichtstraße um 4 µg/m ³ erhöhte Belastung (2016 zu 2014) wurde bei der Maßnahmenprüfung berücksichtigt (vgl. Kapitel 7.2.2.1).
4	Fuhlsbüttler Straße	4-c	Der Bau der U5 erwirkt keine kurzfristigen Verbesserungen der Luftqualität. Zudem ist eine Fertigstellung erst 2027 zu erwarten.	Der Bau der U5 ist aufgrund der voraussichtlichen Fertigstellung in 2027 nicht in Wirksamkeitsberechnungen eingeflossen.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
4	Fuhlsbüttler Straße	4-d	Hier ist anzumerken, dass die Wirkung des Carsharings zweifelhaft ist. Wenn die verkehrliche Effizienz steigt (weniger Autos, gleiches Verkehrsaufkommen) hat das keinen Einfluss auf die Luftbelastung. Des Weiteren lockt man damit Leute wieder zum Auto, statt auf das Fahrrad oder in den ÖPNV.	Untersuchungen zum Carsharing kommen zu dem Ergebnis, dass die Kfz-Fahrleistung mit der Nutzung von Carsharing insgesamt sinkt. Ein wesentlicher Grund hierfür ist, dass Carsharing-Nutzer, die ihren Privat-Pkw abgeschafft haben, ihre individuelle Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes verändern. Das Carsharing-Auto wird in dem Fall bewusster für ausgewählte Reisezwecke eingesetzt. Der Text in Kapitel 7.1.3 (3. Absatz, Satz 1) wird angepasst. Carsharing-Angebote ermöglichen es, ein Auto bei Bedarf zu nutzen, ohne eines besitzen zu müssen. Die Nutzung insbesondere des stationsbasierten Carsharings erfolgt vor allem für Wege mit geringerer ÖPNV-Anbindung, Ausflüge oder Transporte. Free-floating-Carsharing ist durch in verdichteten Gebieten hohe Verfügbarkeit und leichten Zugang gekennzeichnet. Die Nutzung eines solchen Angebots als Ersatz für die Nutzung des Umweltverbundes ist nicht auszuschließen. Dennoch stellt dieses Angebot eine mittlerweile wichtige Komponente dar, um die Unabhängigkeit vom eigenen Auto zu fördern.
4	Fuhlsbüttler Straße	4-e	Bei einer derzeitigen jährlichen Belastung von 62 µg/m ³ erwirken die Maßnahmen 1-10 bis 2020 gerade einmal eine Verbesserung von 3,5 % während man davon ausgeht, dass die Fahrzeuge bis dahin 40 % weniger NOx ausstoßen – ohne jegliches Zutun. So schafft es der Bericht seine Prognose unter den EU-Grenzwert von 40 µg/m ³ zu drücken.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
4	Fuhlsbüttler Straße	4-f	Es wurde keine Einzelmaßnahme an der Habichtstraße berechnet wie eine Drosselung (verkürzte Grünzeiten um das Verkehrsaufkommen zu senken), LKW- Durchfahrtsbeschränkungen, Durchfahrtsbeschränkung für Diesel allgemein reduziert die Luftbelastung unverzüglich) (S. 118).	Für die Habichtstraße sind die Wirkungen verkehrsbeschränkender Maßnahmen berechnet und abgewogen worden. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass keine der untersuchten Maßnahmen verhältnismäßig ist (vgl. LRP, Kap. 7.2.2.1).
4	Fuhlsbüttler Straße	4-g	Zwischen Prognosewerten und gemessenen Werten 2014 für die Habichtstraße (52 µg/m ³ vs. 58 µg/m ³) wird nun ein Korrekturfaktor für die 2020 Prognose berücksichtigt. Hier muss man aber sagen, dass dieser gerade deshalb und nicht obwohl einbezogen werden sollte (S. 123). Denn nur durch die falsche, zu niedrige Prognose, wurde die Luftbelastung für 2020 unterhalb des EU-Grenzwertes von 40 µg/m ³ berechnet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
4	Fuhlsbüttler Straße	4-h	Es muss dringend berücksichtigt werden, dass eine Durchfahrtsbeschränkung für Diesel nicht nur eine verkehrsverdrängende Wirkung, sondern auch (ähnlich der Drosselung) für ein geringeres Verkehrsaufkommen sorgt!	Von intermodalen Verlagerungen wurde aufgrund der kurzen Streckenlänge der Durchfahrtsbeschränkung modellseitig nicht ausgegangen.
4	Fuhlsbüttler Straße	4-j	Hier zu sehen die aus der Luft gegriffenen Prognosen, nach HBEFA 3.2 berechnet. Die letzten drei Jahre stieg die NO ₂ Belastung. Die Prognosen entbehren also jeder Plausibilität und erzeugen den Anschein: Alles werde gut bis 2020! Davon ist aber nicht auszugehen und es sollten vor allem auch Prüfungen lokaler Maßnahmen an Standorten stattfinden, die 2014 real die Grenzwerte überschritten (siehe Abbildung 24 zweite Fortschreibung LRP). Dies sind weitaus mehr Gebiete in Hamburg und unter anderem auch die Fuhlsbüttler Straße / Barmbeker-Ring-Brücke.	Es werden gesamtstädtisch wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität ergriffen (vgl. dazu Kapitel 7 LRP)
4	Fuhlsbüttler Straße	4-k	Für die Habichtstraße sieht die zweite Fortschreibung keine einzige Maßnahme vor – nicht einmal der Einsatz emissionsfreier Busse, auch wenn der Effekt vergleichsweise gering ausfiele. Das entbehrt der Luftverschmutzung die sich in der Habichtstraße wie in der Fuhlsbüttler Straße zeigt.	Für die Habichtstraße sind die Wirkungen verkehrsbeschränkender Maßnahmen berechnet und abgewogen worden. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass keine der untersuchten Maßnahmen verhältnismäßig ist (vgl. LRP, Kap. 7.2.2.1). Der Einsatz emissionsarmer Busse ist ebenfalls immissionsseitig bewertet worden und wird als Maßnahmen berücksichtigt (vgl. Kap. 7.2.2.1)

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
4	Fuhlsbüttler Straße	4-l	Die EURO 6 Norm reglementiert die NOx Emissionen auf 80 mg/km (S. 51). Der Anteil von Diesel-Fahrzeugen wird weiter steigen (S. 52). Der Realausstoß für die Diesel-Fahrzeuge wird in der Fortschreibung folgendermaßen angegeben: EURO 5: 676 mg/km und EURO 6 450 mg/km (S. 54). Auch die zugrunde gelegte Korrektur in der zweiten Fortschreibung und damit "realen" Emissionen sind nach Berichten des Umweltbundesamtes bei weitem zu niedrig. So werden die Emissionen für den LRP um folgende Prozent unterschätzt: Emissionen in mg/km EURO 3 EURO 4 EURO 5 EURO 6 2. Fortschreibung LRP 736 566 676 445 UBA 24.04.2017 803 647 906 507 Abweichung 9 % 14 % 34 % 14 % Das bedeutet, dass sämtliche Berechnungen zu den Prognosen zusätzlich mindestens 14 % zu gering zu betrachten sind! (EURO 3 Fahrzeuge stellen die Minderheit dar)	siehe Vorbemerkung Nr. 5
4	Fuhlsbüttler Straße	4-m	Ich fordere Sie hiermit auf, schnell greifende Maßnahmen an allen 2014-2016 schwer belasteten Orten mit EU-Grenzwertüberschreitungen in Hamburg zu prüfen und umzusetzen.	Es werden gesamtstädtisch wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität ergriffen (vgl. dazu Kapitel 7).
4	Fuhlsbüttler Straße	4-m	Insbesondere als Anwohner der Fuhlsbüttler Straße / Barmbeker-Ring-Brücke stelle ich hiermit einen Antrag auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen, wie einer Durchfahrtsbeschränkung für Diesel, Emissionsfreie Busse, Tempo 30 etc.	Ein Antrag für die Fuhlsbüttler Straße im Bereich Barmbeker Ringbrücke auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen aufgrund von Lärm und Luftverunreinigung liegt bei der Straßenverkehrsbehörde vor. Eine Entscheidung, ob Maßnahmen zu ergreifen sind, ist noch nicht ergangen.
5	Eißendorfer Pferdeweg	5-a	Für die Straße Eißendorfer Pferdeweg an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straße soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	Das Vorgehen bei der Maßnahmenprüfung wird in Kapitel 7 beschrieben. Die Maßnahmenentwicklung für die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans basiert strategisch auf einem Mix von zehn Maßnahmenpaketen, die eine gesamtstädtische reduzierende Wirkung sowohl im Straßennetz als auch für die allgemeine Hintergrundbelastung erzielen. Für Straßenabschnitte, für die in 2020 trotz Umsetzung der zehn gesamtstädtischen Maßnahmenpakete weiterhin Überschreitungen des NO2-Grenzwertes prognostiziert wurden, wurden zusätzlich lokale Einzelmaßnahmen geprüft (vgl. Kapitel 7.2.2). An der genannten Straße sind in 2020 keine Anwohner von prognostischen Grenzwertüberschreitungen betroffen.
5	Eißendorfer Pferdeweg	5-b	Für die Straße(n) Milchgrund, Heimfelder Str., Schwarzenberg Str. und Harburger Ring, die wir als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutzen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straße(n) soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	Das Vorgehen bei der Maßnahmenprüfung wird in Kapitel 7 beschrieben. Die Maßnahmenentwicklung für die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans basiert strategisch auf einem Mix von zehn Maßnahmenpaketen, die eine gesamtstädtische reduzierende Wirkung sowohl im Straßennetz als auch für die allgemeine Hintergrundbelastung erzielen. Für Straßenabschnitte, für die in 2020 trotz Umsetzung der zehn gesamtstädtischen Maßnahmenpakete weiterhin Überschreitungen des NO2-Grenzwertes prognostiziert wurden, wurden zusätzlich lokale Einzelmaßnahmen geprüft (vgl. Kapitel 7.2.2). An der/den genannten Straße(n) sind in 2020 keine Anwohner von prognostischen Grenzwertüberschreitungen betroffen.
5	Eißendorfer Pferdeweg	5-c	Nach §27 der 39. BImSchV können Luftreinhaltepläne darüber hinaus gezielte Maßnahmen zum Schutz empfindlicher Bevölkerungsgruppen, einschließlich Maßnahmen zum Schutz von Kindern, vorsehen. Daher sollen vor allen Hamburger Schulen und Kindertageseinrichtungen (Kitas) unverzüglich lokal wirksame Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, umgesetzt werden. Da an diesen Orten laut Straßenverkehrsordnung keine besondere örtliche Gefahrenlage vorliegen muss, um etwaige Maßnahmen umzusetzen, sollen entsprechende Maßnahmen sofort umgesetzt werden.	siehe Antwort zu 2-ac

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
5	Eißendorfer Pferdeweg	5-d	Die großflächige Einführung von Tempo 30 im Stadtgebiet – auch auf Hauptverkehrsstraßen – um Ausweichverkehre in Nebenstraßen und häufiges Anfahren und Bremsen durch Geschwindigkeitswechsel zu vermeiden.	siehe Vorbemerkung Nr. 9
5	Eißendorfer Pferdeweg	5-e	Eine deutliche Erweiterung bzw. auch Fortführung des Messnetzwerks über die Stadt verteilt die neben NOx, PM10, PM2,5 auch SO2 Werte misst und öffentlich zur Verfügung stellt.	siehe Vorbemerkung Nr. 7
5	Eißendorfer Pferdeweg	5-f	Der grundsätzliche Ausbau und Erweiterung alternativer Verkehrskonzepte wie Ausbau des Radverkehrsnetzwerk.	Im Luftreinhalteplan Hamburg ist eine Vielzahl an Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV, des Radverkehrs und zur Förderung komplementärer Mobilitätsangebote wie z.B. den Mobilitäts-Service-Punkten der Hamburger Hochbahn AG beschrieben (vgl. Kap. 7.1). Die Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs beinhalten Optimierungen der Infrastruktur und des Radwegenetzes sowie eine Kommunikationskampagne.
5	Eißendorfer Pferdeweg	5-g	Vorziehen der ÖPNV-Flottenmodernisierung; Einsatz von E-Bussen ab sofort, Beendigung des Flottenaustausches spätestens 2025 und damit 5-7 Jahre früher als geplant.	siehe Antwort zu 2-h
5	Eißendorfer Pferdeweg	5-h	Synergien mit der Lärmaktionsplanung herstellen. Beide Pläne integrativ planen, erstellen und umsetzen. Denn selbst wenn die Schadstoffe reduziert werden, kann Lärm alleine immer noch ein großes Problem sein.	Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans wird auf Teilen der lärmrelevanten Punkte des Luftreinhalteplans und den damit verbundenen verkehrlichen Aspekten aufbauen.
6	Alsenstraße	6-a	Der Entwurf zum neuen Luftreinhalteplan (LRP) muss dringend überarbeitet werden, da die gebotene schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte für Stickoxide zum Schutz der menschlichen Gesundheit nicht gewährleistet ist. So stellt der Entwurf für die nachfolgenden Straßenabschnitte fest, dass erst im Jahre 2025 eine Einhaltung der Grenzwerte gewährleistet wird. <ul style="list-style-type: none"> • Große Elbstraße, Neumühlen, Palmaille • Elbchaussee, Klopstockstraße • Ludwig-Ehrhard-Straße, Willy-Brandt- Straße • Högerdamm, Spaldingstraße, Nordkanalstraße • Habichtstraße 	siehe Vorbemerkung Nr. 1
6	Alsenstraße	6-b	Die aktuelle Rechtsprechung benennt die Luftreinhaltung zum Schutz der menschlichen Gesundheit als sehr wichtiges Ziel des staatlichen Handels. Ein Luftreinhalteplan, der erst 15 Jahre nach Inkrafttreten der Grenzwertregelung deren Einhaltung in Aussicht stellt, wird damit den genannten Anforderungen und hier insbesondere dem Urteil des Hamburger Verwaltungsgericht vom 6.11.2014 nicht gerecht.	siehe Vorbemerkung Nr. 2
6	Alsenstraße	6-c	Die zugrunde gelegte Reduzierung der NOx-Emissionen im Straßenverkehr des Hamburger Gesamtnetzes von 40 % bis 2020 (S 34, Entwurf LRP) wird angezweifelt. Die Reduktion wird mit der laufenden Flottenerneuerung bei PKW und hier insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen begründet. Dies erscheint nicht plausibel, da bis 2020 eine Zunahme der Fahrleistung von 16,5% bei schweren Nutzfahrzeugen kommen soll. Die derzeit verfügbaren Zahlen des KraftfahrBundesamtes weisen zudem für alle Nutzfahrzeuge einen Anteil der Euro VI-Fahrzeuge von 3,3 % (KBA, Stand 01.01.2016) aus. Die Herleitung der hier angenommenen 40%-Reduktion ist daher nicht nachvollziehbar und im Detail vorzulegen.	siehe Vorbemerkung Nr. 5 Prognosen zu Anstiegen der Fahrleistungen bestimmter Verkehre wurden bei den Berechnungen zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans berücksichtigt. Die Emissionsberechnungen basieren auf dem HBEFA, welches bundesweit das Standardwerkzeug für Emissionsberechnungen darstellt und welches neben den Emissionsfaktoren auch Flottenerneuerungsprognosen beinhaltet (vgl. Kapitel 5.1.1.)
6	Alsenstraße	6-d	Die vorgestellten 10 Maßnahmenpakete bringen bis 2020 an den vier verkehrsnahen Messstationen lediglich eine Reduktion der NO2-Immissionen von insgesamt ca. 3 µg/m³. Allein dies zeigt, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht geeignet sind, die Luftbelastung schnell und grundlegend zu senken.	Für Straßenabschnitte, für die trotz Umsetzung der 10 Maßnahmenpakete in 2020 eine Überschreitung des NO2-Grenzwertes prognostiziert wurde, wurde die Umsetzung weiterer lokaler Einzelmaßnahmen geprüft und abgewogen (vgl. 7.2.2).

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
6	Alsenstraße	6-e	Weitere großräumige Durchfahrverbote für Dieselfahrzeuge und eine Ausweitung von Tempo 30/40 auf Hauptverkehrsstraßen sind daher zu prüfen und umzusetzen.	Durchfahrtsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge wurden für alle Abschnitte mit NO ₂ -Grenzwertüberschreitung überprüft. An weiteren Strecken ohne Grenzwertüberschreitungen wurden keine lokalen Maßnahmen bewertet. Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 9
6	Alsenstraße	6-f	Die Belastung mit Stickoxiden am nördlichen Elbufer stammt zu ca. 80 % aus dem Schiffsverkehr. Die Containerschifffahrt verantwortet davon wiederum ca. 70 %. Die in Aussicht gestellte umweltfreundliche Versorgung liegender Schiffe mit Landstrom/LNG reicht bei weitem nicht aus, die festgestellte Belastung in den betroffenen Wohngebieten zügig zu senken. Als unzureichend wird die Aussage gewertet (Seite 158, Entwurf LRP), dass die Wirkung der Nutzung von PowerPack+D69s und des neuen Bonus/Malus-Systems beim Hafentgelt derzeit nicht quantifiziert werden kann. Diese Quantifizierung ist vor der endgültigen Verabschiedung der 2. Fortschreibung des LRP vorzulegen.	Das Maßnahmenpaket MP 8 wurde ergänzt, bitte vergl. Kapitel 7.1.8
6	Alsenstraße	6-g	Als kritisch wird auch die Zunahme der Stickoxid-Emissionen von über 50 % im Flugverkehr gesehen. Dieser Anstieg wird im Luftreinhalteplan offenbar akzeptiert und es werden keinerlei Maßnahmen zur Reduktion genannt.	Die Zahlen wurden überprüft und geändert, siehe Kapitel 5.1.3. Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 8.
6	Alsenstraße	6-h	Die geplanten Landstromanlagen für die Terminals Eurogate und Altenwerder sollen mit Strom aus dem Kohlekraftwerk Moorburg betrieben werden. Das Kohlekraftwerk ist der größte Einzelmittler von Stickoxiden in Hamburg, so dass dies kaum ein ernstgemeinter Vorschlag für eine Stickoxid-Reduktion in Hamburg sein kann.	Die Planungen für die Landstromanlagen am Containerterminal Altenwerder (CTA) und Terminal Eurogate sind noch nicht abgeschlossen. Bei den Untersuchungen werden alle Möglichkeiten der Stromversorgung aus unterschiedlichen Quellen sowie der Befreiungen von Umlagen und Abgaben geprüft. Ziel ist es, die Landstromnutzung zu erhöhen und somit einen signifikanten Beitrag zur Emissionsreduzierung an den Liegeplätzen zu leisten. Die Direktlieferung von Strom soll es dabei ermöglichen, den Landstrom aufgrund entfallender Netzentgelte zu einem wettbewerbsfähigeren Preis anzubieten.
6	Alsenstraße	6-i	Ich erwarte vom Hamburger Senat und der federführenden Behörde für Umwelt und Energie, dass der Entwurf zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans überarbeitet und mir zu den genannten Kritikpunkten eine Erläuterung zugesandt wird. Die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit sind in ganz Hamburg spätestens bis zum Jahr 2020 einzuhalten.	Die Erläuterungen werden nicht zugesandt, sondern im Rahmen der Auslegung veröffentlicht.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
7	Drögensee	7-a	<p>Er berücksichtigt nicht, dass die Luft in und über Hamburg nicht allein durch örtlich gebundene Immissionen belastet wird, bzw. unter Bezug auf die Fahrverbote für Dieselfahrzeuge, diese auch von Fahrzeugen verursacht werden, welche nicht in Hamburg zugelassen wurden.</p> <p>Fahrverbote für Dieselaautos auszusprechen, widerspricht dem Kraftfahrtbundesamt (eine Bundesbehörde), welche für die am Straßenverkehr teilnehmenden Fahrzeuge eine Zulassung erteilt hat.</p> <p>Eine Absenkung der Immissionswerte für Kraftfahrzeuge, kann vom Kraftfahrtbundesamt für neue Motoren und für neue Fahrzeuge festgelegt werden.</p> <p>Es sollten ggfs. Umweltzonen eingerichtet werden und Fahrverbote ausgesprochen werden, sobald bestimmte Grenzwerte überschritten werden. Dies sollten aber temporäre Maßnahmen sein und keine dauerhaften.</p>	<p>Der Luftreinhalteplan sieht Verkehrsbeschränkungen für Straßenabschnitte mit NO₂- Grenzwertüberschreitung vor (Max-Brauer-Allee und Stresemannstraße). Die Anordnung einer Durchfahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge steht jedoch unter einem rechtlichen Vorbehalt. Die rechtliche Zulässigkeit einer entsprechenden Beschilderung wird derzeit im Rahmen eines Gerichtsverfahrens geprüft (vgl. LRP, Kap. 7.1.2.4). Die vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen sind abhängig von zukünftigen Entwicklungen ggf. später zu überprüfen.</p>
7	Drögensee	7-b	<p>Die Förderung der Elektromobilität ist noch keine Maßnahme zur Reduzierung der Immissionen, solange der Strom hierfür in Kohlekraftwerken erzeugt wird.</p>	<p>Lokal emissionsfreie Fahrzeuge senken die lokale Immissionsbelastung. Die Emissionen der Industrie tragen aufgrund der Lage und den Ausbreitungsbedingungen nur zu einem sehr geringen Anteil zur Belastung in den Straßen bei.</p>
7	Drögensee	7-c	<p>Die Förderung des Radverkehrs führt zu einer Reduzierung der Park-, bzw Abstellflächen für Autos und damit zu einem verstärkten Verkehr der Parkplatzsuche mit höherem Abgasausstoß. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Reduzierung der Zahl der Parkplätze, sowie der Rückbau von Straßen, bzw. deren Umwidmung zu Fahrradstraßen, nicht nur polarisiert und die Bevölkerung spaltet, sondern auch die Elektromobilität einschränkt.</p>	<p>Der Neu-, Um- und Ausbau von Stadtstraßen erfolgt stets unter Einbeziehung von Aspekten der gesamten Verkehrsabwicklung und außerdem unter Berücksichtigung der straßenräumlichen Gegebenheiten, z. B. Straßenbäumen und Parkplätzen. Die Förderung des Radverkehrs wird auf diese Weise immer im Zusammenhang mit den Belangen aller Verkehrsarten betrachtet. Eine automatische Reduzierung oder Einschränkung von Flächen für den Kfz-Verkehr erfolgt nicht. Eine vorrangige Priorität ist dabei stets auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit.</p> <p>Im Übrigen beschränkt sich die Elektromobilität nicht auf den Kfz-Verkehr. Die Zahl der Fahrräder mit Elektroantrieb bzw. -unterstützung ist in Deutschland um ein Vielfaches höher als die der elektrisch betriebenen bzw. unterstützten Kfz – mit stark steigender Tendenz. Ein weiterer Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur nach dem neuesten Stand der Technik ist stets auch ein Baustein zur Förderung der Elektromobilität.</p>
7	Drögensee	7-d	<p>Es gibt sehr viele Stellschrauben welche bedient werden müssen, um die Luftverschmutzung zu reduzieren und dauerhaft einzudämmen.</p> <p>Hierzu zählen aber nicht nur der Landverkehr sondern auch der Schiffsverkehr und der Luftverkehr und die von der Industrie erzeugten Abgase.</p> <p>Es kommen immer größere Containerschiffe in den Hamburger Hafen und eine stetig wachsende Zahl von Kreuzfahrtschiffen.</p> <p>Es wurden hierfür neue Kreuzfahrtterminals angelegt, da man die wirtschaftliche Kraft, welche die Touristen der Kreuzfahrtschiffe nach Hamburg bringen, schätzt und gerne haben möchte.</p> <p>Kraftfahrzeuge aus dem Innenstadtbereich zu verbannen, führt hingegen dazu, dass die Bewohner der Stadt den Innenstadtbereich zunehmend meiden und die Geschäfte und Gewerbe sterben.</p> <p>Es gibt noch keine Beschränkungen hinsichtlich des Immissionsaustosses für die Schiffe, welche den Hamburger Hafen ansteuern.</p>	<p>Es gibt Beschränkungen hinsichtlich des Immissionsausstoßes für Schiffe, welche den Hamburger Hafen ansteuern. Diese sind international im MARPOL-Übereinkommen, Annex 6, geregelt sowie auf EU-Ebene durch die Richtlinie 2005/33/EG. Im Übrigen werden Kraftfahrzeuge nicht aus dem Innenstadtbereich verbannt. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Hinweise, dass die Förderung des Rad- und Fußverkehrs das innerstädtische Gewerbe stärkt.</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
7	Drögensee	7-e	<p>Es gibt noch keine Immissionsvorschriften für Flugzeuge, die sowohl auf ihrem Flug nach Finkenwerder, zu Airbus, als auch im An- und Abflug von und nach Fuhlsbüttel ihre Abgase über der Hamburger City verbreiten.</p> <p>Ein Flughafen außerhalb des Stadtgebietes wird jetzt mehr denn je erforderlich und sollte daher als eine der dringenden Maßnahmen zur Reduzierung der Luftverschmutzung in Hamburg umgehend geplant werden.</p> <p>Natürlich werden hierdurch Arbeitsplätze in Hamburg verloren gehen und damit Steuereinnahmen.</p> <p>Eine Änderung der Anflugroute für Finkenwerder könnte eventuell zur Entlastung beitragen.</p>	<p>Die Errichtung eines neuen Großflughafens außerhalb Hamburgs wird nicht weiter verfolgt. Eine solche Maßnahme könnte auch nicht in einem Luftreinhalteplan für Hamburg festgesetzt werden, sondern bedürfte einer länderübergreifenden Abstimmung.</p> <p>Die Anflugroute nach Finkenwerder kann aus Luftfahrttechnischen Gründen nicht verlagert werden. Landende Flugzeuge müssen ab einem von der Flug-sicherung vorgegebenen Punkt dem gesetzlich vorgegebenen, sog. Gleitpfad folgen.</p> <p>Im Übrigen siehe auch Vorbemerkung Nr. 8.</p>
7	Drögensee	7-f	<p>Vorschriften für den Schiffsverkehr werden dazu führen, dass der Hamburger Hafen von weniger Schiffen angelaufen wird und diese dorthin ausweichen, wo sie noch nicht eingeschränkt oder sanktioniert werden.</p> <p>(Jade-Weser Port) Hier wird ebenfalls ein Stellenabbau im Hamburger Hafen die Folge sein und Steuermindereinnahmen.</p> <p>Die Luftverschmutzung wird dadurch auch nicht weniger, sie findet nur nicht mehr bei uns statt.</p>	<p>Dieser Vorschlag hat keinen direkten Bezug zur Luftreinhalteplanung in Hamburg und wird daher nicht bewertet.</p>
7	Drögensee	7-g	<p>Gleiches gilt für Elektroautos, die schadstofffrei durch die Stadt fahren. Die Abgasimmissionen für die Stromerzeugung finden woanders statt, werden jedoch damit nicht notwendigerweise geringer.</p> <p>Es gilt im allgemeinen, die Verschmutzung der Luft bei der Herstellung von Energie zu reduzieren. Dies kann aber nicht örtlich oder regional vorgeschrieben werden.</p> <p>Die Luft und damit die Luftverschmutzung ist nicht regional gebunden.</p> <p>Vorschriften / Grenzwerte können nur auf die Entstehung von Schadstoffen erlassen und vorgegeben werden, nicht jedoch für die jeweiligen Werte, die bei Messungen erreicht werden. Diese sind nämlich z. Bsp durch Witterung, Windrichtung und Windgeschwindigkeit höchst unterschiedlich.</p>	<p>Der wesentliche Faktor für die Höhe der straßennahen Grenzwertüberschreitungen ist die lokale Zusatzbelastung (siehe Kapitel 5.2).</p>
7	Drögensee	7-h	<p>Der vorgelegte Luftreinhalteplan ist wenig zielführend, da lediglich versucht wird willkürlich festgelegte Grenzwerte einzuhalten, indem an den Symptomen herumgedoktert wird, während die eigentlichen Ursachen nicht bekämpft werden.</p>	<p>Die Maßnahmen des Luftreinhalteplans zielen darauf ab, Luftschadstoffemissionen als Ursache der erhöhten Immissionsbelastung zu reduzieren.</p>
8	Arnoldstraße	8-a	<p>Ich bitte um Prüfung bzw. Berücksichtigung, inwiefern die beabsichtigten Durchfahrtsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge in der Stresemannstraße und der Max-Brauer-Allee (Ziff. 7.2.1.4) zu einer Erhöhung des entsprechenden Verkehrs auf den Nebenstrecken führt. Eine Solche Erhöhung nehmen Sie selbst an bei der Maßnahme 7.2.1.2 Drosselung auf einzelnen Straßenabschnitten. Es muss m.E. davon ausgegangen werden, dass eine Durchfahrtsbeschränkung eine noch viel weitreichendere Verkehrsverlagerung zur Folge haben dürfte. Dies lässt sich aktuell sowohl an der längerfristigen Sperrung des Lessingtunnels und nun auch der durch einen Wasserrohrbruch bedingten Vollsperrung der Max-Brauer-Allee u.a. in den kleinen und eng bebauten Tempo30-D96Wohnstraßen in Ottensen beobachten, in denen es nun zu einem stark erhöhten Verkehrsaufkommen, insbesondere auch von Lastverkehr kommt (Kepler-, Arnold- bzw. Eulenstraße, Holländische Reihe, etc.). Eine Verstetigung dieses erhöhten Verkehrsaufkommens dürfte die erhöhten Messwerte der betroffenen Stationen nur verlagern, insbesondere weil die genannten Straßen näher zum Hafen liegen, also in die „Immissionszange“ genommen werden.</p>	<p>Durchfahrtsbeschränkungen haben i.d.R. Verkehrsverlagerungen zur Folge. Die sich im Zuge der Verkehrsbeschränkungen einstellenden Verkehrsverlagerungen in das benachbarte Netz wurden mit Hilfe eines Verkehrsmodells abgeschätzt und bewertet. Dabei wurde eine Abwägung vorgenommen, inwieweit die Maßnahme geeignet und verhältnismäßig ist. Ein wichtiges Kriterium bei der Beurteilung der Maßnahme sind die NO2-Werte, die sich auf den Verlagerungsstrecken einstellen. Neue Grenzwertüberschreitungen müssen hier so weit wie möglich vermieden werden. Die verkehrlichen Effekte der Durchfahrtsbeschränkungen sind im Luftreinhalteplan, Kap. 7.2.2.1 beschrieben.</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
9	Finkenau	9-a bis 9-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
10	Reemstückenkamp	10-a bis 10-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu Einwendungen 6-a bis 6-i
10	Reemstückenkamp	10-j	Die allgemein getroffene Aussage Hamburg habe ansonsten saubere Luft ist durch nichts belegt, da es kein dichtes Messnetz in der gesamten Stadt gibt.	Die Messungen des Hamburger Luftmessnetzes auf Grundlage der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zeigen, dass für die dort aufgeführten Luftschadstoffe die Kurzzeitgrenzwerte an allen Messstationen einhalten werden. Auch die Jahresmittelwerte werden, mit der Ausnahme des Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid, eingehalten. Siehe auch Vorbemerkung Nr. 7
11	Max-Brauer-Allee	11-a	Ich halte allerdings die Durchfahrtsbeschränkung für Diesel-PKW unter der Euro 6-Norm für nicht ausreichend, da ja mittlerweile bekannt ist, dass die realen Euro 6 Norm-Ausstöße weit über dem Grenzwert liegen und mit den Laborwerten überhaupt nichts zu tun haben.	Die realen NOx-Emissionen von Euro-6-Diesel-PKW sind auf Basis von HBEFA 3.3. und einer durchschnittlichen Fahrsituation geringer als die NOx-Emissionen von dieselbetriebenen Euro-4- oder Euro-5-PKW. Da aufgrund der Durchfahrtsbeschränkung der weniger schadstoffarmen Euro-5-Fahrzeugen der Grenzwert eingehalten ist, bedarf es keiner Ausweitung des Durchfahrtsverbotes auf weitere Abgaskonzepte.
11	Max-Brauer-Allee	11-b	Da ich mich darüber hinaus frage, wie das Durchfahrtsverbot auf ca. 500 Metern kontrolliert werden soll – zumal Anlieger frei sein werden - kann ich in dieser zwar notwendigen aber bei weitem nicht hinreichenden Maßnahme vor allem nur eine vorwiegend politisch motivierte Symbolhandlung erkennen.	Zur Einhaltung der Grenzwerte in der Max-Brauer-Allee ist eine Diesel-Durchfahrtsbeschränkung eine geeignete und verhältnismäßige Maßnahme. Die Überwachung erfolgt stichprobenartig.
11	Max-Brauer-Allee	11-c	Ich vermisse ein mutiges Bekenntnis zugunsten der Gesundheit der Bewohner und Nutzer der Max-Brauer-Allee, zum Beispiel durch Tempobeschränkung oder ein grundsätzliches Dieselfahrverbot (möglicherweise vorbehaltlich des Nachweises, dass die realen Ausstöße auf der Straße unter den Grenzwerten liegen).	Der Luftreinhalteplan sieht Durchfahrtsbeschränkungen für bestimmte Dieselfahrzeuge vor. Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 9.
11	Max-Brauer-Allee	11-d	Ich frage mich darüber hinaus, welche Maßnahmen angedacht sind, um die extremen Luftwerte in der MBA kurzfristig zu verbessern. Sowohl das eingeschränkte Fahrverbot für Dieselfahrzeuge als auch der geplante Umbau der Max-Brauer-Allee, mit dem der Luftreinhalteplan sicherlich spekuliert, können vor 2022 vermutlich nicht wirksam werden. Was passiert bis dahin?	Die gesamtstädtisch wirksamen Maßnahmenpakete sowie die Durchfahrtsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge werden vor 2022 ihre Wirkung entfalten.
11	Max-Brauer-Allee	11-e	Wieso werden keine kurzfristig wirksamen Maßnahmen wie Temporeduzierung angedacht? Das Argument, dass eine Temporeduzierung keine Verbesserung mit sich bringt, ist nachweislich falsch. Dazu gibt es mittlerweile genügend Untersuchungen aus vielen internationalen Metropolen (warum können die etwas, was wir offenbar nicht schaffen?) oder auch aus Berlin, die eine Reduzierung der Luftschadstoffe bei Tempo 30 deutlich machen. Die Zitierung von Gutachten, deren Ergebnisse oder Untersuchungsdesigns nicht vorgelegt werden, kann dagegen nicht überzeugen.	Siehe Kapitel 7.2 und Vorbemerkung Nr. 9
11	Max-Brauer-Allee	11-f	Ich bezweifle deshalb auch die Richtigkeit der dem Plan zugrunde gelegten Berechnungen. Nach Angaben des Bundesumweltamtes wird die Belastung durch Stickstoffdioxid um bis zu 25% für 2015 und bis zu 47% für 2020 unterschätzt. Es muss also davon ausgegangen werden, dass die Belastungen in der Zukunft deutlich höher ausfallen als prognostiziert. Die „optimierte“ Prognose im aktuellen Entwurf erschließt sich mir von daher überhaupt nicht und wird auch nicht belegt. Ich fordere Sie deshalb auf, Ihre Berechnungen für die Max-Brauer-Allee dem aktuellen Kenntnisstand des Bundesumweltamtes (HBEFA Version 3.3, Background documentation) anzupassen und mir nachvollziehbar zu begründen, wie die Unterschiede zwischen der Prognose aus dem Jahr 2011 und den Ergebnissen im aktuellen Entwurf zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg zustande kommen.	siehe Vorbemerkung Nr. 5

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
11	Max-Brauer-Allee	11-g	Das Argument, dass die Max-Brauer-Allee als Hauptverkehrsstraße nicht mit einem Tempolimit belegt werden kann, ist seit der Änderung der Straßenverkehrsordnung ebenfalls nicht mehr zu halten. In der MBA befinden sich Schulen, Kitas und Altenwohnanlage, die eine Tempo 30-Einführung gebieten.	siehe Antwort zu 2-ac
11	Max-Brauer-Allee	11-h	Auch ist die Behauptung, dass sich bei entsprechenden Einschränkungen der Verkehr nur verlagert, nicht schlüssig, da die MBA als Wohnstraße ja wohl dieselben Anwohnerrechte auf Gesundheit geltend machen kann wie jede andere benachbarte Wohnstraße auch.	Die Abwägung zu Minderungsmaßnahmen in der Max-Brauer-Allee ist im Plan (Kapitel 7.2.2) beschrieben.
11	Max-Brauer-Allee	11-i	Immer wieder höre und lese ich den Hinweis auch oder sogar von „grünen“ Politikern, die Interessen der Menschen und des Verkehrs müssen gegeneinander abgewogen werden. Für mich ist das zynisch. Das Recht auf Gesundheit der Menschen ist grundgesetzlich verankert und nicht verhandelbar! Dass unsere Erde in absehbarer Zeit durch die Gier und Unwissenheit des Menschen unbewohnbar sein wird, ist das eine – dass die Politik trotz diesen Wissens Kompromisse zulässt, ist unverzeihlich.	siehe Vorbemerkung Nr. 2
12	Nabweg	12-a bis 12-e	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-e
12	Nabweg	12-f	Die Belastung mit Stickoxiden am nördlichen Elbufer stammt zu ca. 80 % aus dem Schiffsverkehr. Die Containerschiffahrt verantwortet davon wiederum ca. 68 %. Nur für die Kreuzfahrtschiffe soll im Regelbetrieb ab Mai 2017 „emissionsfreier“ Landstrom eingesetzt werden. Dies bewerte ich als Alibi- Maßnahme, da die NOx-Emissionen der Kreuzfahrtschiffe nach Tabelle 11 um einen Faktor von mehr als 20 kleiner sind als diejenigen der Containerschiffe.	Die Landstromanlage am Cruise Center Altona hat nach dem erfolgreichen Abschluss der Pilotphase Ende 2016 am 29. April 2017 den Regelbetrieb aufgenommen. Damit werden Kreuzfahrtschiffe während der kompletten Liegezeit mit Ökostrom von Land aus versorgt. Hamburg bietet als einziger Standort weltweit drei verschiedene Formen der externen Energieversorgung an: die einzige Landstromanlage Europas für Kreuzfahrtschiffe, die weltweit einzige Versorgung mit Strom von einer Powerbarge und die Versorgung mit LNG von Land während der Liegezeit. Damit steht Hamburg im Vergleich mit anderen Häfen beim Aufbau einer externen Energieversorgung beispielhaft da. Hamburg profitiert von den Erfahrungen aus den Pilotprojekten für die alternative Energieversorgung für Kreuzfahrtschiffe, um nun im zweiten Schritt auch eine alternative Energieversorgung für Containerschiffe, die den Großteil der Schiffsanläufe im Hamburger Hafen ausmachen, zügig umzusetzen.
12	Nabweg	12-g	Für die Containerschiffe am Containerterminal Altenwerder (CTA) wird laut dem Entwurf eine Direktlieferung von Strom aus dem Steinkohle-HKW Moorburg ohne Durchleitung durch das öffentliche Netz angestrebt. Dieses Projekt steht in Widerspruch zum Netze-Volksentscheid. Denn dessen zweiter Satz gibt als Ziel für die Hamburger Netze den Einsatz erneuerbarer Energien vor. Das Kohle-Heizkraftwerk Moorburg ist zudem der größte Einzelemittent von Stickoxiden in Hamburg, so dass dies kaum ein ernst gemeinter Vorschlag für eine Stickoxid-Reduktion in Hamburg sein kann.	siehe Antwort zu 6-h
12	Nabweg	12-h	Es muss klargestellt werden, wer die Stromleitung für diese Direktlieferung zum Containerterminal Altenwerder finanzieren soll. Der angegebene Mitteleinsatz zum Bau einer Landstromanlage für Containerschiffe von ca. 10 Mio. € bezieht sich auf des Terminal Eurogate (S. 200). Es muss klargestellt werden, mit welchem Strom das Terminal Eurogate versorgt werden soll und zu welchen Umlagen- und Gebühren-Verringerungen im Strompreis. Es muss klargestellt werden, ob auch andere Stromabnehmer im Rahmen der Direktlieferung aus dem HKW Moorburg mit verbilligtem Strom aus Moorburg versorgt werden können und sollen.	Die Planungen für die Landstromanlagen am Containerterminal Altenwerder (CTA) und Terminal Eurogate sind noch nicht abgeschlossen. Bei den Untersuchungen werden alle Möglichkeiten der Stromversorgung aus unterschiedlichen Quellen sowie der Befreiungen von Umlagen und Abgaben geprüft. Ziel ist es, Landstrom zu einem wettbewerbsfähigen Preis anbieten zu können.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
12	Nabweg	12-i	Dem Maßnahmenpaket 8 „Schifffahrt“ werden im Jahr 2025 ca. 56 % der gesamten zusätzlichen NOx-Reduktionen aller 10 Maßnahmenpakete zugeschrieben. Die Einzelbeiträge des Maßnahmenpakets 8 „Schifffahrt“ und deren Berechnung ist jedoch völlig undurchsichtig und unklar, insbesondere wenn bedacht wird, dass die Reduktionen weitgehend auf „Freiwilligkeit“ der Schiffseigner beruhen. Es ist daher für eine detailliertere Darstellung und eine bessere Nachvollziehbarkeit zu sorgen. Andernfalls besteht der Verdacht, dass mit diesem Maßnahmenpaket die zusätzliche NOx-Reduktion schön gerechnet werden soll.	Die Wirksamkeit der Maßnahmen, d.h. die entfaltete Emissionsreduktion, wurde von der HPA mit Hilfe des vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) entwickelten Software-Tools "Elbsimulation" (Version 5.15) berechnet (zur genauen Funktionsweise des Tools siehe Kap. 5.1.2). Das Programm ermöglicht die Simulation der Schiffsverkehre im Hamburger Hafen auch für ausgewählte Prognosejahre durch die Entwicklung von Verteilungsfunktionen, die auf historische Analysen und Prognosen zum Umschlags- und Anlaufprofil des Hamburger Hafens basieren (siehe dazu auch S. Kapitel 5.1.2). Zur Berechnung der sieben im Maßnahmenpaket "Schifffahrt" enthaltenen Einzelmaßnahmen wurden in dem Simulationstool die Parameter entsprechend ihrer vorgesehenen Zielvorgaben für die Maßnahmenzenarios 2020 und 2025 ergänzt. Die Zielvorgaben für die jeweiligen Einzelmaßnahmen finden sich in dem Kennblatt zum Maßnahmenpaket (Anhang III). In Kapitel 7.1.8 wird darauf hingewiesen, dass für die Berechnung der Wirksamkeit der Maßnahmen nicht unterschieden wurde, welche Maßnahmen im Planungsstatus sind (z.B. Landstrom für Containerschiffe) und welche bereits angewendet werden (z.B. Landstrom für Kreuzfahrtschiffe). Daher wurde die angegebene Summe zur Emissionsminderung als „Potential“ ausgewiesen, das in den nächsten Jahren von der Stadt Hamburg umgesetzt werden wird.
12	Nabweg	12-j	Die Begründung für die Nutzung von umlagen- und abgabenreduziertem Landstrom aus dem HKW Moorburg im Entwurf leuchtet nicht ein. Da bereits ein Vertragsverletzungsverfahren seitens der EU-Kommission gegen Hamburg wegen Nichteinhaltung von NOx-Emissionsgrenzen läuft, müsste zielgerichtet versucht werden, in Verhandlungen mit der EU-Kommission und der Bundesregierung die Festlegung von Emissionsgrenzen für Schiffe in Häfen auf europäischer Ebene zu erreichen.	Hamburg wirkt auf eine stetige Weiterentwicklung der bestehenden europäischen, aber auch internationalen Standards und Regelwerke hin. Gemeinsames Ziel mit der Bundesregierung ist es, zumindest in den europäischen Häfen einheitliche Rahmenbedingungen zu schaffen.
12	Nabweg	12-k	Der Nabu hat laut taz vom 8.5.2017 die alarmierende Konzentration krebser-regender Rußpartikel im Hafenbereich angeprangert. Diese ultrafeinen Partikel sind offenbar nicht reguliert. Dennoch müssten sie wegen ihrer Gesundheitsschädlichkeit im Luftreinhalteplan größere Beachtung finden.	Die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg dient dazu, die Überschreitung des Jahresmittelgrenzwertes von NO2 schnellstmöglich zurückzuführen. Die anderen Grenzwerte der europäischen Luftqualitäts-Richtlinie bzw. der 39. BImSchV werden in Hamburg eingehalten. Für ultrafeine Partikel in der Außenluft sind bisher keine Ziel- oder Grenzwerte festgelegt. Ebenso wenig gibt es ein gesetzlich festgelegtes Referenzverfahren, das eine Vergleichbarkeit unterschiedlicher Messungen und Messmethoden ermöglicht, um eine Bewertung der Messungen vornehmen zu können.
12	Nabweg	12-l	Nicht akzeptabel ist die Zunahme der Stickoxid-Emissionen von über 50 % im Flugverkehr. Dieser Anstieg wird im Luftreinhalteplan offenbar akzeptiert und es werden keinerlei Maßnahmen zur Reduktion genannt.	siehe Antwort zu Einwendung 6-g
12	Nabweg	12-m	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Vorbemerkung Nr. 1
13	Gehölzweg	13-a	Das angestrebte Fahrverbot - z.B. auch für neuere Diesel-PKW mit Schadstoffklasse 5 - sollten das letzte Mittel der Wahl sein. Vorrangig müsste die Autoindustrie mit Fristsetzung gezwungen werden, die in den Typ-Zulassungen festgelegten Abgasnormen einzuhalten. Da hier Werte vorgegeben wurden - behördlicherseits scheinbar ungeprüft - die nicht zutreffen, liegt zweifelsfrei ein erheblicher Mangel bzw. Betrug vor. Völlig unangemessen ist aber, dass der betrogene (z.B. PKW Käufer) die Lasten trägt.	Diese Forderung kann nicht mit dem Luftreinhalteplan für Hamburg umgesetzt werden.
13	Gehölzweg	13-b	Dafür, dass der Verkehr flüssig verläuft, wird zu wenig getan. Alle Fahrzeuge die etwa nur im Schritttempo gefahren werden können, verbrauchen meist 100% mehr Kraftstoff. Somit ist die Schadstoff- Emission entsprechend hoch.	Die Verbesserung des Verkehrsflusses ist eine zentrale Daueraufgabe in der Verkehrsplanung. Erläuterungen zu den Aktivitäten im Zusammenhang mit der Verkehrsverstetigung in Hamburg finden sich im Luftreinhalteplan, Kap. 7.2.1.3.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
13	Gehölzweg	13-c	Baustellen haben meist eine Bauzeit die an das Mittelalter denken lässt. Überall ist über+D99deutlich zu erleben, dass etliche Maschinen aber wenige Bauarbeiter zu erspähen sind dafür aber großflächige Absperrungen erfolgen. Trotz täglich stundenlanger Staus wird natürlich seitens der Baufirmen rechtzeitig Feierabend gemacht. Richtig, nächtliche Arbeiten mit dem Presshammer sollten vermieden werden. Aber zumindest an Werktagen muss bis 18: / 19: Uhr bei Hauptverkehrsändern gearbeitet werden. Auch die Anwohner würden es danken, nicht wochenlang/Monate die Abgase des schleichenden Verkehrs atmen zu müssen.	Die Durchführung von Baumaßnahmen, explizit in einer dicht besiedelten Metropole wie Hamburg, ist sowohl an die Einhaltung technischer wie auch rechtlicher Randbedingungen gebunden. Hamburg investiert umfangreich in die Instandhaltung sowie den Ausbau seiner Infrastruktur und plant diese detailliert. Entsprechend den örtlichen Gegebenheiten wird jede Baumaßnahmen mit Berücksichtigung der baulichen, verkehrlichen und Sicherheitsaspekte durchgeführt. Gerade die Hauptverkehrs- und Bundesfernstraßen sind in Hamburg hoch ausgelastet und teilweise in Spitzenzeiten überlastet, so dass alleine die hohe Verkehrsbelastung zu temporären Stauereignissen führt. Die Ausnutzung der natürlichen Tageshelligkeit für die Durchführung von Baumaßnahmen wird entsprechend berücksichtigt, schwankt jedoch jahreszeitlich um ca. 7 Stunden.
13	Gehölzweg	13-d	Ich erhebe Einspruch gegen den Maßnahmenplan, weil er m.E. unzureichend ist.	siehe Vorbemerkung Nr. 1
14	Jarrestraße	14-a	Die Berechnungen, Screeningergebnisse und Prognosen, die dem Entwurf zur vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg zugrunde liegen, werden angezweifelt. Zum einen beruhen diese offensichtlich auf den veralteten HBEFA 3.2. Zum anderen finden sich erhebliche Unterschiede zum Gutachten „Berechnung Kfz-bedingter Schadstoffemissionen und Immissionen in Hamburg – Prognose 2015“. Diese Unterschiede werden im Entwurf nicht begründet und sind, da die zugrunde liegenden Gutachten der Öffentlichkeit bislang nicht zugänglich gemacht wurden, auch nicht anderweitig nachvollziehbar.	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
14	Jarrestraße	14-b	Nach Angaben den Umweltbundesamtes (HBEFA Version 3.3, Background documentation) wird jedoch allein durch die Nutzung der veralteten HBEFA 3.2 die Belastung durch Stickstoffdioxid durch die gesamte Fahrzeugflotte in Screeningstudien um bis zu 25 Prozent für das Jahr 2015 und bis zu 47 Prozent für das Jahr 2020 unterschätzt. Entsprechend ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Belastung deutlich höher ist, dass die Werte weniger stark zurückgehen werden als prognostiziert, und dass in der Folge wesentlich mehr Personen länger anhaltend von gesundheitsschädigenden Überschreitungen betroffen sein werden, als im Entwurf zur 2. Fortschreibung des Hamburger Luftreinhalteplans dargestellt.	siehe Vorbemerkung Nr. 5
14	Jarrestraße	14-c	Für die Straße Jarrestraße, an der ich/wir wohne(n), wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
14	Jarrestraße	14-d	Für die Straße Barmbeker Straße, Gertigstraße, Mühlenkamp, Semperstraße, die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze, wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
14	Jarrestraße	14-e	Nach §27 der 39. BImSchV können Luftreinhaltepläne darüber hinaus gezielte Maßnahmen zum Schutz empfindlicher Bevölkerungsgruppen, einschließlich Maßnahmen zum Schutz von Kindern, vorsehen. Daher sollen vor allen Hamburger Schulen und Kindertageseinrichtungen (Kitas) unverzüglich lokal wirksame Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, umgesetzt werden. Da an diesen Orten laut Straßenverkehrsordnung keine besondere örtliche Gefahrenlage vorliegen muss, um etwaige Maßnahmen umzusetzen, ist es nicht notwendig, dass Grenzwerte überschritten und besondere Prüfungen seitens der Straßenverkehrsbehörde durchgeführt werden. Setzen Sie die entsprechenden Maßnahmen daher bitte sofort um.	siehe Vorbemerkung Nr. 9.
14	Jarrestraße	14-f	Neben diesen lokalen Maßnahmen empfehle ich folgende allgemeine Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Die großflächige Einführung von Tempo 30 im Stadtgebiet – auch auf Hauptverkehrsstraßen – um Ausweichverkehre in Nebenstraßen und häufiges Anfahren und Bremsen durch Geschwindigkeitswechsel zu vermeiden. 	siehe Vorbemerkung Nr. 9
14	Jarrestraße	14-g	<ul style="list-style-type: none"> • Den Ausbau des Umweltverbunds aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr als tragende Säule einer zukunftsfähigen und menschengerechten Mobilität. Mit dem Ziel eines Anteils von 80 % des Umweltverbundes am Modalsplit im Jahr 2030. 	Die Förderung des ÖPNV, des Rad- und des Fußverkehrs sind zentrale verkehrspolitische Ziele des Hamburgischen Senats. Eine Vielzahl der auch im Luftreinhalteplan aufgeführten Maßnahmen im Verkehrsbereich haben zum Ziel, den Umweltverbund attraktiver zu gestalten und es den Verkehrsteilnehmern zu ermöglichen, auf das eigene Auto zu verzichten. Der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Wege soll bis zum Ende der 2020er Jahre auf 25 % ansteigen. Es ist Ziel des Senats, dass der Anteil des Umweltverbundes insgesamt steigen soll.
14	Jarrestraße	14-h	<ul style="list-style-type: none"> • Umlenkung des Pendlerverkehrs in den ÖPNV oder aufs Rad, durch begrenzende Maßnahmen wie z. B. Anwohnerparken, City-Maut und Einfahrtsbeschränkungen sowie fördernde Maßnahmen wie der Wiedereinführung der Straßenbahn und Radschnellwege in das Umland Hamburgs. 	Die genannten Maßnahmenvorschläge werden seit jeher grundsätzlich in die verkehrsplanerischen und -politischen Überlegungen einbezogen und bedarfsweise umgesetzt. Beim Ausbau des ÖPNV wird sich dabei auf die vorhandenen Systeme Bus sowie U- und S-Bahn konzentriert. Zum Thema "City-Maut" siehe auch Antwort zu 63-b.
15	Alter Teichweg	15-a 15-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-a und 14-b
15	Alter Teichweg	15-c	Für die Straße Alter Teichweg/ Nordschleswiger Str. , an der ich/wir wohne(n), wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
15	Alter Teichweg	15-d	Für die Straße Alter Teichweg/ Nordschleswiger Str. , die ich als Verkehrs-teilnehmer regelmäßig nutze, wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
15	Alter Teichweg	15-e 15-f 15-g 15-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
15	Alter Teichweg	15-i	Durchfahrtsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge, insbesondere für LKWs	Dieseldurchfahrtsbeschränkungen für Pkw und Lkw wurden geprüft (siehe Kapitel 7.2.2).
16	Isebekstraße	16-a 16-b 16-c 16-d 16-e 16-f 16-g 16-h 16-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-1 bis 6-i
17	Torstraße	17-a	Der Entwurf zum neuen Luftreinhalteplan (LRP) muss dringend überarbeitet werden, da die gebotene schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid zum Schutz der menschlichen Gesundheit nicht gewährleistet ist.	siehe Vorbemerkung Nr. 1
17	Torstraße	17-b	Die Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung werden noch nicht angemessen genutzt. Die Ausweisung weiterer Zonen mit Parkraumbewirtschaftung und Regelungen für Anwohner, Gewerbetreibende und Lieferverkehr (Anwohnerparkzonen) hätte folgende Maßnahmen: Pendlerinnen und Pendler steigen auf alternative Verkehrsmittel um (Wien: minus 85% Pendler-Pkw auf öffentlichen Parkplätzen), der Parkraumsuchverkehr geht zurück (Auslastung des Parkraums reduziert sich um 10-30%), der Verkehr fließt flüssiger, da unrechtmäßige Parkvorgänge ("Falschparker") weniger werden (Wien: minus 80% Falschparker), der Verkehr nimmt insgesamt und insbesondere in den Zonen mit Parkraumbewirtschaftung ab (Wien: minus 14%). Eine kurzfristige Verkehrsreduktion in dem genannten Umfang hätte auch eine direkte reduzierende Auswirkung auf NOx-Emissionen und würde die Einhaltung des NO2-Jahresmittelwertes beschleunigen. Vorbehaltlich genauerer Berechnungen gehe ich von einem Reduktionspotential an allen vier verkehrsnahen Messstationen von 2,0 bis 2,5 µg NO2/m³ Luft aus. Ich empfehle die Ausweisung neuer Parkraumbewirtschaftungszonen mit Anwohnerparkregelungen für alle Hamburger Quartiere mit verdichteter Wohnbebauung, mindestens aber für alle Quartiere, in denen mindestens einer der geltenden Luftschadstoffgrenzwerte im aktuellsten Untersuchungszeitraum zu 70% erreicht wurde. Diese Maßnahme ist verhältnismäßig. Härten für Anwohner und Gewerbetreibende können über Jahresausweise und Ausnahmeregelungen vermieden werden. Die Maßnahme erhöht außerdem die Verfügbarkeit des knappen Parkraums und die allgemeine Verkehrssicherheit. Desweiteren wird der knappe öffentliche Raum so nicht übermäßig durch parkende Autos benutzt, und kann für alternative Mobilitätsmöglichkeiten wie Fahrräder dringend benötigten Raum schaffen	Der LBV hat im Zuge einer Neuordnung der Zuständigkeiten 2015 die Verantwortung für konzeptionelle Fragen rund um die Parkraumbewirtschaftung übernommen. Seither wurden weitere Bewohnerparkgebiete auf das Mischprinzip mit einer Bewirtschaftung durch Parkscheinautomaten umgestellt. Aktuell wird die Bewohnerparkregelung auf St. Pauli einer umfangreichen Untersuchung unterzogen. Die Ausweisung weiterer Bewohnerparkgebiete ist im Rahmen der rechtlichen Voraussetzungen und in Abstimmung mit den Interessen von Bewohnern und anderen Nutzern zu prüfen. So ist Voraussetzung für Bewohnerparkzonen die Belastung eines Gebietes durch erheblichen Fremdverkehr (Berufspendler). Reicht der Parkraum schon für die Bewohner nicht aus, wäre die Einrichtung von Bewohnerparkzonen sinnlos und rechtswidrig, zumal Bewohner keinen Anspruch auf einen bestimmten Parkstand haben. Außerdem muss innerhalb der Zone noch ausreichender Parkraum für Besucher der Anwohner und für die Allgemeinheit verbleiben, z.B. je nach Stadtgröße bis zu 50% zur Hauptgeschäftszeit, 25% für Abend- und Nachtstunden. Darüber hinaus sind im Bereich beschränkter Parkzeitregelungen verstärkt auch Parkscheinautomaten eingesetzt und ist die Überwachung dieser Parkraumräume seit 2015 deutlich verstärkt worden.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
18	Höperfeld	18-a 18-b	siehe Einwendung Nr. 17	siehe Antwort zu 17-a und 17-b
19	Caspar-Voght-Straße	19-a 19-b 19-c 19-d 19-e 19-f 19-g 19-h 19-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
20	Reimerstwiete	20-a 20-b 20-c 20-d 20-e 20-f 20-g 20-h 20-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
21	Parnassweg	21-a	Da im Entwurf die gebotene schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid zum Schutz der menschlichen Gesundheit nicht gewährleistet ist, sollte der Entwurf zum neuen "LRP" (Luftreinhalteplan) dringend überarbeitet werden.	siehe Antwort zu 17-a
21	Parnassweg	21-b	Meiner Meinung nach werden die Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung noch nicht ausreichend genutzt. Die Ausweisung weiterer Anwohnerparkzonen und Zonen mit Parkraumbewirtschaftung hätten zur Folge: - Pendler*innen steigen auf alternative Verkehrsmittel um - Verkehr fließt flüssiger, da es weniger "Falschparker" gibt - Verkehr für die Suche von Parkplätzen geht zurück - Verkehr nimmt insgesamt ab (insbesondere in den Zonen mit Parkraumbewirtschaftung) Eine dadurch erfolgende kurzfristige Verkehrsreduktion hätte natürlich eine direkte reduzierende Auswirkung auf NOx-Emissionen ! Damit würde sich die Einhaltung des NO2-Jahresmittelwertes beschleunigen. Das Reduktionspotential an allen vier verkehrsnahen Messstationen beträgt voraussichtlich mindestens 2,0 µg NO2/m³ Luft. Die Ausweisung neuer Parkraumbewirtschaftungszonen mit Anwohnerparkregelungen ist somit für alle Hamburger Quartiere mit verdichteter Wohnbebauung sehr zu empfehlen. Diese Maßnahmen sind verhältnismäßig. Eventuelle Härten für Anwohner und Gewerbetreibende können über Jahresausweise und Ausnahmeregelungen vermieden werden. Die Maßnahmen erhöhen die Verkehrssicherheit - und "last, but not least" die Verfügbarkeit des knappen Parkraums.	siehe Antwort zu 17-b

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
22	Heinrich-Barth-Straße	22-a 22-b 22-c 22-d 22-e 22-f 22-g 22-h 22-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
(23)	KEINE ADRESSE!	(23-a) (23-b)	(s. Einwendung Nr. 17)	(siehe Antwort zu 17-a und 17-b)
24	Hallerstraße	24-a	als Anwohner [...] wohne ich im sicht- und hörbaren Einzugsbereich der Hallerstraße, des Grindelbergs und der Grindelallee. Ich leite Ihnen meine Stellungnahme zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu. Zeitraum 8. Mai bis 8 Juni. Ich kann die komplexe Problematik nur grob mit einigen Hinweisen aus meinem Stadtteil und darüber hinaus anreißen. Es wäre gut, Bürger rechtzeitig und direkt und mit genügend Ressourcen in nachhaltige Diskussions- und Planungsgruppen mit Beamten einzubeziehen.	siehe Vorbemerkung Nr. 4
24	Hallerstraße	24-b	Aus all diesen Gründen (und vielen mehr) plädiere ich bei der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Tempo 30 auf dem Grindelberg, der Grindelallee, der Hallerstraße, dem Grindelhof und weiteren vergleichbaren Hamburger Straßen. Das Beste wäre ein Tempo 30-Limit in der ganzen Innenstadt und die Einführung einer Umweltschutzzone (siehe http://de.urbanaccessregulations.eu/) mit einer Politik, die PKW- und LKW zugunsten des HVV (niedrige Bürgerpreise) und der Fußgänger und Radfahrer konsequent und schrittweise aus der Stadt (Vorbild teilweise hier Kopenhagen, Wien) drängen würde. Billigflieger wären in dem Zusammenhang verboten. Das würde dem Gesundheits- und Klimaschutz der Bürger und nicht vorrangig den ökonomischen Interessen in dieser Stadt dienen.	Für die Einführung einer NO2-wirksamen Umweltzone fehlt die rechtliche Grundlage. Diese muss zunächst auf Bundesebene geschaffen werden (vgl. Kapitel 1 LRP). Zu Tempo 30 siehe Vorbemerkung Nr. 9 und Antwort zu 5-a. Zum Flugverkehr siehe 76-c.
25	Siebenschön	25-a 25-b 25-c 25-d 25-e 25-f 25-g 25-h 25-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
26	Tresckowstraße	26-a 26-b	siehe Einwendung Nr. 17	siehe Antwort zu 17-a und 17-b
27	Hallerstraße	27-a 27-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
27	Hallerstraße	27-c	Für die Straße Hallerstraße , an der ich wohne, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
27	Hallerstraße	27-d	Insbesondere zu Zeiten der „rush Hour“, montags bis freitags in den Zeiten von 8:00 bis 10:00 Uhr und 16:00 bis 19:00 Uhr werden Grenzwerte für Stickoxide, Feinstaub und Lärm in einem nicht unerheblichen Maße überschritten. Diese dauerhafte Überschreitung von Messwerten gilt es zur Wahrung der Gesundheit von Anwohnern schnellstmöglich abzustellen. Gleichzeitig gilt es die Gesundheit und Sicherheit von Kindergartenkindern (Kindertagesstätten an der Hallerstraße, Hallerstraße- Ecke Parkallee und Hallerstraße- Ecke Heinrich-Barth-Straße) durch eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 des Individualverkehrs und somit verbundene Reduktion von Schadstoffbelastungen zu gewährleisten.	Zum Schutz der menschlichen Gesundheit definiert die 39. BImSchV NO ₂ -Höchstkonzentrationen, die während eines bestimmten Mittelungszeitraumes nicht überschritten werden dürfen. Für den Luftschadstoff NO ₂ existiert ein Stundenmittel-Grenzwert und ein Jahresmittel-Grenzwert, wobei hinsichtlich des Stundenmittelwertes 18 Überschreitungen im Jahr zulässig wären. In Hamburg wurde lediglich der Jahresmittelgrenzwert an den verkehrsnahen Luftmessstationen überschritten. Der Stundenmittelwert und deren zulässige Überschreitungshäufigkeiten werden in Hamburg eingehalten. Der Straßenverkehr trägt maßgeblich zur Immissionsbelastung bei, weshalb sich eine Vielzahl der Maßnahmen auf eine Reduktion der Schadstoffemissionen dieses Sektors konzentrieren. Die Berechnungen und der allgemeine Kenntnisstand zur emissionsmindernden Wirkung einer Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 verdeutlichen, dass eine derartige Temporeduktion als Luftreinhaltemaßnahme weitestgehend ungeeignet ist. Im Übrigen siehe Vorbemerkungen Nr. 1, Nr. 2, Nr. 9 und Antwort zu 14-e
27	Hallerstraße	27-e 27-f 27-g 27-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
28	Hallerstraße	28-a 28-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
28	Hallerstraße	28-c	Für die Straße Hallerstraße , an der ich wohne, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
28	Hallerstraße	28-d	Insbesondere zu Zeiten der „rush Hour“, montags bis freitags in den Zeiten von 8:00 bis 10:00 Uhr und 16:00 bis 19:00 Uhr werden Grenzwerte für Stickoxide, Feinstaub und Lärm in einem nicht unerheblichen Maße überschritten. Diese dauerhafte Überschreitung von Messwerten gilt es zur Wahrung der Gesundheit von Anwohnern schnellstmöglich abzustellen. Gleichzeitig gilt es die Gesundheit und Sicherheit von Kindergartenkindern (Kindertagesstätten an der Hallerstraße, Hallerstraße- Ecke Parkallee und Hallerstraße- Ecke Heinrich-Barth-Straße) durch eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 des Individualverkehrs und somit verbundene Reduktion von Schadstoffbelastungen zu gewährleisten.	siehe Vorbemerkungen Nr. 3, Nr. 9 und Antwort zu 14-e und 27-d
28	Hallerstraße	28-e 28-f 28-g 28-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
29	Schwanenwik	29-a 29-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
29	Schwanenwik	29-c	Für die Straße Schwanenwik, an der ich wohne, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
29	Schwanenwik	29-d	Für die Straße Herbert-Weichmann-Straße, die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze, wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
29	Schwanenwik	29-e 29-f 29-g 29-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
29	Schwanenwik	29-i	Den Straßenverkehr rund um Erholungsgebiete, wie z. B. die Außenalster, großflächig von Straßenverkehr auszunehmen. Dort verkehrende Sightseeing-Busse sollten über neuste Umweltstandards (Filter etc.) verfügen müssen.	siehe 5-a und 1-j
30	32xxx Lage	30-a 30-b	siehe Einwendung Nr. 17	siehe Antwort zu 17-a und 17-b
31	Lange Straße	31-a 31-b	siehe Einwendung Nr. 17	siehe Antwort zu 17-a und 17-b
32	ohne Adresse	32-a 32-b	(s. Einwendung Nr. 17)	(siehe Antwort zu 17-a und 17-b)
33	Fährstraße	33-a 33-b 33-c 33-d 33-e 33-f 33-g 33-h 33-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
34	Krochmannstraße	34-a 34-b 34-c 34-d 34-e 34-f 34-g 34-h 34-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
35	Hammerbrookstraße	35-a 35-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
35	Hammerbrookstraße	35-c	Für die Straße Hammerbrookstraße , an der ich wohne, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
35	Hammerbrookstraße	35-d	Für die Straße Steindamm , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze, wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
35	Hammerbrookstraße	35-e 35-f 35-g 35-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
35	Hammerbrookstraße	35-i	• kostenfreie P+R-Anlagen	siehe Antwort zu 2-h
35	Hammerbrookstraße	35-j	• Eine zeitlich verbindliche Landstrom-Strategie (Flüssiggas (LNG)) für ankernde Schiffe im Hamburger Hafen	Die Landstrom-Strategie des Senats wird im Luftreinhalteplan in Kapitel 7.1.8 ausgeführt. In Anlage III - Maßnahmenpaket 8 sind darüber hinaus die zeitlichen Angaben aufgeführt.
35	Hammerbrookstraße	35-k	• Ausrüstung von Behördenschiffen mit Abgasreinigung (Partikelfilter und SCR-Katalysatoren, Scrubber)	Bei jedem Neubau werden die Schiffe der HPA mit Abgasnachbehandlungssystemen ausgerüstet. Auch für die bereits bestehende Schiffsflotte werden Lösungen gesucht und Abgasnachbehandlungssysteme - sofern verhältnismäßig - installiert. Die HPA übernimmt ab 1.7.2017 das städtische Flottenmanagement. Im Anschluss daran wird geprüft, ob der Einsatz des umweltfreundlichen Kraftstoffs GTL auf die gesamte städtische Schiffsflotte ausgerollt werden kann, wie es die HPA bereits seit dem 1.1.2017 für die eigene Schiffsflotte betreibt.
35	Hammerbrookstraße	35-l	• Bevorzugung von Container- und Kreuzfahrtschiffen mit Abgasreinigung oder schwefelärmeren Kraftstoffen	Seeschiffe, die eine Abgasreinigungsanlage haben oder schwefelärmere Kraftstoffe nutzen, werden in Hamburg bevorzugt behandelt. Ihnen wird ein Rabatt beim Hafengeld gewährt.
35	Hammerbrookstraße	35-m	• Einführung Elektromobilität im Logistik- und Verladebetrieb des Hafens	Es werden bereits elektrisch betriebene Fahrzeuge im Logistik- und Verladebetrieb des Hafens genutzt. So sind z.B. auf den Terminals der HHLA elektrisch betriebene Lagerblöcke und Kraftfahrzeuge im Einsatz.
35	Hammerbrookstraße	35-n	• Einschränkung des LKW-Verkehrs in der Innenstadt	Im Luftreinhalteplan sind lokal wirksame Maßnahmen an Straßenabschnitten mit NO ₂ -Grenzwertüberschreitung untersucht worden. Dabei sind jeweils auch die verkehrlichen Belange berücksichtigt worden. Die Prüfung an der Stresemannstraße kam zu dem Ergebnis, dass eine Lkw-Durchfahrtsbeschränkung eine geeignete Maßnahme ist, um das Immissionsniveau zu senken. Flächenhafte Einschränkungen für Lkw in der Innenstadt wären nicht zielführend, weil die Versorgung der Innenstadt mit Hilfe von Lieferverkehren weiterhin gewährleistet werden muss.
35	Hammerbrookstraße	35-o	• Einführung von Niedrig-Emissionszonen	Für die Festsetzung von Zonen zur Minderung der Stickoxidemissionen müsste zunächst die rechtliche Grundlage auf Bundesebene geschaffen werden.
35	Hammerbrookstraße	35-p	• Förderung des emissionsfreien Transportverkehrs (elektrisch betriebene LKW, Taxis, Lastenräder usw.)	Die Maßnahmen sind in Kap. 7.1.4 und 7.1.6 beschrieben.
36	Poppenbüttler Weg	36-a 36-b 36-c 36-d 36-e 36-f 36-g 36-h 36-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
37	Fühlsbüttler Straße	37-a 37-b 37-c 37-d 37-e 37-f 37-g 37-h 37-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
38	Pont de Claix Straße	38-a 38-b 38-c 38-d 38-e 38-f 38-g 38-h 38-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
38	Pont de Claix Straße	38-j	Der HVV-Bereich muss erweitert werden. Die Preise müssen im gesamten HVV-Bereich reduziert werden, damit mehr Anreize geschaffen werden. Ein Unding ist die Gebühr für Park+Ride Parkplätze. Die kostenpflichtige Benutzung muss im gesamten HVV-Bereich abgeschafft werden und weitere Parkplätze geschaffen werden.	siehe Antwort zu 2-h
39	Fühlsbüttler Straße	39-a	Sie werden sicherlich Verständnis dafür haben, dass mir deswegen die Maßnahmen, die im Luftreinhalteplan dargelegt worden sind, nicht ausreichen. Die Senkung der gesundheitsgefährdenden Stoffe wie Stickoxide und Feinstäube findet zu spät und zu wenig in der Menge statt. Aus gesundheitspolitischen Überlegungen ist dies eine absolute Katastrophe und wenn man bedenkt, wie viel die Politik dafür tut, um Vorschriften in allen möglichen Bereichen zur Verhütung von Unfällen zu machen und wie wenig für die signifikanten größeren Risiken durch Luftverschmutzung getan wird, ist das schon sehr bedenklich. Ich kann Sie also nur auffordern, Ihre Ziele im Luftreinhalteplan zu schärfen, d.h. Fristen zu verkürzen und Toleranzgrenzen strenger zu fassen.	Verweis auf Vorbemerkung Nr. 1 und Nr. 3
39	Fühlsbüttler Straße	39-b	Außerdem möchte ich Sie auf zwei sehr pragmatische und einfache Verfahren zur Verringerung von Autoabgasen hinweisen. 1. Meines Wissens nach ist es verboten, den Motor bei im Leerlauf stehenden PKW in Betrieb zu haben. Dieses kommt aber in einem so massiven Umfang vor, dass Sie eigentlich keine 10 Minuten irgendwo langgehen oder fahren können, ohne mindestens 5 Autos zu sehen, die ihren Motor im Leerlauf, obwohl sie nur stehen, betreiben. Im Winter muss die Heizung laufen, im Sommer die Klimaanlage, aus lauter Gewohnheit wird der Motor angemacht, obwohl erst einmal gründlich im Smartphone oder in der Zeitung etwas nachgesehen wird. Menschen warten auf andere Insassen, aber lassen den Motor laufen und natürlich die vielen, vielen Fahrzeuge, die etwas aus- oder anliefern und während des Suchens im Wagen natürlich der Motor läuft, dies ja meistens auch Dieselfahrzeuge. Ich möchte Sie dringend auffordern, in Ihren Luftreinhalteplan die verstärkte Kontrolle und Ahndung eines solchen Verhaltens aufzunehmen. Letztlich kommt ja so sogar Geld in die Staatskasse. Erst, wenn Autofahrende (dazu gehöre ich selber) mitbekommen, dass ein absurdes und gesundheitsschädliches Verhalten Geld kostet, wird sich etwas ändern.	Das "unnötige" Laufenlassen der Motoren ist gem. § 30 StVO verboten. Das bedeutet ausdrücklich nicht jedes Laufenlassen im Leerlauf. Bei entsprechenden Feststellungen werden durch den Polizeivollzug Ordnungswidrigkeitenanzeigen gefertigt.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
39	Fuhlsbüttler Straße	39-c	<p>2. Es ist sicher löblich, die Anzahl von Elektrostromtankstellen für entsprechende Automobile (ich fahre selbst einen Plug-In Hybrid) zu vergrößern. Allein das Problem ist, dass diese Parkplätze zu 80-90 % wenn ich sie erreiche, zugeparkt sind von anderen Fahrzeugen, die dort nicht zum Laden stehen. Es ist schon verschiedentlich von Parkraum Überwachungsbeamten gesagt worden, dass sie nicht mehr tun können, als einen Strafzettel dranzukleben, der dann aber gerade mal eine Summe von vielleicht 10 € in der Strafzahlung ausmacht. Das ist meines Erachtens viel zu wenig. Aus meiner Sicht muss konsequent abgeschleppt werden, damit die Möglichkeit, Elektrostrom zu tanken, bestehen bleibt, denn sonst ist die Batterie leer und ich stoße mit dem Benzin ja auch wieder Abgase aus. Außerdem sollte der Parkplatz 24 Stunden zum Stromtanken nutzbar sein und nicht nur werktags von 09:00-20:00 Uhr.</p>	<p>Das Freihalten von Sonderparkplätzen für E-Kfz für den entsprechenden Nutzerkreis ist eines der Regelbeispiele für das Abschleppen. Eine entsprechende Dienstanweisung besteht. Die zeitliche Beschränkung besteht lediglich hinsichtlich der Parkscheibenpflicht und der Beschränkung auf 2 Stunden Parkdauer. Die Parkstände sind rund um die Uhr ausschließlich für E-Kfz reserviert.</p>
39	Fuhlsbüttler Straße	39-d	<p>Gestatten Sie mir noch eine Anmerkung zum Verdichtungsbemühen im Wohnungsbau. Eigentlich müsste auch in einen Luftreinhalteplan, hier mit mehr Augenmaß zu arbeiten, aufgenommen werden. Sicher ist es für die Stadt Hamburg von Interesse, durch mehr Bewohner auch mehr Steuern zu generieren. Die Belastungen, die für die bereits bestehenden Bewohner allerdings durch diesen Verdichtungsdruck einhergehen, sind aber durchaus ernst zu nehmen. Damit werden erneut die Anzahl von Autos erhöht, die autobasierten Dienstleistungen für die in den neuen Wohnungen geschaffenen Bewohner und sonstige Folgekosten. Aus meiner Sicht ist eine so zwanghafte Verdichtungspolitik eher sehr kurzsichtig, denn die Bevölkerung in Deutschland wird nicht zunehmen, sondern in den nächsten Jahrzehnten ja eher wieder abnehmen.</p>	<p>Hinsichtlich der Kritik an der Verdichtung der Stadt, die vornehmlich den akuten Wohnraumbedarf decken soll, ist zu bedenken, dass es sich hierbei um eine Maßnahme der Innenentwicklung handelt. Durch Nachverdichtung im Bestand kann die bestehende Infrastruktur und damit auch bestehende Anbindungen an den ÖPNV genutzt werden. Zumeist können hierdurch eine Vielzahl motorisierter Individualverkehre im Vergleich zu einer Wohnbauentwicklung im Außenbereich vermieden werden. Dieser Einspareffekt führt zu weniger Emissionen und damit zu einer Verbesserung der Immissionssituation in gesamtstädtischer Hinsicht.</p> <p>Es ist korrekt, dass die Bevölkerungsentwicklung in Deutschland sehr heterogen ausgeprägt ist. Für Hamburg zeigt allerdings die Bevölkerungsprognose einen lang anhaltender Trend des Wachstums, auf den mit einem adäquaten Wohnraumangebot reagiert werden muss, um soziale Schiefagen hinsichtlich der Wohnraumkosten und der Wohnraumversorgung entgegen zu wirken. Mit der Änderung der Hamburgischen Bauordnung im Frühjahr 2014 ist die Kfz-Stellplatzpflicht für Wohnnutzungen aufgehoben worden. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass bei Wohnungsbauvorhaben Kfz-Stellplätze nachfrage- und bedarfsgerecht errichtet werden.</p>
40	Elbchaussee	40-a	<p>Auf inzwischen konkret benannten Abschnitten der Stresemannstraße und der Max-Brauer-Allee sind als Sofortmaßnahme Dieselverkehrsbeschränkungen, insbesondere Durchfahrtsverbote für Pkw und Lkw, die nicht der Norm Euro 6 entsprechen, vorgesehen. In Bezug auf die Stresemannstraße handelt es sich um den Abschnitt zwischen Kaltenkirchener Platz und Neuer Pferdemarkt, was bedeutet, dass etwa Lkw, die nicht Euro 6 erfüllen, etwa bei West-Ost-Querung der Hamburger Innenstadt von der B 431 kommend, nicht mehr die Holstenstraße erreichen, um etwa zu den Elbbrücken zu gelangen.</p> <p>Die Konsequenz wird sein, dass der Großteil dieses Verkehrs die ohnehin mit Schwerlastverkehr schon nicht mehr zumutbar belastete Elbchaussee als Ausweichroute wählen wird.</p> <p>Das ist aus unserer Sicht ein nicht hinnehmbarer Schritt zur Verstetigung und Überlastung der Funktion der Elbchaussee als Landesstraße, während mit der Achse Osdorfer Landstr. / Von Sauer-Str. / Stresemannstr. Eine plantheoretisch höher klassifizierte Bundesstraße derzeit (noch) als Stadtquerung besteht.</p>	<p>Überlegungen zu geeigneten Ausweichrouten für die durchfahrtsbeschränkten Straßenabschnitte und den dort erforderlichen verkehrstechnischen und straßenbaulichen Anpassungen sind im Zuge der Maßnahmenabwägung bereits erfolgt und werden in den weiteren Planungen vertieft. Die Elbchaussee ist als Ausweichroute, gerade im Hinblick auf die dort vorhandene NO2-Belastung, nicht geeignet.</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
40	Elbchaussee	40-b	Das Verkehrskonzept Elbchaussee weist bereits jetzt erhebliche Mängel und Verbesserungsbedarf in den Bereiche Sicherheit, insbesondere für Radfahrer, Lärm- und Schadstoffemissionen, zu schnelles Fahren (Kontrolldefizit) und lärmende Fahrzeuge auf. Das empfinden wir als direkte Anwohner, dieser historischen Straße, deren Haus wie viele Denkmäler hier keine 5m von der Straße entfernt steht und außerdem schon jetzt von hauptsächlich durch den Schwerlastverkehr verursachten schädigenden Bodendruckwellen in Mitleidenschaft gezogen wird, doch als bedenkenswert.	Die Einwendung hat keinen unmittelbaren Zusammenhang mit dem Luftreinhalteplan, der der Reduzierung der NO ₂ -Immissionen dient.
41	Holstenwall	41-a	Grundsätzlich vermisst hat die Handwerkskammer die Fragestellung, ob die Messstationen nach langen Jahren noch an den richtigen Orten stehen: Die Umgebung hat sich – z.B. hinsichtlich der Wohn- und Gewerbenutzung – in Hamburg in den letzten Jahren gewandelt, so dass das Netz der Messstationen ggf. angepasst werden muss.	Seit dem Aufbau des Luftmessnetzes in Hamburg wurden mehrfach sowohl die Standorte der straßenbezogenen Messstationen wie auch die der Hintergrundmessstationen auf der Basis von orientierenden Messungen, Gutachten oder Hinweisen aus den Bezirken geändert. Lediglich die Stationen in Billbrook, Sternschanze, Stresemannstraße und Veddel verblieben am gleichen Standort, um die Langzeitentwicklungen zu dokumentieren und einen Vergleich mit den kurzfristigen Messeinsätzen an anderen Standorten zu ermöglichen.
41	Handwerkskammer	41-b	Ebenfalls vermisst hat die Handwerkskammer die Prüfung von Maßnahmen, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. So ist die Einführung einer ProfiCard, die für alle Wirtschaftsunternehmen verfügbar ist (und nicht nur für die Großunternehmen), ein interessantes Instrument. Mit der Erhöhung der ÖPNV-Attraktivität gekoppelt werden könnte so die Abschaffung der bisherigen Benachteiligung von kleineren Unternehmen (Kostenstruktur, Attraktivität als Arbeitgeber).	Fahrkarten im Großkundenabonnement (GKA) des Hamburger Verkehrsverbund (HVV) sind nicht generell günstiger, sondern anders kalkuliert als das Regelabonnement. Bei langen Reisedrecken sind die Preise günstiger, bei kurzen Reisedrecken höher als bei einem Regelabonnement. Bei einem GKA werden außerdem Kostenvorteile, die durch die Wahrnehmung der Vertriebs- und Distributionsaufgaben entstehen, weitergegeben. Diese Vorteile entstehen jedoch erst, wenn die Unternehmen eine Mindestanzahl von 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern beschäftigen. Im Zuge der Erarbeitung des Luftreinhalteplans wurden auch alternative Tariflösungen geprüft (vgl. Kap. 7.3.1)
41	Handwerkskammer	41-c	Wie auf S. 129 ff. des Luftreinhalteplans ausgeführt geht der Senat davon aus, dass spätestens 2020 die Grenzwerte eingehalten werden können. Vor dem Hintergrund der möglichen Nutzung anderer Instrumente hat die Handwerkskammer Verständnis für die geplanten Maßnahmen und die – vorbehaltlich des Leipziger Urteils – Umsetzung des Vorschlags, gibt jedoch folgende Punkte zu bedenken: · Durch die in den letzten Monaten erfolgten „Service-Updates“ (Anpassung von Temperaturfenstern in der Software) von Pkw-Herstellern kann es inzwischen zu erheblichen NOx-Abnahmen gekommen sein. So ist z.B. bei einem Fiat-Fabrikat eine vermutlich extreme Reduzierung der NOx-Emissionen um 70% nachweisbar. · Das Gleiche gilt für die eventuell möglichen Nachrüstungs-Systeme, die einigen Verlautbarungen zufolge vor der Marktreife stehen. · Schließlich ist im Fall von steigenden Treibstoff-Kosten – sei es durch einen steigenden Ölpreis oder eine steuerliche Gleichstellung des Dieselmotors mit Benzin – nicht ausgeschlossen, dass das gemeinsame Ziel eines vermehrten Kaufs von E-Fahrzeugen beschleunigt realisiert werden kann.	Die Hinweise werden in die weiteren Überlegungen zur Luftreinhaltung in Hamburg einbezogen.
41	Handwerkskammer	41-d	Um die vorübergehenden Durchfahrtsbeschränkungen zu verkürzen, sollten weiterhin folgende Maßnahmen zusätzlich eingeleitet werden: · Mooswände wie in Essen und Dresden bzw. Förderung der Einrichtung an geeigneten Stellen im direkten Umfeld des durchfahrtsbeschränkten Bereichs.	Mooswände können u. U. eine Reduzierung der Feinstaubbelastung begünstigen. Hinsichtlich NO ₂ ist nach derzeitigen Erkenntnissen keine messbare Minderungswirkung zu erwarten.
41	Handwerkskammer	41-e	· Aufbringung von photokatalytischen Belägen im Straßen- und Bürgersteigbereich und ggf. Hauswänden bzw. Förderung der Aufbringung auf geeigneten Flächen im direkten Umfeld des durchfahrtsbeschränkten Bereichs.	Wissenschaftliche Untersuchungen konnten bislang nur im Laborversuch unter optimalen Bedingungen positive Ergebnisse nachweisen; aufgrund geringer UV-Strahlung in unseren Breiten/Abdeckung durch Verkehrsteilnehmer kommt diese Maßnahme auch im Hinblick auf die Kosten-Nutzen relation derzeit nicht in Betracht.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
41	Handwerkskammer	41-f	Die Handwerkskammer empfiehlt folgende Maßnahmen, die sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten begleiten würde: · HWK-Mitgliedsbetriebe über die geplanten Durchfahrtsbeschränkungen, über mögliche Nachrüstmöglichkeiten und Fahrzeuge mit Alternativantrieben zu informieren; · Behördenvertretern bzw. der Polizei Gelegenheit zu geben, in Veranstaltungen und über geeignete kommunikative Maßnahmen über geeignete Alternativstrecken zu informieren; · Weitervermittlung von Informationen über flankierende verkehrslenkende Hinweise für den Wirtschaftsverkehr;	Die Hinweise werden aufgegriffen.
41	Handwerkskammer	41-g	· Identifikation von Handwerksbetrieben, für die das Dieseldurchfahrtsverbot an beiden Straßen eine unverhältnismäßige Härte darstellt und deren Wirtschaftstätigkeit unangemessen eingeschränkt würde. Diese Betriebe sollten Ausnahmegenehmigungen erhalten;	In der Max-Brauer-Allee (ca. 600 m) wird eine Dieseldurchfahrtsbeschränkung für Pkw und Lkw (Verbot für Kraftwagen) und in der Stresemannstraße (ca. 1.720 m) eine „Durchfahrtsbeschränkung für Diesel-Lkw“ (Verbot für Kraftfahrzeuge über 3,5t) erfolgen. Euro 6 bzw. Euro VI-Fahrzeuge, Anlieger und Elektrofahrzeuge werden von den Durchfahrtsbeschränkungen ausgenommen sein. Die Umsetzung der Maßnahme „Dieseldurchfahrtsbeschränkung“ steht unter dem Vorbehalt, dass das Bundesverwaltungsgericht die rechtliche Zulässigkeit einer solchen Maßnahme auf Landesebene feststellt. Diese Beschränkungen sind vertretbar, da für den Durchgangsverkehr leistungsfähige Alternativrouten bestehen. Ansässige Handwerksbetriebe oder Fahrzeugführer, die innerhalb der betroffenen Straßenabschnitte ein konkretes Ziel ansteuern wollen, sind Anlieger und damit von den Durchfahrtsbeschränkungen befreit.
41	Handwerkskammer	41-h	· Anbietern von Navigationsgeräten und -diensten die Gelegenheit zu bieten, Handwerksbetrieben Alternativrouten anzuzeigen;	Der Vorschlag wird in die weiteren Überlegungen einbezogen.
41	Handwerkskammer	41-i	· das Monitoring der Messergebnisse an beiden Straßen gemeinsam mit Behördenvertretern zu analysieren, so dass die vorübergehenden Durchfahrtsbeschränkungen sobald wie möglich aufgehoben werden können;	Die Hinweise werden in die weiteren Überlegungen zur Luftreinhaltung in Hamburg einbezogen.
41	Handwerkskammer	41-j	· Fortbildungskurse zu photokatalytischen Baustoffen bzw. Belägen zu entwickeln bzw. Hamburger Fachfirmen zu benennen;	siehe Antwort zu 41-e
41	Handwerkskammer	41-k	· eine Evaluation mit auszuwerten, die ca. 1 Jahr nach Inkrafttreten der vorgeschlagenen Durchfahrtsbeschränkungen durchgeführt werden sollte;	Die Hinweise werden in die weiteren Überlegungen zur Luftreinhaltung in Hamburg einbezogen.
41	Handwerkskammer	41-l	· Bemühungen zu begleiten, durch die sichergestellt werden kann, dass nach Inkrafttreten der Maßnahme eine gerichtliche Überprüfung einer Bußgeldverhängung nicht dazu führt, Teile der Maßnahme als unzulässig zu erklären, weil ältere Fahrzeuge teilweise bessere NOx-Emissionswerte haben als die Fahrzeuge, für die das Durchfahrtsverbot nicht gilt;	Die Hinweise werden in die weiteren Überlegungen zur Luftreinhaltung in Hamburg einbezogen.
41	Handwerkskammer	41-m	· vor diesem Hintergrund zu erwägen, ob das Scheidekriterium für die Durchfahrtsbeschränkungen ausschließlich die Euronorm 6/VI (versus die 5/V und frühere) sein soll. Da Fahrzeuge aus der Zeit vor der Euronorm 6/VI vielfach geringere Schadstoff-Emissionen haben als solche der 6/VI, würde es wesentlich zur Akzeptanz der geplanten Maßnahmen beitragen, Ausnahmegenehmigungen für diese Fahrzeugtypen vorzusehen.	Die Hinweise werden in die weiteren Überlegungen zur Luftreinhaltung in Hamburg einbezogen.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
41	Handwerkskammer	41-n	<p>Auf S. 102 f. des Luftreinhalteplans wird angesprochen, dass durch die Änderung des vergaberechtlich relevanten Bauhandbuchs neue NOx-Grenzwerte insbesondere für den Einsatz leistungsstarker mobiler Baumaschinen festgelegt wurden.</p> <p>Die Handwerkskammer empfiehlt diesbezüglich folgende Maßnahmen und bietet dabei ihre Unterstützung an:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Unterstützung von Bemühungen, Handwerksbetrieben einen Überblick über am Markt verfügbare „saubere“ Maschinen im leistungsstarken, aber auch im leistungsschwächeren Bereich zu ermöglichen, beispielsweise durch einen gesonderten Bereich oder themenspezifischen Rundgang auf der Messe NordBau in Neumünster · Ansprache des Themas auf vergaberechtlichen Veranstaltungen und in Veranstaltungsbeiträgen, um Handwerksbetriebe zu sensibilisieren und falschen Investitionsentscheidungen vorzubeugen; auch Informationen über mögliche Entleiher/ Leasinggeber von Maschinen sollten hierbei einbezogen werden. 	Die Hinweise werden in die weiteren Überlegungen zur Luftreinhaltung in Hamburg einbezogen.
41	Handwerkskammer	41-o	· Unterstützung des Vorschlags, in Neubaugebieten einen Starkstromanschluss vorzusehen, der in der Bauzeit für die Versorgung der „sauberen“ Baumaschinen und danach für die Einrichtung von Ladesäulen genutzt werden kann.	Die Installation von Ladesäulen richtet sich in erster Linie nach den Bedarfen der Nutzung. Der dafür notwendige Anschluss an das Niederspannungsnetz ist im Stadtgebiet grundsätzlich überall realisierbar. Eine Anschlussmöglichkeit an das Mittelspannungsnetz (wie hier vorgeschlagen) wird für die Hamburger Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum aktuell nicht benötigt.
42	Seilerstraße	42-a	Die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplan für Hamburg ist fehlerhaft, weil sie nicht die gemäß Paragraph 47 Absatz 1 Satz 1 Bundesimmissionsschutzgesetz zu treffenden, erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt. Die Zeithorizonte sind zu weit gesetzt. Es ist nicht in Ordnung, dass selbst in drei Jahren, im Jahre 2020, einige Hamburger noch immer unter hohen Stickstoffdioxidwerten, die oberhalb der Grenzwerte liegen, leiden.	Verweis auf Vorbemerkung Nr. 1
42	Seilerstraße	42-b	Anders als ist der Plan selbst behauptet wurden hier die verschiedenen Belange gerade nicht sorgfältig gegeneinander abgewogen. Der Staat, also die Stadt Hamburg, ist gemäß Art. 2 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes zum Schutze der menschlichen Gesundheit verpflichtet. Andererseits gibt es kein gibt es kein vergleichbar starkes Recht, die Luft mit Dieselmotoren zu verunreinigen. Der Gesundheitsschutz wiegt hier schwerer als die allgemeine Handlungsfreiheit derjenigen, die mit ihren Dieselfahrzeugen die Hamburger Luft verunreinigen. Diese können umsteigen, umrüsten. Sie können jederzeit mit anderen Fahrzeugen oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt gelangen. Die grundsätzliche Schädlichkeit von Dieselmotoren erkennt der Plan an. Die nötigen Konsequenzen werden jedoch nicht gezogen.	Verweis auf Vorbemerkung Nr. 2
42	Seilerstraße	42-c	Der Plan erkennt an, dass Kinder besonders belastet sind. Daraus werden allerdings nicht die nötigen Konsequenzen gezogen. Kinder, die sich als Säuglinge, als kleine Menschen, als Insassen von Kinderwagen gerade in der Nähe der Erdoberfläche aufhalten, atmen besonders viel Stickstoffdioxid ein. Gerade zum Schutz der Kinder sind daher deutlich schärfere Maßnahmen erforderlich. Der Automobilverkehr muss stärker eingeschränkt werden. Anders ist die Einhaltung der Grenzwerte nicht zu erreichen. Anders können die sehr empfindlichen jungen Menschen nicht geschützt werden.	Kinder und Asthmatiker (Kinder und Erwachsene) reagieren auf Luftverunreinigungen besonders empfindlich. Die besondere Empfindlichkeit von Kindern ist bei der Ableitung der Luftqualitätskriterien der WHO beziehungsweise der Immissionsgrenzwerte grundsätzlich berücksichtigt worden. Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid NO2 wurden für die Langzeitwertbelastung (Jahresmittel 40 µg/m³ NO2) und für die Kurzzeitbelastung (Stundenmittel 200 µg/m³ NO2, 18 erlaubte Überschreitungen im Jahr) festgelegt. Die Empfehlungen der WHO sind identisch und unterscheiden sich lediglich bei der Zahl der zugelassenen Überschreitungen im Jahr (WHO drei anstatt 18 Überschreitungen im Jahr). Der Kurzzeitwert für NO2 ist an allen Hamburger Messstellen eingehalten.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
42	Seilerstraße	42-d	Da der vorliegende Plan unzureichend ist und die erforderlichen Maßnahmen eben gerade nicht vorsieht, muss der Plan überarbeitet werden. Der Plan muss Maßnahmen vorsehen, die kurzfristig und schnell die Belastung der Luft durch Stickstoffdioxid reduzieren. Dazu muss der Automobilverkehr stärker eingeschränkt werden. Andere, vergleichbar wirksame Maßnahmen sind nicht ersichtlich. Die zu treffenden Maßnahmen müssen geeignet sein, den Zeitraum einer Überschreitung von bereits einzuhaltenden Immissionswerten so kurz wie möglich zu halten, Paragraph 47 Absatz 1 Satz 3 BImSchG. Die im Plan vorgeschlagenen Maßnahmen sind insofern ungeeignet. Die Einhaltung der Grenzwerte muss schneller erreicht werden.	Verweis auf Vorbemerkung Nr. 1
43	Moorende	43-a	1. Es geht in vielen Teilen um Verkehr, nur es wird immer nur punktuell auf einzelne verkehrliche Maßnahmen Bezug genommen. Bei einem Luftreinhalteplan für die gesamte FHH muss ein Bezug hergestellt werden zu einem Generalverkehrsplan. Es gibt aber weder einen solchen noch wird er in Aussicht gestellt noch gibt es dazu einen Bezug. Also nur Stückwerk und daher so generell nicht zu gebrauchen.	Die Berechnungen im Luftreinhalteplan basieren zunächst auf 10 gesamtstädtisch wirkenden Maßnahmenpaketen (vgl. LRP, Kap. 7), die den Verkehrsbereich, die Hafenwirtschaft, aber auch Energiemaßnahmen umfassen. Diese Maßnahmenpakete verbessern die Immissionsituation im Wesentlichen flächenhaft ohne einen speziellen lokalen Bezug. Unter Berücksichtigung der Wirkung dieser Maßnahmenpakete wurde anschließend berechnet, an welchen Straßenabschnitten weiterhin NO ₂ -Grenzwertüberschreitungen auftreten. Für diese Abschnitte erfolgte anschließend die Überprüfung lokal wirkender Maßnahmen. Die Maßnahmenpakete enthalten insbesondere für den ÖPNV und den Radverkehr eine Vielzahl an Maßnahmen zur Netz- und stadtweiten Angebotsoptimierung sowie Maßnahmen zu Attraktivitätssteigerung und zur Bewusstseinsbildung. Daneben sind auch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, des strategischen Verkehrsmanagements sowie Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität und zur Flottenmodernisierung enthalten.
43	Moorende	43-b	2. Es gibt keine Aussagen, was aus welchen Mitteln finanziert werden soll.	Aussagen zur Finanzierung werden soweit möglich in Anlage III des Plans getroffen.
43	Moorende	43-c	3. Carsharing als etablierte Form befindet sich immer noch in der „Erprobung“, von einer Entlastung kann keine Rede sein. Carsharing funktioniert bisher fast ausschließlich mit Unternehmen, die subventioniert werden. Will Hamburg dazu Geld geben?	Hamburg sieht in CarSharing-Systemen eine zukunftsweisende Mobilitätsform und wird deren Ausbau weiter aktiv begleiten. Die Wirkungen von CarSharing-Angeboten und die Aktivitäten Hamburgs sind in Kap. 7.1.3 beschrieben. Eine städtische Subventionierung von CarSharing findet nicht statt.
43	Moorende	43-d	4. Es ist nicht angegeben, welche Fahrzeuge beim Carsharing eingesetzt werden, gerade sind die Smarts von Car2go als „Dreckschleudern“ identifiziert worden. Luftentlastung?	CarSharing hat grundsätzlich eine positive Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl und den Einsatz von Kfz (siehe auch Antwort zum Einad 4-d). Daneben wird der Einsatz von E-CarSharing gefördert (vgl. Kap. 7.1.6)

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
43	Moorende	43-e	5. Es fehlen Aussagen, wie wirksam und nachhaltig der Güterverkehr vom LKW auf die Bahn verlagert werden soll, insbesondere gibt es keine Aussagen, wie das Netz der Deutschen Bahn in Hamburg (außerhalb der Hafentbahn) zeitnah modernisiert werden soll (Stichwort „Süderelbekreuz“).	<p>Die Freie und Hansestadt Hamburg setzt im Güterverkehr traditionell auf den Verkehrsträger Schiene. Denn der Hamburger Hafen ist ein Eisenbahnhafen und Hamburg ist der größte Aufkommensschwerpunkt Deutschlands im Schienengüterverkehr (SGV). Die Hamburger Hafentbahn konnte ihren Anteil am Seehafenhinterlandverkehr in den vergangenen Jahren kontinuierlich steigern. Er lag im Jahr 2016 bei 42,4 % im Containertransport. Mehr als 200 Güterzüge erreichen oder verlassen täglich den Hamburger Hafen.</p> <p>Mit dem weiteren Ausbau des Eisenbahnknotens Hamburg werden notwendige Voraussetzungen zur weiteren Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene geschaffen.</p> <p>Mit dem letzten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aus dem Jahr 2003 wurde erneut der nationale Fokus auf den Ausbau des Eisenbahnknotens Hamburg gelegt. Einige Maßnahmen, wie z.B. der zweigleisige Ausbau der Anbindung der Hafentbahn in Hausbruch an die Strecke Hamburg-Harburg – Stade und zusätzliche Weichenverbindungen im Bahnhof Harburg sind umgesetzt. Mit dem aktuell laufenden zweigleisigen Ausbau der Nordausfahrt Kornweide in Wilhelmsburg und dem ebenfalls begonnenen Bau des zweiten Gleises der östlichen Umfahrung des Rangierbahnhofs Maschen wird der Ausbau des Eisenbahnknotens Hamburg aktuell fortgesetzt. Entsprechend des zum Jahresende 2016 beschlossenen BVWP 2030 werden alle weiteren Maßnahmen zum Ausbau des Eisenbahnknotens Hamburg in einer Neuauflage der Knotenuntersuchung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) untersucht. Die Untersuchung wurde bereits zur Zeit der Beschlussfassung des BVWP 2030 begonnen. Es wird erwartet, dass Ergebnisse zu Jahresbeginn 2018 vorliegen.</p> <p>Diese Maßnahmen tragen dazu bei, dass die Kapazitäten im Eisenbahnnetz erweitert und entstehende Engpässe abgebaut oder vermieden werden. Dadurch wird es ermöglicht, dass der Güter- und Personenverkehr auf der umweltschonenden Eisenbahn weiter zunehmen kann.</p>
43	Moorende	43-f	6. Wie sollen im Hauptbahnhof kurzfristig weitere Kapazitäten geschaffen werden, um den angestrebten Mehrverkehr auf der Schiene überhaupt zu bewältigen. Hier fehlen konkrete Maßnahmen, die S4 ist es jedenfalls nicht, da die Bahnsteige 1 und 2 im Hbf. schon jetzt überlastet sind.	<p>Die Schaffung zusätzlicher infrastruktureitiger Kapazitäten im Hauptbahnhof ist aufgrund vorgeschalteter umfangreicher Planungsprozesse nur mittel- bis langfristig möglich und liegt in der Verantwortung der DB Netz AG. Für den kurzfristigen Mehrbedarf werden dabei auf Basis der verfügbaren Infrastruktur und unter Abgleich mit den Interessen der Personenfern- und Schienengüterverkehre Zusatzbestellungen realisiert, soweit diese kapazitativ möglich sind. Ausweitungen im S-Bahn-Bereich sind noch möglich, da diese Verkehre auf separater Infrastruktur abgewickelt werden und diese (einschließlich der Gleise 1 und 2) auf dichte Zugfolgezeiten eines „8-Linien-Netzes“ ausgelegt ist, wobei derzeit in Hamburg ein 6-Linien-Netz betrieben wird.</p> <p>Die S4 schafft zusätzliche Kapazitäten im Hauptbahnhof, weil die Regionalbahn Hamburg Hbf - Bad Oldesloe (RB81) vollständig entfallen kann und diese Kapazitäten insbesondere für andere Züge des Nahverkehrs genutzt werden könnten.</p>
43	Moorende	43-g	7. Was ist denn außer den bereits begonnenen Bahnstreckenausbauten aus dem Luftreinhalteplan heraus gestartet worden?	Der Umgang mit den Maßnahmen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans von 2012 ist im Anhang II dokumentiert.
43	Moorende	43-h	8. Wie verträgt es sich mit der Luftreinhaltung, dass Hamburg vor wenigen Jahren ein neues Kohlekraftwerk in Betrieb genommen hat. Soll es wieder abgeschaltet werden?	Der genehmigte Stickoxid-Emissionsgrenzwert für das Kraftwerk Moorburg liegt bei 70 mg/m ³ (nach der TA Luft sind bis zu 150 mg/m ³ erlaubt) und ist damit bundesweit der strengste Stickoxid-Emissionsgrenzwert für eine mit Steinkohle befeuerte Großfeuerungsanlage.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
43	Moorende	43-i	9. Die Luftreinhaltung im Hafen soll durch Landstromanlagen sichergestellt werden. Wie kann Hamburg garantieren, dass es einheitliche Standards gibt, die Hamburg einhalten und anbieten kann und die dann auch genutzt werden. Es steht nichts dazu, dass ohne Landstromnutzung die Hafengebühren signifikant angehoben werden.	Alle Landstromanlagen in Hamburg werden nach der seit 2012 international gültigen Norm ICE/ISO/IEEE 80005-1 gebaut und sind somit von allen Schiffen nutzbar. Da Seeschiffen, die Landstrom nutzen, im Hafengebiet ein Rabatt gewährt wird, müssen Schiffe, die keinen Landstrom nutzen, höhere Gebühren zahlen.
43	Moorende	43-j	10. Die in Aussicht gestellte Sanierung der vorhandenen Radwege mit 1 km/Woche in den nächsten drei Jahren ist ein Witz und es wird nicht nachgewiesen, wie die Luftqualität dadurch verbessert werden soll. 11. Die Velorouten sind mit 2 km/Woche im gleichen Zeitraum auch nicht viel besser dotiert, eine zeitnahe Verbesserung der Luftqualität bei einem derartigen Tempo dieser Maßnahme muss bezweifelt werden.	Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in Hamburg (Veloroutennetz sowie die bezirklichen Radverkehrswege) wird sukzessive vorangetrieben. Die Priorität liegt hier auf dem Ausbau des Veloroutennetzes mit dem Ziel der Fertigstellung bis 2020. Im Jahr 2015 wurden 32,745 km Radverkehrsanlagen ausgebaut, 2016 waren es 44,705 km. Auf Grundlage des Ausbaus der Infrastruktur sowie weiterer flankierender Angebote und Maßnahmen (vgl. Kap. 7.1.3) wird eine Steigerung des Radverkehrsanteils prognostiziert, die eine Minderung des motorisierten Verkehrs (Individual- wie Wirtschaftsverkehr) bedingt. Die sich hieraus prognostizierten, positiven Auswirkungen auf die Luftqualität in Hamburg können dem Luftreinhalteplan entnommen werden (vgl. Kap. 7.1.2).
43	Moorende	43-k	12. Der Weiterbetrieb von Stadtrad ist ab 2019 lediglich „vorgesehen“ (ob sich denn ein Betreiber findet, ist nicht sicher).	Die FHH plant die Durchführung der erforderlichen Neuausschreibung des StadtRAD-Systems für den Betriebszeitraum 2019 bis 2028. Nach derzeitigen Erkenntnissen werden sich mehrere potenzielle Betreiber bewerben, so dass von einem Weiterbetrieb ausgegangen wird.
43	Moorende	43-l	Der Plan ist nur eine Sammlung von Wünschen und Hoffnungen, konkrete Planung sieht anders aus. Die Sperrung von ein paar km Straßen für Dieselfahrzeuge ist ein Hohn. Hier müssen dringend noch ein paar Hausaufgaben mehr gemacht werden. Vorher ist der Plan völlig unausgereift und daher abzulehnen.	siehe Vorbemerkung Nr. 1
44	Große Straße	44-a 44-b 44-c 44-d 44-e 44-f 44-g 44-h 44-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
45	Steenwisch	45-a 45-b 45-c 45-d 45-e 45-f 45-g 45-h 45-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
46	Bogenallee	46-a 46-b 46-c 46-d 46-e 46-f 46-g 46-h 46-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
47	Christian-August-Weg	47-a 47-b 47-c 47-d 47-e 47-f 47-g 47-h 47-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
48	Weg beim Jäger	48-a 48-b 48-c 48-d 48-e 48-f 48-g 48-h 48-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
49	Bogenallee	49-a 49-b 49-c 49-d 49-e 49-f 49-g 49-h 49-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
50	Theodor-Fontane-Straße	50-a 50-b 50-c 50-d 50-e 50-f 50-g 50-h 50-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
51	Vogt-Kölln-Straße	51-a 51-b 51-c	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a, 6-b, 6-g
51	Vogt-Kölln-Straße	51-d	Es werden Pläne für Begrenzung von Stickoxyd-Belastung bei allen diversen Verkehrsarten wie Schiffs-, KFZ- Schienenverkehr, etc. gemacht, nicht aber für Luftverkehr bzw. Flugzeuge. D.h., dass z.B. Kraftfahrzeugverkehr zugunsten von Luftverkehr einschränkende Maßnahmen zu dulden hat. Warum diese Ungleichbehandlung, wo doch der Luftverkehr weiterhin gnadenlos, aber erfolgreich angeheizt wird?	Entsprechend der Verursacheranalyse in Kapitel 5.2 ist die lokale Zusatzbelastung durch den motorisierten Straßenverkehr die Hauptursache für die Grenzwertüberschreitung an Straßenabschnitten. Hinsichtlich der verursachergerechten Maßnahmenentwicklung spielt der Flugverkehr eine untergeordnete Rolle. Emissionsreduzierungen für dieses Segment wirken sich straßennah an den Hot-Spots nicht nennenswert aus. Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 8 (Flugverkehr).
51	Vogt-Kölln-Straße	51-e	Es wird mit einer um mehr als 50 %igen Steigerung von NOx-Emissionen durch Luftverkehr bis zum Jahr 2025 gerechnet (Luftreinhalteplan, Seite 39), wo den Anwohnern aber stets erklärt wird, die Flugbewegungen würden nicht mehr werden, eher weniger, weil man größere Flugzeuge einsetze und sie besser auslaste. Dieser krasse Widerspruch in der Sache ist schon sehr merkwürdig!	Die Zahl der Flugbewegungen am Hamburger Flughafen hat über mehrere Jahre abgenommen. Der Höchststand wurde 2007 mit mehr als 173.700 Starts und Landungen gezählt. Trotz der erheblich höheren Passagierzahl wurden 2016 insgesamt nur gut 156.700 Flugbewegungen durchgeführt. Zwischen 1980 und 2015 stieg die Zahl der Passagiere um 242%, die der Flugbewegungen dagegen nur um 58%. Im Übrigen siehe Antwort zu 6-g.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
51	Vogt-Kölln-Straße	51-f	In diesem Luftreinhalteplan wird der zweifellos auch in Hamburg produzierte Ultrafeinstaub weder gemessen, noch beziffert sondern schlichtweg unterschlagen und ignoriert, obwohl er für den Menschen gefährlich ist. Selbst wenn noch keine Grenzwerte festgelegt worden sind, gibt es keinen Grund, ihn den UFP in diesem Luftreinhalteplan einfach auszulassen. Wir halten dieses für grob fehlerhaft und pflichtvergessen!	siehe Antwort zu 12-k
51	Vogt-Kölln-Straße	51-g 51-h 51-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-c, 6-d, 6-f
51	Vogt-Kölln-Straße	51-j	Eine Ausweitung von Tempo 30/40 auf Hauptverkehrsstraßen und viel genutzten Ausweichstrecken (wie der Vogt-Kölln-Str.) sind daher zu prüfen und umzusetzen.	siehe Vorbemerkung Nr. 9
51	Vogt-Kölln-Straße	51-k 51-l	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-h und 6-i
52	Lüdersring	52-a 52-b	siehe Einwendung Nr. 17	siehe Antwort zu 17-a und 17-b
52	Lüdersring	52-c 52-d 52-e 52-f 52-g 52-h 52-i 52-j 52-k	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
53	Spannskamp	53-a 53-b 53-c 53-d 53-e 53-f 53-g 53-h 53-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
54	Handelskammer	54-a	Der Entwurf des (LRP) als Ergebnis eines rund zweijährigen behördenübergreifenden Prozesses mit Beauftragung diverser Gutachter und Einsatz mehrerer Rechen- und Modellierungsprogramme ist professionell erarbeitet und berechnet. Da einige der zugrundeliegenden Gutachten noch nicht veröffentlicht sind, ist die Nachvollziehbarkeit einzelner Teile des LRP nur eingeschränkt gegeben. Wichtig ist daher eine schnellstmögliche Veröffentlichung aller Gutachten. Auch liegen die Unterschiede zwischen der Modellierung und den tatsächlich gemessenen Werten an den vier Verkehrsmessstationen in 2014 zwar im Rahmen der gemäß 39. BImSchV zulässigen Fehlertoleranz von 30 Prozent, betragen jedoch trotzdem noch bis zu 17 Prozent. Obwohl diese Abweichung bei der Maßnahmenprüfung berücksichtigt wurde, resultieren daraus natürlich nicht unerhebliche Unsicherheiten.	siehe Vorbemerkung Nr. 4
54	Handelskammer	54-b	Während die erst kürzlich vom Umweltbundesamt veröffentlichten Korrekturfaktoren zur Berechnung der NOx-Emissionen im realen Fahrbetrieb bei den Euro-6-Pkw für die Modellierung berücksichtigt wurden, ist das für die Euro-4- und Euro-5-Pkw bisher nicht der Fall. Dies muss kurzfristig nachgeholt und auf seine Auswirkungen für die zukünftige Immissionsentwicklung in der Stadt geprüft werden.	siehe Vorbemerkung Nr. 5

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
54	Handelskammer	54-c	Deutlich gestiegen gegenüber der Verursacheranalyse des LRP 2012 ist jedoch der auf die Schifffahrt zurückzuführende Anteil an der Gesamtbelastung, der heute je nach Messstation bei bis zu 20 Prozent liegt, jedoch auch bei den in großer räumlicher Nähe liegenden Messstationen in Altona stark variiert. Daher ist eine ausführlichere Darstellung der Verursacheranalyse in Bezug auf die Schifffahrt erforderlich und es sollte geprüft werden, ob die zur Verfügung stehenden Analyseinstrumente ausreichen. Im LRP wird unter anderem die Erweiterung der Umweltkomponente des Hafengelds um eine NOx-Komponente vorgeschlagen. Hamburg wäre der erste und einzige Hafen der Welt, der diese Komponente als Malus in sein Hafengeld einbeziehen würde, was sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens innerhalb der Nordrange auswirken würde. Um diese sicherzustellen, ist es erforderlich, dass die FHH hier kurzfristig auf europäischer und internationaler Ebene auf einheitliche Umwelt- und Klimastandards hinwirkt, wie dies auch von der Bundesregierung angestrebt wird.	Andere Häfen haben bereits reine Rabatt-/Bonus-Systeme für NOx-Technologien im Hafengeld implementiert (u.a. Port of NYNJ) bzw. werden zukünftig reine Malus-Systeme einführen (u.a. Port of LALB). Der Hamburger Hafen will dagegen erstmals ein gestaffeltes Entgeltsystem während einer Pilotphase testen und dieses zur Weiterentwicklung seines Hafengeld-Managements nutzen. Darüber hinaus wirkt Hamburg auf eine stetige Weiterentwicklung der bestehenden internationalen Standards und Regelwerke hin, um die Luftreinhaltung in der Schifffahrt voranzutreiben und zumindest in den europäischen Häfen einheitliche Rahmenbedingungen zu schaffen.
54	Handelskammer	54-d	Die HK begrüßt außerdem, dass der Senat Handlungsbedarf bei der Umrüstung der stadt eigenen Flotte auf dem Wasser sieht (s. Maßnahmenpaket 8). Hier sollte jedoch geprüft werden, ob die aufgeführten geplanten Maßnahmen weiter konkretisiert und quantifiziert werden können.	Potentiale und Ausgestaltung der Maßnahmen wird unter Einbezug von Fachbehörden, Interessens- und Reederverbänden und Forschungsinstitutionen derzeit intensiv diskutiert und sobald wie möglich konkretisiert werden.
54	Handelskammer	54-e	Ein besonderes Problem stellen dabei die Diesel-Pkw dar, weil bei ihnen auch bei den modernen Typen der Klassen Euro 5 und 6 die eigentlich zulässigen Emissions-Grenzwerte zwar „auf dem Prüfstand“ erreicht, im Realbetrieb jedoch um ein Vielfaches überschritten werden („Dieselskandal“). Die Hamburger Wirtschaft sieht sich daher getäuscht über die tatsächlichen Umweltrisiken des Betriebes von Dieselfahrzeugen einschließlich Euro 6. Sie erwartet wirksame Maßnahmen der öffentlichen Hand, die Einhaltung der festgelegten Emissions-Grenzwerte auch im Regelbetrieb der Dieselfahrzeuge – im Bestand wie auch bei Neuwagen – zeitnah sicherzustellen.	Eine solche Maßnahme kann nicht in einem Luftreinhalteplan festgelegt werden.
54	Handelskammer	54-f	Die Maßnahmenpakete des Luftreinhalteplans beinhalten vor allem die Reduzierung der Immissionen an den besonders belasteten Straßenabschnitten. Langfristiges Ziel muss jedoch die Verbesserung der Luftqualität im gesamten Stadtgebiet sein. Dafür ist es notwendig, dass auch die geplanten Straßeninfrastrukturprojekte in und um Hamburg umgesetzt werden. Dringend benötigte Lückenschlüsse im Hauptverkehrsstraßennetz wurden bisher nicht umgesetzt. Als dringend umzusetzendes Großprojekt ist insbesondere die sogenannte Hafentpassage A26 Ost als Verbindung der A7 und A1 zu nennen, die aber nicht durch die Stadt Hamburg allein umgesetzt werden kann. Eine rasche Umsetzung überregionaler Verkehrsinfrastruktur gemäß der Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan würde den Verkehrsfluss in der Stadt Hamburg insgesamt erheblich verbessern und insbesondere die dicht besiedelten Stadtteile vom Durchgangsverkehr entlasten.	Hamburg setzt sich intensiv dafür ein, die überregionale Verkehrsinfrastruktur in und um Hamburg auszubauen, so dass es dadurch auch zu Entlastungen im innerstädtischen Bereich kommen kann.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
54	Handelskammer	54-g	Die HK begrüßt insbesondere die geplanten Anstrengungen des Senats, die Kapazitäten und das Netz des ÖPNV weiter auszubauen (siehe Maßnahmenpaket 1). Mehr Komfort, mehr Zuverlässigkeit und mehr Kapazitäten sind der Schlüssel, mehr Menschen an den ÖPNV zu binden und Straßennetz wie Umwelt nachhaltig zu entlasten. Die Verkehrsunternehmen im HVV müssen dafür rechtzeitig ausreichend Fahrzeuge beschaffen und die technischen und betrieblichen Voraussetzungen für dichtere Takte schaffen. Wir begrüßen daher, dass der Einsatz von emissionsarmen Bussen durch die Stadt Hamburg vorangetrieben wird und diese in den besonders stark belasteten Straßenabschnitten bevorzugt eingesetzt werden sollen. Hamburg sollte alles daran setzen, die emissionsarmen Busse schnellstmöglich einzusetzen. Die gegründete Beschaffungsinitiative mit anderen deutschen Großstädten ist dabei ein wichtiger Schritt. Um die Nutzung des ÖPNV auch für die Mitarbeiter Hamburger Unternehmen weiter zu erhöhen, setzt sich die HK dafür ein, die Nutzungsmöglichkeiten der ProfiCard zu erweitern. Denn die derzeitige Beschränkung auf Unternehmen mit mindestens 20 Teilnehmern benachteiligt kleine Unternehmen, die die umweltfreundliche Mobilität der Mitarbeiter fördern möchten.	Hamburg hat sich zum Ziel gesetzt, ab 2020 nur noch lokal emissionsfreie Busse zu beschaffen. Die Hamburger Verkehrsunternehmen Hamburger Hochbahn AG und Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH erproben bereits die ersten Busse (z.B. Batteriebus auf der Innovationslinie 109 und E-Midibusse in Blankenese). Es werden zeitnah größere Stückzahlen lokal emissionsfreier Busse beschafft (voraussichtlich bis 2019 30 Busse bei der Hochbahn und 20 Busse bei der VHH), damit nicht mehr die Fahrzeug- und Batterietechnik allein sondern die Betriebsabläufe in Flottengröße (Realbetrieb) erprobt werden können. An der mit dem Letter of Intent im August 2016 zwischen Hamburg und Berlin vereinbarten Beschaffungsinitiative sind mittlerweile auch die Verkehrsbetriebe aus Darmstadt, Düsseldorf, Köln, München und Stuttgart beteiligt. Im Rahmen der Regelbeschaffung werden bereits jetzt ausschließlich Fahrzeuge der neusten Abgasnorm EURO 6 beschafft. Zur ProfiCard siehe Antwort zu 41-b.
54	Handelskammer	54-h	Bestandteil des Maßnahmenpakets 3 ist auch das innerstädtische Parkraummanagement, wobei in erster Linie auf eine digitale und „intelligente“ Erfassung und Steuerung von existierenden Parkständen abgezielt wird. In Anbetracht der prognostizierten Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in Hamburg bis 2020 und 2025 und der Notwendigkeit eines guten Verkehrsflusses sowie der Verfügbarkeit von ausreichend Parkplätzen, erachtet die HK eine Ausweitung des Parkraummanagements mit anforderungsgerechten Regelungen für Anwohner, Gewerbetreibende und Lieferverkehr auf die Bezirkszentren für geboten. Eine solche Ausweisung von zusätzlichen Gebieten der Parkraumbewirtschaftung reduziert den Parksuchverkehr und damit die NOx-Emissionen und erhöht die Verfügbarkeit des knappen Parkraums in den Zentren. Es bedarf einer konkret nachvollziehbaren Begründung, warum diese effektive Maßnahme nicht ergriffen werden soll.	Siehe Antwort zu 17-b und 59-j
54	Handelskammer	54-i	Die Auswirkungen der beiden Durchfahrtsbeschränkungen für den Stadt- und den Durchgangsverkehr sind dagegen deutlich. So ist die Stresemannstraße als Bundesstraße Teil der wichtigsten Ost-Westverbindung. Wie im LRP erläutert, würde es daher zu einer Verlagerung von rund 2.300 Lkw über 3,5t /24h auf das umliegende Straßennetz kommen, voraussichtlich insbesondere auf die stark touristisch geprägte Reeperbahn und im weiteren Verlauf die Holstenstraße. Dort ist dann mit einem entsprechenden Anstieg der Emissionen zu rechnen, wie im LRP auf Seite 133 auch aufgeführt. Insgesamt stellt sich damit die Frage der Verhältnismäßigkeit hinsichtlich des Aufwands für den Vollzug und die Kontrolle. Daher sollte der Entwurf des Luftreinhalteplanes dahingehend ergänzt werden, dass die Auswirkungen auf mögliche Ausweichrouten im Hinblick auf die anforderungsgerechte Abwicklung des gesamten Stadtverkehrs, die zu erwartenden gesamtstädtischen Emissionen und die Aufenthaltsqualität insbesondere in den touristisch geprägten öffentlichen Räumen unter Berücksichtigung langfristiger städtebaulicher und stadtentwicklungspolitischer Planungen untersucht und dargestellt werden.	Die Auswirkungen verkehrsbeschränkender Maßnahmen auf Ausweichrouten sind berechnet und bewertet worden und haben Eingang in die Abwägung gefunden. Die voraussichtlichen Verkehrsverlagerungen sind mit einem Verkehrsmodell berechnet worden. Anschließend sind die sich in der Folge der Maßnahme einstellenden Immissionen ermittelt worden.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
54	Handelskammer	54-j	Auch sollte der anforderungsgerechte Ausbau der gesamten Verkehrsinfrastruktur im Großraum Hamburg mit Blick auf die verkehrliche Entlastung der inneren Stadt stärker berücksichtigt und die Finanzierung des Bundesverkehrswegeplan vollumfassend sichergestellt werden. Langfristiges Ziel muss es sein, die Luftqualität im gesamten Stadtbereich zu verbessern.	siehe Antwort zu 54-f
54	Handelskammer	54-k	Auch einige weitere Details sind im LRP noch nicht ausreichend konkretisiert. So wird zum Beispiel aus der Textfassung nicht deutlich, dass der Gefahrgutverkehr von der Durchfahrtsbeschränkung ausdrücklich ausgenommen werden soll, was in der finalen Version klargestellt werden muss.	Hinsichtlich der Stresemannstraße als derzeit verpflichtende BAB-Elbtunnel-Umleitungsstrecke für besondere Gefahrgüter wird im Zusammenhang mit einem grundsätzlich neuen Umleitungssystem auf Grund der "Deckel-Tunnel" eine Alternativroute entwickelt. Anliegerverkehre und insofern auch Gefahrguttransporte sind von den angedachten Durchfahrtsbeschränkungen ausgenommen.
54	Handelskammer	54-l	Abschließend regt die HK an zu prüfen, ob die Einrichtung eines „Frühwarnsystems“ analog zu anderen Städten wie Paris oder Stuttgart in Hamburg sinnvoll ist. Dieses könnte sich zum Beispiel auf die geplanten Durchfahrtsbeschränkungen oder andere Maßnahmen aus den zehn Paketen beziehen, deren Einsatz davon abhängig gemacht wird, ob über einen bestimmten Zeitraum an den Verkehrsmessstation besonders hohe Werte gemessen werden, die natürlich auch einen Einfluss auf den Jahresmittelwert haben.	Die Hinweise und Anregungen werden in die weiteren Überlegungen zur Luftreinhaltung in Hamburg einbezogen.
54	Handelskammer	54-m	Auch sollte geprüft werden, ob es sinnvoll ist, Einzelmitteln mit einem großen Beitrag an den gemessenen Immissionswerten zu identifizieren und gemeinsam mit diesen an einer gezielten Emissionsreduktion zu arbeiten.	Im Zuge der Erstellung des Luftreinhaltungsplans wurde eine detaillierte Verursacheranalyse durchgeführt (vgl. Kapitel 5.2)
54	Handelskammer	54-n	Um den Einsatz emissionsfreier Antriebstechnologie in Hamburg weiter voranzubringen, sollte vom Senat geprüft werden, ob der Leitfaden für Umweltgerechte Beschaffung in der Fassung von Januar 2016 einer entsprechenden Ergänzung oder Überarbeitung bedarf mit dem Ziel, bei der Auftragsvergabe an Dritte den dortigen Einsatz schadstoffgeminderter oder schadstofffreier Fahrzeuge als Kriterium berücksichtigen zu können.	Die Hinweise und Anregungen werden in die weiteren Überlegungen zur Luftreinhaltung in Hamburg einbezogen.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
55	Neehusenstraße	55-a	<p>Ich bemängeln jedoch grundsätzlich und mit Nachdruck die mangelnde Transparenz bei der Erstellung des Luftreinhalteplans und die Geheimhaltung der zugrunde liegenden Gutachten. So werden Gutachten seit langer Zeit unter fadenscheinigen Begründungen zurück gehalten, obwohl wir in Hamburg ein Transparenzgesetz haben. Z. B. https://fragdenstaat.de/anfrage/verkehruntersuchung-max-brauer-allee/ https://fragdenstaat.de/anfrage/analyse-zu-fahrverboten-auf-der-max-brauer-allee/ Ich weise darauf hin, dass ich hier rechtswidrig daran gehindert werde mich über Gutachten zur Lärm und Schadstoffminimierung zu informieren.</p> <p>Diesbezüglich kritisiere ich mit Nachdruck, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung unzureichend und fehlerhaft ist. Gemäß der Bundestagsdrucksache 14/8450 soll den Betroffenen bei der Erstellung von Luftreinhalteplänen bereits in einem frühen Stadium die Möglichkeit gegeben werden, die Behörde über Einwände gegen die vorgesehenen Maßnahmen zu informieren. Dabei sind auch die Anforderungen des Gesetzes über die Öffentlichkeitsbeteiligung in Umweltangelegenheiten (Öffentlichkeitsbeteiligungsgesetz) nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG zu beachten. Demnach (§9 Abs. 1b) hat die zuständige Behörde der Öffentlichkeit die „entscheidungserheblichen Berichte und Dokumente betreffend das Vorhaben, die der zuständigen Behörde zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens vorgelegen haben“ zur Einsicht auszulegen. Wie der VGH München (Beschluss v. 27.02.2017, 22 C 16.1427) betont, ist es darüber hinaus nicht ermessensgerecht, dass Verzeichnis der Straßen, auf denen bzw. in deren Umgriff der Grenzwert nach § 3 Abs. 2 der 39. BImSchV nicht eingehalten wird, der Allgemeinheit erst zeitgleich mit der Einleitung der Öffentlichkeitsbeteiligung zugänglich zu machen.</p> <p>Eine vorgezogene Bekanntgabe dieses Verzeichnisses trage vielmehr dazu bei, den Betroffenen und der Allgemeinheit bereits vor dem Beginn der gemäß § 47 Abs. 5 Satz 2, Abs. 5a Satz 1 bis 3 BImSchG erforderlichen Verfahren einen den zuständigen Behörden vergleichbaren Kenntnisstand zu verschaffen. Sie würden damit bereits vorab in die Lage versetzt, gegenüber den Behörden geltend zu machen, bestimmte Strecken seien zu Unrecht (nicht) in dieses Verzeichnis aufgenommen worden, da der durch § 3 Abs. 2 der 39. BImSchV vorgegebene</p>	<p>Einsicht wird für die Dauer eines Monats in den Planentwurf gewährt; darüber hinausgehende Unterlagen sind nicht auszulegen (Landmann/Rohmer, BImSchG, § 47 Rn. 19b). Die Behörde hat den Entwurf des geänderten Luftreinhalteplans ausgelegt und daher entsprechend § 47 Abs. 5a BImSchG gesetzeskonform gehandelt. Es besteht kein Anlass für eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung. Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 4, Nr. 6 und Antwort zu 2-ad.</p>
55	Neehusenstraße	55-b	<p>Außerdem sind die Maßnahmen insbesondere zur Radförderung viel zu unkonkret. Es wird z. B. nur gesagt, dass man Radrouten ausbauen will, aber wo und wie wird nicht erklärt. Aus meinem Arbeitsweg, den ich je nach Wetterlage und Lust auch mit dem Fahrrad (Hausbruch, Moorburg, Katwykbrücke, Rethebrücke, Alter Elbtunnel, Johannes Brahms Platz) bin ich stark den Dieselabgasen von LKWs ausgesetzt. Ich wünsche mir hier besseren Schutz. Z. B. in den man alternative Radrouten durch den Hafen baut. Ich schlage vor, einen Betriebsweg zwischen Blumensand und Katwykbrücke als Radweg umzubauen und das dort ansässige Unternehmen entsprechend zu entschädigen.</p> <p>Außerdem schlage ich vor, die Betriebsstraße für das Spülfeld bei der Katwykbrücke für den Radverkehr zu öffnen und eine gute Querung (Ampel oder ähnliches) an der Katwykbrücke zu bauen.</p> <p>Um den Radverkehr zu fördern sollte die Straße Moorburger Hinterdeich von der Stadt gekauft werden und der Wegzustand verbessert werden, insbesondere die dort im letzten Jahr installierten Bodenwellen entschärft werden. Auch sollte es an der Katwykbrücke und an der Rethebrücke für den Radverkehr eine überdachte Wartezone zum Schutz gegen Wetter (pralle Sonne, Regen, Hagel etc.) geben.</p> <p>Das würde dazu führen, dass ich häufiger mit dem Rad fahren würde. Ich denke dass es vielen Menschen in Neugraben, Fischbek und Hausbruch so geht und dass man so mehr zum Umsteigen bringen könnte.</p>	<p>Detailliertere Angaben zur Radverkehrsförderung in Hamburg sind im jeweils aktuellen Fortschrittsbericht der Radverkehrsstrategie zu finden. Der aktuell laufende Velorouten-Ausbau ist im Bündnis für den Radverkehr nachzulesen. Diese Dokumente sind online über hamburg.de/radverkehr abrufbar.</p> <p>Ihre konkreten Ideen und Vorschläge nehmen wir dankend zur Kenntnis und werden sie in zukünftigen Planungsprozessen mitbetrachten.</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
55	Neehusenstraße	55-c	Angesichts der steigenden Fahrgastzahlen wäre eine westliche S-Bahn Querung auf Höhe des Elbtunnels sinnvoll. Die Route könnte z. B. in Hausbruch an der Hafensbahn über Moorburg, Waltershof ggf. Finkenwerder nach Altona gehen.	Der Senat legt seine Priorität beim Ausbau des Schnellbahnnetzes aktuell auf die Großprojekte S4 (Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe), S21 (Hamburg – Kaltenkirchen) sowie U4 (Horner Geest – Elbbrücken), U5 (Bramfeld – Lokstedt) sowie der Schienenanbindung des Osdorfer Borns („U5-West“ oder „S32“), was bereits erhebliche finanzielle Mittel bindet. Zur Verbesserung der Anbindung des Süderelberaums ist mittelfristig die kapazitative Ausweitung des S-Bahn-Verkehrs auf vorhandener oder punktuell auszubauender Infrastruktur vorgesehen.
55	Neehusenstraße	55-d	Ich schlage vor, in ganz Hamburg (Ausnahme Autobahnen und Straßen im Kern-Hafen) Tempo 30 einzuführen. Man könnte dann diverse Ampeln abbauen und der Verkehr wäre zwar langsamer aber gleichmäßiger. Gerade beim Anfahren und Bremsen entsteht besonders viel Lärm.	siehe Vorbemerkung Nr. 9
55	Neehusenstraße	55-e	Die Polizei sollte gegen Falschparker auf Fuß und Radwegen stärker vorgehen.	Die Polizei geht in angemessener Weise gegen entsprechendes Fehlverhalten vor. Insbesondere Parken auf den verschiedenen Sonderwegen für Radfahrer ist ausdrückliche Schwerpunktsetzung der Polizei. Eine entsprechende Dienstanweisung ist im Transparenzportal eingestellt: http://daten.transparenz.hamburg.de/Dataport.HmbTG.ZS.Webservice.GetRessource100/GetRessource100.svc/233ddacc-b2f9-4dd4-aa9a-7da88e491645/Akte_HmbTG_-_zu_veroeffentlichende_Dokumente.pdf
55	Neehusenstraße	55-f	Die Preise für HVV-Fahrkarten sollten massiv gesenkt werden. Eine Monatskarte sollte für einen Erwachsenen 10 Euro kosten. Für Tage in denen in Hamburg eine Grenzwertüberschreitung vorkommt, sollten alle Pendler ihr Geld zurückbekommen.	Pendlern werden innerhalb des HVV-Tarifs Rabatte gewährt in Form von Zeitkarten (Monats- und Abonnementkarten sowie ProfiCards) und das ÖPNV-Angebot fortlaufend weiterentwickelt. Durch weitere Rabatte ergeben sich Einnahmeausfälle, die durch den Hamburger Haushalt gedeckt werden müssten. Aufgrund der angespannten Haushaltslage sind weitere Rabattierungen jedoch nicht möglich. In Hamburg werden die bestehenden Tagesmittelgrenzwerte eingehalten. Siehe Vorbemerkung Nr. 3.
55	Neehusenstraße	55-g	Die Stellen die verkehrsbeschränkende Maßnahmen prüft, sollten massiv personell und finanziell besser besetzt werden und nach wissenschaftlichen Kriterien transparent und schnell arbeiten.	Die Personalausstattungsbedarfe der straßenverkehrsbehördlichen Abteilungen der Polizeikommissariate sind in der jüngeren Vergangenheit untersucht worden. Auf Basis des Untersuchungsergebnisses erfolgt die bedarfsgerechte Personalverteilung. Im Rahmen einer Gesamtüberprüfung der Stellenstruktur der Polizei Hamburg werden auch die straßenverkehrsbehördlichen Funktionen betrachtet.
56	Sonnenwende	56-a 56-b 56-c 56-d 56-e 56-f 56-g 56-h	Musterstellaunahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-h

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
56	Sonnenwende	56-i	Eigene Betroffenheiten: Ich lebe in der Einflugschneise des Hamburger Flughafens und kann nicht akzeptieren, dass täglich meine Gesundheit geschädigt wird. Tendenz steigend statt sinkend. Wenn ich dann noch sehe, dass der Flughafen 27 neue Terminals bekommen soll, dann frage ich mich, ob es der Regierung der Stadt Hamburg völlig egal ist, wann ein großer Teil der Bevölkerung immer mehr mit krankmachenden Lärm und Feinstaub belastet wird.	Durch die südliche Verlängerung der Pier werden sechs neue Fluggastbrücken sowie fünf zusätzliche Außenpositionen errichtet, die jedoch keine Kapazitätsveränderung darstellen. Diese dienen dazu, den gestiegenen Bedarf zu befriedigen und den Passagieren mehr Komfort beim Ein- und Aussteigen zu bieten. Zusätzliche Flugbewegungen entstehen dadurch nicht, da die Kapazität des Flughafens vom Start- und Landebahnsystem abhängt. Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 3.
56	Sonnenwende	56-j	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Vorbemerkung Nr. 1
57	Lübecker Straße	57-a 57-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
57	Lübecker Straße	57-c	Für die Straße Lübecker Straße , an der ich wohne, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
57	Lübecker Straße	57-d	Für die Straße Lübecker Straße, Wandsbeker Chaussee, Mühlendamm, Borgfelder Straße, Bürgerweide, Heidenkampsweg, Harburger Chaussee, Mengestraße, Steindamm und Kurt-Schumacher-Allee , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze, wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
57	Lübecker Straße	57-e 57-f 57-g 57-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe 14-a bis 14-h siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
57	Lübecker Straße	57-i	Die Ausweitung des Angebots an Leihfahrrädern und insbesondere die Einführung von Leih-Lastenfahrrädern.	Die FHH plant die Durchführung der erforderlichen Neuausschreibung des StadtRAD-Systems für den Betriebszeitraum 2019 bis 2028. Die Prüfung, inwieweit hierbei auch Leih-Lastenräder berücksichtigt werden, ist noch nicht abgeschlossen. Neben den vielfältigen Vorteilen sind auch Aspekte wie Kosten, Aufwand, Vandalismusgefahr, Anforderungen an die Abstellplätze etc. zu berücksichtigen.
57	Lübecker Straße	57-j	Einen Ausbau öffentlicher (und geschützter) Fahrradabstellmöglichkeiten unter Berücksichtigung von speziellen Abstellgelegenheiten für Lastenräder.	Die Zahl gesicherter Abstellmöglichkeiten wird derzeit im Zuge der Umsetzung des Bike+Ride-Entwicklungskonzeptes (siehe Drs. 20/14485) stadtwweit deutlich ausgebaut. Bis zum Jahr 2025 soll die Kapazität auf ca. 5.600 Plätze erhöht werden. Bereits heute gibt es über 1.700 Plätze. Darüber hinaus wird derzeit eine Machbarkeitsstudie für den Betrieb von Fahrradstationen an den Hamburger Fernbahnhöfen erstellt. Perspektivisch sollen dadurch weitere gesicherte Abstellmöglichkeiten in hoher Qualität und mit ergänzenden Serviceangeboten entstehen. Abstellmöglichkeiten für Lastenräder werden dabei bestmöglich berücksichtigt.
57	Lübecker Straße	57-k	Reduktion von Stellplätzen für Kfz und Ersatz durch Fahrradabstellmöglichkeiten und unkommerziellen Grün- und Freiflächen.	Grundsätzlich werden bei allen Neu- und Umbaumaßnahmen im Straßenraum stets die Belange des Fahrradparkens berücksichtigt. Dabei wird auch die Umnutzung von Pkw-Parkplätzen zugunsten von Fahrradabstellplätzen geprüft und – wo möglich – auch umgesetzt. Ein Beispiel hierfür ist das Kontorhausviertel. Zur Umwandlung von öffentlichen Parkplätzen zu Grün- und Freiflächen siehe auch das Projekt first.mover.hamburg (vgl. Kap. 7.1.3)

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
58	Methfesselstraße	58-a 58-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
58	Methfesselstraße	58-c	Für die Straße Methfesselstraße , an der ich wohne, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
58	Methfesselstraße	58-d 58-e 58-f 58-g	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
59	BUND	59-a 59-b 59-c	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-c
59	BUND	59-d	Im Entwurf zum LRP heißt es auf Seite 32, dass die HBFA-3.2-Emissionsfaktoren mit einem Korrekturfaktor von 1,9 multipliziert werden, um neue Erkenntnisse zur Emission der Fahrzeuge im realen Betrieb zu berücksichtigen. Hier wird allerdings nur auf Dieselfahrzeuge mit Euro 6 Bezug genommen. Damit stellt sich die Frage, wie mit Dieselfahrzeugen der Emissionsklasse Euro 4 und Euro 5 verfahren wurde. Deren aktuelle Korrekturfaktoren sind zwar niedriger (Euro 4: 1,25 und Euro 5: 1,33) als für Euro 6 (1,9), aber bei den Dieselfahrzeugen machen Fahrzeuge mit Euro 5 ca. 40 % und Fahrzeuge mit Euro 4 ca. 25 % des Gesamtbestandes aus (Stand 1.1.2016, KBA). Die Stickoxid-Belastung auf Hamburgs Straßen stammt somit vor allem aus Fahrzeugen dieser beiden Emissionsklassen. Sollten Euro 4 und Euro 5 nicht entsprechend berücksichtigt worden sein, ist eine Nachberechnung der NOx-Emissionen für die Emittentengruppe KFZ-Verkehr vorzulegen. Mit dieser Nachberechnung ist dazulegen, ob die angegebene Jahresmenge von 5.949 t für 2014 (Tab. 21, Entwurf LRP) tatsächlich weiterhin zutrifft und ob die darauf aufbauenden Modellierungen bis 2020 bzw. 2025 haltbar sind.	siehe Vorbemerkung Nr. 5
59	BUND	59-e	Die Modellierung im Entwurf des Luftreinhalteplans umfasst den Zeitraum 2014 bis 2020 bzw. bis 2025. Die Auswertung der realen Messwerte der Jahre 2014 – 2016 und der ersten vier Monate des Jahres 2017 ergibt eine z. T. erhebliche Abweichung von den Modellwerten. Dies wird in den nachfolgenden Grafiken für die Daten an der Habichtstraße (Modellierung < Messwerte) und an der Stresemannstraße (Modellierung > Messwerte) aufgezeigt. Selbst unter der Annahme, die Eingangsdaten für die Modellierung wären korrekt (siehe Punkt 2) und unter Beachtung der im Entwurf vorgenommenen Berücksichtigung der Unter- bzw. Überschätzung für 2014 und eines Aufschlags für die Habichtstraße für 2016 (s. Seite 123 f., Entwurf LRP). Die Modellierungen sind daher mit den Messdaten 2016 als dem derzeit aktuellsten Jahresmittelwert abzugleichen und ggf. anzupassen.	Das Modell wurde für das Bezugsjahr 2014 aufgebaut und mit den Messdaten für 2014 validiert und kalibriert. Beim Aufbau des Modells wurden nicht nur die Messdaten von Luftmessstellen beachtet, sondern Eingangsdaten, die die Verkehrsbelastung und die emissionsrelevanten Quellen der Hintergrundbelastung berücksichtigen. Siehe auch Kapitel 6.1.
59	BUND	59-f	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-d
59	BUND	59-g	• Großräumiges Durchfahrtsverbot für Dieselfahrzeuge Hinweis: Der aktuelle Entwurf des Luftreinhalteplans Stuttgart (3. Fortschreibung) geht die Einführung der Blauen Plakette von einer NOx-Reduktion von 40 % aus. Die Blaue Plakette stellt damit die mit Abstand wirksamste Maßnahme zur Reduzierung der Stickoxidbelastung dar. Dies wird auch im Grundsatz durch den LAI-Ausschuss "Luftqualität/Wirkungsfragen/Verkehr" bestätigt.	Die Einführung eines großräumigen Durchfahrtsverbotes für Dieselfahrzeuge kann nicht durch den Luftreinhalteplan erfolgen, da die hierzu erforderliche bundesrechtliche Rechtsgrundlage fehlt.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
59	BUND	59-h	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung von Tempo 30/40 auf Hamburger Hauptverkehrsstraßen Hinweis: Das UBA geht bei Geschwindigkeitsbegrenzungen von einem Reduktionspotential für NOx von bis zu 18 % aus. Eine Untersuchung von Verstärkungseffekten bei einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30/40 in Hamburg ist daher im LRP abzubilden.	siehe Vorbemerkung Nr. 9
59	BUND	59-i	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung von Parkgebühren Hinweis: Der aktuelle Entwurf des Luftreinhalteplans Stuttgart (3. Fortschreibung) geht bzgl. der Erhöhung von Parkgebühren von einem Reduktionspotential für NOx gesamtstädtisch von 4 % aus.	Die Parkgebührenordnung wurde zum Jahresbeginn 2016 und 2017 geändert und die Höhe der Parkgebühren angehoben. Zuvor war die Höhe der Parkgebühren in Hamburg seit dem Jahr 1993 nicht mehr angepasst worden. Das NOx-Reduktionspotential des Parkraummanagements wurde im Maßnahmenpaket 3 berücksichtigt.
59	BUND	59-j	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Verbesserung des Parkraummanagements Hinweis: In Hamburg werden ca. 11.000 Parkplätze öffentlich bewirtschaftet. Bereits in der ersten Fortschreibung des LRP 2012 wurde in der Maßnahme M 17 das Potenzial für eine Verschiebung des Modal-Splits in Richtung ÖPNV erkannt. Allerdings ist keine Auswertung der Anzahl der öffentlich bewirtschafteten Parkplätze ersichtlich. Diese liegt offenbar weiterhin bei ca. 11.000 (siehe dazu SKA 21/2853)	Neben dem Aufbau des Parkraum-Managements und den damit verbundenen Kontrollen des bewirtschafteten Parkraums hat der LBV im Zuge einer Neuordnung der Zuständigkeiten seit 2015 auch die Verantwortung für konzeptionelle Fragen rund um die Parkraumbewirtschaftung übernommen. Seither wurde die Anzahl der bewirtschafteten Parkstände erhöht. Sie liegt jetzt bei ca. 15.000, davon sind 13.100 Parkstände mittels Parkscheinautomaten bewirtschaftet, der Rest mit Parkscheibenpflicht. Vier der insgesamt sechs Bewohnerparkgebiete werden nun flächendeckend mit Parkscheinautomaten bewirtschaftet, wobei Besitzer eines Bewohnerparkausweises von der Entrichtung der Gebühr ausgenommen sind. In diesen Gebieten wurden ca. 55 zusätzliche Parkscheinautomaten aufgestellt. Weitere 21 Parkscheinautomaten wurden im Ortskern Blankenese auf Anregung örtlicher Initiativen und der Bezirksversammlung Altona errichtet. Weitere Parkscheinautomaten wurden im Zuge kleinerer Maßnahmen zusätzlich aufgestellt.
59	BUND	59-k	<ul style="list-style-type: none"> • Schnellerer Einsatz von emissionsarmen Bussen Hinweis: Der verstärkte Einsatz von emissionsarmen Bussen im Bereich des Rings 2 wird begrüßt. Das Ziel sollte allerdings sein, dass im Bereich des Rings 2 spätestens ab 2020 ausschließlich und nicht nur zu 80 % Fahrzeuge mit alternativem Antrieb oder EURO VI eingesetzt werden. Im Entwurf der 3. Fortschreibung zum LRP Stuttgart sind derartige Maßnahmen im Kerngebiet der Stadt bereits ab 2018 vorgesehen.	Mit dem nun vorliegenden Wissen, welche Strecken von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind, werden die Verkehrsunternehmen den Einsatz der emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge dort konzentrieren.
59	BUND	59-l	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe 6-f
59	BUND	59-m	Die Landstromversorgung des Hamburger Hafens ist konsequent mit Strom aus erneuerbarer Erzeugung zu betreiben.	siehe 6-h

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
59	BUND	59-n	<p>Emissionen des Flugverkehrs problematisch</p> <p>Im Entwurf der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans werden die flugverkehrsbezogenen Emissionen (Landing Take Off Zyklen – LTO) fälschlicherweise nur unterhalb von 300 m dem Flughafen zugeordnet. Richtigerweise sind jedoch alle Emissionen unterhalb von 3,000 ft (d. h. ca. 900 m) dem Hamburger Flughafen zuzuordnen.</p> <p>Die dem Entwurf des LRP zugrunde liegenden Daten der luftverkehrsbezogenen Emissionen (LTO-Zyklen und APU-Emissionen) basieren auf einer Simulation mit dem FHG-Programm LASPORT. Es fehlt jegliche Transparenz bzgl. der Parametrisierung dieses Programms. Ebenso werden keine Aussagen zur Validität der Simulationsergebnisse vorgestellt. Damit sind die vorgelegten Zahlen nicht überprüfbar. Insgesamt erscheinen die Angaben im Vergleich zu Daten des Deutschen Fluglärmdienstes (DFLS e. V.) zu niedrig. So kommt der DFLD für das Jahr 2016 auf einen NOx-Ausstoß von 633 t; noch ohne APU-Emissionen. Es existiert kein Maßnahmenpaket zur Reduzierung der Luftverkehrsbelastung. Im Gegenteil: Vom Bezugsjahr 2014 mit einem flugverkehrsbezogenen Schadstoffausstoß von 442 t NOx pro Jahr wird eine Emissionssteigerung innerhalb weniger Jahre bis 2020 um 56 % auf dann 689 t NOx pro Jahr prognostiziert, ohne dass auch nur eine einzige Gegenmaßnahme im Luftreinhalteplan aufgeführt wird. Dann wird für das Prognosejahr 2025 unbegründet von einem 0-%-Emissionszuwachs gegenüber dem Prognosejahr 2020 ausgegangen, obwohl der Flughafen weitere Ausbaupläne in Vorbereitung hat.</p>	<p>Die Angaben unter 5.1.3 im Entwurf des Luftreinhalteplans enthalten einen Schreibfehler. Dieser wurde korrigiert. Statt 300 m muss es richtig heißen: 3000 ft (915 m Höhe). Der LTO-Zyklus wird seitens der ICAO standardmäßig für die Berechnung von Emissionswerten verwendet und ist daher die international anerkannte Berechnungsmethode.</p> <p>Maßnahmen zur Reduktion der Emissionen sind in Kapitel 7.1.9 beschrieben.</p> <p>LASPORT (LASAT für Airports) ist ein anerkanntes Verfahren zur Simulation der Ausbreitung und Frachtenberechnung von Luftschadstoffen aus dem Flugzeugbetrieb. Diese sog. „Lagrange-Simulation“ von Luftschadstoffen entspricht den Vorgaben der Technischen Anlagenverordnung Luft. Dabei werden</p> <ul style="list-style-type: none"> - Triebwerksdaten in den versch. Lastzuständen (Rol-len/Steig/Flug/Aufsetzen/On- und Off-Block) - Rollzeiten - APU - Flugzeugtypenmix <p>berücksichtigt. LASPORT wird an allen deutschen Flughäfen in relevanten Genehmigungsverfahren mit öffentlicher Anhörung genutzt. Vor diesem Hintergrund besitzen von LASPORT berechnete Daten ein hohes Maß an Genauigkeit.</p> <p>Die Angaben des DFLD können im Rahmen des Luftreinhalteplans nicht bewertet werden. Prognosedaten für das Jahr 2025 standen nicht zur Verfügung. Daher wurde für die Immissionsprognose zum Luftreinhalteplan hilfsweise auf die Prognosedaten für das Jahre 2020 zurückgegriffen.</p> <p>Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 8.</p>
59	BUND	59-o	<p>Während es eine quantifizierende Gesamtdarstellung der bestehenden NOx-Belastungsarten der Jahre 2012-2014 gibt (Tab. 21, LRP), fehlt eine derartige Zusammenstellung für die Prognosezeiträume 2020 und 2025. Daher ist beispielsweise als mögliches Steuerungsinstrument zur Belastungsreduzierung die Einführung eines emissionsabhängigen Start- und Landeentgeltes in Abhängigkeit des NOx-Ausstoßes je LTO-Zyklus zur Förderung des vermehrten Einsatzes emissionsärmerer Flugzeuge zu prüfen.</p>	<p>Die Entgeltordnung des Hamburger Flughafens enthält bereits ein emissionsabhängiges Entgelt, das für Flugzeuge ab 2.000 kg nach einer mathematischen Formel auf der Basis des NOx-Ausstoßes berechnet und auf die übrigen Komponenten aufgeschlagen wird.</p>
59	BUND	59-p	<p>Die Luftreinhaltung in Hamburg bleibt insgesamt ungenügend. Laut Entwurf zur 2. Fortschreibung des LRP wird die Gesamtemission von Stickoxiden bis 2020 sogar leicht zunehmen (siehe Tab. 1). Damit wird Hamburg der Verpflichtung nach § 1 BImSchG nicht gerecht.</p>	<p>Die Einwendung bezieht sich auf die Basisprognosen und berücksichtigt nicht, dass die Stadt Minderungsmaßnahmen ergreift, die die Reduzierung der Gesamtemissionen zur Folge hat. Die Minderungen sind bei den einzelnen Maßnahmenpaketen aufgeführt.</p> <p>Zur Beurteilung der Auswirkungen einer Schadstoffbelastung auf die menschliche Gesundheit wird die Immissionsbelastung herangezogen. Diese ist zwar abhängig von den Emissionen, kann jedoch bei gleicher Emissionsmenge aufgrund unterschiedlicher Randbedingungen (Bebauungssituation, Durchlüftung, Höhe der Emission) zu unterschiedlichen Ergebnissen führen. Insofern lässt sich aus einer Erhöhung der Emissionsmenge keine gleichzeitige Erhöhung der Immissionsbelastung an einem bestimmten Punkt ableiten. Die Modellierung zeigt, dass sich die Anzahl der Straßenabschnitte mit NO2-Grenzwertüberschreitung und die Anzahl von Betroffenen stetig verringern.</p>
59	BUND	59-q	<p>Transparenz der Gutachten</p> <p>Es ist nicht akzeptabel, dass zentrale Gutachten in der öffentlichen Auslegung des Entwurfs zum LRP unzureichend benannt und nicht zugänglich gemacht werden. Dies gilt für die als „Platzhalter“ im Quellenverzeichnis ausgewiesenen Gutachten IVU 2017, VMZ 2017 und BWVI 2017. Dies gefährdet nach Ansicht des BUND Hamburg möglicherweise sogar die Rechtmäßigkeit der öffentlichen Auslegung.</p>	<p>siehe Vorbemerkung Nr. 4</p> <p>Einsicht wird für die Dauer eines Monats in den Planentwurf gewährt; darüber hinausgehende Unterlagen sind nicht auszulegen (Landmann/Rohmer, BImSchG, § 47 Rn. 19b). Die Behörde hat den Entwurf des geänderten Luftreinhalteplans ausgelegt und daher entsprechend § 47 Abs. 5a BImSchG gesetzeskonform gehandelt. Es besteht kein Anlass für eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung.</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
59	BUND	59-r	Anzahl der Betroffenen Die Anzahl der von einer Grenzwertüberschreitung Betroffenen wird im vorliegenden Entwurf auf der Basis von Daten aus 2014 mit 41.358 angegeben (S. 62, Entwurf LRP). Diese Ermittlung erfolgte „analog“ zum Vorgehen in der 1. Fortschreibung zum Luftreinhalteplan. Die damals verwendeten Daten stammten aus dem Jahr 2009. Als Ergebnis wurden im Gutachten Lohmeyer 2010 mehr als 200.000 Betroffene an Straßenabschnitten mit einer Gesamtlänge von ca. 235 Kilometer ermittelt. Die deutlich geringere Anzahl an Betroffenen im Entwurf der 2. Fortschreibung kann nicht nachvollzogen werden, zumal sich die Jahresmittelwerte (JMW) der Stickoxidbelastung beispielsweise an der Verkehrsmessstation Habichtstraße (2009: 63 µg/m ³ ; 2014: 28 µg/m ³) oder an der Hintergrund-Messstation Billstedt (2009: 31 µg/m ³ ; 2014: 30 µg/m ³) nicht gravierend verändert haben.	siehe Vorbemerkung Nr. 6
59	BUND	59-s	Betroffene Straßenabschnitte Laut Entwurf des LRP wurden 3.142 Straßenabschnitte mit einer Gesamtlänge von 401 km in die Modellierung einbezogen (S. 58, Entwurf LRP). Als Kriterien dafür wurden eine tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 5.000 Fahrzeugen und eine entsprechende Dichte der Bebauung angegeben. Hamburg verfügt über ein Hauptstraßennetz von ca. 550 km Länge. Demnach läge die DTV auf ca. 150 km Hauptstraßen unter 5.000 Fahrzeuge und/oder eine entsprechende Dichte der Bebauung wäre nicht gegeben. Wir bitten um Angabe der Hauptverkehrsstraßenabschnitte, die nicht in die Modellierung einbezogen wurden.	Die Vorgehensweise beim Modellaufbau ist in Kapitel 6.1 beschrieben. Betrachtet wurden nur Straßenabschnitte, bei denen aufgrund der Dichte der Bebauung und der Verkehrsbelastung (DTV > 5000 Fahrzeuge) erhöhte NO ₂ -Immissionen angenommen werden können. Für Bebauungshöhe, Straßenbreite und Ausrichtung wurden ähnliche Straßenabschnitte zu typisierten Kategorien zusammengefasst. Folgende Bereiche wurden deshalb nicht oder nur teilweise betrachtet: Straßen mit geringerer Verkehrsbelastung (DTV < 5000 Fahrzeuge), Straßen im Hafengebiet, Straßen mit Brücken, Straßen in Hochlage, Straßenabschnitte mit fehlender oder nur einseitiger oder aufgelockerter Randbebauung, Kreuzungsbereiche, Plätze, Randstraßen von Parks etc.. Diese Abschnitte sind im gesamten Stadtgebiet verteilt und betreffen das gesamte Hauptstraßennetz.
59	BUND	59-t	Nicht nachvollziehbare Hintergrundbelastung In Abbildung 17 (S. 49, Entwurf LRP) wird dargestellt, dass die regionale Hintergrundbelastung und die städtische Zusatzbelastung etwa ein Drittel der Gesamtbelastung an der Kieler Straße ausmacht. Auf Seite 59 wird in Tabelle 23 die modellierte Hintergrundbelastung für die Kieler Straße aber mit 45,1 µg/m ³ angegeben. Der Jahresmittelwert lag 2014 bei 46 µg/m ³ . Demnach würde die Hintergrundbelastung im Modell für die Kieler Straße fast 100 % ausmachen. Wir bitten um Erläuterung der Zahlen.	Die Werte auf Seite 59 in der Tabelle 23 wurden als NO _x und nicht als NO ₂ angegeben (siehe Text oberhalb Tabelle 59).
59	BUND	59-u	Fragliche Angaben zur Verkehrsdichte Angaben zur Verkehrsdichte (DTV) sind nicht immer nachvollziehbar. So wird für den Abschnitt Willy-Brandt-Straße eine DTV von 55.000 Fahrzeugen angegeben (S. 140, Entwurf LRP), während im Mobilitätskonzept für die Hamburger Olympiabewerbung 85.000 Fahrzeuge genannt werden. Wir bitten um Erläuterung der Zahlen.	Der im Luftreinhalteplan genannte Wertebereich für die Willy-Brandt-Straße von 50.000 - 55.000 Kfz/24h für das Prognosejahr 2020 korreliert mit den in diesem Abschnitt vorhandenen Zählwerten der BWVI und ist plausibel. Bei dem im Mobilitätskonzept für die Olympiabewerbung genannten Belastungswert handelt es sich um einen im Rahmen einer Grobkalibrierung ermittelten Wert.
59	BUND	59-v	Insgesamt wird der Entwurf aber den Vorgaben des BImSchG und der 39. BImSchV sowie der aktuellen Rechtsprechung nicht gerecht. Dies betrifft insbesondere die gebotene schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Für ganz Hamburg wird dies laut Entwurf erst 2025 der Fall sein – falls die getroffenen Annahmen und Modellgrundlagen überhaupt zutreffen.	siehe Vorbemerkung Nr. 1 siehe 6-b
59	BUND	59-w	Die Kritikpunkte an den Daten für die Modellierung sind aus Sicht des BUND Hamburg so gewichtig, dass diesbezüglich aufgeworfene Fragestellungen transparent aufzuarbeiten und ggf. Korrekturen an der Modellierung vorzunehmen sind.	siehe 59-d und 59-e
59	BUND	59-x	Weitere Wirksame Maßnahmen (siehe Punkt 4) sind zu prüfen. Insbesondere muss Hamburg die gesetzlichen Voraussetzungen für die Einführung einer Umweltzone mit Blauer Plakette auf Bundesebene unterstützen und dieses mit Abstand wirkungsvollste Instrument zur Reduzierung der Stickoxidbelastung in der Hansestadt schnell einführen.	siehe Vorbemerkung Nr. 1 Das VG Hamburg hat mit Urteil vom 6.11.2014 (9 K 1280/13 - juris) festgestellt, dass Bundesratsinitiativen keine geeigneten Maßnahmen im Rahmen eines Luftreinhalteplans sind.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
59	BUND	59-y	Unabhängig davon ist bis Ende 2017 ein wirksames Luftreinhaltenetz (Bezug: innerhalb des Ring 2) auf Basis von Einzelstreckenordnungen im Sinne der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu prüfen und festzulegen. Dieses Luftreinhaltenetz ist – sollte die Blaue Plakette nicht realisiert werden können – zum 01.01.2018 einzuführen.	Die Modellrechnungen wurden für ein Straßennetz mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von mehr als 5.000 Kfz durchgeführt. Für alle Straßenabschnitte mit einer NO ₂ -Grenzwertüberschreitung wurden lokale Maßnahmen geprüft. Die Definition eines weiteren Luftreinhaltenetzes wird nicht für zielführend erachtet.
59	BUND	59-z	Der Entwurf des LRP ist somit grundlegend zu überarbeiten und aufzuzeigen, wie die Grenzwerte in ganz Hamburg bis spätestens 2020 eingehalten werden können.	siehe Vorbemerkung Nr. 1
60	NABU	60-a	FHH, Luftreinhalteplan 2017 Der Luftreinhalteplan 2017 für die Freie und Hansestadt Hamburg unterstreicht aus Sicht des NABU Hamburg, dass der Hamburger Hafen durch wasser- und landseitigen Emissionen auch weiterhin einen gewaltigen negativen Einfluss auf die Luftqualität in der Hansestadt hat. Laut Einschätzung der BUE (Umweltsenator Jens Kerstan, Pressekonferenz, LRP, 2.5.17) kommen 80 Prozent der Stickoxidemissionen in Hafennähe direkt aus dem Hafen und stellen für die lokale Bevölkerung (besonders: Hafencity, Neustadt, Altona) eine latente gesundheitliche Gefahr dar. Insofern irritieren Aussagen aus dem politischen Raum, die Luft in Hamburg sei sauberer geworden. An vier Messstellen werden die Stickoxidgrenzwerte in unzulässiger Weise überschritten. Obwohl daraus abgeleitet werden könnte, es handele sich nur um wenige lokale Überschreitungen, bedeutet es im Umkehrschluss nicht, dass die Luftqualität in der Hansestadt Hamburg tatsächlich gut wäre. Im Gegenteil, es muss davon ausgegangen werden, dass besonderes in hafennahen Bereichen aller Wahrscheinlichkeit maximale Grenzwerte von gesundheitsschädlichen Stickoxiden nur knapp unterschritten.	Die in Kapitel 4 dargestellte Langzeitentwicklung der NO ₂ -Belastung zeigt die Verbesserung der Luftqualität. Die Maßnahmen der Pakete MP (Hafenverkehrslogistik) und MP 8 (Schifffahrt) werden ihren Beitrag zur Senkung der Belastung der hafennahen Randgebiete leisten. Informationen über die hafennahe Luftbelastung werden neben den Luftmessstationen "Altona Elbhof" und "Kleiner Grasbrook" auch in den unter http://www.hamburg.de/luftreinigung/ veröffentlichten Messberichten bereitgestellt.
60	NABU	60-b	Manko 1: LRP 2017: Reduzierung auf NO _x Viele „Hot Spots“ der hafenbeeinflussten Stickoxidemissionen in Hamburg liegen dicht bei oder in unmittelbarer Nähe von Wohnbebauung. So sind von Containerschifffahrt und Umschlag besonders Övelgönne mit der darüber liegenden Elbchausee (Eurogate), Neumühlen (Burchardkai), ebenso inklusive Elbchausee, sowie der südliche Bereich von Altona (Tollerort) mit Klopstockstraße und Palmaille betroffen. Unter der Kreuzschifffahrt leiden zudem besonders Altona Süd (Elbchausee, Klopstockstraße, Palmaille) und die Hafencity- je nach Windrichtung besonders östlich des Terminals- wo mehr noch als am südlichen Rand der Elbe dichte Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe schwer emittierender Kreuzfahrtgiganten angesiedelt ist. Zu glauben, Hamburgs dritter Kreuzfahrtterminal Steinwerder hätte aufgrund seiner Lage kaum Einfluss auf die Hamburger Luftqualität, irrt. Denn angesichts der Hauptwindrichtung Süd / Süd-West werden Emissionen (NO _x , SO _x , PM, BC) in unterschiedlicher Konzentration und chemischer Zusammensetzung in Richtung der am Nordrand liegenden Wohngebiete verdriftet.	In dem lufthygienischen Gutachten für die Genehmigung des Baus wurde die erwartete NO ₂ -Belastung im nahen und weiteren Umfeld des Terminals unter äußerst konservativen Annahmen zu den prognostizierten Anläufen am Cruise Terminal Steinwerder (u.a. mind. ein Call pro Tag/keine Anwendung von landseitigen oder schiffseitigen Reduktionstechniken) beurteilt. Gleichwohl war immissionsseitig festzustellen, dass für alle untersuchten Schadstoffkomponenten die geltenden Grenzwerte an allen maßgeblichen Immissionsorten im Prognose-Planfall sicher eingehalten werden. Die Emissionen des Kreuzfahrtschiffsverkehrs am/zum Kreuzfahrtterminal Steinwerder wurden im Rahmen der Ermittlung der Emissionen für den gesamten Hamburger Hafen über das Software-Tool „Elbsimulation“ ermittelt und in den Immissionsberechnungen zum Luftreinhalteplan abgebildet.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
60	NABU	60-c	Ein wesentliches Manko des Luftreinhalteplans 2017 ist die reine Reduzierung auf die für ein Vertragsverletzungsverfahren wesentlichen Stickoxide. Während im Luftreinhalteplan 2012 neben den Stickoxiden noch größerer Feinstaub (PM 10) betrachtet wurde, fehlt dazu jede Zahl. Ganz abgesehen davon, dass eigentlich eine Weiterentwicklung der Betrachtung inklusive PM 2,5 angebracht gewesen wäre, um den Bürgerinnen und Bürgern einen möglichst umfassenden Überblick über die Luftqualität in Hamburg zu geben. Dies betrifft insbesondere die noch kleineren und damit lungengängigen ultrafeinen Partikel (UFP) aus der Verbrennung fossiler Stoffe wie Holz oder Diesel, die überhaupt nicht reguliert sind. Die Weltgesundheitsorganisation WHO bewertet UFP als so krebserregend wie Asbest. Das Ergebnis einer Studie der Universität Rostock in Zusammenarbeit mit dem Helmholtz-Zentrum München, bei dem lebende Lungenzellen mit Schiffsabgasen bedampft wurden, zeigte eindrücklich das erhebliche gesundheitliche Gefährdungspotential dieser UFP, die sowohl bei der Verbrennung von Schweröl (HFO) als auch bei der Verbrennung marktüblicher Destillate wie Marinediesel-Öl (MDO) entstehen und nur durch die Installation von Filtern wirkungsvoll bekämpft werden können.	siehe Vorbemerkung Nr. 3
60	NABU	60-d	Bereits dem LRP 2012 ließ sich entnehmen, dass der Hafen insgesamt einen erheblichen Beitrag zur Luftbelastung leistet. Immerhin 17 Prozent der Feinstaubemissionen und 38 Prozent der Stickoxidemissionen wurden allein der Seeschifffahrt zugeordnet, obwohl die dieser Abschätzung zugrunde liegenden Gutachten noch höhere Anteile ergeben haben. Da im Hamburger Hafen für die terminalbezogenen Auswirkungen noch kein Emissionsinventar gemacht wurde, muss davon ausgegangen werden, dass durch Quellen wie Dieselloks (größtenteils ohne Filter), hafenbezogene LKW, Terminalequipment (diesel- / dieselelektrisch betriebene Van-Carrier o. ä.) die Anteile von NOx und PM zu den Gesamtemissionen bei weitem höher lagen. Insofern ist es zumindest ein wesentlicher Fortschritt des LRP 2017, dass eine differenziertere Abschätzung der NOx- Emissionen (5.1.8. Gesamtdarstellung der Emissionen) für die Hansestadt gemacht wurde. Größte Emittenten-Gruppe bleibt noch vor dem Straßenverkehr der Schiffsverkehr, wobei Hafenbahn und Umschlagsequipment ebenfalls einen Beitrag leisten. Unklar ist, ob sich innerhalb des Kfz-Verkehrs noch Hafenteile verstecken. Ebenso fehlt die lokale Differenzierung bei der Industrie, wesentliche Industriebetriebe Hamburgs liegen ebenfalls in Bereich des Hafens, was den Anteil der in diesem Bereich Hamburgs emittierten Stickoxide bei über 50% vermuten lässt. Sollte der im Hafengebiet auf der Straße durch LKW abgewinkelte Verkehr überhaupt nicht abgebildet worden sein, wäre das eine fahrlässige Vernachlässigung. Die Hintergrundmessstation auf dem Kleinen Grasbrook zeigt exemplarisch für das erste Quartal 2017 eine Überschreitung der Grenzwerte an 53 Prozent der Tage und es ist davon auszugehen, dass andere Messstellen im Hafen zu noch höheren Messergebnissen kämen, weil sie noch dichter an relevanten Quellen messen würden.	Die Emissionen wurden nach Emittentengruppen erfasst, unabhängig von der jeweiligen Lage. So wurden die Emissionen des Straßenverkehrs für das gesamte Stadtgebiet ermittelt. Entscheidend für die Belastungssituation sind der Emissionsort, die Emissionshöhe und die lokalen Ausbreitungsbedingungen, siehe auch Kapitel 5.2 - Verursacheranalyse. Die Emissionen tragen also nicht mit gleichen Anteilen zu den lokal gemessenen Immissionsbelastungen bei. An der Messstation Hafen/Kleiner Grasbrook ist der Kurzzeitgrenzwert in 2017 bisher nicht überschritten worden.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
60	NABU	60-e	Der Hamburger Hafen liegt mitten in der Stadt. Viele große europäische Hafenstädte haben aus Gründen der Zugänglichkeit und/oder wegen des erheblichen Anteils schädlicher Luftemissionen ihre ursprünglich innerstädtischen Häfen an einem neuen Ort weit vor den Toren der Stadt angesiedelt. Prominente Beispiele dafür sind Rotterdam (Maasvlakte II 80 km außerhalb) und London (London Gateway, 60 Kilometer an der Themsemündung). Hamburg hat sich entgegen der Zusage zu einer Hafenkooperation aus dem Jahr 2000 mit den Bundesländern Bremen und Niedersachsen bereits im Jahr 2002 gegen ein stärkeres Engagements am Jade-Weser-Port entschieden. Stattdessen wurde die 9. Fahrrinnenanpassung der Elbe beantragt. Diese strategische Entscheidung ist angesichts absehbarer negativer ökologischer Auswirkungen weder aus Sicht des sensiblen Systems Tidelbe zu begrüßen, noch aus Gründen der Luftqualität, da besonders große Container- und Kreuzfahrtschiffe auch besonders viel emittieren. Die Welthandelsflotte umfasst rund 60 000 Schiffe und allein die 15 größten Containerschiffe (Ultra Large Container Vessels ULCV) weltweit emittieren so viel wie rund 750 Millionen PKW. Da im Hamburger Hafen selbst keine offiziellen Messungen an Quellen (Terminals) vorgenommen werden und gleichzeitige Anläufe mehrerer ULCV keine Seltenheit sind, muss von erheblichen gesundheitsschädlichen Auswirkungen auf die innerstädtische Luftqualität ausgegangen werden.	Die Auswirkungen des Schiffsverkehrs auf die Luftqualität sind im Luftreinhalteplan dargestellt.
60	NABU	60-f	Die Belastung der NOx-Emissionen wird im LRP 2017 nicht lokal zugeordnet (z. B. Landungsbrücken, Brücken wasserseitig), sondern allgemein als Anteil der Emissionen aus dem Hafen dargestellt. Deswegen geben drei Prozent Stickoxidanteile der Kreuzschifffahrt oder der (vergleichsweise niedrige) Anteil der hafeninternen Verkehre (2,4 Prozent) ein falsches Bild. Denn es ist die Frage, wo genau die Emissionen entstehen (z. B. auf der naheliegender bevölkerten Nordseite durch u. a. Fahrgastschiffe, HADAG-Fähren und vor allem die Kreuzfahrtschiffe) oder auf der Südseite (Kleiner Grasbrook, westlich 50er-Schuppen) mit entfernterer Wohnbevölkerung und mit wenig Beschäftigungsanteilen	Eine lokale Darstellung der Emissionshöhen lässt keine Aussage zur lokalen Luftbelastung (Immissionen) zu. Die Höhe der Schiffsemissionen ist in die Ermittlung der Hintergrundbelastung eingegangen.
60	NABU	60-g	Trotzdem sind zehntausende direkt im Hafen beschäftigte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer einer latent hohen Belastung an Stickoxiden, Schwefeloxiden und Feinstaub ausgesetzt. Einerseits angesichts der Hintergrundbelastung. Speziell aber an den Quellen (landseitig Terminal, z. B. Containerbrücken-Führer, als auch für die schiffsseitige Belastung, z. B. der Lascher). Tatsächlich ausgestoßene Mengen und Quellen bleiben unklar, weil eine Gesamtschau aller hafenrelevanten Emissionen mit ihren jeweiligen Quellen fehlt. Insofern ist es notwendig, mehr Transparenz zu tatsächlichen Messergebnissen und daraus abgeleiteten Gesamtbelastungsannahmen herzustellen. Offensichtlich wird dieses Defizit unter anderem bei der Tabelle der NOx-Emissionen unter 5.1.8. Gesamtemissionen.	Eine lokale Darstellung der Emissionshöhen lässt keine Aussage zur lokalen Luftbelastung (Immissionen) zu. Die Höhe der Schiffsemissionen ist in die Ermittlung der Hintergrundbelastung eingegangen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 3 und Nr. 4

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
60	NABU	60-h	<p>Manko 2: Vernachlässigung von gesundheitsschädlichem Schwefel, Feinstaub und Ruß</p> <p>Ein weiteres großes Manko des LRP 2017 ist eine reine Fokussierung auf und Relation der NOx-Emissionen zu den belasteten Straßenzügen Habicht-, Kieler und Stresemannstraße sowie Max-Brauer –Allee. Getrieben scheint diese Fokussierung einzig von der Vermeidung eines Vertragsverletzungsverfahrens mit der EU oder weiteren Klagen von Umweltverbänden. Es ist augenscheinlich nicht im Interesse des Senats, eine konsistente Ermittlung der Gesamtprobleme der Stadt inklusive einer ganzheitlichen Strategie zur Minimierung aller Emissionen zu implementieren. Somit bleibt der LRP eine fragmentarische Schau mit dem Fokus auf Stickoxide und ebenso fragmentarischen Maßnahmen, die meist freiwillig sind und hinsichtlich ihrer Wirkung unklar und diffus bleiben. Die Maßnahmen sind nicht an Indikatoren und Ziele gebunden. Eine Evaluierung, ob und wie die Maßnahmen wirken, ist nicht festgelegt. Die Betrachtung von krebserregendem Feinstaub (Ultrafeine Partikel) entfällt fast vollständig, wobei eine möglichst umfängliche Betrachtung aller Emissionsarten für den Luftreinhalteplan eine Selbstverständlichkeit sein sollte.</p> <p>Mit diesem LRP will der Hamburger Senat offensichtlich nur das juristische Problem lösen, gegenüber der EU-Kommission das Bemühen nachzuweisen, die Stickoxidbelastung in der Freien und Hansestadt an den von Überschreitung der Tagesgrenzwerte betroffenen Straßenzügen Hamburgs zu reduzieren. Insofern handelt es sich beim Entwurf zum Luftreinhalteplan 2017 eher um einen „Klageabweidungsplan“ als um eine ehrlich, umfassende Schau der Problemlage der Luftverschmutzung und der Lösungsvorschläge.</p>	siehe Vorbemerkung Nr.1, Nr. 2 und Nr. 3
60	NABU	60-i	<p>Praktisch wird der Plan im Sinne der Bürgerinnen und Bürger nicht funktionieren. Denn die Belastung der Hamburger Luft bleibt flächendeckend hoch, wenn Verkehre sich andere Wege suchen, jedoch nicht zielgerichtet reduziert werden. Die tatsächlichen negativen Einflüsse vor allem durch Emissionen des Hafens werden durch die angedachten Maßnahmen zu wenig und zu langsam bekämpft. Angesichts der hohen Relevanz der Risiken für die Gesundheit der Hamburgerinnen und Hamburger, die mit rechnerisch ca. 1200 vorzeitigen Todesfällen pro Jahr die Verkehrsrisiken weit übersteigt, wäre eine deutlich wirkungsvollere Minderung der Luftschadstoffe das Gebot der Stunde.</p>	siehe Vorbemerkung Nr. 1 und Nr. 2
60	NABU	60-j	<p>• S. 35: Die Emissionen wurden mit ISL für das Jahr 2013 (Basisjahr) ermittelt, nur ein Jahr nach Veröffentlichung des LRP 2012. Die Datenbasis könnte aktueller sein.</p>	Siehe Antwort zu 60-l
60	NABU	60-k	<p>• S 36: Es werden lediglich Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und hafeninterne wasserseitige Verkehre <i>[Satz in Stellungnahme unvollständig]</i></p>	Im Luftreinhalteplan wurden alle relevanten Schiffskategorien berücksichtigt.
60	NABU	60-l	<p>• S. 36: Dem LRP liegen veraltete Daten (Referenzjahre) mit zweifelhaften Wachstumsprognosen zugrunde. Das spricht zwar für weniger Emissionen aber gegen eine solide Datenbasis. So ist der von ISL ermittelte Umschlag (2013) 15,4 Millionen TEU, die Prognose von MWP (2014) 13,5 Millionen TEU wobei 14,3 Mio.D326 TEU Umschlagserwartung für 2025 unklar hinsichtlich des Prognoseerstellers bleiben.</p>	Die von der HPA in Auftrag gegebene und von ISL und IHS Global Insight durchgeführte Potentialprognose für den Hamburger Hafen und die einzelnen Verkehrsträger zeigt das Umschlagpotential im Containerverkehr des Hamburger Hafens auf. Bezüglich zukünftiger Entwicklungen variiert die Experteneinschätzung je nach Bewertung der herangezogenen Einflussparameter und je nach Erstellungsdatum. Trotz aller Bemühungen Prognosen zu optimieren, werden zwischen der Prognose und dem tatsächlich eintretenden Ereignis immer größere oder kleinere Abweichungen bestehen. Aufgrund des methodisch notwendigen Zeitvorlaufes für die Maßnahmenberechnung im LRP hält der Senat diese aus unterschiedlichen Methoden und Annahmen herrührende Differenz für vertretbar und hält an der herangezogenen Studie fest. Die hier zitierte Seeverkehrsprognose basiert auf dem Basisjahr 2010. Die ISL-Prognose legt neuere Zahlen zugrunde.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
60	NABU	60-m	<ul style="list-style-type: none"> • S. 36: Die Tabelle weist einen Anteil der Kreuzfahrtschiffe an den Stickoxiden von nur 3 % aus. Da die Schiffe jedoch zumindest in Altona und der Hafencity in der unmittelbaren Nähe von Wohnbebauung liegen, tragen sie tatsächlich stärker zur lokalen Verschlechterung der Luftqualität bei (daher: Umplanung im Überseequartier). 	Im Luftreinhalteplan wird deutlich zwischen Emissionen und Immissionen unterschieden. Die angesprochenen Werte beziehen sich auf die Emissionen. Die Auswirkungen auf die Immissionsbelastung sind auf Basis einer Simulation auch für die Straßenzüge in der Hafencity und Altona berechnet worden (siehe Abbildung 24-26 im Luftreinhalteplan).
60	NABU	60-n	<ul style="list-style-type: none"> • S. 36: Obwohl die Kreuzschifffahrt einen großen Anteil kritischer Debatten auslöst, werden die Auswirkungen dieses Segments selbst nicht weiter erklärt. Es mutet an, als würden die negativen Einflüsse dieser Branche mit „nur“ 3 Prozent im LRP verharmlost. 	Siehe Stn. zu 60-m.
60	NABU	60-o	<ul style="list-style-type: none"> • Die Quelle der Umschlagserwartung mit 14,5 Millionen TEU in 2025 ist unklar. Die letzte dem NABU bekannte Prognose ist vom MWP aus dem Jahr 2014 und erwartet lediglich 13,5 Millionen TEU. Ob diese Prognose jemals erreicht wird, scheint angesichts der Rahmenbedingungen fraglich. Ökonomen wie Thomas Straubhaar oder Henning Vöpel sehen das alte Hafekonzept als überholt an und erwarten, unter anderem durch die Digitalisierung oder den 3-D-Druck, fundamentale Veränderungen in der Hafentwicklung und für die Gesamtlogistik. Neuere Erkenntnisse und Erwartungen bleiben im LRP völlig unberücksichtigt. Die tatsächlich entstehenden NOx-Emissionen richten sich nach der Motorleistung. Welche Schiffstypen in welchem Verhältnis den Hamburger Hafen anlaufen werden, bleibt spekulativ. 	siehe Stn. zu 60-l; In der ISL Umschlagspotentialprognose wird keine Entglobalisierung bzw. Regionalisierung durch 3D-Drucker angenommen, da zumindest im Prognosezeitraum bis 2030 keine signifikante Wirkung auf die weltweiten Wirtschaftsstrukturen und somit die Anzahl der Container erwartet wird.
60	NABU	60-p	<ul style="list-style-type: none"> • S 38: Warum es in der Binnenschifffahrt eine umfangreiche Flottenerneuerung mit einem Absinken der NOx-Emissionen um 7 Prozent gibt, bleibt unklar. 	Die Entwicklung der Emissionen in der Binnenschifffahrt ist abhängig vom prognostizierten Umschlagswachstum und Anlaufzahlen der Hamburger Flotte sowie von technischen Neuerungen und gesetzlichen Verschärfungen in diesem Segment. Die Prognose für das Flotten- und Umschlagswachstum für den Hamburger Hafen sind der Umschlagspotentialprognose des ISL zu entnehmen (ISL, 2015. Prognose des Umschlagpotenzials und des Modal Splits des Hamburger Hafens für die Jahre 2020, 2025 und 2030. Bremen: Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik). Die Entwicklung der Binnenschifffahrt und der erwarteten Flottenerneuerung sind der Planco Studie zu entnehmen (Planco, 2007. Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße. Studie im Auftrag der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Planco Consulting GmbH. November 2007).
60	NABU	60-q	<ul style="list-style-type: none"> • S 38: Es wird auf die in 2021 einzuführende NECA in Nord- und Ostsee verwiesen, die „perspektivisch zu einer spürbaren Reduktion schiffsbedingter NOx-Emissionen“ führen soll. Die zukünftigen Grenzwerte gelten (wie bei ECA USA/Kanada) erst für Schiffe mit Kiellegung des Jahres der Einführung der NECA, also 2021. Die Wirkung wird also marginal sein, die Erwähnung muss daher relativiert werden. Die erwarteten Emissionsminderungen treten bei angenommener Lebensdauer der Schiffe von etwa 30-70 Jahren um Dekaden später ein als angenommen. 	Die Einführung der NECA wird in 2021 erfolgen. Bis 2025 sollten bereits erste Effekte auch im Hamburger Hafen spürbar sein, da vermehrt auch die Schiffe auf den europäischen Liniendiensten eingesetzt werden, die in den USA bereits seit längerem den NECA-Regelungen unterliegen.
60	NABU	60-r	<ul style="list-style-type: none"> • S. 46: Aus der „Gesamtdarstellung des Hafens“ (NOx) ergibt sich, dass der Schiffsverkehr noch vor dem KFZ-Verkehr der größte Emittent an Stickoxiden in Hamburg ist. Gasförmige Schwefeldioxid- (SO2) und Stickoxid-Emissionen (NOx) von Schiffen werden besonders im Sommer in Sulfat- (SO4) und Nitrat-Aerosole (NO3) (Partikel, sog. Feinstaub) umgewandelt und können dann über viele hundert Kilometer landeinwärts transportiert werden (www.dkrz.de). D. h., auch Stickoxid trägt zur Feinstaubbelastung weit über hafennahe Gebiete hinaus bei. Beim Off-Road-Verkehr sowie beim KFZ-Verkehr ist unklar, welche Mengen den Hafenverkehren zugeordnet werden müssen. Immerhin finden im Hamburger Hafen täglich rund 3000 Umfahren von Containern nur zwischen den Terminals statt. 	Die Maßnahmen des LRP 2017 sind geeignet, die NO2-Belastung und gleichfalls die Emissionen weiterer Luftschadstoffe zu senken. Der Straßenverkehr einschließlich des Wirtschaftsverkehrs wird anteilig auch in der Hintergrundbelastung mit erfasst (siehe Kapitel 5.2).

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
60	NABU	60-s	<p>Maßnahmenpaket</p> <p>Bei den Maßnahmenpaketen für Hafenlogistik und Schifffahrt bleibt unklar, welcher tatsächliche Effekt zu erwarten ist. Es sieht nicht danach aus, als gäbe es ein Basisszenario und ein Reduktionsziel, dass evaluiert wird. Maßnahmen selbst sind noch kein Garant für die Reduzierung von Emissionen.</p> <p>Besser wäre, man würde es wie z.B. in Los Angeles machen, wo mit klaren Zielvorgaben ein über die Zeit kontrollierter Emissionsminderungsprozess auf Basis eines Emissionsinventars aufgesetzt worden war.</p>	Die durch die Umsetzung der Maßnahmenpakete prognostizierte Emissionsminderung wird in den Kapiteln 7.1.7 und 7.1.8 sowie in Anhang III benannt.
60	NABU	60-t	<p>Hafenlogistik:</p> <p>S. 198: Hafenbahnmodernisierung:</p> <p>S. 189: Freiwillige Selbstbeschränkung Hafen LKW Euro-V und Euro-VI: die Einflussnahme der FHH auf die Entscheider ist begrenzt. Freiwillige Selbstbeschränkung von Unternehmen hat in der Vergangenheit im Regelfall kaum Wirkung entfaltet. Wie in anderen Häfen auch (obwohl weit weg von der Stadt z. B. Maasvlakte II: Euro-VI für LKW) müssen den im Hafen wirtschaften Unternehmen Vorgaben gemacht werden. 3000 Hafenumfuhren haben einen erheblichen Anteil an den straßenbezogenen Emissionen (vergl. NOx-Konzentration Luftmessstation Kl. Grasbrook: Mehrfachüberschreitung der gesetzlich zulässigen Grenzwerte an zahlreichen Tagen).</p>	Nach Auffassung des Senats reicht derzeit eine freiwillige Selbstbeschränkung aus.
60	NABU	60-u	<p>S. 189: „smartPORT logistics“ ist an sich ein guter Ansatz, offensichtlich aber noch unzureichend mit den Hafenunternehmen abgestimmt und mit deren eigenen Systemen verschnitten. Deswegen bleibt die tatsächliche Wirkung auf stetigen Verkehrsfluss, reduzierte Brems- und Anfahrvorgänge sowie die damit einhergehende Reduzierung von Luftschadstoffen unklar.</p>	Eine Abstimmung findet statt und erforderliche technische Schnittstellen werden bereits eingerichtet. In verschiedenen smartPORT Projekten wird der Verkehr umfangreich detektiert, analysiert und darauf aufbauend konnten bereits unnötige Fahrten vermieden bzw. Fahrten optimiert werden.
60	NABU	60-v	<p>Schifffahrt:</p> <p>S. 200: Landstromanschluss Altona: aktuell nutzt nur ein Schiff potentiell den Landstromanschluss in Altona (AIDAsol), wobei die AIDAsol auch Steinwerder anfährt und dann keines der möglichen System (Barge, OPS) nutzt. Unklar bleibt, wodurch Reeder angehalten werden, Landstromtauglichkeit nachzurüsten. Gerade weil der niedrige kw/h-Preis bei Eigenproduktion (ca. 6 € Cent) ist kein Anreiz für die Reedereien ist, den Strom aus dem Hamburger Netz für über 30 € Cent zu beziehen, muss die Nachrüstung bei den Schiffen vorgeschrieben werden, die von der Größe und Abnahmeleistung Altona anlaufen oder die LNG-Hybridbarge nutzen könnten. Ohne verbindliche Vorgaben (z. B. 50% der anlaufenden Schiffe ab 2019 oder Nachrüstung aller Schiffe mit Kiellegung 2008) wird die Landstromanlage in Altona den Steuerzahler hinsichtlich der Investition von über € 10 Millionen belasten, angesichts der zu erwartenden Nicht-Nutzung den Anwohner bezüglich der schlechten Luftqualität nahe gelegener Straßenzüge und Wohnquartiere (Palmaille, Elbchaussee, Neumühlen).</p>	Die Schifffahrt unterliegt internationalen Regelungen. Eine reine "Insellösung" für Hamburg wird nicht zu einer breiteren Nutzung von alternativen Energieversorgungssystemen beitragen. Wichtig ist, dass auch andere Häfen Landstrom anbieten und die Rahmenbedingungen bei den öffentlichen Abgaben verbessert werden, die maßgeblich zu den Kosten beitragen.
60	NABU	60-w	<p>S. 200 Externe Energieversorgung von Containerschiffen: Auch hier werden, entgegen z. B. der Vorgaben Kalifornischer Häfen wie PoLA, POLB oder Oakland, keine Abnahmeverpflichtungen ausgesprochen. Ggf. nutzen bereits ausgerüstete Schiffe das Angebot, wobei unklar bleibt, welche effektive Wirksamkeit die Maßnahme haben wird.</p>	Solange die Kosten für Landstrom gegenüber dem an Bord produzierten Strom nicht konkurrenzfähig sind, würde eine Abnahmeverpflichtung zu einer finanziellen Benachteiligung der Reedereien führen, die ihre Schiffe mit einem Landstromanschluss ausstatten. Der Senat setzt deswegen auf die freiwillige Nutzung von Landstrom durch die Reedereien.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
60	NABU	60-x	LNG Hybrid Barge (temporäre Stilllegung wegen Bebauung Überseequartier). Danach? • LNG Infrastruktur? Allenfalls Small Scale (wegen Brunsbüttel)	Dem Senat sind keine Planungen zur Stilllegung der LNG Hybrid Barge bekannt. Der landseitige Anschluss ist grundsätzlich nutzbar, während der Bauphase kann es u.U. zu Einschränkungen kommen. Die zukünftigen Einsatzpläne für die LNG Hybrid Barge betreffen das privatwirtschaftliche Handeln des Unternehmens, welches die Barge betreibt. Die Möglichkeit des Bunkerns von LNG im Hamburger Hafen soll bei entsprechendem Bedarf durch eine geeignete Infrastruktur sichergestellt werden.
60	NABU	60-y	• Externe Energieversorgung Containerschiffe: Hinweis, dass auch schon Pilotprojekte/Testbetriebe mitzählen. Zu wenig, weil niemand weiß, was tatsächlich mit welchen Effekten umgesetzt werden kann. PowerPack (Becker Marine Systems) bleibt weiterhin ein Pilotprojekt. Für feste Landstromanlagen keine Verbindlichkeit.	Die Einführung von alternativer Energieversorgung für alle Schiffe im Hamburger Hafen ist ein komplexer Prozess, der im Ergebnis maßgeblich zur Senkung von Schiffsemissionen beitragen kann. Seine Umsetzung setzt die Lösung von technischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Fragen voraus. Die Umsetzung von Pilotprojekten wie dem PowerPac und erster fester Landstromanlagen ist daher der erfolgversprechendste Weg.
60	NABU	60-z	• Moderne Antriebe für: a) Fähren: HADAG 22 Schiffe, aktuell 6 mit Partikelfilter> Horizont für Komplettumrüstung b) Barkassen (privatwirtschaftliche Anbieter wie Abicht? Prüsse?): Welche Form der Verpflichtung über das gesetzliche eingehaltene Maß hinaus? c) Schlepper: Welche Form der Verpflichtung über das gesetzliche eingehaltene Maß hinaus?	Die Motoren der HADAG-Fähren werden nach Ende ihrer Laufzeit durch moderne Aggregate ersetzt. Die Schiffe werden nachträglich mit Abgasnachbehandlungsanlagen ausgestattet (vgl. Kapitel 7.1.8 „Maßnahmenpaket 8: Schifffahrt“). Darüberhinausgehende Modernisierungen sind nicht geplant. Auch darüber hinausgehende hafeninterne Verkehre sollen einen Beitrag zur Verringerung der Emissionen leisten. Verpflichtungen über die aktuelle Gesetzeslage hinaus sind derzeit nicht geplant.
60	NABU	60-aa	• Stärkung der hafeninternen Umfuhren von Containern auf dem Wasser: Dieser Ansatz ist richtig, wird seit Jahren politisch propagiert, praktisch aber kaum umgesetzt. Angebote wie die Port Feeder Barge bestehen, werden aber auch dadurch behindert, dass die HHLA lieber auf die eigene LKW-Tochter für Hafenumfuhren setzt, als ein wasserseitig ökologischeres Instrument zu nutzen. Nur eine Verbindlichkeit (Prozentsatz), wie viel von den 72 000 Umfuhren verlagert werden soll, wurde Bewegung bringen. .	Das Potenzial zur Verlagerung von Containerumfuhren auf den Wasserweg ist beschränkt, z. B. durch bauliche Fragen, wie den Wasserzugang. Zudem entstehen bei Umfuhrprozessen im Hafen Emissionen nicht nur im Hauptlauf sondern auch auf den Terminals. Diese unterscheiden sich bei den verschiedenen Verkehrsträgern. Es ist im Ergebnis nicht gesichert, dass eine Verpflichtung, bestimmte Quoten per Binnenschiff im Hafen umzufahren, in einem Ausmaß zur Verbesserung der Luftqualität beitragen könnte, das eine Verpflichtung rechtfertigt.
60	NABU	60-ab	• Stärkung der Binnenschifffahrt: Nur sinnvoll mit Katalysator, Partikelfilter sauberem Sprit	Durch eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf das umweltfreundlichere Binnenschiff kann ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung der Emissionen geleistet werden. Dies gilt insbesondere im Hafenhinterlandverkehr. Hamburg setzt sich für die Schaffung der erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen ein. Schiffsseitige Maßnahmen zur Emissionsreduktion über die gesetzlichen Anforderungen hinaus liegen in der Entscheidungssphäre der jeweiligen Reederei.
60	NABU	60-ac	• Hafentgelt Umweltkomponente: ESI bereits am Start, auch mit NOx-Komponente	Im ESI werden sowohl NOx- als auch SOx- und CO2-Emissionen berücksichtigt. Mit der Einführung einer zusätzlichen Umweltkomponente allein für NOx kann im Besonderen auf die Reduktion von NOx-Emissionen eingegangen und eine Flottenerneuerung im Hamburger Hafen angetrieben werden. Durch die Bemessungsgrundlage nach Tier-Level wird nun erstmalig der tatsächliche NOx-Ausstoß eines jeden Schiffes berücksichtigt und nicht ein Schnitt für aller Luftschadstoff-Emissionen angewendet.
60	NABU	60-ad	• Emissionssenkung im kooperativen Verfahren: Freiwilligkeit bringt nichts	Im ersten Schritt wird die HPA aufbauend auf ihrer eigenen Nachhaltigkeitsberichterstattung einen Nachhaltigkeitsbericht für den gesamten Hamburger Hafen mit verschiedenen Stakeholdern entwickeln und 2019/20 veröffentlichen. Im Anschluss wird geklärt werden, wie das Ziel eines emissionsarmen Hafens in einem kooperativen Verfahren mit der Hafengewirtschaft realisiert werden kann.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
60	NABU	60-ae	<p>Bezüge zum Koalitionsvertrag</p> <p>Die Koalition aus SPD und Grünen hat sich bezüglich der Luftqualität im Koalitionsvertrag von vor zwei Jahren viel vorgenommen. Tatsächlich kommt der Senat im Schnecken tempo beim Thema Luftreinheit im Hafen voran. Positiv zu bewerten ist zwar, dass jetzt unter dem Dach der HPA ein zentral organisiertes Flottenmanagement für Behördenschiffe unterschiedlicher Zuständigkeiten wie Wasserschutzpolizei, Feuerwehr oder der HPA-eigenen Schiffe entstanden ist. Dadurch wird zunehmend mehr Abgasnachbehandlungstechnik wie Partikelfilter oder Katalysatoren verbaut werden. Auch die Betankung der Flotte mit emissionsärmerem Bio-Kraftstoff „Gas-to-Liquid“ ist ein Schritt in die richtige Richtung. Jedoch stößt- jenseits der sechs mit Partikelfilter nachgerüsteten HADAG-Fähren- die große Mehrheit der Fahrgastschiffe, HADAG-Fähren und Schlepper noch immer gesundheitsgefährdende Abgase aus. Und das an den Landungsbrücken auch direkt im Atembereich der sich dort aufhaltenden Fahrgäste. Bei neuen Konzessionen oder Verträgen, zum Beispiel mit Schlepper-Firmen, muss saubere Abgastechnik und besserer Kraftstoff verpflichtend vorgeschrieben werden.</p> <p>Auch die neue Landstromanlage am Kreuzfahrtterminal Altona hätte das Potential, viel zur Luftreinheit beizutragen. Sie müsste allerdings auch genutzt werden. Hierzu dürfte der Senat aber nicht nur die wirtschaftliche Bestrebung verfolgen, immer mehr Kreuzfahrtschiffe nach Hamburg zu locken, sondern müsste auch dafür sorgen, dass die Schiffe zum Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger diese Anlage verbindlich nutzen.</p>	Die im Hafen operierenden Schiffe halten die gesetzlichen Bestimmungen ein. Es werden keine Möglichkeiten gesehen, im gültigen Rechtsrahmen über Konzessionen oder Eingriffe in Verträge von privaten Akteuren die Nutzung sauberer Abgastechniken bzw. Kraftstoffe vorzuschreiben.
60	NABU	60-af	<p>NABU-Forderungen:</p> <p>Hinreichende Erklärung der negativen gesundheitlichen Einflüsse durch Luftverschmutzung in Hamburg: Rechnerische 1200 vorzeitige Todesfälle im Jahr durch PM 2,5 und 220 durch Stickstoffdioxid geben genug Anlass, die tatsächliche Gefahr aus der Hamburger Luftbelastung zu ermitteln.</p>	Die Grenzwerte für Feinstaub (PM10, PM2,5) sind an den Hamburger Messstellen eingehalten und daher nicht Bestandteil des Luftreinhalteplans. Zu den negativen gesundheitlichen Einflüsse von NO2 siehe Kapitel 1.3. siehe auch Vorbemerkung Nr. 2 und Nr. 3
60	NABU	60-ag	Inventar und Darstellung aller Hafenemissionen mit klaren Emissionszielen und überwachtem Minderungsplan (wie POLA und POLB).	Die HPA wird diese Punkte bei der Erstellung eines Nachhaltigkeitsberichts für den ganzen Hafen prüfen (siehe auch Einwendung 60-ad).
60	NABU	60-ah	<p>Landseitig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsvermeidung (Entlastung, Abnutzung) durch verbindliche Vorgaben in Bezug auf Umlagerungspotentiale bei dem Hafenumfuhren. 	Siehe Stn. zu 60-aa
60	NABU	60-ai	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindliche Nachrüstung bei den Eisenbahnunternehmen 	Die HPA fördert die Umrüstung bzw. den Einsatz von umweltfreundlichen Technologien für Lokomotiven durch entsprechende Rabatte im Nutzungsentgelt der Hafenbahn.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
60	NABU	60-aj	<ul style="list-style-type: none"> • OPS-Lösung für Steinwerder (LNG-Hybrid-Barge), dafür Erhöhung der Passanger-Fee auf die ursprünglich angedachte Summer von rund € 10,00 	Gerade am Kreuzfahrtterminal Steinwerder wird durch die Versorgung mit LNG zur alternativen Energieversorgung während der Liegezeit bereits ein erheblicher Beitrag zur Verringerung der Emissionen während der Liegezeit geleistet. Ein zusätzliches Angebot zur Nutzung von Landstrom in Steinwerder würde vermutlich nicht dazu führen, dass von vielen zusätzlichen Schiffen im Hamburger Hafen Landstrom bezogen würde. Dies gilt verstärkt vor dem Hintergrund der bei Werften beauftragten neuen Schiffe mit reinem LNG-Antrieb.
60	NABU	60-ak	<p>Wasserseitig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • OPS für Kreuzfahrtschiffe, wenn Schiffe umgerüstet werden können (ab Kiellegung 2008 Vorrüstung vorhanden) 	Die Umrüstung von Schiffen ist eine unternehmerische Entscheidung der Reedereien, die u. a. von der Verfügbarkeit von Landstrom in anderen Zielhäfen abhängt. In Hamburg sind geeignete technische Voraussetzungen gegeben. Darüber hinaus fördert Hamburg die Umrüstung bzw. den Einsatz von umweltfreundlichen Technologien für Seeschiffe durch entsprechende Rabatte im Hafengeld.
60	NABU	60-al	<ul style="list-style-type: none"> • Verhandlung mit den Kreuzfahrtstandorten Bremerhaven, Kiel und Warnemünde über OPS-Nachrüstung. 	Ein fachlicher Austausch mit den Häfen zur Entwicklung einer gemeinsamen Landstrom-Strategie in Deutschland findet statt. Hamburg würde das Angebot von Landstrom in anderen Häfen ausdrücklich begrüßen. Jenseits von einem gezielten Informationsaustausch, wie z. B. im Projekt green cruise port, verfügt Hamburg über kein weiteres Verhandlungsmandat. Darüber hinaus sind Bremerhaven, Kiel und Warnemünde keine Ziele, die regulär von Hamburg aus angelaufen werden.
61	Iroldstieg	61-a 61-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
61	Iroldstieg	61-c	Für die Straße Iroldstieg , an der ich wohne, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
61	Iroldstieg	61-d	Für die Straßen Süldorfer Brooksweg, Süldorfer Landstraße und Rissener Landstraße , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze, wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
61	Iroldstieg	61-e 61-f 61-g 61-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
61	Iroldstieg	61-i	Ausbau der B431 Richtung Wedel zur Entlastung der Wohngebiete (wie ursprünglich geplant).	Die vorgeschlagene Maßnahme trägt nicht zu Verringerung der NO2-Belastung an Straßen mit Grenzwertüberschreitungen bei.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
62	Im Tale	62-a 62-b 62-c 62-d 62-e 62-f 62-g 62-h 62-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
63	Julius-Leber-Straße	63-a	- Einführung einer Induktionsbuslinie auf der Max-Brauer-Allee und dadurch elektrischer Betrieb der dort frequentierenden Busse. Induktion ist eine zukunftsweisende Ladetechnologie, im Zuge der geplanten Neugestaltung der Straße bietet sich die Erprobung einer solchen Technologie an. Die Stadt Braunschweig scheint hier bereits erste positive Erfahrungen mit sowohl Luftverschmutzung als auch Lärmbelastung gemacht zu haben. Man könnte aus der Max-Brauer-Allee eine komplette Induktionsteststrecke machen und damit in Zukunft z. B. allen Verkehrsteilnehmern das Laden ihrer Elektroautos auf dieser Strecke ermöglichen und dadurch wiederum auch Einnahmen generieren. (geeignete intelligente Abrechnungstechnologien natürlich vorausgesetzt)	<p>Die Hamburger Verkehrsunternehmen erproben derzeit verschiedene Antriebstechnologien, um die für die lokalen Gegebenheiten bestmögliche Technologie zu identifizieren. Der Fokus bei der Fahrzeugbeschaffung liegt vorerst auf rein batterieelektrischen Fahrzeugen, welche aufgrund ihrer Reichweite nicht auf dezentrale Ladeinfrastruktur angewiesen sind und lediglich über Nacht auf dem Betriebshof laden.</p> <p>Als denkbare Alternative bei Umlaufmängeln, die mit der aktuellen Batterietechnologie nicht geleistet werden können, wird das dezentrale Laden über Pantographen bereits in der Praxis und mit gutem Erfolg erprobt. Nach ersten Einschätzungen bietet das Laden über Pantographen an Endhaltestellen gegenüber einer induktiven (kontaktlosen) Lösung einige Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Höherer Wirkungsgrad bei der Übertragung der elektrischen Energie in das Fahrzeug - Niedrigerer Wartungsaufwand (keine beweglichen Teile unter dem Fahrzeug, die dem Schmutz der Straße ausgesetzt sind) - Gute Praxiserfahrung in Hamburg bereits vorhanden. <p>Der Effizienzverlust schlägt sich negativ auf die Stromkosten und auch auf die Auslegung der Hochspannungsnetze aus. Diese müssten entsprechend größer dimensioniert werden. Die nicht kalkulierbaren Lastspitzen beim Induktionsladen am Tage würden sich negativ auf das Netz auswirken.</p> <p>Derzeit ist kein serienreifes System bekannt, welches das induktive Nachladen des Busses außerhalb der Haltestellen bzw. während der Fahrt zulässt.</p> <p>Die genannten Vorteile des induktiven Ladens für Luftqualität und Lärmbelastung treffen so uneingeschränkt auf alle rein elektrischen Antriebsformen zu.</p>
63	Julius-Leber-Straße	63-b	- City-Maut für PKW/LKW gestaffelt nach deren individuellen Schadstoffklassen (s. positive Erfahrungen aus z. B. London, Stockholm), Erträge sollten öffentlichkeitswirksam in den ÖPNV gesteckt werden.	Der rechtliche Rahmen für die Einführung einer City-Maut müsste erst noch geschaffen werden. Wie das VG Hamburg im Urteil vom 05.11.2014 festgestellt hat, ist die Stadt nicht verpflichtet, Gesetzesinitiativen zur Schaffung des rechtlichen Rahmens für die Einführung einer City-Maut in den Luftreinhalteplan aufzunehmen. Zu derartigen Bemühungen um ein legislatives Tätigwerden kann die Stadt nicht verpflichtet werden. Die Stadt hat daher rechtsfehlerfrei auf die Einführung einer City-Maut verzichtet.
63	Julius-Leber-Straße	63-c	- weitere Expansion von E-Ladestationen mit intelligenter Parkplatzüberwachung, auch dahingehend, dass Abschleppdienste automatisch bei Fremdnutzung durch Verbrenner informiert werden. Hierdurch würde der Wert von Elektromobilität weiter gestärkt. Aktuell stoße ich bei jedem 2. Ladeversuch auf zugeparkte Ladeplätze, ein Anruf bei der Polizei + Warten auf den Abschleppdienst ist zu zeitintensiv.	In Kooperation zwischen LBV und Stromnetz Hamburg wird derzeit ein Pilotversuch zur Parkplatzdetektion durchgeführt.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
63	Julius-Leber-Straße	63-d	- Landstromzwang für die Berufsschifffahrt	siehe 60-w
63	Julius-Leber-Straße	63-e	- Veloroutenkritik: bei uns in der Gegend gibt es die Velorouten 12 und 13, in dem Konzept werden die Velorouten als Verbindungswege zur City genannt. Während das für Route 12 evtl. noch stimmen mag, ist Route 13 wenn überhaupt eine Wochenendausflugs-Ringtour, die mit der Alltagsnutzung wenig zu tun hat. Bei der Neugestaltung der Max-Brauer-Allee ist ein Anschluss an die Veloroute 13 vorgesehen. Das stellt aber absolut keine Lösung für den Transitverkehr zwischen Ottensen und der City dar! Stattdessen empfiehlt sich eine vernünftige Veloroute zwischen Ottensen, bzw. der neuen Mitte Altona und der City. Mir scheint der Fahrradverkehr bei uns in der Julius-Leber-Straße signifikant und bedarf daher einer entsprechenden Berücksichtigung in der Verkehrsplanung. Der aktuelle Anschluss an die Gerichtstraße erscheint mir sinnlos, da es sich hier um eine Kopfsteinpflasterstraße handelt, die (falls mit neuem Belag versehen) lediglich die neue Mitte Altona verbinden würden (dafür müsste aber die Straßenführung in Harkortstieg / Gerichtstraße verändert werden), das nördliche Ottensen bliebe weiterhin außen vor.	Die Veloroute 13 übernimmt eine wichtige Verteilerfunktion für Fahrten zwischen den radialen Velorouten in der inneren Stadt. Gleichzeitig verbindet sie Stadtteilzentren und hochverdichtete Stadtquartiere miteinander, unter anderem Eppendorf und Altona-Altstadt. Dadurch ist die Route insbesondere für den Alltagsradverkehr relevant. Dem Alltagsradverkehr von Ottensen in Richtung Stadtmitte steht die Veloroute 1 zur Verfügung, die in den nächsten Jahren weiter ausgebaut wird. Das nördliche Ottensen hat über die Bezirksroute D (unter anderem Barnerstraße und Julius-Leber-Straße), einer Hauptroute des bezirklichen Alltagsradverkehrs, Anschluss an die Veloroute 1. In der Julius-Leber-Straße sind insbesondere im Bereich Lessingtunnel im Zuge der Verlegung des Fernbahnhofs Altona spürbare Verbesserungen für den Radverkehr vorgesehen.
63	Julius-Leber-Straße	63-f	- Fahrradparken: ich habe einen Briefverkehr über 1,5 Jahre zur finalen Genehmigung eines neuen Fahrradhäuschens hinter mir. Die Genehmigungsstatistik spricht Bände: in der jüngeren Vergangenheit wurden neue Häuser im instelligen Bereich genehmigt. Das macht Radfahren für Eigentümer hochwertigerer Fahrräder unattraktiv. Zusätzlich sind die Preise der Fahrradhäuschen deutlich höher als zum Zeitpunkt des Subventionserlasses iHv 3.000 EUR und rechnen sich eigentlich nicht. Auf dem Markt gibt es aktuell 3 Anbieter, die zwischen 8.000 und 13.000 EUR anbieten (zzgl. D334 ca 1.000 EUR für Erd- und Pflasterarbeiten), abzüglich der Subvention verbleiben mindestens 6.000 privates Risiko. Das Verbot der Gewinnerzielung mit den Häuschen macht diese damit zu einem Liebhaberobjekt für Idealisten.	Die Abwägung über die Genehmigungsfähigkeit von Fahrradhäuschen sowie die Entscheidung über die Höhe der finanziellen Förderung obliegt dem jeweils zuständigen Bezirksamt. Ein Rückgang bei den Genehmigungen liegt in den verdichteten Stadtquartieren auch an der begrenzten Verfügbarkeit geeigneter Flächen.
63	Julius-Leber-Straße	63-g	- Anwohnerparken im Umfeld des Bahnhofs Altona sollte zu einer Reduktion des Parksuchverkehrs im Viertel führen, im Gegenzug sollte man mit einer Subventionierung der Parkgebühren reagieren.	siehe Antwort zu 59-j
63	Julius-Leber-Straße	63-h	- Tempo 30. Als Auto- und Radfahrer im Viertel kann ich berichten, dass das Ausfahren von Tempo 50 auf Max-Brauer-Allee bzw Julius-Leber-Straße aufgrund der Verkehrsdichte selten wirklich möglich ist. Insbesondere in der Julius-Leber-Straße kommt noch der Parkverkehr und vor allem das Gymnasium Allee mit seinem Anbau auf über 1.000 Schüler hinzu. Ein genereller Tempo 30 Erlass wie auf der Stresemannstraße würde nach meiner Ansicht den Verkehrsfluss deutlich verstetigen (s. auch Arnold- bzw. Keplerstraße in Ottensen). Alternativ bietet sich die Analyse des Effekts eines dynamischen Geschwindigkeitssystems an (s alte Technologen in . z.B Göttingen, Heidelberg), sprich Höchstgeschwindigkeiten abhängig von der jeweiligen Verkehrsdichte sowie intelligente Radarfallen, die einen Missbrauch ausschließen und gleichzeitig einen abschreckenden Effekt auf übermotorisierte Karossen und deren Fahrer haben (s. Jungfernstieg).	Das Verstetigungspotential von Temporeduzierungen wurde im Rahmen der Erstellung des Luftreinhalteplans geprüft (siehe Kapitel 7.2.1.3). Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 9
63	Julius-Leber-Straße	63-i	- E-Auto Privilegien: Als Nutzer eines Autos mit E Kennzeichen muss ich widersprechen, dass eine Nutzung der Parkzonen grundsätzlich kostenfrei ist. Es bedarf eines speziellen Parkzertifikats, das bei der Erstzulassung mitbeantragt werden muss, das weiß kaum jemand. Man könnte stattdessen pragmatisch sein, und E-Autos per se von der Parkscheinplicht befreien. (zuletzt in Goslar erlebt). Wie wäre es, E-Autos die Bus/Taxi-spur freizugeben?	Der Sachverhalt ist inhaltlich nicht zutreffend dargestellt. Die Identifikation erfolgt anhand des speziellen Kennzeichens für E-Kfz. Es muss aber die Parkscheibe ausgelegt werden. Hamburg wird von der rechtliche Möglichkeit zur Freigabe von Busspuren für elektrisch betriebene Fahrzeuge keinen Gebrauch machen, da Busspuren ausschließlich der „Busbeschleunigung“ und nicht der Technologieförderung dienen sollen (vgl. Drs. 20/13521).

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
63	Julius-Leber-Straße	63-j	- E-Charging Hamburg: das Produkt hinkt der Konkurrenz hinterher. Eine Bezahlung der E-Ladesäulen ist aktuell nur per SMS möglich. Zum Glück werden RFID Karten von Drittanbietern auch akzeptiert, die ein innovativeres Abrechnungsmodell anbieten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
64	Köbenbusch	64-a 64-b 64-c 64-d 64-e 64-f 64-g 64-h 64-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
64	Köbenbusch	64-j	Es werden Pläne für Begrenzung von Stickoxid-Belastung bei allen Verkehrsarten wie Schiffs-, KFZ-, Schienenverkehr etc. gemacht, nicht aber für den Luftverkehr bzw. Flugzeuge. D.h. für uns als direkt in der Einflugschneise lebende Betroffene, dass zwar z.B. für den Kraftfahrzeugverkehr einschränkende Maßnahmen geplant sind. Warum dies beim Luftverkehr, der ja mit enormen Wachstumsraten für Hamburg zu rechnen hat, nicht auch gelten soll, ist für uns nicht nachvollziehbar.	siehe Vorbemerkung Nr. 8
65	Reventlowstraße	65-a 65-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
65	Reventlowstraße	65-c	Für die Straße Reventlowstraße , an der ich wohne, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
65	Reventlowstraße	65-d	Für die Straßen Reventlowstraße, Osdorfer Landstraße, Behringstraße , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze, wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
65	Reventlowstraße	65-e 65-f 65-g 65-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
65	Reventlowstraße	65-i	• Geschwindigkeitskontrollen verstärken, auch nachts, damit „Raserstrecken“, die der Polizei bekannt gemacht worden sind, „entschärft“ werden.	Geschwindigkeitskontrollen als Teil der Verkehrssicherheitsarbeit gehören zu den polizeilichen Kernaufgaben und werden in angemessener Weise durchgeführt. Im Zusammenwirken mit dem LBV wird die stationäre Überwachung an Unfallhäufungsstellen derzeit ausgeweitet.
66	Eißendorfer Pferdweg	66-a 66-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
66	Eißendorfer Pferdweg	66-c	Für die Straße Eißendorfer Pferdeweg , an der ich wohne, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
66	Eißendorfer Pferdweg	66-d	Für die Straßen Stader Straße, Heimfelder Straße, Milchgrund , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze, wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
66	Eißendorfer Pferdweg	66-e 66-f 66-g 66-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
67	Elbchaussee	67-a 67-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
67	Elbchaussee	67-c	Für die Straße Elbchaussee / Klopstockstraße , an der ich wohne, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	Für die Straßen wurden lokale Maßnahmen geprüft. Im Übrigen siehe Antwort zu 5-a
67	Elbchaussee	67-d	Für die Straßen Palmaille, Große Elbstraße und Neumühlen , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze, wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	Für die Straßen wurden lokale Maßnahmen geprüft. Im Übrigen siehe Antwort zu 5-b
67	Elbchaussee	67-e 67-f 67-g 67-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
67	Elbchaussee	67-i	• Die Installation einer Blitzanlage, um die Tempoeinhaltung und das Beachten der Ampelanlage auf dem Fußgängerüberweg Ecke Elbchaussee / Rainvilleterrasse sicherzustellen.	Stationäre Überwachungsanlagen kommen nur an Stellen mit Unfallhäufungen in Betracht, wo das Erfordernis der Überwachung rund um die Uhr gegeben ist. Hier besteht keine Unfallhäufung.
68	Breitscheidweg	68-a	I. Öffentlichkeitsbeteiligung Ich bemängle ausdrücklich und vehement, dass eine begründete Stellungnahme auf Basis der durch die Hamburger Behörden bereit gestellten Informationen für die Öffentlichkeit nicht möglich ist. So wurden die dem Luftreinhalteplan zugrunde liegenden Emissions- und Immissionsgutachten der Öffentlichkeit bislang nicht zugänglich gemacht und der Plan soll, laut Abendblatt-Artikel vom 06.05.2017 („Kampf gegen Giftdiesel: Geheimsache Luftrettung“), sogar erstellt worden sein, ohne dass wesentliche Gutachten vorgelegen haben sollen.	siehe Vorbemerkung Nr. 4

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
68	Breitscheidweg	68-a	<p>Ein Luftreinhalteplan ist dann zu erstellen, wenn die durch eine Rechtsverordnung nach § 48 a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden und hat nach §47 BImSchG i. V. D370m. §27 der 39. BImSchV die Funktion schädliche Umwelteinwirkungen durch Planung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen so kurz wie möglich zu halten.</p> <p>Dabei baut das gesamte System der Luftreinhalteplanung weniger auf Messungen als vielmehr auf Modellrechnungen und Simulationen aufbaut (Screening). Es kommt grundsätzlich darauf an, dass die nach dem Stand der Technik anzuwendenden Berechnungsprogramme eine Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte belegen. Konkrete Messungen hingegen finden nur an wenigen, definierten Orten statt und dienen im Wesentlichen der Gewinnung von Referenzdaten.</p> <p>Vor diesem Hintergrund kommt der Belastbarkeit der Gutachten ein besonderer Stellenwert zu, da durch diese, im Rahmen eines Screenings, ermittelt werden soll ob, und falls ja wo und im welchem Maße, Grenzwerte überschritten werden und weitere Berechnungen drüber hinaus belegen sollen, welche Maßnahmen nachweisbar dazu geeignet sind diese Überschreitungen möglichst kurz zu halten.</p> <p>Gemäß der Bundestagsdrucksache 14/8450 soll den Betroffenen bei der Erstellung von Luftreinhalteplänen bereits in einem frühen Stadium die Möglichkeit geben werden, die Behörde über Einwände gegen die vorgesehenen Maßnahmen zu informieren. Dabei sind auch die Anforderungen des Gesetzes über die Öffentlichkeitsbeteiligung in Umweltangelegenheiten (Öffentlichkeitsbeteiligungsgesetz) nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG zu beachten.</p>	siehe Vorbemerkung Nr. 4
68	Breitscheidweg	68-a	<p>Demnach (§9 Abs. 1b) hat die zuständige Behörde der Öffentlichkeit die "entscheidungserheblichen Berichte und Dokumente betreffend das Vorhaben, die der zuständigen Behörde zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens vorgelegen haben" zur Einsicht auszulegen – dies betrifft selbstverständlich auch Gutachten und Screeningergebnisse. Wie der VGH München (Beschluss v. 27.02.2017, 22 C 16.1427) betont, ist es darüber hinaus nicht ermessensgerecht, dass Verzeichnis der Straßen, auf denen bzw. in deren Umgriff der Grenzwert nach § 3 Abs. 2 der 39. BImSchV nicht eingehalten wird, der Allgemeinheit erst zeitgleich mit der Einleitung der Öffentlichkeitsbeteiligung zugänglich zu machen. Eine vorgezogene Bekanntgabe dieses Verzeichnisses trage vielmehr dazu bei, den Betroffenen und der Allgemeinheit bereits vor dem Beginn des gemäß § 47 Abs. 5 Satz 2, Abs. 5a Satz 1 bis 3 BImSchG erforderlichen Verfahrens einen den zuständigen Behörden vergleichbaren Kenntnisstand zu verschaffen. Sie würden damit bereits vorab in die Lage versetzt, gegenüber den Behörden geltend zu machen, bestimmte Strecken seien zu Unrecht (nicht) in dieses Verzeichnis aufgenommen worden, da der durch § 3 Abs. 2 der 39. BImSchV vorgegebene Grenzwert - nicht bzw. ebenfalls - überschritten werde. Dass erstens Berechnungen nicht vollständig vorliegen, zweitens die Öffentlichkeitsbeteiligung erst mit der Veröffentlichung des Entwurfes zur 2. Fortschreibung des Hamburger Luftreinhalteplans begonnen hat und drittens relevante Dokumente - wie Gutachten und ein detailliertes Verzeichnis von durch Grenzwertüberschreitungen betroffenen Straßen -, die es der Öffentlichkeit ermöglichen würden, begründet Stellung zu nehmen, weder vor der Veröffentlichung des Entwurfes, noch bislang veröffentlicht wurden, ist nicht hinnehmbar und vermutlich sogar rechtswidrig.</p>	siehe Vorbemerkung Nr. 4

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
68	Breitscheidweg	68-b	II. Berechnungen/ Screening Vollkommen unklar bleibt auch, warum die Anzahl der von beim Stickstoffdioxid durch Grenzwertüberschreitungen betroffenen Personen in Hamburg, entgegen der Prognose aus dem Jahr 2011 für das Jahr 2015 („Berechnung Kfz-bedingter Schadstoffemissionen und Immission in Hamburg – Prognose 2015“) statt rund 180.000 Personen nunmehr nur etwa 41.500 Personen betragen soll. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass, laut dem Entwurf zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, die städtische Hintergrundbelastung für Stickstoffdioxid im Zeitverlauf stabil geblieben und bestenfalls um fünf bis 10 Prozent abgenommen hat und auch im Rahmen des Prognosegutachtens von einer Abnahme von 1,1 Mikrogramm ausgegangen wurde. Eine derart starke Differenz in der Abnahme der Betroffenzahlen ist insofern allein durch die marginale Veränderung der Hintergrundbelastung nicht erklärbar. Auch eine Validierung der verschiedenen Screeningmodelle PROKAS und IMMISluft + IMMISnet wurde nicht vorgenommen bzw. berichtet, so dass nicht absehbar ist, in wie weit die Unterschiede in den Screeningergebnissen auf die unterschiedlichen Berechnungsmethoden zurück zu führen sind.	siehe Vorbemerkung Nr. 4 und Nr. 6
		68-c	Hinzu kommt, dass der aktuelle Entwurf zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans die Belastungssituation durch Stickstoffdioxid deutlich unterschätzt, da im Rahmen der Modellierung die HBEFA 3.2 (mit einem Korrekturfaktor von 1,9 für Diesel-6-PKW) und nicht die aktuellen HBEFA 3.3 genutzt werden. Hierdurch werden im Entwurf zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans die Emissionen von Diesel-4-PKW um 19 Prozent, von Diesel-5-PKW um 34 Prozent und von Diesel-6-PKW – trotz Korrektur – um 14 Prozent unterschätzt. Nach Angaben des Bundesumweltamtes (HBEFA Version 3.3, Background documentation) wird die Belastung durch Stickstoffdioxid in Screeningstudien um bis zu 25 Prozent für das Jahr 2015 und bis zu 47 Prozent für das Jahr 2020 unterschätzt, wenn die mittlerweile veralteten HBEFA 3.2. im Rahmen des Schadstoffscreenings genutzt werden. Insofern ist, selbst ohne die Möglichkeit Einsicht in die dem Luftreinhalteplan zugrunde liegenden Gutachten zu nehmen zu können, ersichtlich und erwartbar, dass die Grenzwerte für Stickstoffdioxid an deutlich mehr Stellen in Hamburg überschritten werden als im Entwurf zur 2. Fortschreibung des Berichtes angenommen wird, dass die Werte weniger stark zurückgehen werden als dort prognostiziert, und dass in der Folge wesentlich mehr Personen von gesundheitsschädigenden Überschreitungen betroffen sein werden, als im aktuellen Entwurf dargestellt.	siehe Vorbemerkung Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
68	Breitscheidweg	68-d	Noch im Rahmen der Prognose für das Jahr 2015 wurde davon ausgegangen, dass die in Anlage 1 dieses Schreibens beigefügten 3.169 Straßenabschnitte von Grenzwertüberschreitungen betroffen sein würden (Quelle BUE: https://fragdenstaat.de/a/17206). Vor dem Hintergrund, dass die Berechnungen im aktuellen Entwurf zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans die Schadstoffbelastung dramatisch zu Lasten der Betroffenen unterschätzen, fordern wir Sie auf, die Berechnungen unter Zuhilfenahme der HBEFA 3.3 umgehend zu aktualisieren und bis dahin kurzfristig wirksame straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen für die in Anlage 1 genannten Straßenzüge anzuordnen, um Schaden von den Betroffenen abzuwenden.	siehe Vorbemerkungen Nr. 1, Nr. 5 und Nr. 6
68	Breitscheidweg	68-e	III. Zusätzliche Maßnahmen 1) Vorziehen der ÖPNV-Flottenmodernisierung; Einsatz von E-Bussen ab sofort, Beendigung des Flottenaustausches spätestens 2025 und damit 5-7 Jahre früher als geplant.	siehe 1-h
68	Breitscheidweg	68-f	2) Flächendeckendes Tempo 30 (mindestens in Wohngebieten), um Ausweichverkehre in Nebenstraßen und häufiges Anfahren und Bremsen durch Geschwindigkeitswechsel zu vermeiden.	siehe Vorbemerkung Nr. 9

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
68	Breitscheidweg	68-g	3) Einführung verbindlicher Schadstoffvignetten, die die Schadstoffklasse eines Fahrzeuges gut sichtbar zeigen (Windschutz- oder Heckscheibe); zur besseren Kontrolle und damit Anwohner*innen Verstöße bei Fahrverboten begründet bei der Polizei anzeigen können.	siehe Antwort zu 2-o
68	Breitscheidweg	68-h	4) Ausnahmen von Fahrverboten für Diesel-6-PKW streichen, da die Stickoxidemissionen dieser PKW laut HBEFA 3.3 fast auf dem Niveau von Diesel-4-PKW liegen.	Gemäß HBEFA 3.3. liegen die Emissionen von Euro-6 Diesel-Pkw unter denen der Euro-4-D und Euro-5-Dieselfahrzeugen. In Hinblick darauf ist die Ausnahme der Euro-6-Diesel-Pkw von der Fahrbeschränkung angemessen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 5
68	Breitscheidweg	68-i	5) Generelles Fahrverbot in Hamburg für sämtliche Diesel-PKW ab 2025.	Für diese Maßnahmen besteht derzeit keine rechtliche Grundlage. Sie kann nicht in einem Luftreinhalteplan festgelegt werden.
69	Horner Landstraße	69-a 69-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
69	Horner Landstraße	69-c	Für die Straße Horner Landstraße , an der ich wohne, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
69	Horner Landstraße	69-d	Für die Straßen Horner Landstraße , Hammer Landstraße , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze, wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
69	Horner Landstraße	69-e 69-f 69-g 69-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
69	Horner Landstraße	69-i	• Moderne, ökologische Busse im ÖPNV einzusetzen, mehr Kontrollen bei Falschparkern auf Straßen und Radwegen durchzuführen und eine permanente Geschwindigkeitskontrolle durchzuführen.	Der Einsatz emissionsarmer Busse ist im Maßnahmenpaket 5 "Flottenmodernisierung Bus und Bahn" berücksichtigt. sowie siehe Antwort zu 55-e und 109-h.
70	Lisztstraße	70-a 70-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
70	Lisztstraße	70-c	Für die Straße Behringstraße , an der ich wohne, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
70	Lisztstraße	70-d 70-e 70-f 70-g	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
71	Ditmar-Koel-Straße	71-a	1. Könnten Sie bitte die Hafenfähren zwingen eine Abgasreinigung einzubauen zu lassen? Ein Öko-Siegel könnte den Fährbetrieben zur Werbung dienen.	Die im Hafen verkehrenden Barkassen und Personenverkehrsschiffe halten die jeweiligen zulässigen Grenzwerte ein. Ihr Einfluss auf die Immissionswerte im Stadtgebiet wird als sehr gering eingeschätzt. Ein verpflichtender Einbau von Abgasreinigungsanlagen wäre daher unverhältnismäßig. Die Motoren der HADAG-Fähren werden nach Ende ihrer Laufzeit durch moderne Aggregate ersetzt. Die Schiffe werden nachträglich mit Abgasnachbehandlungsanlagen ausgestattet (vgl. Kapitel 7.1.8 „Maßnahmenpaket 8: Schifffahrt“). Darüberhinausgehende Modernisierungen sind nicht geplant.
71	Ditmar-Koel-Straße	71-b	2. Könnten Sie bitte in Ihren Plan aufnehmen, dass nur noch Schiffe mit Abgasreinigungsanlagen in die Stadt einfahren dürfen.	Schiffe, die den Hamburger Hafen anlaufen, müssen die gesetzlichen Vorschriften einhalten. Diese basieren weitgehend auf internationalem Recht. Einen Großteil der Seeschiffe vom Anlaufen des Hamburger Hafens durch diese übersteigende Anforderungen auszuschließen, wäre angesichts der damit verbundenen erheblichen volkswirtschaftlichen Belastungen nicht verhältnismäßig.
71	Ditmar-Koel-Straße	71-c	Um KFZ-Emissionen zu reduzieren bitte um folgende Regulierungen: 1. Tempo 30 im Stadtgebiet.	siehe Vorbemerkung Nr. 9
71	Ditmar-Koel-Straße	71-d	2. Kostenfreie Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs.	Die Möglichkeiten zur Einführung eines sog. Bürgertickets wurden im Zuge der Erarbeitung des Luftreinhalteplans geprüft (vgl. Kap. 7.3.1). Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass das Bürgerticket keine geeignete Maßnahme darstellt.
71	Ditmar-Koel-Straße	71-e	3. Alle Taxen zum Elektroantrieb verpflichten	Hamburg bemüht sich um eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für einen vermehrten Einsatz von E-Taxen (vgl. Kap. 7.1.6).
71	Ditmar-Koel-Straße	71-f	4. Alle Busse mit Stromabnehmern und Elektroantrieb auf den Hauptlinien.	Der Einsatz emissionsarmer Busse ist im Maßnahmenpaket 5 "Flottenmodernisierung Bus und Bahn" berücksichtigt.
71	Ditmar-Koel-Straße	71-g	5. Emissionskontrollen von KFZ	Die Möglichkeiten der Polizei sind in diesem Zusammenhang begrenzt und müssen sich auf eindeutig erkennbare Emissionsentwicklungen beschränken. Hier können Gutachten beantragt werden. Das weitere Verfahren obliegt der jeweils zuständigen Zulassungsstelle.
72	Hütten	72-a	Punkt Nr. 1 – fehlende Aussage zur Gesamtsituation in der Hamburger Innenstadt. Als repräsentativ für die Hintergrundbelastung betrachten Sie die Luftmessstation im Sternschanzpark S.[1]. Dies mag bezweifelt werden, da die Innenstadt näher am Hafen liegt und eine zusätzliche Belastung durch zahlreiche Barkassen und Personenverkehrsschiffe um den Landungsbrücken besteht, insbesondere wenn ein Süd-West Wind die Abgase über die Innenstadt transportieren+D382.	Die Messergebnisse an der Station „Sternschanze“ sind repräsentativ für die sog. „innerstädtische Belastung“. Die Messergebnisse an der Station „Altona-Elbhang“ am Olbersweg sind repräsentativ für die sog. „innerstädtische hafennahe Belastung“.
72	Hütten	72-b	Daher: → die Analyse der aktuellen Luftbelastung soll die Belastung durch den gesamt Hafbetrieb, unter Berücksichtigung der Windstärken und -richtungen	Die aktuelle Luftbelastung wird stets durch das Luftmessnetz ermittelt. Parallel werden auch die meteorologische Daten wie Windrichtung und Windstärke erfasst (vgl. www.luft.hamburg.de). In die Modellberechnung zur Luftbelastung haben auch sämtliche vorliegende Emissionsdaten aus dem Schiffsverkehr und Hafbetrieb (sowie weiteren Emittentengruppen) Eingang gefunden. Meteorologische Daten wie Windrichtung und Windstärke werden in dem verwendeten Ausbreitungsmodell berücksichtigt (vgl. Kapitel 6 LRP)

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
72	Hütten	72-c	→ die Hintergrundbelastung in der Hamburger Innenstadt in Wohngebieten soll berechnet werden. Diese Maßnahme ist angemessen, weil bereits eine Überschreitung bereits in [1] vermutet und Grundlage für eine rechtlich verpflichtende Verordnung im Hamburger Baurecht wurde.	Die umfangreichen Messungen der Hintergrundbelastung durch das Hamburger Luftmessnetz sowie ergänzende Passivsammlermessungen zeigen, dass dort keine Grenzwertüberschreitungen vorliegen (vgl. Kapitel 4 LRP). Zusätzlich wurde die Hintergrundbelastung für das gesamte Hamburger Stadtgebiet berechnet (vgl. Kapitel 6 LRP).
72	Hütten	72-d	→ aus der aktuellen Hintergrundbelastung soll das Potenzial an weitere lokale Belastung durch den Verkehr ermittelt werden. Der ergibt sich aus der Differenz zwischen Grenzwerte und Hintergrundbelastung. Demnach soll das Potenzial für die Verkehrsbelastung ermittelt und in Zahl von Kfz/Tag ermittelt werden. → Diese Potenzialermittlung soll insbesondere in den an großen Straßen angrenzenden Wohngebieten stattfinden: Neuer Steinweg, Hütten, Enckeplatz, Großneumarkt... → sei nicht möglich, eine Potenzialermittlung zu berechnen, soll eine permanente Messung im Wohngebiet nordwestlich der Kreuzung Ludwig-Erhard-Straße, Holstenwall, Millerntordamm eingerichtet werden.	Die vorgeschlagene Berechnung böte im Rahmen Maßnahmenplanung der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine zusätzliche Entscheidungsgrundlage. Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 7
72	Hütten	72-e	→ der Belastung durch Barkassen und Personenverkehrsschiffe soll durch den verpflichtenden Einbau von Abgasreinigungsanlagen in jedem Schiff entgegengewirkt werden, das im innerstädtischen Bereich der Neustadt, Altstadt und St-Pauli verkehrt und andockt. Initiale Kosten dafür können über Abgaben über die Personenförderung finanziert werden, künftige Betriebskosten sollen durch die Betreiber und Veranstalter selbst übernommen werden.	Die im Hafen verkehrenden Barkassen und Personenverkehrsschiffe halten die jeweiligen zulässigen Grenzwerte ein. Ihr Einfluss auf die Immissionswerte im Stadtgebiet wird als sehr beschränkt eingeschätzt. Ein verpflichtender Einbau von Abgasreinigungsanlagen wird daher als unverhältnismäßig eingeschätzt.
72	Hütten	72-f	→ es soll ein Umweltprädikat für die Einhaltung der Grenzwerte vergeben werden, womit der Schiffsbetreiber oder Anbieter werben darf.	Ein Umweltprädikat ist nicht erforderlich, da alle Schiffe die gemäß MARPOL-Übereinkommen, Annex 6 sowie EU-Richtlinie 2005/33/EG bestehenden Grenzwerte einhalten. Für Binnenschiffe gelten europäische Regelungen.
72	Hütten	72-g	→ regelmäßige, nicht angekündigte Kontrolle sollen dafür sorgen, dass die Abgasreinigungsanlagen nicht ausgeschaltet oder beeinträchtigt werden.	Die Wasserschutzpolizei führt Kontrollen über den ordnungsgemäßen Betriebszustand der den Hamburger Hafen anlaufenden Schiffe durch.
72	Hütten	72-h	Punkt Nr. 2 – fehlende Aussage zur Mikrolage Innenhöfe und enge Straßen bilden vielerorts eine Schlucht. Aufgrund der Baudichte, der Baukörper und Zäune in den Innenhöfen ist mit einem fehlenden Luftzug in diesen Mikrolagen auszugehen. Abends stagnieren meistens die Immissionen in den Innenhöfen, insbesondere diejenige aus dem späten Berufsverkehr, weil der Wind abends abflaut. Es bildet sich eine mikroklimatische Inversion (warme Luft am Boden, kältere Luft in höheren Schichten) und ein Deckeleffekt. Stickstoffoxide sacken aufgrund ihrer hohen Dichte am Boden. Da durch viele geltende Baurechtliche Vorgaben Schlaf- und Wohnzimmer dem Verkehr abgewandte Seite ausgerichtet werden, entsteht eine hohe Belastung in den Aufenthaltsräumen in Innenhöfen. Natürliche Prozesse, die zum Abbau der Stickstoffoxide beitragen, wie z.B. durch Photokatalyse der Sonnenstrahlung auf weiß geputzten Fassaden, die Titanoxid beinhalten, sollen gefördert werden. Es soll kritisch infrage gestellt werden, in wie fern, eine weitere Verdichtung in der Innenstadt überhaupt erwünscht oder möglich ist. Übergeordnetes Ziel sollte, im Widerspruch zu [5] eine saubere Luft in allen Etagen, in Innenhöfen, Anwohnern, Gewerbetreibenden und Fußgängern zu ermöglichen. Daher: → die Lage in den Innenhöfen am Rande der Hauptverkehrsstraße soll analysiert werden. Diese Maßnahme ist angemessen, weil bereits eine Überschreitung bereits in [1] vermutet und Grundlage für eine rechtlich verpflichtende Verordnung im Hamburger Baurecht wurde.	Es ist korrekt, dass Vorgaben zur Grundrissgestaltung in den allermeisten Fällen dem Lärmschutz dienen. Nach den im Rahmen der Bauleitplanung gewonnenen Erfahrungen mit Luftschadstoffprognosen ist nicht erkennbar, dass eine hohe Schadstoffbelastung in von Straßen abgewandten bzw. abgeschirmten Lagen zu erwarten wäre. Aus dem Einsatz photokatalytischer Anstriche lässt sich nach fachlicher Einschätzung kein nennenswerter, dauerhaft belastbarer Reduktionseffekt bei der Stickstoffdioxidkonzentration annehmen. Sofern sich die Erkenntnisse und Rahmenbedingungen dergestalt geändert haben sollten, dass der Einsatz solcher Anstriche sinnvoll erscheint, bestünde die bauplanungsrechtliche Möglichkeit, den Einsatz durch Festsetzungen in Bebauungsplänen verbindlich vorzuschreiben. Messungen zeigen, dass die NO ₂ -Belastung in Straßen abgewandten Innenhöfen deutlich geringer ist als an der einer Hauptverkehrsstraße zugewandten Häuserfront. I.d.R. liegt die Konzentration auf dem Niveau der allgemeinen Hintergrundbelastung und somit deutlich unterhalb des Grenzwertes.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
72	Hütten	72-i	<p>→ Im Modell soll die zeitliche Verteilung, insb. Bzgl. abendlicher Berufsverkehr im Zusammenhang mit dem Abfluten des Winds abends betrachtet werden. Somit soll die tatsächliche Luftbelastung in Innenhöfen durch Hintergrund und Verkehr ermittelt, und die Grundlage für den Verbesserungsbedarf ermittelt werden.</p> <p>→ sei nicht möglich, die Grundlage für den Verbesserungsbedarf zu ermitteln, soll eine portable Messung auf privatem Grundstück im Innenhof nordwestlich der Kreuzung Ludwig-Erhard-Straße, Holstenwall, Millerntordamm eingerichtet werden.</p>	Die Messergebnisse des Hamburger Luftmessnetzes werden in hoher zeitlicher Auflösung veröffentlicht und zeigen die zeitliche Verteilung der Luftschadstoffbelastung an sämtlichen Hamburger Luftmessstationen. Im Übrigen siehe Antwort zu 72-h und Vorbemerkung Nr. 7.
72	Hütten	72-j	<p>→ Bebauung mit Wirkung auf die Größe, den Luftdurchzug oder die Verschattung dürfen nur genehmigt oder aufgestockt werden, wenn sie nachweislich eine Verbesserung der mikroklimatischen Lüftungsbedingungen oder der natürlichen Prozesse, die zum Abbau der Stickstoffoxide beitragen (z.B. Abbau durch Photokatalyse).</p>	Bei der Errichtung von Bauvorhaben sind die öffentlich-rechtlichen Vorschriften einzuhalten. Diese beinhalten u.a. auch Anforderungen an Mindestabstände sowie an die Herrichtung nicht überbauter Flächen. Die Forderung des in der Einwendung beschriebenen Nachweises wäre unverhältnismäßig.
72	Hütten	72-k	<p>Punkt Nr. 3 – widersprüchliche Aussagen zur Verkehrsprognose</p> <p>Die Verkehrsmodelle der Behörden unterscheiden sich stark, je nachdem welche Aussage getroffen werden soll. Um den Bedarf an Maßnahmen zu bewerten ist eine eindeutige Prognose der Verkehrsströme erforderlich.</p> <p>Der Luftreinhalteplan geht beim Verkehrsaufkommen in der Ludwig-Erhardt-Straße von 50.000 – 55.000 Kfz/24h im Jahr 2020 aus. Diese Aussage ist ungenau, da der Anteil an Dieselmotoren und Lastwagen nicht präzisiert ist.</p> <p>Das Innenstadtkonzept von 2014 erwähnt 60.000 Kfz/24h, davon 5.400 LKW. S. [2]</p> <p>Das Mobilitätskonzept der Olympia-Bewerbung verweist auf das VISUM Verkehrsmodell und erwähnt ein aktuelles Verkehrsaufkommen von 85.000 Kfz/24h (S. [3]), davon 6.000 Lkw in 2014/2015.</p> <p>Die Verkehrsstärke im Prognosefall 2024 ohne Spiel wurde auf 98.000 Kfz/24h, davon 7.000 Lkw berechnet, in Übereinstimmung mit den Aussagen aus dem Mobilitätsprogramm 2013 der BWVI (S. [4])</p> <p>Linear hochgerechnet ergäbe sich eine Verkehrsprognose in 2020 in Höhe von 92.222 Kfz/24h. Diese Zahl liegt 67% höher als in dem Luftreinhalteplan,</p> <p>Daher:</p> <p>→ es sollen als Grundlage für die Bewertung des Handlungsbedarfs einer mit dem Mobilitätsprogramm übereinstimmenden Verkehrsstärke angesetzt werden. Es darf nicht von einem Verkehrsrückgang ausgegangen werden, da der politische Wille aktuell von einem Zuwachs ausgeht bzw. einen Plan verfolgt, der diesen Zuwachs fordert.</p>	<p>Das Verkehrsmodell ermittelt für jeden Straßenabschnitt eine konkrete Verkehrsmenge. Zur Beschreibung eines längeren Straßenabschnitts ist die Verwendung von Wertebereichen sinnvoll. Das Verkehrsmodell enthält separate Nachfragematrizen für Pkw und Lkw. Der Anteil an Dieselfahrzeugen ist im Immissionsmodell hinterlegt. Die im Zuge der Luftreinhaltung ermittelten Verkehrsmengen für den Analysezeitpunkt 2014 sowie den Prognosezeitpunkt 2020 und 2025 basieren auf den Verkehrszählungen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Die verwendeten Verkehrsmengen im Bereich der Ludwig-Erhard-Straße/ Willy-Brandt-Straße sind plausibel.</p> <p>Richtigstellung: Im Mobilitätsprogramm 2013 werden weitere Zunahmen im Kfz-Bereich auf den Hauptachsen (insb. anbaufreie Bundesstraßen) erwartet, während im restlichen Stadtstraßennetz mit Stagnation bzw. Rückgang zu rechnen ist (vgl. S. 48, Nr.5). Genau diesen Annahmen folgt das Verkehrsmodell, welches dem Luftreinhalteplan zugrunde liegt.</p>
72	Hütten	72-l	<p>→ Das Mobilitätsprogramm vom BVWI soll infrage gestellt werden, Maßnahmen aus diesem Programm sind kritisch zu bewerten, die zu einem Zuwachs des Verkehrs führen. Diese Maßnahmen und die Strategie des BVWI sollen im Sinne einer Verkehrssenkung unter Erhalt der Wirtschaftsleistung überarbeitet bzw. revidiert werden.</p> <p>→ Sei dies dem BVWI nicht möglich, sind internationale Experte einzubeziehen, die über erfolgreiche Implementierungen nachweislich berichten können und diese in der Gestaltung von Maßnahmen zur Verkehrssenkung heranzuziehen. Weiter sollen diese internationalen Experten langfristig die korrekte Umsetzung der Maßnahmen prüfen und steuern, und deren Erfolg zu gewährleisten.</p>	Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs werden in den Maßnahmen des Luftreinhalteplans berücksichtigt (vgl. Kap. 7.1.1 - 7.1.3, Maßnahmenpakete 1-3). Im Übrigen siehe Antwort zu 72-k.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
72	Hütten	72-m	→ die Verkehrsprognose soll sowohl den Anteil an Dieselmotoren als auch an Lastwagen benennen.	Der streckenbezogene Schwerverkehrsanteil ist in den Belastungsdarstellungen der begleitenden Dokumentation zu den Verkehrsmodellrechnungen ausgewiesen. Die Dokumentation ist hier verfügbar: http://daten.transparenz.hamburg.de/Dataport.HmbTG.ZS.Webservice.GetRessource100/GetRessource100.svc/a8fdd5af-dc41-41f4-a918-2b9d307780ac/Upload_Gesamtdokumentation_Verkehrsmodell_LRP_Hamburg_ARGUS.pdf Die Dieselteile wurden gemäß den Angaben des HBEFA 3.2 berechnet.
72	Hütten	72-n	→ Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs sollen in Erwägung gezogen werden durch z.B. die Einführung kostenloser öffentlichen Verkehrsmittel innerhalb des 1. und 2. Rings.	Ein deutlich günstigeres ÖPNV-Ticket hätte ähnliche Effekte wie ein Bürgerticket. Die Möglichkeiten zur Einführung eines sog. Bürgertickets wurden im Zuge der Erarbeitung des Luftreinhalteplans geprüft (vgl. Kap. 7.3.1).
72	Hütten	72-o	→ Wie in Paris erfolgreich eingeführt, sollen die HVV-Monatskarten überall dasselbe kosten, um Anwohner in entfernten Ringen einen Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu motivieren.	Dies würde bedeuten, dass alle Fahrgäste unabhängig von der Reisstrecke den gleichen Fahrpreis zahlen. Um Einnahmeausfälle, die eine zusätzliche Belastung für den Hamburger Haushalt bedeuten würde, auszugleichen, müsste ein solidarischer Fahrpreis gefunden werden, der für kurze und lange Reisstrecken gleich gilt. Dies würde zu einer Tarifungerechtigkeit führen.
72	Hütten	72-p	Punkt Nr. 4 – Regelung der Verkehrsflüsse und Verhalten der Verkehrsteilnehmer Entlang der Ludwig-Erhardt-Straße sind große und lange Bürogebäude, die menschenleer und wenig attraktiv aussehen. Autofahrer können nicht wahrnehmen, dass sie in der Innenstadt bzw. einem Wohnviertel sind. Viele Autofahrer fahren über die erlaubte Geschwindigkeit und deren Beschleunigung ist an vielen Ampeln nicht angemessen. Es werden quasi-Autorennen am Millerntordamm geführt. Dies trägt zu erhöhten Immissionen bei. Die Ampelschaltung ist zwar zentral reguliert, allerdings kann man beobachten, dass Kfz häufig an der Ampel auf Höhe Zeughausmarkt Richtung Altona anhalten müssen, obwohl sie sich in der Grünen Welle befinden. Daher: → die Geschwindigkeit soll regelmäßig kontrolliert werden, insb. am Wochenende, wo viele Autofahrer sich tendenziell aggressiv verhalten	Geschwindigkeitskontrollen als Teil der Verkehrssicherheitsarbeit gehören zu den polizeilichen Kernaufgaben und werden in angemessener Weise durchgeführt. Im Zusammenwirken mit dem LBV wird die stationäre Überwachung an Unfallschwerpunkten derzeit ausgeweitet. Die Ludwig-Erhard-Straße wird in die Prüfung neuer Standorte einbezogen.
72	Hütten	72-q	→ eine geeignete Ampelschaltung soll vermeiden, dass der Verkehrsfluss unnötigerweise gebremst wird. → bzw. eine Ampelregelung soll dem Autofahrer Rückmeldung über die Grüne Welle Geschwindigkeit entlang der Ludwig-Erhardt-Straße. Eine ähnliche Verkehrskontroll+D400anlage wurde in Augsburg erfolgreich in den 70. Jahren eingeführt	Die Verbesserung des Verkehrsflusses gehört zu den grundlegenden Aufgaben der Signalsteuerung in Hamburg. Hierzu gehören vor allem die Koordinierung von Lichtsignalanlagen (Grüne Welle) und verkehrsabhängige Steuerungen. Die Aktivitäten in diesem Bereich sind in Kap. 7.2.1.3 beschrieben.
72	Hütten	72-r	→ ggfs. die Geschwindigkeit soll auf 30km/h reduziert werden, um starke Beschleunigungen zu vermeiden und einen Verflüssigung des Verkehrs zu sicherstellen	siehe Vorbemerkung Nr. 9
72	Hütten	72-s	→ die Ludwig-Erhardt-Straße sollte so umgestaltet werden, dass das Viertel als bewohntes, entspanntes Wohnviertel wahrgenommen wird. Ein aggressives Fahrverhalten soll vermieden werden.	Die Ludwig-Erhard-Straße hat im Hamburgischen Straßennetz eine übergeordnete Verkehrsfunktion. Eine Umgestaltung in Anlehnung an Wohngebiete ist nicht vorgesehen und wird nicht für sinnvoll gehalten. Nähere Ausführungen zur Ludwig-Erhard-Straße finden sich in Kap. 7.2.2.2.
72	Hütten	72-t	→ insb. die Planung des Bezirks Mitte, eine Fußgängerbrücke zur Querung des Millerntordamms zwischen der Wallanlage und dem alten Elbpark, soll aufgegeben werden.	Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
72	Hütten	72-u	Punkt Nr. 5 – Fällung von Bäumen und Erhalt der Grünflächen Weil die Bäume einen positiven Beitrag bei der Luftreinigung entfalten, ist deren Erhalt lebenswichtig für eine Verbesserung der Luftqualität. In den letzten Jahren wurden viele erwachsene Bäume in den Parkanlagen gefällt. Daher: → soll das Straßenbaumkataster um eine Erfassung der Parkbäume in St-Pauli und der Neustadt ergänzt werden.	Die grundsätzliche Einzelerfassung von Bestandsbäumen in Parkanlagen im Baumkataster ist aus fachlicher Sicht weder sinnvoll noch leistbar. Eine Zuordnung von Einträgen zu den Bäumen ist wegen der fehlenden Orientierungspunkte wie Straße/Hausnummer nahezu unmöglich. Jeder Baum müsste also nummeriert werden. In denjenigen Anlagen, in denen Parkbäume eher isolitär gepflanzt wurden, werden diese im Rahmen der bezirklichen Baumkontrollen schrittweise im Baumkataster dokumentiert.
72	Hütten	72-v	→ Fällungen sollen im innerstädtischen Bereich immer begründet werden.	Fällungen öffentlicher Bäume werden in Hamburg immer begründet; Privatbäume bedürfen einer Fällgenehmigung, sofern sie der Baumschutzverordnung unterliegen.
72	Hütten	72-w	→ Kompensationsmaßnahmen durch Neubepflanzungen sollen am selben Ort erfolgen, und nicht wie heute möglich am anderen Ende des Bezirks	Ersatzpflanzungen nach Fällungen werden grundsätzlich am gleichen Standort und wenn dies nicht möglich ist, möglichst in unmittelbarer Umgebung ausgeführt. Sofern keine Pflanzstandorte vor Ort vorhanden sind, erfolgen Nachpflanzungen an anderer Stelle.
72	Hütten	72-x	→ es soll darüber nachgedacht werden, dass jeder Stadtteil mittelfristig NOx/CO2 frei sein soll.	Die Maßnahmen des Luftreinhalteplans zielen darauf ab, die NOx-Emissionen soweit wie möglich zu reduzieren; siehe Vorbemerkung Nr. 1 und Nr. 3.
72	Hütten	72-y	→ alle neuen Gebäude in der Innenstadt sollen am Dach und ggfs. an Fassaden begrünt werden	Hamburg fördert finanziell seit Anfang 2015 in der ganzen Stadt Dachbegrünungen auf Wohn- und Nichtwohngebäuden, die freiwillig durchgeführt werden. Darüber hinaus ist die Dach- und Fassadenbegrünung in vielen neu aufzustellenden Bebauungsplänen festgesetzt und somit zu realisieren. Die Maßnahmen erstrecken sich nicht nur auf neue Gebäude, sondern bezieht ausdrücklich auch den Gebäudebestand ein. Diese beiden Instrumente werden langfristig zu einer stärkeren Durchgrünung verdichteter Stadtbereiche und zur Verbesserung des Lokalklimas, des Regenwasserrückhalts und auch der Lufthygiene beitragen (siehe auch Nummer 74I).
72	Hütten	72-z	→ eine weitere Verdichtung der Innenstadt muss vermieden werden.	siehe Antwort zu 39-d
72	Hütten	72-aa	Punkt Nr. 6 – Ablehnung der verkehrseinschränkenden Maßnahmen an der Ludwig-Erhardt-Straße / Willy-Brandt-Straße Im Luftreinhalteplan wurde eine Verkehrseinschränkung bei einem kleinem Straßenabschnitt bewertet und wegen zu geringer Zahl von betroffenen Bürgern abgelehnt. Nach EU-Recht ist eine Abwägung über die Zahl der betroffenen Anwohner nicht rechtens, da jeder einzelne Bürger Anspruch auf saubere Luft hat. Daher: → Begleitmaßnahme zur Vermeidung einer Verlagerung des Verkehrs sollen eruiert werden, wie z.B. durch die Schließung eines großen Bereichs.	Im Luftreinhalteplan sind die verkehrlichen Rahmenbedingungen in dem Straßenzug Ludwig-Erhardt-Straße / Willy-Brandt-Straße und dem unmittelbaren Umfeld ausführlich dargestellt. Die Schließung eines größeren Bereichs wird nicht als zielführend angesehen, weil die bereits beschriebenen verkehrlichen Beeinträchtigungen sich noch verstärken würden.
72	Hütten	72-ab	→ eine Umweltzone für die gesamt Innenstadt soll eingeführt werden.	Für die Einführung einer "NO2-Zone" fehlt die rechtliche Grundlage; die derzeitige "Umweltzone" zielt auf die Reduzierung von Feinstaub.
72	Hütten	72-ac	→ eine zwischenzeitliche Verkehrseinschränkung soll über eine automatisierte Anlage gesteuert werden, falls wie im Stuttgarter Luftreinhalteplan geplant, eingeführt werden.	In Stuttgart sind soweit bekannt Beschränkungen in Abhängigkeit zu täglichen Feinstaubbelastung geplant. Hinsichtlich Feinstaub werden in Hamburg die Grenzwerte (Kurzzeit- und Langzeitgrenzwert) eingehalten.
73	Hütten	73-a	wie ich aus den Medien entnehmen musste, liegt die Feinstaubbelastung in der Neustadt-Hamburg weit über den festgelegten Grenzwert. Ich möchte Sie bitten, den von der Stadt Hamburg festgelegten Grenzwert einzuhalten. Wieso dies nicht geschieht, bzw. nicht kontrolliert und durchgesetzt wird ist mir unerklärlich. Das von Ihnen angestrebte Vorhaben ist für eine zeitnahe Verbesserung leider nicht ausreichend. Gerne unterbreite ich hier meine Vorschläge, wie die Feinstaubbelastung in der Stadt Hamburg reduziert werden könnte.	Der Kurzzeit- und Langzeit-Grenzwert für Feinstaub wird in Hamburg seit 2012 eingehalten (Stundenmittelwert/Jahresmittelwert.)
73	Hütten	73-b	Für die Reduzierung der KFZ Emissionen ist folgendes möglich: 1. den HVV kostenfrei machen, so dass ein Fortbewegen in der Stadt attraktiv ist	Die Möglichkeiten zur Einführung eines sog. Bürgertickets wurden im Zuge der Erarbeitung des Luftreinhalteplans geprüft (vgl. Kap. 7.3.1). Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass das Bürgerticket keine geeignete Maßnahme darstellt.
73	Hütten	73-c	2. Geschwindigkeitsbegrenzung für Automobile auf 30 km/h	siehe Vorbemerkung Nr. 9
73	Hütten	73-d	3. alle Parkplätze in Hamburg kostenpflichtig machen, mit Anwohnerparkschein	Die Straße Hütten ist vollständig im Bewohnerparkgebiet M100 "Großneumarkt" enthalten. Im Übrigen siehe Antwort zu 17-b und 59-j.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
73	Hütten	73-e	4. öffentliche Verkehrsmittel wie Taxis und Busse auf Ele+D422ktbetrieb oder Wasserstoff umstellen.	Die Förderung emissionsarmer Antriebe für Taxen und Busse ist in Kap. 7.1.5 "Maßnahmenpaket 5: Flottenmodernisierung Bus und Bahn" und Kap. 7.1.6 "Maßnahmenpaket 6: Elektromobilität" beschrieben.
73	Hütten	73-f	5. Citymaut. Statt Verkehrszuwachs in Hamburg den Durchgangsverkehr umleiten	siehe Antwort zu 63-b
73	Hütten	73-g	6. Kontrolle der Emissionswerte von Taxis und LKW	siehe Antwort zu 71-g.
73	Hütten	73-h	Für die Reduzierung der Schifffahrtsemissionen sollten 1. Kreuzfahrtschiffe verpflichtend einen Landstromanschluss benutzen	siehe Antwort zu 12-f und 43-i
73	Hütten	73-i	2. Barkassen eine Abgasreinigung durchführen	siehe Antwort zu 72-e
73	Hütten	73-j	3. Anreize schaffen über Ökosiegel, um möglichst umweltfreundliches Verkehrs-Verhalten zu fördern	siehe Antwort zu 72-f
73	Hütten	73-k	Grünanlagen 1. alte Baumbestände in der Regel erhalten. Ansonsten gilt: pro Fällung eines alten Baumes das Pflanzen 50 junger Bäume, um die Filterwirkung durch die Grünfläche nicht herabzusetzen.	Altbäume müssen in Grünanlagen und an Straßen mit hoher Priorität erhalten werden. In den Hamburger Grünanlagen besteht das vorrangige Problem, dass aufgrund des Zuwachses der Bestandsbäume und der gewünschten Naturverjüngung zu viele Bäume in den Flächen stehen. Eine 1:50 Nachpflanzung gefällteter Bäume auf den gleichen Flächen würde deshalb die Bestandsentwicklung gefährden. Abgängige, parkbildprägende Altbäume werden an gleicher Stelle hochwertig nachgepflanzt.
73	Hütten	73-l	2. Begrünung von Fassaden und Dächern. Konzepte liegen vor, von der IGS, Hamburg-Wilhelmsburg, 2013	Die Gründachförderung Hamburgs wird im gesamten Stadtgebiet gut angenommen. Die Gründachfläche Hamburgs beträgt Anfang 2017 insgesamt 135 ha. Ziel Hamburgs ist, bis 2020 die Gründachfläche auf ca. 180 ha anwachsen zu lassen. Wilhelmsburger Projekte sind hierbei berücksichtigt. Vergleichbare Zahlen zur Fassadenbegrünung liegen noch nicht vor. Durch die zunehmende Festsetzung von Fassadenbegrünungen in Bebauungsplänen insbesondere auch an gewerblich genutzten Gebäuden ist ein ähnlicher Trend wie zur Dachbegrünung auch für die Fassadenbegrünung für das gesamte Stadtgebiet anzunehmen (siehe auch Nummer 72y).
73	Hütten	73-m	Ich bitte um Prüfung bzw. Umsetzung der von mir gemachten Vorschläge, damit die Stadt Hamburg die Grenzwerte im Bereich Feinstaubbelastung schnellstmöglich (und damit meine ich den Zeitraum von höchstens einem Jahr) einhalten kann. Sollte für mich erkennbar werden, dass sie den Schutz von Mensch, Natur und Tier in Hamburg künftig ernsthaft verfolgen, werde ich auf den Klageweg verzichten.	Die Grenzwerte für Feinstaub werden in Hamburg seit 2012 eingehalten.
74	Kaiser-Wilhelm-Straße	74-a	leider ist der von Ihnen erstellte Luftreinhalteplan zu langsam, um den Begriff schnellstmöglich zu rechtfertigen müssten zumindest folgende Maßnahmen hinzugefügt werden:	siehe Vorbemerkung Nr. 1
74	Kaiser-Wilhelm-Straße	74-b	Für den Nahverkehr 1. den HVV soweit verbilligen das er deutlich preiswerter als die Benutzung des eigenen Autos ist.	Ein deutlich günstigeres ÖPNV-Ticket hätte ähnliche Effekte wie ein Bürgerticket. Die Möglichkeiten zur Einführung eines sog. Bürgertickets wurden im Zuge der Erarbeitung des Luftreinhalteplans geprüft (vgl. Kap. 7.3.1). Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass das Bürgerticket keine geeignete Maßnahme darstellt. Im Übrigen siehe Antwort zu 113- c.
74	Kaiser-Wilhelm-Straße	74-c	2. abschaffen der Parkplatzgebühren an Park+Ride Plätzen.	siehe Antwort zu Einwendung 2-h
74	Kaiser-Wilhelm-Straße	74-d	3. alle Parkplätze in Problemzonen kostenpflichtig machen, mit Anwohnerparkschein.	Die Förderung emissionsarmer Antriebe für Taxen und Busse ist in Kap. 7.1.5 "Maßnahmenpaket 5: Flottenmodernisierung Bus und Bahn" und Kap. 7.1.6 "Maßnahmenpaket 6: Elektromobilität" beschrieben.
74	Kaiser-Wilhelm-Straße	74-e	4. öffentliche Verkehrsmittel wie Taxis und Busse auf emissionsfreien Betrieb umstellen.	Die Förderung emissionsarmer Antriebe für Taxen und Busse ist in Kap. 7.1.5 "Maßnahmenpaket 5: Flottenmodernisierung Bus und Bahn" und Kap. 7.1.6 "Maßnahmenpaket 6: Elektromobilität" beschrieben.
74	Kaiser-Wilhelm-Straße	74-f	5. Citymaut. Statt Verkehrszuwachs in Hamburg den Durchgangsverkehr umleiten.	siehe Antwort zu 63-b
74	Kaiser-Wilhelm-Straße	74-g	6. wirksame Kontrolle der Emissionswerte von Taxis und LKW.	siehe Antwort zu 71-g
74	Kaiser-Wilhelm-Straße	74-h	7. das Einführen von gesicherten Fahrradwegen damit sich jeder zutraut sicher durch den Verkehr zu fahren.	Der Senat hat in dieser Legislaturperiode mit der Einrichtung der Radverkehrskordinatorin und dem Bündnis für den Radverkehr die Kapazitäten in der Verwaltung erhöht, um jährlich mehr Radverkehrsanlagen erneuern oder neu bauen zu können. Alle Planungen erfolgen nach aktuellem Stand der Technik, wie er in den bundesweit geltenden Regelwerken niedergelegt ist, um verkehrssichere Radverkehrsanlagen zu schaffen. Siehe auch Stellungnahme zu 113-h und 113-i.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
74	Kaiser-Wilhelm-Straße	74-i	Für die Reduzierung der Schifffahrtsemissionen sollten 1. Kreuzfahrtschiffe verpflichtend einen Landstromanschluss benutzen, Frachtschiffe ohne Landstrom den Kostenvorteil durch das Verbrennen des Diesels mit Hilfe einer Gebühr nehmen.	siehe Antwort zu 43-i
74	Kaiser-Wilhelm-Straße	74-i	2. Alle Wirtschaftsschiffe des Hafens mit einer verpflichtenden Abgasreinigung nach S+D435stand der Technik versehen	siehe Antwort zu 35-k, 35-l, 71-a, 71-b, 72 e
74	Kaiser-Wilhelm-Straße	74-j	3. Anreize schaffen über Ökosiegel, um möglichst umweltfreundliches Verkehrs-Verhalten zu fördern	siehe Antwort zu 72-f
74	Kaiser-Wilhelm-Straße	74-k	Grünanlagen 1. alte Baumbestände in der Regel erhalten. Ansonsten Neupflanzung in maximal 10 Meter Entfernung	siehe Antwort zu 73-k
74	Kaiser-Wilhelm-Straße	74-l	2. Begrünung von Fassaden und Dächern. Konzepte liegen vor, von der IGS, Hamburg-Wilhelmsburg, 2013	Die Gründachförderung Hamburgs wird im gesamten Stadtgebiet gut angenommen. Die Gründachfläche Hamburgs beträgt Anfang 2017 insgesamt 135 ha. Ziel Hamburgs ist, bis 2020 die Gründachfläche auf ca. 180 ha anwachsen zu lassen. Wilhelmsburger Projekte sind hierbei berücksichtigt. Vergleichbare Zahlen zur Fassadenbegrünung liegen noch nicht vor. Durch die zunehmende Festsetzung von Fassadenbegrünungen in Bebauungsplänen insbesondere auch an gewerblich genutzten Gebäuden ist ein ähnlicher Trend wie zur Dachbegrünung auch für die Fassadenbegrünung für das gesamte Stadtgebiet anzunehmen (siehe auch Nummer 72y).
74	Kaiser-Wilhelm-Straße	74-m	Ich bitte um Prüfung bzw. Umsetzung der von mir gemachten Vorschläge, damit die Stadt Hamburg die Grenzwerte im Bereich Feinstaubbelastung schnellstmöglichst einhalten kann Ansonsten behalte ich mir rechtliche Maßnahmen vor.	Die Grenzwerte für Feinstaub werden in Hamburg seit 2012 eingehalten.
75	Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e. V	75-a	Aus unserer Sicht ist es schade, dass die Benennung der Schifffahrt als größter NOx-Emittent in Hamburg letztlich nur auf einer Hochrechnung der Basisdaten aus dem Jahr 2013 beruht und damit letztlich auf einer Schätzung. Bedauerlicherweise wurden auch die bereits erfolgten technischen Fortschritte, die mit einer Flottenmodernisierung – gerade im Containersektor – einhergingen, nicht wirklich berücksichtigt.	Die Identifikation der Schifffahrt als einer der größten NOx-Emittenten beruht auf der Auswertung der tatsächlich erfolgten Schiffsanläufe im Hamburger Hafen im Jahr 2013. Für jeden Schiffsanlauf wurden die jeweiligen Motorspezifikationen und genauen Liegezeiten des Schiffes zugrunde gelegt, d.h. bereits erfolgter technischer Fortschritt und Abgasminderungsmaßnahmen (sowohl land- als auch wasserseitig) sind den Daten hinterlegt. Die Berücksichtigung des Jahres 2013/2014 als Basisjahr ergibt sich aus den Veröffentlichungspflichten der vorangegangenen LRP-Fortschreibung.
75	Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e. V	75-b	Zudem wurde nicht berücksichtigt, dass es letztlich – sofern man an den Transportmengen festhalten möchten. letztlich kaum eine Alternative zum Schiff gibt und das ökonomisch wie ökologisch. Denn nach wie vor gibt es kein anderes Transportsystem, das pro transportierter Tonne Ladung weniger Emissionen verursacht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
75	Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e. V	75-c	Dieses vorausgesetzt, stimmen wir der Auffassung zum dass durch die Maßnahmen der IMO und der Ausweisung von NECA-Gebieten bereits mittelfristig spürbare Reduktionen bei den schiffsbedingten NOx-Emissionen erwartet werden könnten. Bereits heute könnten diese Reduktionen spürbar sein, wenn der Hafen über eine funktionsfähige Struktur zur Versorgung der Schiffe mit LNG-Bunker verfügen würde. Denn im Gegensatz zum Hafen sind bereits heute viele der modernen Containerschiffe LNG-ready, finden aber hier keine Möglichkeit zum Bunkern.	siehe Antwort zu 60-x und Kapitel 7.1.8 des LRP
75	Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e. V	75-d	Kritisch sehen wir den Plan, eine NOx-Komponente in das Hafengeld einzuführen, da hier ein Bonus-Malus-System angedacht ist. Wenn man nicht internationale Verträge kündigen möchte, muss Schiffen, die den gültigen IMO-Regeln entsprechen, der diskriminierungsfreie Zugang zum Hafen gewährt werden. Da andere Schiffe nicht mehr fahren dürfen, bedeutet dieses im Umkehrschluss, es könnte nur solchen Schiffen einen Bonus gewährt werden, die besser sind als der geltende IMO-Standard.	siehe Antwort zu 149-j
75	Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e. V	75-e	In diesem Fall wäre noch zu klären, wie die Finanzierung dieser Subvention erfolgen soll. Ein grundsätzlich höheres Hafengeld für IMO-konforme Schiffe wäre der internationalen Hafenkundschaft kaum zu vermitteln.	Die genaue Ausgestaltung der NOx-Komponente im Hafengeld wird unter Beteiligung der Fachbehörden und Stakeholder-Verbände im Laufe diesen Jahres konkretisiert werden.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
76	Hofweg	76-a	<p>Die Überschrift des Plans korreliert leider m.E. nicht mit den darin befindlichen Angaben bzgl. des Abschnittes Luftverkehr. Denn:</p> <p>hierbei werden zum einen wichtige wissenschaftlich und zweifelsfrei vorliegenden Faktoren, welche die Luftreinheit erheblich beeinträchtigen, de facto nicht genannt und zum anderen irreführende Angaben im guten Glauben ungeprüft übernommen.</p> <p>Diese Umstände führen mindestens zu einer bedeutenden "Unvollständigkeit"...</p> <p>Dabei stellen Faktoren wie beispielsweise die sogenannten Additiva welche ausschließlich in Kerosin vorkommen und ausgestoßen werden, ein massives gesundheitliches Risiko für die BürgerInnen und den Bestand der von Luftreinheit abhängigen Biotope (Tiere/Vögel/Insekten/Umwelt) in und um Hamburg dar. Diese Additiva dürfen nicht einmal ohne besondere Sicherheitsmaßnahmen von A nach B transportiert werden (sic!) Ausnahmslos!</p> <p>Diese chemische Verbindungen spielen unverändert und in jeder Verbrennungsstufe eine bedeutende Rolle als Auslöser und/oder Aktivatoren für schwerwiegenden Erkrankungen bei Erwachsenen und Kinder. Sie verursachen auch aus wirtschaftlicher Sicht (falls die ethische/medizinische Bedeutung in Ihrem Plan keine primäre Rolle spielen sollte) massive Kosten die zur Behandlung bzw. Schadensminimierung der betroffenen PatientInnen/in der Umwelt benötigt werden. Dass der Flughafen Hamburg sich ins Schweigen verhüllt und/oder gar beschwichtigt ist bei den (objektiven) WissenschaftlerInnen seit einigen Jahren bekannt. Dieses Verhalten ordne ich unter fehlenden wissenschaftlichen Erkenntnissen der Verantwortlichen und/oder fehlende Wille zum Erlangen dieser aus Gründen eines Interessenkonfliktes ein.</p>	<p>Langjährige faunistische und floristische Kartierungen belegen einen guten Zustand der Tier- und Pflanzenwelt am Standort Flughafen.</p> <p>Der Luftreinhalteplan dient dazu, die Grenzwertüberschreitungen von NO2-Immissionen so kurz wie möglich zu halten. Die Luftmessstelle am Standort Flughafen belegt, dass hier sämtliche Luftqualitätsgrenzwerte eingehalten werden.</p> <p>Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 3 und Nr. 8.</p>
76	Hofweg	76-b	<p>Weiterhin zeigen Sie eine Quantifizierung von Emissionen auf, welche der Schadenverursacher selbst Ihnen "zum Übernehmen" vorliegt.</p> <p>Dass hierbei ebenfalls Interessenkonflikte vorprogrammiert sind und dass selbstverständlich viel eher davon ausgegangen werden muss, dass die "konservativen Angaben" des Hamburger Flughafens mehr als beschönigt sind, kann Niemand ernsthaft bezweifeln. Es sei denn es liegen andere Interessen vor. Die unkritische Übernahme dieser Zahlen ist befremdlich, insbesondere für eine öffentliche Behörde. Diese ungeprüften Rohdaten in einem Bericht zu übernehmen ist mehr als fraglich und führt die LeserInnen schlicht in die irre!</p>	siehe Antwort zu 6-g
76	Hofweg	76-c	<p>Weiterhin sind die "Scheinargumente" des Flughafens an Absurdität kaum zu überbieten. Denn: ein Markenzeichen des Flughafens in Hamburg ist leider mittlerweile alleinig die Bezeichnung "Billigflieger-Flughafen". Die Billigflieger-Anlockpraktiken des Geschäftsführers führt(e) dazu, dass de facto 99% der über Hamburg fliegenden Luftfahrzeuge zu der billigen/alten/lauten/schmutzigen Generation der Flotten gehören. Somit sind schon aus diesem Grund die sogenannten "konservativen Angaben" des Flughafens auch bzgl. N.-Emissionen, immer noch absolut unauthentisch und somit nicht anwendbar geschweige denn als Grundlage verwertbar.</p>	Im Gegensatz zu herkömmlichen Fluggesellschaften setzen die Low-Cost-Carrier bevorzugt neues und modernes Fluggerät ein, weil dadurch die Betriebskosten gesenkt werden können.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
76	Hofweg	76-d	Hinzukommend wird scheinbar der Nicht-Fachmann bewusst irreführt, indem die Reduzierung der Flugbewegungen (wenn es sie überhaupt gäbe, wogegen jedoch die aktuellen Zahlen sprechen!) mit einer Reduzierung der Emissionen gleichgesetzt wird. Dies ist leider bloß eine physikalische Milchmädchenrechnung. Denn gerade größere Flugzeuge (hinzukommend wie o.g. der alten Generation) die auch noch sehr schwer beladen (sozusagen ausgelastet) sind, produzieren im direkten Vergleich deutlich mehr Emissionen. Sie glauben hoffentlich doch auch nicht ernsthaft, dass ein amerikanischer Hummer-Fahrzeug mit 4 Personen drin, auf der gleichen Strecke weniger Emissionen verursacht als drei Smart-Fahrzeuge mit insgesamt gleicher Anzahl der "Passagiere"?	siehe Antwort zu 6-g
76	Hofweg	76-e	Zuletzt sei erwähnt, dass die von Ihnen genannte Software des Flughafens nie von einer kritischen Stelle auf seiner tatsächlichen Aussagekraft geprüft worden ist. Eine Behörde sollte in Zeiten der "Diesel-/Softwareskandale" spätestens nunmehr etwas kritischer sein... Doch selbst bei der Annahme einer verwertbaren Software im Sinne des Schadenverursachers: diese Software nimmt STETS die "optimalen Flugrouten" als Grundlage ihrer Berechnungen der Emissionen. Die optimalen Flugrouten werden aber bei den meisten Flugbewegungen überhaupt nicht eingehalten. Dies können wir in mindestens 274 dokumentierten Fällen beweisen! Faktisch beweisen, inkl. Dokumentation der Flugnummer und die dazugehörigen Wetterbegebenheiten. Die Landerouten werden z.T. Achterbahnartig oder gar U-förmig über die ganze Stadt geführt. Dabei lagen weder Bauarbeiten noch Windrichtungsbedingte oder sonstige Flugsicherheitsrelevante Gründe oder gar Lärmschutzbestrebungen vor. Ganz im Gegenteil! Die tatsächlichen Flug-/Lande-/Startrouten gleichen die eines landwirtschaftlichen Flugzeuges, welches Insektenvernichtungsmittel über ein Feld (in diesem Fall Hamburg und Umgebung) verteilen und dabei lediglich den Standpunkt des Bauers umfliegen (schonen) soll. DIES wird nicht von genannter Software berücksichtigt.	siehe Antwort zu 6-g
76	Hofweg	76-f	Fazit: somit sind die vom Flughafen Hamburg "errechneten-Emissionen" leider in jeder Hinsicht "angepasst", somit irrelevant weil unreal. Realitätsbezug existiert nicht! Eine irrealer Basis als Fundament eines Plans (wie der Luftreinhalteplan) zu nehmen grenzt an fehlende Seriosität und sollte der hanseatischen Behörden wirklich unwürdig sein.	siehe Antwort zu 6-g
76	Hofweg	76-g	Der Flughafen Hamburg sorgt zweifelsfrei nicht für wirtschaftliches Wachstum. Cave! DAS Märchen sollte die Behörde hinterfragen, weil summa summarum einfach falsch (bzw. durch unvollständigen Angaben projiziert/generiert) und eher ein jährliches Verlustgeschäft. Darauf gehe ich an dieser Stelle nicht weiter ein.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
76	Hofweg	76-h	Der ausgeartete Betrieb des Flughafens ist in der jetzigen Form unverantwortlich und gefährdet die in Hamburg und Umgebung lebenden Kinder und Erwachsenen in einer tückischen Weise. Eine Unterstützung dieser Entwicklung gleicht aus ärztlich gutachterlicher Sicht an Beihilfe zur Gesundheitsgefährdung. Es wird hiermit fachärztlich fest-/klargestellt: der Flughafen Hamburg ist aus ärztlicher Sicht mittlerweile nicht mehr stadtverträglich!	Es ist nicht erkennbar, worauf sich der Einwender bezieht. Alle Grenzwerte für Luftschadstoffe, die an der Messstation am Flughafen gemessen werden, sind eingehalten (NO2, PM10, CO Kohlenmonoxid, O3 Ozon, Benzol). Eine Gesundheitsgefährdung lässt sich daraus nicht ableiten.
77	Torstraße	77-a 77-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
77	Torstraße	77-c	Für die Straße Lappenbergsallee , an der ich wohne, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
77	Torstraße	77-d	Für die Straßen Osterstraße und Heußweg , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze, wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
77	Torstraße	77-e 77-f 77-g 77-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
78	Ebertallee	78-a 78-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
78	Ebertallee	78-c	Für die Straße Ebertallee , an der ich wohne, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
78	Ebertallee	78-d	Für die Straßen Stresemannstraße , Palmaille , Große Elbstraße und Elbchausee , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze, wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	Für die Straßen wurden lokale Maßnahmen geprüft. Im Übrigen siehe Antwort zu 5-b
78	Ebertallee	78-e 78-f 78-g 78-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
79	Lünkenberg	79-a 79-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
79	Lünkenberg	79-c	Für die Straße Ebertallee , an der ich wohne, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
79	Lünkenberg	79-d	Für die Straßen Stresemannstraße , Palmaille , Große Elbstraße und Elbchausee , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze, wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	Für die Straßen wurden lokale Maßnahmen geprüft. Im Übrigen siehe Antwort zu 5-b

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
79	Lünkenberg	79-e 79-f 79-g 79-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
79	Lünkenberg	79-i	Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge auf der Elbchaussee	Es wird veranlasst, dass schadstoffarme Busse (besser als Euro V) zukünftig maßgeblich eingesetzt werden. Eine generelle Diesel-Durchfahrtsbeschränkung wurde geprüft. Im Ergebnis ist diese Maßnahme aufgrund der erheblichen Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz unverhältnismäßig.
79	Lünkenberg	79-j	Umbau von Teilabschnitten der Baron-Voght-Straße und der Holztwiete zu Einbahnstraßen, zur besseren Verteilung des Verkehrsstroms und zur Sicherung des Fahrradverkehrs auf der Baron-Voght-Straße auf dem Teilstück zwischen Quellental bzw. Klein Flottbeker Weg und Elbchaussee.	In den benannten Straßen liegt kein Belastungsschwerpunkt vor. Der Vorschlag wird daher im Rahmen des Luftreinhalteplans nicht bewertet.
79	Lünkenberg	79-k	Schaffung eines Fahrradstreifens auf der Elbchaussee	Die Bedingungen für den Radverkehr an der Elbchaussee sollen verbessert werden. Gegenstand einer Prüfung zur Umgestaltung des Straßenquerschnitts sind auch Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau. Zwischen Hohenzollernring und Teufelsbrück erscheint eine Umsetzung grundsätzlich möglich. Zwischen Hohenzollernring und Klopstockstraße hätte die Einrichtung von Radverkehrsanlagen aufgrund der Platzverhältnisse voraussichtlich Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit im motorisierten Verkehr. Derzeit (voraussichtlich bis zum Jahr 2018) ist die Elbchaussee als Umleitungsstrecke während des Umbaus des Lessingtunnels ausgewiesen, sodass in dieser Zeit keine Baumaßnahmen im Fahrbahnbereich stattfinden können. Darüber hinaus stehen in den nächsten Jahren umfangreiche Trinkwasser- und Siedbaumaßnahmen durch HamburgWasser in der Elbchaussee an. Bauarbeiten zur Optimierung des Straßenraums sind demzufolge erst nach Fertigstellung des Lessingtunnels und nach den Sanierungsarbeiten von HamburgWasser möglich (frühestens ab 2019). Es bietet sich dadurch jedoch die Möglichkeit, den gesamten Querschnitt der Straße einzubeziehen, um Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.
79	Lünkenberg	79-l	Schließung der Airbusparkplätze	In dem benannten Bereich liegt kein Belastungsschwerpunkt vor. Der Vorschlag wird daher im Rahmen des Luftreinhalteplans nicht bewertet.
79-2	Lünkenberg	79-aa	Auf inzwischen konkret benannten Abschnitten der Stresemannstraße und der Max-Brauer-Allee sind als Sofortmaßnahme Dieselverkehrsbeschränkungen, insbesondere Durchfahrtsverbote für Pkw und Lkw, die nicht der Norm Euro 6 entsprechen, vorgesehen. In Bezug auf die Stresemannstraße handelt es sich um den Abschnitt zwischen Kaltenkirchener Platz und Neuer Pferdemarkt, was bedeutet, dass etwa Lkw, die nicht Euro 6 erfüllen, etwa bei West-Ost-Querung der Hamburger Innenstadt von der B 431 kommend, nicht mehr die Holstenstraße erreichen, um etwa zu den Elbbrücken zu gelangen. Die Konsequenz wird sein, dass der Großteil dieses Verkehrs die ohnehin mit Schwerlastverkehr schon nicht mehr zumutbar belastete Elbchaussee als Ausweichroute wählen wird. Das ist aus meiner Sicht ein nicht hinnehmbarer Schritt zur Verschlechterung der Situation der Elbchausseeanrainer. Die Elbchaussee hatte in den letzten Jahren seit der Airbuswerkserweiterung in einem erheblichen Umfang an Verkehrsvolumen aufnehmen müssen und zwar zusätzlich zur normalen Zunahme des Stadtverkehrs.	siehe Antwort zu 40-a

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
79-2	Lünkenberg	79-ab	Das Verkehrskonzept Elbchaussee weist bereits jetzt erhebliche Mängel und Verbesserungsbedarf in den Bereiche Sicherheit, insbesondere für Radfahrer, Lärm- und Schadstoffemissionen, zu schnelles Fahren (Kontrolldefizit) und lärmende Fahrzeuge auf. Das empfinde ich als Anwohnerin, dieser historischen Straße, deren Haus nur 50 Meter von der Straße entfernt steht und schon jetzt von hauptsächlich durch den Schwerlastverkehr verursachten schädigenden Bodendruckwellen in Mitleidenschaft gezogen wird, doch als bedenkenswert.	siehe Antwort zu 40-b
80	Kuehnstraße	80-a 80-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
80	Kuehnstraße	80-c	Für die Straße Kuehnstraße an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
80	Kuehnstraße	80-d	Für die Straßen Schimmelmannstraße und Jenfelder Allee die wir als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutzen, wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
80	Kuehnstraße	80-e 80-f 80-g 80-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
81	Max-Zelck-Straße	81-a	Man nicht auf dem Balkon sitzen und sich unterhalten bzw. telefonieren. Autos und Motorräder sind einfach zu laut. Tempo 50 wird nicht eingehalten. Man kann die Straße als älterer Mensch kaum überqueren. Ebenfalls ist es für die Kinder gefährlich, da das Hinweisschild "Achtung Kinder" nicht beachtet wird. Hier würde eine Überquerungshilfe bzw. Tempo 30 helfen.	Geschwindigkeitskontrollen als Teil der Verkehrssicherheitsarbeit gehören zu den polizeilichen Kernaufgaben und werden in angemessener Weise durchgeführt. Im Zusammenwirken mit dem LBV wird die stationäre Überwachung an Unfallschwerpunkten derzeit ausgeweitet. Ein Antrag für die Max-Zelck-Straße auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen aufgrund von Lärm und Luftverunreinigung liegt bei der Straßenverkehrsbehörde vor. Eine Entscheidung, ob Maßnahmen zu ergreifen sind, ist noch nicht ergangen.
82	Auf der Höhe	82-a	1. Der Entwurf lässt die besonders schwerwiegende Verunreinigung der Luft im Hamburger Süden außer Acht. Hier treffen Belastungen durch das Kohlekraftwerk Moorburg, die Hafenbahn, die Industrie sowie den die Stadtteile durchfahrenden Straßen- und Bahnverkehr aufeinander.	Der Luftreinhalteplan betrachtet das gesamte Hamburger Stadtgebiet und schließt somit auch den Hamburger Süden mit ein. Die 10 gesamtstädtisch wirksamen Maßnahmen wirken auch im Hamburger Süden.
82	Auf der Höhe	82-b	2. Es fehlt zudem eine für den Luftreinhalteplan wirksame Messung im Hamburger Süden.	Im Rahmen der langjährigen Messaufgaben wurde an Messstandorten im Hamburger Süden die Luftqualität gemessen, u. a. in der Winsener Straße, in der Bremer Straße, in Heimfeld. Darüber hinaus wurden von 2012 bis heute mehrere orientierende Passivsammlerprogramme durchgeführt. Alle Ergebnisse sind veröffentlicht. Die Aufstellung einer weiteren Luftmessstation zur Einschätzung der Luftqualität im Hamburger Süden, entsprechend der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, ist fachlich nicht erforderlich.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
82	Auf der Höhe	82-c	<p>3. Eine Autobahn A26-Ost durch Moorburg und Wilhelmsburg würde eine erhebliche Mehrbelastung bedeuten.</p> <p>Dies geht bereits aus dem Projektinformationssystem der Bundesregierung zur A26-Ost[2] hervor. Danach steigen durch eine neue Autobahn alle Luftschadstoff-Emissionen (Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen, Schwefeldioxid-Emissionen (SO2).</p> <p>Zudem entsteht beim Personenverkehr 61,71 Mio. Pkw-km/a induzierter Verkehr. Das entspricht 21.000 Fahrten auf der Trasse der A26-Ost/Tag. Die A26-Ost bringt also Straßenverkehr in die Stadt – in der Regel Pendlerverkehr in die Innenstadt, der die Luftverunreinigung dort erhöht – den es ohne die A26-Ost gar nicht geben würde oder der sonst die S-Bahn nutzen würde.</p> <p>Begründet wird die A26-Ost mit dem Containerumschlag, der nach den Prognosen rapide wachsen sollte. Tatsächlich gibt es seit 2007 weder wachsenden Containerumschlag (für 2016 waren 19 Mio. TEU prognostiziert, es waren weniger als 9 Mio.) noch z.B. auf der Köhlbrandbrücke oder Kattwykbrücke wachsenden Hafenverkehr.</p>	Anbaufreie Autobahnen zeigen regelhaft keine Probleme bei der Grenzwerteinhaltung für Stickoxide. Induzierter Verkehr ist im Verkehrsmodell für den Luftreinhalteplan berücksichtigt worden und in die Prognosen jeweils eingeflossen.
82	Auf der Höhe	82-d	<p>Deshalb stellen wir folgende Forderungen für den Luftreinhalteplan:</p> <p>1. Die A26-Ost darf nicht gebaut werden.</p>	siehe Antwort zu 82-c
82	Auf der Höhe	82-e	<p>2. Der S-Bahn-Verkehr ist derzeit für viele abschreckend. Er muss sofort qualitativ verbessert werden: Verstärkungslinie S32 zwischen Innenstadt und Harburg, längere Züge, dichter Takt auch in den Abendzeiten bis Buxtehude und Stade, Verbesserung der Anschlüsse mit Bussen, Sammeltaxis, Fahrradwegen, Schnellreparatur bei Ausfall von Rolltreppen und Aufzügen, Toiletten an den Haltestellen.</p>	<p>Der Hamburger S-Bahn-Verkehr ist eine wesentliche Säule der Mobilität in der Metropolregion Hamburg. Aufgrund seiner Netzstruktur (alle Linien verkehren auf bestimmten Abschnitten nicht unabhängig voneinander, sondern weisen gemeinschaftlich genutzte Netzteile auf) können punktuelle, ob durch Außeneinflüsse verursachte Störungen allerdings zu netzweiten Auswirkungen führen. Dennoch liegt die Pünktlichkeit insgesamt auf einem hohen Niveau, unternehmensbedingte Zugausfälle (z.B. durch Fahrzeugstörungen oder Personalmangel) konnten bereits minimiert werden. Mit Betriebsaufnahme des neuen Verkehrsvertrags ab Dezember 2018 kommt es darüber hinaus zu einer erheblichen Modernisierung der Fahrzeugflotte, zudem sind in den kommenden Jahren größere Leistungs- und Kapazitätsausweitungen, u.a. auf den Linien S11, S2 und S3 bzw. die Einrichtung neuer Streckenabschnitte (S21 nach Schnelsen – Kaltenkirchen, S4 nach Ahrensburg – Bad Oldesloe) geplant.</p> <p>Auch an qualitativen Verbesserungen, z.B. im Bereich der Anschlusssicherung oder Haltestelleninfrastruktur, wird kontinuierlich gearbeitet.</p>
82	Auf der Höhe	82-f	<p>3. Konkrete Planung einer U-Bahn, Sicherung der Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße, oder einer anderen Trasse durch Wilhelmsburg, für späteren Bau einer U4 als Hochbahn.</p>	siehe Antwort zu 55-c Perspektivisch besteht die Möglichkeit einer Verlängerung der bereits bis Elbbrücken in Bau befindlichen U4 in Richtung Wilhelmsburg.
82	Auf der Höhe	82-g	<p>4. Wohnungsbau mit weitgehend autofreiem Wohnen durch Fahrradrouen sowie Anbindung an S- und U-Bahn.</p>	Der Planung von Wohnbauvorhaben in der Nähe bestehender Schnellbahnhaltestellen wird eine hohe Priorität eingeräumt. Hierdurch kann bestehende Infrastruktur besser ausgenutzt und ein Anreiz auf Verzicht auf das eigene Auto eingeräumt werden. Insbesondere solche Standorte bieten sich für autoarme bzw. autofreie Quartiere an. Mit Wegfall der KFZ-Stellplatzverpflichtung im Wohnungsbau fördert das Baurecht solche Wohnformen.
83	Barnerstraße	83-a 83-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
83	Barnerstraße	83-c	<p>Für die Straße – Barnerstraße -, an der ich/wir wohne(n), wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.</p>	siehe Antwort zu 5-a

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
83	Barnerstraße	83-d	Für die Straße(n): Bahrenfelderstraße, Behringsstraße, Ottensener Hauptstraße , - die ich/wir als Verkehrsteilnehmerin/als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
83	Barnerstraße	83-e 83-f 83-g 83-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
83	Barnerstraße	83-i	Fahrradparkplätze vor allen Wohnhäusern: Mind. 1 Fahrradparkplatz pro Anliegerwohnung	Bei der Errichtung von Wohngebäuden sind schon jetzt Fahrradplätze zu schaffen. Bei vorhandenen Gebäuden sind Nachforderungen wegen des Bestandschutzes nicht zulässig.
83	Barnerstraße	83-j	Fahrradparkplätze vor allen Geschäften, besonders gesicherte und überdachte vor Einkaufszonen und Bahnhöfen	Bei der Errichtung von Geschäftsgebäuden sind schon jetzt Fahrradplätze zu schaffen. Bei vorhandenen Gebäuden sind Nachforderungen wegen des Bestandschutzes nicht zulässig. Grundsätzlich werden bei allen Neu- und Umbaumaßnahmen im Straßenraum stets auch Fahrradparkplätze berücksichtigt. Dies gilt im Besonderen für Bereiche, in denen aufgrund der Umfeldnutzung (zum Beispiel Einzelhandel) von einem erhöhten Bedarf auszugehen ist. Private Abstellangebote ergänzen das öffentliche Angebot. An den Schnellbahn-Haltestellen wird derzeit im Zuge der Umsetzung des Bike+Ride-Entwicklungskonzepts (siehe Drs. 20/14485) stadtwweit die Zahl der überdachten und gesicherten Abstellplätze deutlich erhöht. Ziel ist es, bis zum Jahr 2025 im Durchschnitt 50 % aller Plätze zu überdachen und 20 % aller Plätze als gesicherte Mietplätze vorzuhalten. Darüber hinaus wird derzeit eine Machbarkeitsstudie für den Betrieb von Fahrradstationen an den Hamburger Fernbahnhöhen erstellt. Perspektivisch sollen dadurch weitere wettergeschützte und gesicherte Abstellmöglichkeiten in hoher Qualität und mit ergänzenden Serviceangeboten entstehen. Überdachungen im Bereich von Einkaufsstraßen sind häufig aufgrund städtebaulicher Belange sowie räumlicher Restriktionen nicht möglich.
84	Shanghaiallee	84-a 84-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
84	Shanghaiallee	84-c	Für die Straße Shanghaiallee an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
84	Shanghaiallee	84-e 84-f 84-g 84-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
85	Lokstedter Steindamm	85-a 85-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
85	Lokstedter Steindamm	85-c	Für die Straße Lokstedter Steindamm an der ich/wir wohne(n), wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
85	Lokstedter Steindamm	85-e 85-f 85-g 85-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
86	Eppendorfer Baum	86-a 86-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
86	Eppendorfer Baum	86-c	Für die Straße Eppendorfer Baum an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
86	Eppendorfer Baum	86-e 86-f 86-g 86-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
87	Neuer Pferdemarkt	87-a 87-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
87	Neuer Pferdemarkt	87-c	Für die Straße Neuer Pferdemarkt an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
87	Neuer Pferdemarkt	87-d	Für die Straßen Neuer Pferdemarkt /Schanzenstrasse/Schulterblatt , die ich/wir als Verkehrsteilnehmerin/als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
87	Neuer Pferdemarkt	87-e 87-f 87-g 87-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
88	Ahrensburger Straße	88-a 88-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
88	Ahrensburger Straße	88-c	Für die Straße Ahrensburger Straße , an der ich wohne, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
88	Ahrensburger Straße	88-d	Für die Straßen Ahrensburger Straße, Wandsbeker Zollstraße, Rüterstraße, Wandsbeker Marktstraße, Wandsbeker Chaussee, Lübecker Straße, Steindamm, Kurt-Schumacher-Allee, Steinstraße, Domstraße, Willy-Brandt-Straße, Rödingsmarkt, Binnenhafenbrücke, Baumwall, Vorsetzen und St. Pauli Hafestraße , die ich als Verkehrsteilnehmerin regelmäßig nutze, wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	Für einige der Straßen wurden lokale Maßnahmen zur Reduzierung der Anzahl Betroffener geprüft. Im Übrigen siehe Antwort zu 5-b

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
88	Ahrensburger Straße	88-e 88-f 88-g 88-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
88	Ahrensburger Straße	88-i	Ich zweifle die Schadstoffbelastungswerte stark an, die auf den Angaben Ihrer Behörde beruhen und meinem Tempo-30-Antrag vom 09.06.2017 zugrunde liegen. So haben Sie bislang - um nur 1 Beispiel zu nennen - den realen Stickoxidausstoß von Diesel 4 und Diesel 5-Fahrzeugen nicht berücksichtigt.	siehe Vorbemerkung Nr. 5
89	Harburger Chaussee	89-a	Als Anwohner der Harburger Chaussee bin ich – wie ca. 1150 weitere Personen (Stand: 31.12.2016, Statistikamt Nord) – Immens von starkem Verkehrslärm sowie Schadstoffemissionen betroffen. Am 21. April habe ich einen Antrag auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen beim zuständigen PK 44 Wilhelmsburg eingereicht. Dort wurde der Antrag an die Zentrale Straßenverkehrsbehörde (VD 5) weitergeleitet. Eine Kopie des Antrages, einschließlich der Messwerte für die Abgasbelastung vor unserem Haus finden Sie anbei. Die gemessenen Anteile von Feinstaub in der Luft sind bereits sehr hoch, und der Grenzwert für Stickstoffdioxid, welcher im Rahmen der 39. BImSchV definiert ist, wurde bereits um über 8 µg überschritten. In diesem Fall ist die zuständige Straßenverkehrsbehörde – nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts – nicht nur zur Prüfung, sondern ausdrücklich auch zum Einschreiten verpflichtet. Konkrete Maßnahmen blieben bislang allerdings aus, obwohl sich die Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf lediglich 900 Metern (nur dort befinden sich Wohnhäuser in direkter Nähe zur Straße) schnell und kostengünstig umsetzen ließe.	Ein Antrag für die Harburger Chaussee auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen aufgrund von Lärm und Luftverunreinigung liegt bei der Straßenverkehrsbehörde vor. Eine Entscheidung, ob Maßnahmen zu ergreifen sind, ist noch nicht ergangen.
89	Harburger Chaussee	89-b	Ich bin enttäuscht, dass Senat und Behörden die Nichteinhaltung der gesetzlichen Grenzwerte in Kauf nehmen, und bislang nicht bemüht waren, die örtliche Luftqualität zum Schutze der Bevölkerung zu verbessern, obwohl sie dazu nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz verpflichtet sind. Die EU-Kommission nennt die Stadt Hamburg daher ausdrücklich als eine von 28 Regionen in Deutschland, die aufgrund unzureichender administrativer Maßnahmen zur Luftreinhaltung anhaltend gegen geltendes EU- und Bundesrecht verstößt.	siehe Vorbemerkung Nr. 1
89	Harburger Chaussee	89-c 89-d	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
89	Harburger Chaussee	89-e	Da die gebotene schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte für Stickoxide zum Schutz der menschlichen Gesundheit nicht gewährleistet ist, muss der Entwurf dringend überarbeitet werden.	siehe Antwort zu 6-a
89	Harburger Chaussee	89-e	Für die Harburger Chaussee wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhaltplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, geprüft. Um die definitiven Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen, sollte für diese Straße eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden.	siehe Antwort zu 5-a
89	Harburger Chaussee	89-f	Denn selbst nach den vorgestellten 10 Maßnahmenpaketen kann eine Reduktion der NO ₂ -Immissionen von lediglich 3 µg/m ³ erzielt werden.	siehe Antwort zu 6-d

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
89	Harburger Chaussee	89-g	Ihnen ist bekannt, dass die aktuelle Rechtsprechung die Luftreinhaltung zum Schutz der menschlichen Gesundheit als sehr wichtiges Ziel des staatlichen Handels benennt. Demnach erwarte ich vom Hamburger Senat und der federführenden Behörde für Umwelt und Energie, dass der Entwurf überarbeitet, und mir zu den genannten Kritikpunkten eine Erläuterung zugesandt wird.	Bei der Entscheidung über die in den Luftreinhalteplan aufzunehmenden Maßnahmen ist nicht allein auf die Geeignetheit der Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte abzustellen. Die Planung hat unter Berücksichtigung der verschiedenen betroffenen öffentlichen und privaten Interessen so zu geschehen, dass das Ziel der Luftreinhaltung zu einem Ausgleich mit jenen Interessen zu bringen ist. Das Gebot des Interessenausgleichs ist in der Vorgabe des § 47 Abs. 1 Satz 3 BImSchG enthalten, Maßnahmen zu treffen, die die Grenzwertüberschreitung so kurz wie möglich halten. Die Anbindung an das Mögliche ist im Hinblick auf das in Art. 20 Abs. 3 GG vorgegebene Rechtsstaatsprinzip und den daraus folgenden, im deutschen Recht staatliches Handeln beschränkenden Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Mittel dahingehend zu verstehen, dass bei der Auswahl der Maßnahmen, die in den Luftreinhalteplan aufzunehmen sind, auch die entgegenstehenden Interessen zu berücksichtigen sind, soweit mit den zu planenden Maßnahmen in Rechte Dritter eingegriffen werden kann. Die Beschränkung auf das Mögliche bedeutet in gleicher Weise aber auch, dass die Behörde bei der Planung von Luftreinhaltemaßnahmen entgegenstehende öffentliche Interessen zu berücksichtigen hat. Die Luftreinhaltung zum Schutz der menschlichen Gesundheit (§ 3 Abs. 2 der 39. BImSchV) stellt ein sehr gewichtiges, aber kein absolutes, Vorrang vor allen anderen Interessen (und staatlichen Aufgaben) genießendes Ziel dar. (VG Hamburg, 9 K 1280/13, Urt. v. 5.11.2014).
90	Bogenstraße	90-a 90-b	siehe Einwendung Nr. 17	siehe Antwort zu 17-a und 17-b
91	Weidenallee	91-a 91-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
91	Weidenallee	91-c	Für die Straße Weidenallee , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
91	Weidenallee	91-d 91-e 91-f 91-g	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
92	Hufnerstraße	92-a 92-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
		92-c	Für die Straße Reesestraße an der ich wohne, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
		92-d	Für die Straßen Hufnerstr. (>11) und Dehnhaid die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze, die ich/wir als Verkehrsteilnehmerin/als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
		92-e 92-f 92-g 92-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
93	Heimfelder Straße	93-a	<p>1) Laut Entwurf zur 2. Fortschreibung des Hamburger Luftreinhalteplans (S. 160f.) wurde erwogen, die SCR-Filter von Diesel V-Bussen zu optimieren, um die Stickoxidemissionen zu senken. Unter Punkt 7.3.2 (Nachrüstung von Euro-V-Bussen durch Optimierung der SCR-Filter) heißt es hierzu: [...]</p> <p>Diese Aussage beruht auf Angaben, die nicht nachvollzogen werden können und im Rahmen des Entwurfes zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg auch nicht anhand empirischer Ergebnisse belegt werden. Die zugehörigen Untersuchungen wurden der Öffentlichkeit bislang auch nicht zugänglich gemacht, so dass es sich de facto um nicht mehr als eine Behauptung handelt. Darüber hinaus basiert die Begründung auf fehlerhaften Annahmen. Daher ist einerseits fraglich, inwiefern die Angaben im Luftreinhalteplan tatsächlich zutreffen, da die Auswertungen und Analysen nicht transparent nachvollzogen werden können. Andererseits liegt die erforderliche Temperatur zur Harn+D523stoffeindüsung nicht bei 200°C sondern bei 250°C, womit der Schluss, "Hieraus lässt sich ableiten, dass die Optimierung des SCR-Systems durch Nachrüstung in Hamburg nicht erforderlich ist.", auf einer grundsätzlich fehlerhaften Annahme basiert.</p>	Die vom Fahrzeughersteller EvoBus angegebene Abgastemperatur für die sichere Funktion des SCR-Systems liegt bei 200 °C. Dies trifft auch auf die für die Datenauslesung verwendeten Fahrzeuge zu .
93	Heimfelder Straße	93-b	<p>So schreibt u.a. das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen mit Blick auf die durch die Hochbahn häufig genutzten Mercedes-Citaro-V-Busse1: [s. Einwendung,]</p> <p>Die verringerte Funktionsfähigkeit des SCR-Systems kann so weit führen, dass EURO-V-Busse hinsichtlich der Stickoxidemissionen sogar schlechter als serienmäßige EURO III sind. Entsprechende Untersuchungen fanden unter anderem in Berlin statt². So wurden dort ein serienmäßiger EURO-III-Bus und zwei EURO-V-Busse (inkl. SCR) auf einer städtischen Buslinie gemessen. Im Ergebnis hatte der mutmaßlich bessere EURO-V-Bus lediglich einen genauso hohen Stickoxidausstoß wie das ältere Fahrzeug, der zweite EURO-V-Bus übertraf diesen sogar um rund 20 Prozent. Die Ursache war auch in diesem Fall eine zu geringe Abgastemperatur, die eine wirkungsvolle Funktionsweise des SCR-Systems verhinderte. Laut der niederländischen TNO überschreiten daher im Stadtbetrieb selbst die neuesten Mercedes Citaro-VI-Busse die geltenden Grenzwerte für den Stickoxidausstoß um das 8- bis 16-fache³!</p> <p>Warum dies in Hamburg gänzlich anders sein soll, erschließt sich aus dem 2. Entwurf zum Luftreinhalteplan für Hamburg hingegen nicht. Auch der pauschale Verweis, dass eine „ordnungsgemäße AdBlue-Einspritzung“ erfolge, kann nicht nachvollzogen und geprüft werden. So müsste der AdBlue-Verbrauch bei Bussen, die mit SCR-Filtern ausgestattet sind, etwa fünf Prozent des Kraftstoffverbrauches betragen⁴. Wird weniger AdBlue verbraucht, ist dies ein Hinweis darauf, dass die Abgastemperatur zu niedrig ist, AdBlue nicht eingedüst wird und das SCR-System nicht richtig funktioniert. Jedoch finden sich auch hierzu – obwohl einfach darstellbar – keine empirischen Angaben im Entwurf zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg, so dass es sich auch hier um nicht mehr als eine Behauptung handelt.</p>	<p>Bei den erwähnten Untersuchungen in Berlin wurden Solobusse mit einem Motor mit 12l Hubraum untersucht. In den Solobussen der HOCHBAHN, die auch während der Datenauslesung verwendet wurden, werden ausnahmslos kleinere Motoren mit 7,2l Hubraum eingesetzt. Der Vorteil von kleineren Motoren sind die deutlich höheren Abgastemperaturen. Daher sind die Fahrzeuge und die Ergebnisse nicht vergleichbar.</p> <p>Entscheidend für den AdBlue Verbrauch ist nicht nur die Abgastemperatur, sondern auch die Motorcharakteristik sowie die Auslegung des Abgasstrangs, daher sind die Angaben des Herstellers maßgebend. Hier gibt EvoBus einen Durchschnittsverbrauch von ca. 1,3 l auf 100 km an. Dies entspricht auf Basis der vorhandenen Kraftstoffverbräuche einem AdBlue Verbrauch von ca. 3%.</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
93	Heimfelder Straße	93-c	Die mutmaßlichen Befunde sowie die Datengrundlage zweifeln wir daher an. Dies ist auch vor dem Hintergrund, dass die Untersuchung durch das Verkehrsunternehmen selbst bzw. durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), deren Präses wiederum Aufsichtsratsvorsitzender der Hamburger Hochbahn und somit des größten ÖPNV-Busbetreibers in Hamburg ist, und nicht durch unabhängige Gutachter, durchgeführt wurde (s. hierzu: https://fragdenstaat.de/a/21811). Bitte lassen Sie die Optimierung der SCR-Anlagen in Dieselnissen des Hamburger ÖPNV daher erneut und durch einen unabhängigen Sachverständigen, wie z.B. dem TÜV Nord, prüfen. Legen sie diesbezüglich angemessene Kriterien (250°C für die Harnstoffeindüsung, AdBlue-Verbrauch von etwa 5% des Kraftstoffverbrauchs) zu Grunde und lassen Sie darüber hinaus kurzfristig – und natürlich auch hier unabhängig – Real Driving Emissions (RDE) mithilfe mobiler Emissionsmessungen (PEMS) an den Stadt- bzw. Linienbussen der ÖPNV-Busse in Hamburg ermitteln.	Die Datenauslesungen wurden mit einem herstellerunabhängigen Diagnosegerät durchgeführt und können jederzeit wiederholt werden.
93	Heimfelder Straße	93-d	Sollten diese Untersuchungen zu anderen Ergebnissen führen, als im Entwurf zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg bislang behauptet, rüsten Sie die entsprechenden Busse bitte unverzüglich nach oder ersetzen Sie diese unverzüglich durch lokal emissionsfreie Busse.	Weitere Untersuchungen werden für nicht erforderlich gehalten.
93	Heimfelder Straße	93-e	Da dieselbetriebene Linienbusse in Hamburg (laut Tabelle 8) trotz eines Anteils von rund einem Prozent an der jährlichen Fahrleistung aller Fahrzeugtypen in Hamburg fast 10 Prozent aller Stickoxidemissionen verursachen und darüber hinaus noch mindestens bis zum Jahr 2034 in Hamburg verkehren werden (laut Drs. 20-1012 aus der BV Harburg), ist dieser Thematik eine besonders hohe Priorität einzuräumen. Die Untersuchungen sollten daher bereits in diesem Jahr abgeschlossen werden und eine etwaige Umrüstung bzw. ein Austausch der Busse spätestens im Jahr 2018 beginnen und vor 2020 abgeschlossen werden.	Der Einsatz emissionsarmer Busse ist im Maßnahmenpaket 5 "Flottenmodernisierung Bus und Bahn" berücksichtigt (vgl. Kap. 7.1.5 und 7.2.1.5).
93	Heimfelder Straße	93-f	Bitte stellen Sie darüber hinaus im Luftreinhalteplan kurzfristig – und spätestens im Rahmen des Entwurfes, den der Hamburger Senat bis Ende Juni 2017 beschließen muss – den Verbrauch des AdBlue und des Kraftstoffes für Linienbusse in Hamburg für die Jahre 2014 bis 2017 dar und zeigen Sie transparent auf, ob der Verbrauch des AdBlue in etwa fünf Prozent des Kraftstoffverbrauches der ÖPNV-Linienbusse entspricht.	Laut Herstellerangaben ist die Funktionsweise der SCR-Technik bei einem AdBlue-Verbrauch von 3-5 % gegeben. Dies konnte nachgewiesen werden.
94	Lohkoppelstraße	94-a 94-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
94	Lohkoppelstraße	94-c	Für die Straße Schleidenstraße , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
94	Lohkoppelstraße	94-d	Für die Straßen Barmbeker Straße, Sierichstraße, Edmund-Siemers-Allee, Schröderstiftstraße, Fruchtallee, Doormannsweg, Altonaer Straße , die ich/wir als Verkehrsteilnehmerin/als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
94	Lohkoppelstraße	94-e 94-f 94-g 94-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
94	Lohkoppelstraße	94-i	Reduzierung des Busverkehrs, stattdessen Aufbau eines Straßenbahnnetzes	siehe Antwort zu 55-c

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
94	Lohkoppelstraße	94-j	Verlegung der Radfahrstreifen von Gehwegen auf die Straße und Sicherung dieser vor Falschparkern, Lieferwagen durch Abtrennungen.	Alle Straßenplanungen finden unter Anwendung der bundesweit geltenden Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen FGSV statt. Für Radverkehrsanlagen werden daraus unter anderem die Empfehlungen für die Anlage von Straßen ERA angewandt. Untersuchungen und Praxiserfahrungen bezüglich Radfahrstreifen, die zusätzlich eine bauliche Abtrennung zur Fahrbahn hin besitzen (z.B. durch Poller), gibt es in Deutschland oder im europäischen Ausland bislang kaum. Daher ist die Führungsform der sogenannten „protected bike lane“ noch nicht in den Regelwerken verankert. Die zuständige Behörde verfolgt aufmerksam den nationalen und internationalen Erkenntnisstand.
94	Lohkoppelstraße	94-k	Verbot von Sightseeing-Bussen mit alten Diesel-Motoren	siehe Antwort zu 1-j
94	Lohkoppelstraße	94-l	Verbot von Diesel-Fahrzeugen	siehe 68-h
95	Jarrestraße	95-a 95-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
95	Jarrestraße	95-c	Für die Straße Jarrestraße , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
95	Jarrestraße	95-d	Für die Straßen Gertigstraße, Barmbeker Str., Saarlandstr. , die ich/wir als Verkehrsteilnehmerin/als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
95	Jarrestraße	95-e 95-f 95-g 95-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
95	Jarrestraße	95-i	Der Einsatz von umweltfreundlichen Bussen wie Hybrid- bzw. Wasserstoff- oder auch Elektrobusse	Der Einsatz emissionsarmer Busse ist im Maßnahmenpaket 5 "Flottenmodernisierung Bus und Bahn" berücksichtigt (vgl. Kap. 7.1.5 und 7.2.1.5).
96	Henriettenweg	96-a 96-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
96	Henriettenweg	96-c	Für die Straße Schulweg an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
96	Henriettenweg	96-d	Für die Straßen Eppendorfer Weg , die ich/wir als Verkehrsteilnehmerin/als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
96	Henriettenweg	96-e 96-f 96-g 96-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
97	Sierichstraße	97-a 97-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
97	Sierichstraße	97-c	Für die Straße Sierichstraße , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
97	Sierichstraße	97-d	Für die Straßen Sierichstraße, Poelchaukamp und Mühlenkamp , die ich/wir als Verkehrsteilnehmerin/als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
97	Sierichstraße	97-e 97-f 97-g 97-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
97	Sierichstraße	97-i	Reduzierung der Fahrbahnfläche auf der Sierichstraße auf eine Fahrspur für Autos und Nutzung des Restes der Fläche für Fahrradwege. Zurzeit existieren in manchen Abschnitten der Sierichstraße gar keine Radflächen.	Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen. Eine Maßnahmenbewertung für die benannte Straße erfolgt nicht, weil keine NO2-Grenzwertüberschreitung vorliegt (siehe auch Antwort 5-a).
97	Sierichstraße	97-j	Einführung von Tempo 30 Zonen im Bereich Sierichstraße. Einrichtung eines Shared-Traffic Konzeptes nach niederländischem Vorbild für die Straßen Poelchaukamp und Mühlenkamp	siehe 97-i
98	Wördenmoorweg	98-a 98-b 98-c 98-d 98-e 98-f 98-g 98-h 98-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
99	Saarlandstraße	99-a 99-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
99	Saarlandstraße	99-c	Für die Straße Saarlandstraße , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
99	Saarlandstraße	99-d 99-e 99-f 99-g	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
100	Am Bronzehügel	100-a	Als Hamburger Hausbesitzer, im Einflugbereich des Hamburger Flughafens, der schon Tag und Nacht mit unerträglichem Fluglärm belastet wird, vermisse ich im vorliegenden Luftreinhalteplan Maßnahmen gegen die Luftverschmutzung durch den Flugverkehr! Es ist doch wohl nicht zu bestreiten, dass durch die stetige Zunahme der Flugbewegungen (besonders durch die kleineren Flugzeuge der s.g. Billigflieger) die Stickoxid-Emissionen in den Einflugbereichen stark ansteigen und die Anwohner, zusätzlich zum Lärm, belasten.	siehe Antwort zu 6-g und Antwort zu 51-e

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
100	Am Bronzehügel	100-b	Warum sollen nur Anwohner des Hafens/Hafenrandgebietes und Innenstadt-Anlieger an großen Hauptstraßen vor Luftverschmutzung geschützt werden? Sind wir Hamburger 2. Klasse?	Die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg beinhaltet Maßnahmen mit gesamtstädtischer Wirkung.
101	Lokstedter Weg	101-a 101-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
101	Lokstedter Weg	101-c	Für die Straße Lokstedter Weg , an der wir wohnen, +D560 wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
101	Lokstedter Weg	101-d	Für die Straßen Osterfeldstr. , Tarpenbekstr. , die ich/wir als Verkehrsteilnehmerin/als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
101	Lokstedter Weg	101-e 101-f 101-g 101-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
101	Lokstedter Weg	101-i	Mehr Busspuren, z. B. von S-Bahn Stellingen über U-Hagenbeck, Siemersplatz bis Eppendorfer Markt und weiter zum U-Bahnhof Kellinghusenstraße	Die Prüfung der Einrichtung von Busspuren erfolgt i.d.R. im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms. Grundsätzlich handelt es sich dabei um Einzelfallentscheidungen, die insbesondere unter Berücksichtigung verkehrlicher Belange und der Platzverfügbarkeit getroffen werden.
102	Rübenkamp	102-a 102-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
102	Rübenkamp	102-c	Für die Straße Rübenkamp an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
102	Rübenkamp	102-d 102-e 102-f 102-g	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
103	Amtsstraße	103-a 103-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
103	Amtsstraße	103-c	Für die Straße Amtsstraße , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
103	Amtsstraße	103-d	Für die Straße Rahlstedter Straße , die ich/wir als Verkehrsteilnehmerin/als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
103	Amtsstraße	103-e 103-f 103-g 103-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
104	Erika-Mann-Bogen	104-a 104-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
104	Erika-Mann-Bogen	104-c	Für die Straße Friedrichsberger Straße , an die mein Grundstück grenzt (ich wohne im Erika-Mann-Bogen), wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
104	Erika-Mann-Bogen	104-d 104-e 104-f 104-g	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
105	Borsteler Chaussee	105-a 105-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
105	Borsteler Chaussee	105-c	Für die Straße Borsteler Chaussee an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
105	Borsteler Chaussee	105-d 105-e 105-f 105-g	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
106	Grotenkamp	106-a 106-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
106	Grotenkamp	106-c	Für die Straße Grotenkamp an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
106	Grotenkamp	106-d	Für die Straßen Osdorfer Landstraße, Osdorfer Weg, Von-Sauer-Straße, Gorch-Fock-Wall, Neuer Kamp, Feldstraße und Sievekingplatz , die ich/wir als Verkehrsteilnehmerin/als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
106	Grotenkamp	106-e 106-f 106-g 106-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
107	Schulterblatt	107-a 107-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
107	Schulterblatt	107-c	Für die Straße Schulterblatt , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
107	Schulterblatt	107-d 107-e 107-f 107-g	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
108	Kottwitzstraße	108-a 108-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
108	Kottwitzstraße	108-c	Für die Straße Gärtnerstraße , an der wir wohnen, D587 wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
108	Kottwitzstraße	108-d	Für die Straßen Gärtnerstr./Hoheluftchausee/Eppendorfer Weg , die ich/wir als Verkehrsteilnehmerin/als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
108	Kottwitzstraße	108-e 108-f 108-g 108-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
109	Eulenkrugstraße	109-a 109-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
109	Eulenkrugstraße	109-c	Für die Straße Eulenkrugstraße , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
109	Eulenkrugstraße	109-d 109-e 109-f 109-g	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
109	Eulenkrugstraße	109-h	Regelmäßige oder besser feste Kontrollen zur Geschwindigkeitseinhaltung	Geschwindigkeitskontrollen als Teil der Verkehrssicherheitsarbeit gehören zu den polizeilichen Kernaufgaben und werden in angemessener Weise durchgeführt. Im Zusammenwirken mit dem LBV wird die stationäre Überwachung an Unfallschwerpunkten derzeit ausgeweitet.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
110	Wördemanns Weg	110-a 110-b 110-c 110-d 110-e 110-f 110-g 110-h 110-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
110	Wördemanns Weg	110-j	Die geplante Erweiterung des Flughafens wird - entgegen den Aussagen des Flughafenbetreibers - mit Sicherheit eine weitere Belastung der im Bereich der Ein- und Abflugschneisen lebenden Menschen bringen.	siehe Antwort zu 56-i
111	Max-Brauer-Allee	111-a	Wir haben mit Interesse zur Kenntnis genommen, dass im neuen Luftreinhalteplan ein Verbot für Dieselfahrzeuge unterhalb der Euro 6 Norm-Grenze vor unserer Wohnanlage vorgesehen ist. Allerdings fragen wir uns, wie das kontrolliert werden soll?	Siehe Antwort zu 11-b
111	Max-Brauer-Allee	111-b	Wir [...], versprechen uns viel vom Umbau der Max-Brauer-Allee. Die Pläne haben uns überzeugt. Nur fragen wir uns, was bis zum Baubeginn geschehen soll, um unsere Luft- und Lärmsituation einigermaßen verträglich zu gestalten.	Die im LRP enthaltenen Maßnahmen fließen in die städtischen Planungen ein und werden bereits umgesetzt (z.B. vorzeitige Anschaffung emissionsarmer Busse). Die Planungen für Eingriffe in den Straßenraum erfordern einen zeitlichen Vorlauf. Die Möglichkeiten für kurzfristige und vorübergehende Maßnahmen sind sehr begrenzt. An der Max-Brauer-Allee sind daher neben dem geplanten Umbau im Zuge des Busbeschleunigungsprogramms, dem Einsatz von emissionsarmen Bussen und der Diesel-Durchfahrtsbeschränkung keine weiteren Maßnahmen geplant.
111	Max-Brauer-Allee	111-c	Wir sind auf kurzfristig wirksame Maßnahmen angewiesen, die geeignet sind, unsere Gesundheit angemessen zu schützen: zum Beispiel die Einführung von Tempo 30 mit entsprechenden Kontrolleinrichtungen (Blitzer). Andere internationale Städte machen es vor. Im Gegensatz zu Hamburg sind die in der Lage, eine umwelt- und menschenfreundlichere Stadt zu gestalten: Kopenhagen, Amsterdam, Paris, Barcelona, Wien, Toronto, ...	Für die Straße Max-Brauer-Allee wurden lokale Maßnahmen geprüft. Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 9.
111	Max-Brauer-Allee	111-d	Die angedachte Beschränkung der Dieselfahrzeuge auf Euronorm 6 muss auf die Ausstöße im Straßenbetrieb angepasst werden.	Bei den Emissionsberechnungen, die dem Luftreinhalteplan zugrundeliegen, sind die realen Emissionen von Euro-6-Pkw bereits berücksichtigt (vgl. Kapitel 5 Luftreinhalteplan) Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 5.
111	Max-Brauer-Allee	111-e	Wir sind alle über 60 Jahre alt und durch die Politik des Hamburger Senats bereits über Gebühr beeinträchtigt worden. Das zeigt sich in auffallend vielen ersten Erkrankungen, die erwiesenermaßen durch Luftschadstoffe und Lärm verstärkt werden. Wir können und wollen diese massive gesundheitliche Belastung aufgrund der Verkehrssituation auf der MBA nicht länger erdulden. Wir fordern Sie deshalb auf, endlich unseren grundgesetzlich verankerten Anspruch auf Gesundheitsschutz ernst zu nehmen, und mit sofort wirksamen Maßnahmen entsprechen!	Mit den Durchfahrtsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge ergreift Hamburg eine Maßnahme, die in dieser Form bislang noch in keiner anderen Straße in Deutschland angewendet worden ist. Mit dieser Maßnahme wird der Grenzwert für NO2 so schnell wie möglich eingehalten. Die grundsätzliche Rechtmäßigkeit einer solchen Maßnahme steht allerdings unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts.
112	Bleicherstraße	112-a 112-b 112-c 112-d 112-e 112-f 112-g 112-h 112-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
113	ADFC Kreisverband Harburg	113-a	1. Die Planung zielt darauf ab, die Grenzwerte der EU für NOX und NO2 einzuhalten. Ziel darf aber nicht nur sein, die Grenzwerte einzuhalten, sondern es muss lauten, dass Grenzwerte (deutlich) unterschritten werden.	<p>Nach § 47 Abs. 1 BImSchG dieser Vorschrift hat die zuständige Behörde dann, wenn die durch eine Rechtsverordnung nach § 48 a Abs. 1 BImSchG fest-gelegten Immissionsgrenzwerte einschließlich festgelegter Toleranzmargen überschritten werden, einen Luftreinhalteplan aufzustellen, welcher die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt und den Anforderungen der Rechtsverordnung entspricht. Die Maßnahmen eines Luftreinhalteplans müssen geeignet sein, den Zeitraum einer Überschreitung von bereits einzuhaltenden Immissionsgrenzwerten so kurz wie möglich zu halten.</p> <p>Die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg dient dazu, die Überschreitung des Jahresmittelgrenzwertes von NO2 schnellst möglich zurückzuführen.</p>
113	ADFC Kreisverband Harburg	113-b	2. Eine Betrachtung nur des Stadtstaates Hamburg greift zu kurz. Vielmehr muss die gesamte Metropolregion Hamburg analysiert werden und übergreifende Maßnahmen geplant werden, weil Verkehre von dort nach Hamburg und zurück fließen. Daher müssen auch Maßnahmen getroffen werden, um das Verkehrsaufkommen bereits außerhalb der Landesgrenze zu reduzieren.	<p>Die Luftreinhalteplanung liegt in landesbehördlicher Zuständigkeit. Dennoch haben zahlreiche Maßnahmen des Luftreinhalteplans, insbesondere Maßnahmen im Bereich des Pendlerverkehrs (z.B. Angebotsverbesserung im ÖPNV und Park+Ride), Auswirkungen auf Verkehre aus der Metropolregion.</p> <p>Ferner gibt es traditionell eine enge Kooperationen im Hamburger Verflechtungsraum in Bezug auf Angebots- und Tarifgestaltung, welche maßgeblich durch den HVV gestaltet wird.</p>
113	ADFC Kreisverband Harburg	113-c	3. Tarife ÖPNV: Eine sehr geeignete Maßnahme zur Reduzierung des MIV ist eine Neustrukturierung der Tarife des ÖPNV. Statt wie bisher die Fahrpreise jährlich anzuheben, sollten sie festgeschrieben oder besser sogar verringert werden. Zeitgleich müssen die bestehenden Tarifgrenzen überprüft werden, um Pendler aus der Metropolregion zum Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren. Als Beispiel sei hier Buxtehude genannt. Während der Ring B des Tarifes bis Neu Wulmstorf reicht, ist Buxtehude in Ring D eingestuft. Eine Monatskarte für Ring AB kostet 105€, eine Karte für Ringe AB+ 2 Tarifzonen (wie ab Buxtehude erforderlich) bereits 159€. Das hat zur Folge, dass zahlreiche ÖPNV-Nutzer mit dem Auto nach Neu Wulmstorf oder Neugraben fahren, um dann in die S-Bahn nach Hamburg einzusteigen. Diese Situation ist in der Metropolregion an zahlreichen Standorten ebenso vorzufinden und sollte überprüft werden.	<p>Die Fahrgeldeinnahmen im HVV decken ca. 70 % der Kosten, die den Verkehrsunternehmen für die Erbringung des ÖPNV-Angebots entstehen. Die restlichen 30 % der Kosten werden durch den Hamburger Haushalt gedeckt. Würden die Fahrpreise nicht an die Preisentwicklungen (Diesel-, Strom- und Lohnkosten) angepasst oder verringert werden, würde dies zu einer zusätzlichen Belastung für den Hamburger Haushalt führen.</p> <p>Erweiterungen des Tarifgebietes gibt es, sobald sich ein Aufgabenträger entschließt, in den HVV aufgenommen zu werden. Derzeit laufen Abstimmungen für eine Erweiterung von vier Landkreisen auf niedersächsischem Gebiet. Im Zuge dieser Erweiterung ist auch eine Überprüfung einzelner bestehender Tarifzonen/Tarifringe geplant, dazu gehört auch Buxtehude.</p>
113	ADFC Kreisverband Harburg	113-d	Bürgerticket: Die Argumentation, dass die finanziellen Ressourcen bzw. Rahmenbedingungen für einen konsequenten Ausbau des ÖPNV nicht gegeben sein, ist zurückzuweisen. Wenn allein die Investitionen in den Ausbau der Autobahnen betrachtet werden, würden die hier aufgewendeten Summen einen Ausbau des ÖPNV inclusive einer Senkung der Fahrpreise durchaus ermöglichen. Hier fehlt es allerdings sowohl auf Landes- wie Bundesebene am politischen Willen. Und Baustellen auf Autobahnen werden ohne Rücksicht auf die Lebensfähigkeit der Stadt umgesetzt. Zahlreiche Studien weisen nach, dass mittels Abschaffung der Pendlerpauschalen eine Umsteuerung in Bezug auf den MIV erreicht werden kann. Auch hier fehlt der politische Wille zu einer Änderung.	<p>Die Möglichkeiten zur Einführung eines sog. Bürgertickets wurden im Zuge der Erarbeitung des Luftreinhalteplans geprüft (vgl. Kap. 7.3.1).</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
113	ADFC Kreisverband Harburg	113-e	4. ÖPNV S-Bahn Kapazität Altona-Harburg Beispiel: Verdichtung Taktverbesserung S3 bis Buxtehude statt nur bis Harburg. In Neugraben-Fischbek entstehen 2 große Neubaugebiete im Umfeld des Bahnhofes Fischbek. (Fischbeker Heidebrook und Fischbeker Reethen). Hier sollen mehr als 3000 Wohneinheiten entstehen. Aus unserer Sicht schein es geboten, diesen zahlreichen Neubürgern mit attraktiver Anbindung und kurzen Takten bis in den Abend und an Wochenenden zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen. Dafür müsste eine Taktverbesserung der Linie S3 nicht nur (wie derzeit geplant) bis Harburg erfolgen, sondern bis Buxtehude dort sind Abstell- und wendeanlagen vorhanden). Bereits heute ist in den Spitzenzeiten in der S3 ab Neugraben kaum ein Sitzplatz zu bekommen. Sofern nicht wie derzeit geplant mit Lieferung neuer Triebwagen alte Fahrzeuge außer Betrieb genommen, sondern weiter eingesetzt werden, sind die Kapazitäten leicht auszubauen.	Für die Verbesserung der SPNV-Anbindung des Süderelberaums einschließlich des Streckenabschnitts Harburg – Neugraben ist konkret die Ausweitung der Kapazitäten auf dem Bestandsnetz vorgesehen (Ausweitung des sogenannten Langzugeinsatzes mit 9-Wagen-Zügen statt des derzeit praktizierten Vollzugeinsatzes mit 6-Wagen-Zügen), was zu einer Entspannung der Situation führt (12/2018). Perspektivisch wird die Einrichtung zusätzlicher Zugfahrten in den Hauptverkehrszeiten zwischen Hamburger Innenstadt/Dammtor und Harburg Rathaus („S32“) sowie die Verdichtung des Regionalverkehrs zwischen Hamburg Hbf und Niedersachsen (Ri. Lüneburg und Tostedt/Rotenburg) in Abhängigkeit vom dafür notwendigen Infrastrukturausbau zu weiteren Entlastungseffekten führen. Angebotsausweitungen nach Buxtehude und Stade müssen vom zuständigen niedersächsischen SPNV-Aufgabenträger ausgelöst werden.
113	ADFC Kreisverband Harburg	113-f	Beispiel: Fährlinie 62 Die Fähre hat eine wichtige Rolle für Berufspendler und noch stärker für den Freizeitverkehr. Sofern wie geplant ein Radschnellweg zwischen Neugraben und Finkenwerder entsteht, wir die Nutzung mit Fahrrädern weiter zunehmen. Daher sollte bei den Planungen auch der Verbesserung der Fahrrad-Mitnahme Aufmerksamkeit gewidmet werden. Diese Liste ließe sich beliebig fortsetzen.	Für die Linie 62 ist eine Taktverdichtung geplant (vgl. Kap. 7.1.1). Im Übrigen ist die Beschwerdelage über die Fahrradmitnahmemöglichkeiten, Fährkapazitäten und –frequenzen in Finkenwerder der zuständigen Behörde bekannt. Anlässlich der Radschnellwegplanung wird das Thema mitberücksichtigt.
113	ADFC Kreisverband Harburg	113-g	5. Beispiel: Neubaugebiete Fischbek: Autoarmes Wohnen, umfangreiche Investition in Rad-Abstellanlagen am Bahnhof FischbekFür die Neubaugebiete Fischbeker Heidebrook und Fischbeker Reethen wurde versäumt, Autoarmes Wohnen vorzusehen. Für beide Wohngebietemit kurzer Entfernung zum Bahnhof Fischbek drängt sich diese Wohnform auf. Im Fall der Fischbeker Reethen ist auf der alten Bahn-Anbindung der Röttiger-Kaserne eine attraktive und autofreie Trasse möglich. Abstellanlagen können entlang der Bahntrasse in nennenswerter Größe geschaffen werden. Zusammen mit den unter 4 genannten besseren Takten der S3 wäre eine reale Alternative zur Auto-Nutzung möglich.	Maßnahmen des Luftreinhalteplans konzentrieren auf Straßen mit NO2-Grenzwertüberschreitung. Die Modellierung weist hier keine Grenzwertüberschreitung aus. Der Vorschlag wird daher im Rahmen des Luftreinhalteplans nicht bewertet.
113	ADFC Kreisverband Harburg	113-h	6. Radverkehrsförderung Velorouten/Radschnellwege Der Luftreinhalteplan stellt richtig fest, dass die Befahrbarkeit der Velorouten verbesserungsfähig ist. Aus unserer Sicht müssen die Velorouten grundsätzlich abseits des MIV geführt werden und die Wege müssen asphaltiert sein. Daran mangelt es besonders im Bezirk Harburg. Ein weiterer wichtiger Punkt ist, das Befahrender Wege durch Kraftfahrzeuge zu verhindern. Mit Verboten lassen sich Autofahrer heute nicht vom Befahren von Velorouten abhalten, daher sind Sperrvorrichtungen notwendig. Zudem ist es erforderlich, die Velorouten über das Stadtgebiet hinaus in das Umland auszubauen. Durch die Nutzung von Rädern mit Elektromotor hat sich der mögliche Radius für Rad-Pendler und Lieferdiensten per Rad deutlich ausgeweitet. Dem muss die Planung folgen.	Velorouten dienen dem Alltagsverkehr und müssen daher möglichst umwegfrei direkt wichtige Verbindungen abbilden. Die vorhandenen Straßen – teils auch Hauptverkehrsstraßen – bilden in der Regel die kürzesten Verbindungen ab. Je näher man dem Stadtzentrum kommt, desto geringer ist die Flächenverfügbarkeit für neue Verkehrswege, um separate Radwege einzurichten. Daher ist eine Führung des Radverkehr im normalen Straßenraum unvermeidbar. Die Velorouten verlaufen überall dort, wo es sinnvoll und möglich ist, bereits im Tempo30-Nebenstraßennetz, wo weniger Kfz-Verkehr bei geringerer Geschwindigkeit stattfindet. Velorouten weisen ortsabhängig unterschiedliche Führungsformen des Radverkehrs auf (z.B. Radwege auf Gehwegniveau, Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau, Fahrradstraßen, Mischverkehr bei Tempo30 usw.). Auf einigen dieser Führungsformen ist Kfz-Verkehr zugelassen (Tempo 30, Fahrradstraßen mit Zusatzzeichen „Anlieger frei“). Dies ist meist aus Erschließungsgründen erforderlich. Radwege und Radfahrstreifen dürfen nicht vom Kfz-Verkehr befahren oder beparkt werden. Regelkonforme Radfahrstreifen müssen zu keinem Zeitpunkt vom fließenden Kfz-Verkehr überfahren werden. Zu baulichen Abtrennungen zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen siehe Antwort zu Frage 94-j. Zur Verbesserung von Umlandverbindungen gibt es bereits Konzepte für Radschnellwege. Ausgangslage ist eine vorliegende Erreichbarkeitsuntersuchung potentieller Radschnellweg-Korridore der Metropolregion Hamburg, an die voraussichtlich Anfang 2018 einzelne Machbarkeitsstudie zur Definition konkreter Trassen anschließen wird.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
113	ADFC Kreisverband Harburg	113-i	Optimierung Radverkehrs-Infrastruktur Die Radwege müssen künftig so gebaut werden, dass eine Störung durch unbefugt fahrende oder parkende Fahrzeuge nicht mehr möglich ist. In den Niederlanden sind Radwege innerorts in der Regel durch Hochborde von den Straßen getrennt und zudem deutlich breiter als die derzeitigen Mindestanforderungen der ERA 2010. Mindestens der Standard der ERA 2010 sollte auch in Hamburg als verbindlich gesetzt werden. Besondere Aufmerksamkeit ist den Kreuzungsbereichen zu widmen. Deutlich sichtbare Markierungen und separate Aufstellflächen an Ampeln tragen zur Sicherheit des Radverkehrs bei.	<p>Die Mindestanforderungen der ERA 2010 werden bei allen Straßenplanungen in Hamburg umgesetzt – auf Streckenabschnitten wie auch in Knotenpunkten. Meistens verhindern weitere Nutzungsanforderungen an den Straßenraum wie Parkstände und Bäume unter Abwägung der Verhältnismäßigkeit und im Zusammenhang mit unzureichender Querschnittsbreite die Anlage noch breiterer Radverkehrsanlagen.</p> <p>Vorgaben für Planung und Bau von Radverkehrsanlagen in Hamburg sind derzeit in den Planungshinweisen für Stadtstraßen in Hamburg (PLAST) und den Entwurfsrichtlinien (ER 1 bis 4) enthalten. PLAST und ER wurden grundlegend überarbeitet und werden demnächst durch die neuen „Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen – kurz: ReStra“ ersetzt. Damit werden u. a. die ERA 2010, die bereits bei Anwendung der PLAST zu berücksichtigen waren, für Hamburg verbindlich eingeführt. Inhaltlich wird die ERA über die ReStra um aktuellste Erkenntnisse und Erfahrungen aus Wissenschaft und Praxis ergänzt. So wird für Radfahrstreifen ergänzend eine Regelbreite für Radfahrstreifen von 2,25 m (einschließlich Markierung) festgelegt. Mit dem neuen Regelwerk wird sichergestellt, dass in Hamburg auch weiterhin sichere und komfortable Radverkehrsanlagen geplant und bereitgestellt werden.</p> <p>Das Fahren auf Radfahrstreifen und/oder Schutzstreifen hat sich in der Praxis bundesweit als insgesamt sicherere Verkehrsführung erwiesen (vgl. ADFC Hamburg: http://hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/radfahrstreifen-und-schutzstreifen/faq-radfahrstreifen/). Insbesondere in den konfliktträchtigen Kreuzungsbereichen trägt eine fahrbahnbezogene Verkehrsführung durch die kontinuierlich bestehenden Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmern wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit im Verkehr bei. Aus diesem Grunde ist das Radfahren auf der Fahrbahn in Form von Radfahrstreifen und/oder Schutzstreifen der Regelfall nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Belange wie Park- und Halteverbote lassen sich planerisch nur bedingt</p>
113	ADFC Kreisverband Harburg	113-j	StadtRAD Es ist falsch, den weiteren Ausbau des Leihsystems nicht konsequent voranzutreiben. Weitere Stationen von StadtRAD sind besonders im Raum südlich der Elbe erforderlich. Schon jetzt ist zu beobachten, dass StadtRAD besonders an Wochenenden auch für Fahrten in das Umland genutzt wird. Eine Anfrage der Stadt Buxtehude, StadtRAD auch dort zu ermöglichen, wurde leider abgelehnt. Eine Ausweitung des guten und erfolgreichen Leihsystems auf die gesamte Metropolregion sollte daher ernsthaft geprüft werden; eine Auto-Nutzung kann dadurch verringert werden.	<p>Die FHH plant die Durchführung der erforderlichen Neuausschreibung des StadtRAD-Systems für den Betriebszeitraum 2019 bis 2028. Hierbei wird auch eine abermalige Ausdehnung des Bedienungsgebietes geprüft und – in Abhängigkeit vom Ausschreibungsergebnis – auch umgesetzt.</p> <p>Das StadtRAD-System dient in erster Linie einer Verbesserung der Alltagsmobilität. Ausflugsfahrten gehören nicht dazu, da sie saison- und wetterabhängig sind; zudem sollen die öffentlich finanzierten Räder keine Konkurrenz zum privaten Fahrradverleih sein.</p> <p>Es steht den Kommunen im Hamburger Umland frei, eigene Fahrradleihsysteme einzuführen (siehe Beispiel Lüneburg – ist auch für StadtRAD-Kunden nutzbar und umgekehrt); die FHH wird diese Systeme jedoch nicht mitfinanzieren.</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
113	ADFC Kreisverband Harburg	113-k	Service und Kommunikation Diesem Bereich muss Aufmerksamkeit gewidmet werden, daher wird dieser Abschnitt ausdrücklich begrüßt. Diese Kampagnen sollten bereits bei den Fahrschulen beginnen(Stichwort:Tür öffnen mit der rechten statt der linken Hand, dadurch automatischer Schulterblick). Unsere Erfahrungen im Alltag zeigen immer wieder, dass Autofahrer Radfahrer als störend empfinden, weil sie im eigenen Vorankommen behindert sind oder sich auch nur behindert fühlen. Tägliches Angehupe, verbale Anmache und auch tätliche Übergriffe sind leider immer noch als normal zu sehen. Daher bedarf es umfangreicher Kampagnen in Bezug auf Kraftfahrer, damit Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer akzeptiert werden. Solche Situation treten vermehrt auf, wenn an Straßen eine Benutzungspflicht aufgehoben wurde. Daher sind begleitende Maßnahmen wie das Aufstellen von Schildern (Radfahren auf der Straße erlaubt) und das Aufbringen von Piktogrammen an Einfädelungen dringend geboten. Die flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 auf allen einspurigen Straßen ist ebenfalls geboten. Gerade wurden Zahlen veröffentlicht, die den weiteren Anstieg von Verkehrsunfällen belegen. Die Polizei nennt zu hohe Geschwindigkeiten in Verbindung mit zu geringen Sicherheitsabständen im MIV als MIV als wesentliche Ursache.	Der Bedarf und die Notwendigkeit einer breitangelegten und nachhaltigen Kommunikationskampagne ist unstrittig und auch im Bündnis für den Radverkehr festgeschrieben (siehe auch 7.1.2, S. 72 Abs. 3). Die Vorbereitungen für die Entwicklung und Durchführung einer solchen Kampagne werden zurzeit betrieben. Parallel wird hamburgweit strukturelle Öffentlichkeitsarbeit und ein zielgerichtetes Informationsmanagement (Informationsveranstaltungen, Messeauftritte, Vorträge, Veröffentlichung und Verteilung von Informationsmaterial) betrieben. Das Erfordernis einer engen Begleitung des Verkehrswandels in der Stadt und insbesondere eine Begleitung der Verkehrsteilnehmer in diesem Wandel ist den verantwortlichen Stellen in der FHH bewusst und wird durch zielgerichtete Maßnahmen bearbeitet. Hierzu gehören beispielsweise zusätzliche Kennzeichnungen (Schilder, Piktogramme) sowie Kontrollen und Ahndung von verkehrsrechtlichem Fehlverhalten und stete Aufklärung. Weiterhin sind die Fahrschulen über die Mitgliedschaft des Fahrlehrerverbands im Forum Verkehrssicherheit beim Landesbetrieb Verkehr in die Verkehrssicherheitsarbeit eingebunden. Siehe auch Vorbemerkung Nr. 9.
113	ADFC Kreisverband Harburg	113-l	7. Intermodale Angebote B+R Auf die Ausweitung B+R verweise ich auf Nr. 5 der Stellungnahme. Es müssen aber auch an Bushaltestellen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden. Zudem halten wir eine Ausweitung von B+R auch auf die Metropolregion für notwendig. Hamburg sollte hier wie bei den Verbesserungen des ÖPNV eng mit den Umlandgemeinden zusammenarbeiten. Durch B+R mit sicheren, überdachten Abstellanlagen können Autofahrten schon im Umland deutlich verringert werden. Wir regen daher einen Fördertopf „Ausbau B+R“ in der Metropolregion an. Sofern es ein solches Projekt bereits gibt, sollte die finanzielle Ausstattung deutlich erhöht werden. Die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV ist zu verbessern, als Beispiel sei hier nur die Pflicht zum Kauf einer Fahrrad-Fahrkarte im den Regionalbahnen und im Metronom genannt. In U- und S-Bahnen dagegen ist richtigerweise die Rad-Mitnahme kostenfrei.	Abstellmöglichkeiten an Bushaltestellen werden bei Neu- und Umbaumaßnahmen von Straßenräumen bestmöglich berücksichtigt. Das Bike+Ride-Angebot an Hamburger Schnellbahn-Haltestellen wird derzeit im Zuge der Umsetzung des Bike+Ride-Entwicklungskonzepts (siehe Drucksache 20/14485) deutlich ausgebaut und qualitativ verbessert. Bis zum Jahr 2025 sollen ca. 12.000 neue Abstellplätze entstehen, davon ca. 50 % überdacht und 20% als gesicherte Mietplätze. Für das Hamburger Umland gibt es ein Bike+Ride-Konzept der Metropolregion Hamburg (MRH), siehe http://metropolregion.hamburg.de/mobilitaet/3891340/bikeundride/ . Abstellanlagen an Bahnstationen in der Region können durch die Förderfonds der MRH mitfinanziert werden. Die Regelungen über die Fahrradkarte in Regionalbahnen ist mit der Verbundausweitung des HVV weiterer Landkreise Schleswig-Holsteins und Niedersachsens in die Tarifbestimmungen aufgenommen worden. Dadurch sollen Kapazitätsprobleme durch die Fahrradmitnahme insbesondere aus dem niedersächsischen Bereich vermieden werden. Es gelten jedoch keine Sperrzeiten für die Mitnahme von Fahrrädern wie bei den U- und S-Bahnen.
113	ADFC Kreisverband Harburg	113-m	8. Flottenmodernisierung Bus und Bahn Bei der Beschreibung der Anforderungen an neu zu beschaffende Busse sollte auch eine Fahrrad-Mitnahme in Linienbussen (ggf. beschränkt auf Zeiten außerhalb der Verkehrs-Spitzen) aufgenommen werden. Zudem wird immer wieder festgestellt, dass Busfahrer den Motor ihrer Fahrzeuge in Pausen einfach weiterlaufen lassen. Die dadurch entstehenden Emissionen sind doch –auch bei Euro-6-Fahrzeugen gibt es ja Emissionen - leicht vermeidbar.	Die Mitnahme von Fahrrädern ist bereits jetzt auf vielen Buslinien außerhalb der Sperrzeiten möglich und ist in den Beförderungsbedingungen (§ 11 Abs. 3 Ziff.1 und 4) geregelt. Betriebsbedingte Abweichungen (insbesondere in Abhängigkeit des situativ dafür zur Verfügung stehenden Platzes in den Bussen) sind möglich. Das unnötige Laufenlassen von Motoren ist gemäß § 30 (1) StVO verboten. Dementsprechend ist auch in der Dienstanweisung für den Fahrdienst geregelt, dass bei längerem Stillstand die Dieselmotoren abzustellen sind. Überprüfungen finden regelmäßig durch Betriebsaufseher statt. Jedoch ist darauf hin zu weisen, dass insbesondere an besonders kalten Tagen der Betrieb der Zusatzheizung auch im Stillstand erforderlich sein kann, um den Fahrgästen auf der nächsten Fahrt einen angenehm temperierten Bus anbieten zu können. Zudem kann aus technischen Gründen durchaus die Notwendigkeit bestehen, vor Fahraufnahme den Motor einige Zeit laufen zu lassen, um zum Beispiel den Druckluftspeicher für das Bremssystem zu füllen.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
113	ADFC Kreisverband Harburg	113-n	9. Elektromobilität Die Lade-Infrastruktur sollte auch Stationen zum Aufladen von E-Bikes/Pedelec/Lastenrädern umfassen. Die Planung geht zutreffend von einer künftig weiter zunehmenden Nutzung von Elektro-Rädern aus. Daher muss auch eine Lade-Infrastruktur dafür geschaffen werden. Als Standorte bieten sie B+R-Stationen und Switch HH-Punkte an.	Im Zuge der Umsetzung des Bike+Ride-Entwicklungskonzeptes (siehe Drs. 20/14485) werden an vielen Schnellbahn-Haltestellen auch Lademöglichkeiten berücksichtigt. Diese sind in der Regel in neue Fahrradsammelschließanlagen sowie Schließfächer integriert. Im Übrigen besteht angesichts stetig steigender Akku-Reichweiten nur ein geringer Bedarf nach weiteren Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum.
113	ADFC Kreisverband Harburg	113-o	10. Hafenerverkehr Die Planung geht von einem weiter zunehmenden Güterumschlag im Hamburger Hafen aus. Die tatsächlichen Umschlagszahlen bleiben jedoch stets hinter den optimistischen Prognosen zurück (https://de.statista.com/statistik/daten/studie/29803/umfrage/gesamtumschlag-im-hamburger-hafen/).Die Ausbauplanung sollte daher besonders auf die Südliche Anbindung Altenwerden kritisch geprüft werden.	Siehe Stn. zu 60-l und 60-o; Ausbauplanungen im Bereich der südlichen Anbindung Altenwerden sind nicht nur vor dem Hintergrund steigender Umschlagsprognosen für den Hamburger Hafen notwendig, sondern vor allem auch um bereits heutige Belastungen und Verkehrsengpässe in dem Bereich zu minimieren.
113	ADFC Kreisverband Harburg	113-p	11. Keine (weiteren) Parkhäuser im City-Bereich Bei Neubauvorhaben im Innenstadt-Bereich werden immer noch Tiefgaragen vorgesehen. Für die Mitarbeiter auf den ersten Blick praktisch, für die Umwelt eine unnötige Belastung gegenüber einer Anreise mit dem ÖPNV.	Für gewerbliche Neubauvorhaben gilt die Stellplatzrichtlinie, demnach gilt die Innenstadt als Abminderungsgebiet. Das heißt es müssen nur 50% der sonst notwendigen Stellplätze errichtet werden. Das Abminderungsgebiet hat sich grundsätzlich bewährt, um Neubauvorhaben einen gewissen Stellplatzbedarf zuzubilligen und trotzdem der besonderen Citylage gerecht zu werden. Es ist allerdings geplant mit der anstehenden Änderung der HBauO die Stellplatzrichtlinie auch hinsichtlich dieser Fragestellung zu überarbeiten.
113	ADFC Kreisverband Harburg	113-q	12. Luftverkehr Planungen zur Reduzierung der Emissionen durch Luftverkehr sind nicht enthalten. Bei der Lage des Flughafens innerhalb des Stadtgebietes müssen die Emissionen aber berücksichtigt und auch reduziert werden. Zudem gilt auch hier, dass das Gebiet der FHH nicht allein betrachtet werden darf, sondern die im Umland anfallenden Emissionen berücksichtigt werden müssen. Die Emissionen des Luftverkehrs betragen 12% (https://de.wikipedia.org/wiki/Luftfahrt)	siehe Antwort zu 6-g und Kapitel 7.1.9 des LRP
114	Jarrestraße	114-a 114-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
114	Jarrestraße	114-c	Für die Straße Jarrestraße , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
114	Jarrestraße	114-e	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e
115	Niendorfer Straße	115-a 115-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
115	Niendorfer Straße	115-c	Für die Straße Niendorfer Straße an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
115	Niendorfer Straße	115-d	Für die Straßen Niendorfer Straße, Kollastr., Oddernskamp, Julius-Vosseler-Str., Fruchttallee, Kieler Str. , die ich/wir als Verkehrsteilnehmerin/als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
115	Niendorfer Straße	115-e 115-f 115-g 115-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
116	Jarrestraße	116-a 116-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
116	Jarrestraße	116-c	Für die Straße Jarrestraße , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
116	Jarrestraße	116-d	Für die Straßen Hamburger Straße , die ich/wir als Verkehrsteilnehmerin/als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
116	Jarrestraße	116-e 116-f 116-g 116-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
117	Niendorfer Straße	117-a 117-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
117	Niendorfer Straße	117-c	Für die Straße Niendorfer Straße , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
117	Niendorfer Straße	117-d	Für die Straßen Niendorfer Straße, Kollastr., Oddernskamp, Julius-Vosseler-Str., Fruchtallee, Kieler Str. , die ich/wir als Verkehrsteilnehmerin/als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
117	Niendorfer Straße	117-e 117-f 117-g 117-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
118	Schäferkampsallee	118-a 118-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
118	Schäferkampsallee	118-c	Für die Straße Schäferkampsallee , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
118	Schäferkampsallee	118-d	Für die Straßen Bundesstraße und Moorkamp , die ich/wir als Verkehrsteilnehmerin/als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
118	Schäferkampsallee	118-e 118-f 118-g 118-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
118	Schäferkampsallee	118-i	Eine umfassende Beschränkung für Dieselfahrzeuge, da diese nachgewiesen erheblich mehr Schadstoffe ausstoßen als andere Fahrzeuge.	siehe Antwort zu 2-p
119	Waldweg	119-a 119-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
119	Waldweg	119-c	Für die Straße Waldweg , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
119	Waldweg	119-d	Für die Straßen Saseler Chaussee, Stadtbahnstraße, Saseler Damm, Poppenbüttler Weg und Bramfelder Chaussee , die ich/wir als Verkehrsteilnehmerin/als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
119	Waldweg	119-e 119-f 119-g 119-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
119	Waldweg	119-i	Beschränkung des LKW Schwerlast Durchgangsverkehrs auf hierfür nicht geeigneten Straßen in Wohngebieten die z. B. durch unzureichende Trennung von Fuß-, Rad und Kraftverkehr gekennzeichnet sind. (schmale oder keine Fußwege, Tempo 50).	Maßnahmen des Luftreinhalteplans konzentrieren auf Straßen mit NO2-Grenzwertüberschreitung. Die Modellierung weist in der benannten Straße keine Grenzwertüberschreitung aus. Der Vorschlag wird daher im Rahmen des Luftreinhalteplans nicht bewertet.
120	22527 Hamburg, keine vollständige Adresse	120-a 120-b 120-c 120-d 120-e 120-f 120-g 120-h 120-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
121	Lutterothstraße	121-a 121-b 121-c 121-d 121-e 121-f 121-g 121-h 121-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
122	Wentorfer Straße	122-a 122-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
122	Wentorfer Straße	122-c	Für die Straße Wentorfer Straße , an der wir wohnen wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
122	Wentorfer Straße	122-d 122-e 122-f 122-g	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
123	Jarrestraße	123-a 123-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
123	Jarrestraße	123-c	Für die Straße Jarrestraße , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
123	Jarrestraße	123-d	Für die Straße Semperstraße Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
123	Jarrestraße	123-e 123-f 123-g 123-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
123	Jarrestraße	123-i	fordere ich folgende allgemeine Maßnahmen: verstärkt Hybridbusse	Der Einsatz emissionsarmer Busse ist im Maßnahmenpaket 5 "Flottenmodernisierung Bus und Bahn" berücksichtigt (vgl. Kap. 7.1.5 und 7.2.1.5).
123	Jarrestraße	123-j	fordere ich folgende allgemeine Maßnahmen: Sperrung für Schwerverkehr	Auf Basis der geltenden Vorschriften können verkehrsbeschränkende Maßnahmen ausschließlich nach Einzelfallprüfung erfolgen; generelle Beschränkungen bedingen eine Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) durch den Gesetzgeber.
123	Jarrestraße	123-k	fordere ich folgende allgemeine Maßnahmen: kein weiterer Ausbau des Flugverkehrs	siehe Vorbemerkung Nr. 8

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
124	Stübeheide	124-a 124-b 124-c 124-d 124-e 124-f 124-g 124-h 124-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a und 6-i
125	ADAC	125-a	In der Max-Brauer-Allee ist, vorbehaltlich einer entsprechenden diesbezüglichen Entscheidung des BVerwG im Herbst 2017, eine Durchfahrtsbeschränkung für Diesel-PKW und Diesel-LKW vorgesehen, die nicht der Euro 6- bzw. Euro VInorm entsprechen. Wenn eine solche Verkehrsbeschränkung auf Landesebene angeordnet werden darf, sollte ergänzend geprüft werden, ob eine solche Durchfahrtsbeschränkung tatsächlich für 24 h lufttechnisch erforderlich ist oder aber ob bspw. die Beschränkung zur verkehrsarmen Zeit von 22.00 - 06.00 Uhr (ca. 10 % der Gesamtverkehrsmenge) zumindest für den PKW-Verkehr aufgehoben werden kann. Es empfiehlt sich insoweit, auf eine "Blechbeschilderung" zu verzichten und die jeweils geltende Regelung mit fernsteuerbaren Wechselverkehrszeichen anzuzeigen.	Die Anregung wird im Rahmen der Ausgestaltung der Maßnahmen von den zuständigen Behörden geprüft.
125	ADAC	125-b	In der Stresemannstraße soll ebenfalls in Abhängigkeit vom o.a. BVerwG-Urteil eine Durchfahrtsbeschränkung für LKW angeordnet werden, die nicht die Euro-VI-Norm erfüllen. Diese Maßnahmen würde absehbar zu einer spürbaren Zunahme des (Schwer-)Verkehrs auf den Alternativrouten Holstenstraße - Reeperbahn sowie Fruchttalallee und Schulterblatt führen (vgl. S 134 oben). Von einer "Verdrängung" ausgenommen bleiben sollten jedoch die Gefahrguttransporter, die zu bestimmten Zeiten oder generell nicht durch den Elbtunnel fahren dürfen. Sie sollten auf der bewährten Gefahrgutrouten durch die Stresemannstraße verbleiben dürfen.	siehe Antwort zu 54-k
126	Lutterothstraße	126-a 126-b 126-c 126-d 126-e 126-f 126-g 126-h 126-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a und 6-i
127	Am Neumarkt	127-a 127-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
127	Am Neumarkt	127-c	Für die Straße Am Neumarkt , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
127	Am Neumarkt	127-d 127-e 127-f 127-g	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
128	Efeweg	128-a 128-b 128-c 128-d 128-e 128-f 128-g 128-h 128-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a und 6-i
129	BIG-Fluglärm Hamburg e.V.	129-a	1. Mängel in der Luftreinhaltestrategie Die im Plan genannten Elemente der Strategie (ÖPNV und Fahrrad, emissionsärmerer Kraftfahrzeugverkehr, Hafen und Energie) lassen einen wesentlichen Belastungsfaktor außer Acht: den innerstädtischen Flugverkehr zum und vom innerstädtischen Flughafen Hamburg Fuhlsbüttel. Bei drei der vier Bahnrichtungen führt der Luftverkehr über eine Länge von deutlich mehr als 10 km direkt über dicht besiedelte Stadtgebiete Hamburgs; bei der Bahnrichtung 15/33 (Norderstedt) sind Hamburger Wohn- und Erholungsgebiete durch von den startenden und landenden Emissionsquellen in Seitenrichtung betroffen; dies kann bei den in Hamburg vorkommenden Windrichtungen ebenfalls zu erhöhten Immissionslagen führen. Dieses Fehlen einer Strategie zur Reduzierung der Belastungen durch den innerstädtischen Flugverkehr entspricht auch nicht den Vorgaben des Koalitionsvertrages zur stadtverträglichen Entwicklung des Flughafens und Flugverkehrs.	Die Berechnungen erfassen eine Fläche von 15km x 15km um den Flughafenbezugspunkt (in der Nähe des Rollbahnkreuzes) herum und erfassen somit das Stadtgebiet, einschließlich der Wohngebiete. Die Messungen über das Luftmessnetz der FHH und die Immissionsberechnungen zeigen, dass die Belastungen durch NO ₂ am Quellort Flughafengelände weit unter den Grenzwerten liegen. Eine flugverkehrsbedingte Belastung mit NO _x der Wohnbereiche liegt nicht vor. Insofern kann die genannte Strategie nicht zu einer messbaren Reduzierung der Belastungen führen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 8.
129	BIG-Fluglärm Hamburg e.V.	129-b	Zudem widerspricht es den Vorgaben des BImSchG, nach denen gilt „Die Maßnahmen sind entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten, die zum Überschreiten der Immissionswerte oder in einem Untersuchungsgebiet im Sinne des § 44 Absatz 2 zu sonstigen schädlichen Umwelteinwirkungen beitragen.“ Die Nichtberücksichtigung des Flugverkehrs würde aber nicht nur gegen diese Vorgabe verstoßen, sondern durch einseitige unzulässige Bevorzugung des Luftverkehrs eine Diskriminierung der anderen Verkehrsträger bewirken. Eine solche Ungleichbehandlung ist nicht nur verfassungsrechtlich problematisch sondern könnte zudem auch wettbewerbsrechtlich und europarechtlich zu Problemen führen.	siehe Vorbemerkung Nr. 8
129	BIG-Fluglärm Hamburg e.V.	129-c	2. Stickoxide Wir weisen darauf hin, dass die Station Flughafen – anders als die meisten anderen Stationen des Luftmessnetzes zwischen 2012 und 2016 keine Reduktion der Belastung mit NO ₂ aufweist. Die Jahresmittelwerte für 2016 sind mit 23 µg/m ³ genauso hoch wie 2012. Mit diesen Werten wird der Grenzwert bereits zu 57,5 Prozent ausgeschöpft. Zeitweilig – insbesondere bei Starts - wird der Stundenmittelwert von 40 µg/m ³ deutlich überschritten, beispielsweise am 9.05.2017 mit bis zu 64 µg/m ³ , also um 60%. Dies stellt einen Besorgnisgrund dar. Zwar werden die Jahreshgrenzwerte bislang nicht überschritten; gleichwohl ist angesichts der insgesamt hohen Gesundheitsgefährdung durch die Summe der Belastungen durch die vom innerstädtischen Luftverkehr (Fluglärm, Partikel, VOC etc.) sowie durch die zusätzlich auf die Menschen einwirkenden Belastungen durch den Straßenverkehr (u.a. A7, Kollaustraße, UFU, Langenhorner Chaussee, Ring 3 etc.) eine Minimierungsstrategie unbedingt erforderlich.	Zwischenjährliche Schwankungen der Belastung können an allen Messstationen auftreten. Für die Belastung im Stundenmittel gilt ein Grenzwert von 200 µg/m ³ . Der Grenzwert von 40 µg/m ³ gilt für den Jahresmittelwert. Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 3 und Nr. 8.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
129	BIG-Fluglärm Hamburg e.V.	129-d	Wir weisen zudem darauf hin, dass angesichts der im Norden Hamburgs extrem dürfiligen Datenlage (in diesem Gebiet – rund 1/3 der Hamburger Stadtfläche - gibt es im Bezirk Eimsbüttel keine Messstation, im Bezirk Nord lediglich die Messstation Flughafen-Nord, im Bezirk Wandsbek lediglich die Sondermessstation Bramfeld) keine Aussagen darüber gemacht werden können, inwieweit die NO ₂ - Belastung insbesondere in Wohngebieten der Haupteinflugschneisen 23 und 05, also in den Stadtteilen Niendorf, Stellingen, Groß Borstel, Lurup, Langenhorn, Fuhlsbüttel, Hummelsbüttel, Poppenbüttel, Duvenstedt, Bergstedt) den Werten der Flughafenmessstelle entsprechen oder inwieweit diese überschritten werden.	siehe Vorbemerkung Nr. 8
129	BIG-Fluglärm Hamburg e.V.	129-e	Wir weisen weiter darauf hin, dass keine hinreichenden Betrachtungen zur Ausbreitung der Stickoxide aus Luftverkehr getätigt werden. Luftfahrzeuge verfügen – anders als die meisten Kraftfahrzeuge – über keinerlei Abgasnachbehandlung durch Katalysatoren und entsprechen damit im Aspekt Abgasreinigung dem technischen Stand des Kraftfahrzeugverkehrs der 1970er Jahre. Im Unterschied zum Straßenverkehr liegt die Höhe der Emissionsquellen Luftfahrzeuge – außer im Rollbetrieb auf dem Flughafen selbst – mit 30-3000 m im Hamburger Stadtgebiet erheblich über der Höhe der Emissionsquellen des Straßenverkehrs. Bereits eine generelle chemisch-physikalische Analyse des Verhaltens von NO und NO ₂ lässt daher in Verbindung mit den in Hamburg vorherrschenden Windlagen eine andere Ausbreitung der Schadstoffe als bei Straßenverkehrsemissionen erwarten. NO liegt in der Molekularmasse mit 30u zwischen O ₂ und N ₂ , den Hauptbestandteilen der Luft. Bei trockener Luft ist also eine vertikale Bewegung lediglich durch Thermik und Fallwinde zu erwarten. Aufgrund der Polarität und des Dipolcharakters des NO-Moleküls muss allerdings in Gegenwart von Wasser mit einer Aggregation an H ₂ O (aus Flugzeugabgasen sowie Luftfeuchtigkeit) gerechnet werden, was zu einem tendenziellen Absinken der Moleküle führt. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass sich dabei auch salpetrige Säure bilden kann. Stickstoffdioxid ist mit einer Molekularmasse von 46u etwas schwerer als Kohlenstoffdioxid und 1,44 Mal so schwer wie Sauerstoff. Es sinkt daher tendenziell langsam innerhalb eines Luftpörpers ab. Auch dieses Molekül ist polar und hat Dipolcharakter; entsprechend sind Wechselwirkungen mit H ₂ O zu berücksichtigen. Unberücksichtigt ist auch das chemische Gleichgewicht zwischen NO und NO ₂ , insbesondere auch unter Beeinflussung durch andere Bestandteile der Flugzeugabgase, u.a. katalytisch wirkender Partikel. Dementsprechend ist zu erwarten, dass es insbesondere in Abwindrichtung von den An- und Abflugwegen auch in einem größeren Gebiet als den überflogenen Gebieten selbst zu Einflüssen des Luftverkehrs kommen kann. Auch in Gebieten, die nicht oder nur gering vom Fluglärm betroffen sind, kann der Luftverkehr zu einer zusätzlichen Immissionserhöhung führen.	Ausbreitungsrechnungen u.a. im Plangenehmigungsverfahren zur Pier Süd sowie die Messergebnisse des Luftmessnetzes zeigen, dass die NO ₂ -Belastung auf dem Flughafengelände bereits weit unter den Grenzwerten der 39. BImSchV liegen. Sie nimmt von der Flughafengrenze an schnell ab. Das bedeutet, dass der luftverkehrsbedingte Einfluss auf die Luftqualität gegenüber anderen Verkehrsträgern stark untergeordnet ist. Im Übrigen siehe Antwort zu 6-g.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
129	BIG-Fluglärm Hamburg e.V.	129-f	<p>Vor diesem Hintergrund halten wir die Behandlung des Luftverkehrs im vorgestellten Luftreinhalteplan für völlig unzureichend:</p> <p>Die Ermittlung der für die Immissionen relevanten Emissionen ist äußerst fehlerhaft. Die Beschränkung der Betrachtung auf einen 300m-LTO-Zyklus, der lediglich die Emissionen bis 300 m Höhe berücksichtigt, alle anderen Emissionen aber außer Betracht lässt, ist für einen Luftreinhalteplan nicht sachgerecht. Bei Starts wird diese Höhe meist innerhalb des Flughafengeländes erreicht (Abb. 1).</p> <p>Diese Begrenzung erfasst also lediglich einen Teil derjenigen Emissionen, die auf dem Flughafengelände selbst erzeugt werden und lässt nahezu die gesamten Emissionen der Steigflugphase über Hamburger Gebiet außer Betracht. So bleiben bei einem Start 23, 05 oder 15 weit über 80% der relevanten Emissionen unberücksichtigt. Diese Emissionen verschwinden allerdings nicht in ein ökologisches Nirwana, vielmehr ist damit zu rechnen, dass sie verdriftet werden, absinken und die Immissionslage im Hamburger Stadtgebiet erhöhen. Das Verfahren einer Emissionsermittlung über den LTO-Zyklus ist für den ursprünglichen Zweck – den Vergleich von relativen Emissionen zur Berechnung schadstoffabhängiger Landeentgelte durchaus geeignet, da es Unterschiede der Flugzeugtypen brauchbar wiedergibt. Für die Berechnung von Gesamtemissionen zur Ermittlung von Immissionsverursachungen ist es dagegen völlig ungeeignet. Aus dem zeitlichen Verlauf der Messdaten der Messstation Flughafen Nord in Verbindung mit den Flugdaten lässt sich zudem schließen, dass insbesondere Starts erhebliche NO₂-Emissionen verursachen, die zu entsprechenden Immissionen führen. Genau diese Emissionen werden jedoch durch die Fehlanwendung des LTO-Zyklus unterschlagen. Dementsprechend sind die in Kapitel 5.1.3 des LRP genannten NO_x-Emissionen von 427 t/a für 2014 und 667 t/a für 2020 deutlich zu niedrig angesetzt;</p>	<p>Die Angaben unter 5.1.3 im Entwurf des Luftreinhalteplans enthalten einen Schreibfehler. Dieser wurde korrigiert. Statt 300 m muss es richtig heißen: 3000 ft (915 m Höhe). Im Übrigen wurde der LTO- Zyklus richtig verwendet. Die Berechnungen des LTO-Zyklus umfassen ein Kubus von 225 km² (15km x 15 km) Grundfläche und einer Höhe von 915 m.</p> <p>Die in der Einwendung vorgenommene Schätzung entbehrt jeglicher Grundlage, da die angeführten Berechnungen auf Vermutungen basieren.</p> <p>Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 8.</p>
129	BIG-Fluglärm Hamburg e.V.	129-f (Forts.)	<p>die tatsächlichen Emissionen schätzen bei wir äußerst konservativer Betrachtung auf rund 1200 t/a bzw. 2000 t/a.</p> <p>Dieser systematische Fehler in der Ermittlung der NO_x-Emissionen ist im Ausmaß beträchtlich und überschreitet die im Luftreinhalteplan prognostizierte NO_x-Gesamtentlastung durch die geplanten Maßnahmen (2020=268t/a) deutlich. Er wirkt sich auch auf die Verursacheranalyse bei besonders problematischen Stationen aus. So muss davon ausgegangen werden, dass beispielsweise die Immissionslage an der Station Kieler Straße erheblich durch NO₂-Emissionen aus Flugzeugen im Steigflug beeinflusst wird. Entsprechendes vermuten wir für die Immissionsorte Elbchaussee und Große Elbstraße (wobei hier der Einfluss des Schiffsverkehrs überwiegen dürfte). Dies bleibt jedoch wegen der mangelhaften Emissionserfassung unberücksichtigt.</p>	s.o.
129	BIG-Fluglärm Hamburg e.V.	129-g	<p>Wir weisen darauf hin, dass die willkürliche 300m-Begrenzung des LTO nicht einmal den üblichen Standards für die Aufteilung von Emissionen zwischen Flughäfen und anderen überflogenen Gebieten entspricht. Nach ICAO werden Emissionen unterhalb von Flughöhen von 3000 ft ~ 915 m den Flughäfen zugeordnet, vgl. Radig, 2008, Schneider et al., 2016, Flughafen Düsseldorf 2015. Diese 915 m-Begrenzung ist für eine Zuordnung besonders Flughafen naher Emissionen im gegenüber dem übrigen Fluggebiet geeignet. Der 915 m-LTO-Zyklus ist gleichwohl für Immissionsberechnungen weder gedacht noch geeignet. Auch bei dieser Betrachtungsweise werden weit mehr als 60% der für die NO₂-Immissionen in Hamburg relevanten NO_x-Emissionen unterschlagen.</p>	<p>Der LTO-Zyklus wird seitens der ICAO standardmäßig für die Berechnung von Emissionswerten verwendet und ist daher die international anerkannte Berechnungsmethode. Zu den Werten, die dem LTO-Zyklus zugrunde liegen, s. 129-f.</p>
129	BIG-Fluglärm Hamburg e.V.	129-h	<p>Gleichwohl zeigt eine Anwendung des 915m-LTO-Zyklus das Ausmaß des Fehlers im LRP, beispielsweise durch Übertragung der Angaben des Flughafen Düsseldorf auf die Hamburger Verhältnisse: Für 2015 gibt der Flughafen DUS (915 m-LTO-Zyklus) NO_x-Emissionen im Nahbereich des Flughafens von 951 t/a an. Berücksichtigt man, dass HAM 80% der Flugbewegungen von DUS aufweist (zudem mit ähnlichem Typenmix), dann ergibt sich für den 915 m-LTO-Zyklus im Hamburg 761 t/a, also rund 80% höhere Emissionen als im LRP angegeben.</p>	<p>Die Höhenangabe zum LTO- Zyklus im Entwurf des Luftreinhalteplans ist fehlerhaft, s. 129-f. Die Berechnung erfolgte bereits unter Berücksichtigung der 915m-Grenze. Die Emissionswerte am Düsseldorfer Flughafen können nicht auf Hamburg übertragen werden. Da ein unterschiedlicher Flugzeugtypenmix, unterschiedliche Start- und Landebahnkonstellationen sowie Rollwegkonfiguration als auch Umweltregularien bestehen, lassen sich HAM und DUS aus fachlicher Sicht nicht miteinander vergleichen.</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
129	BIG-Fluglärm Hamburg e.V.	129-i	Der Düsseldorfer Bericht zu den flughafennahen Emissionen zeigt auch die relative Bedeutung des Luftverkehrs bei Stickoxiden: 78% dieser NOx-Emissionen stammen aus dem reinen Flugverkehr, 9% aus dem landseitigen Kfz-Verkehr. Damit betragen die Flugverkehrs-Emissionen fast das Neunfache des öffentlichen Straßenverkehrs. Eine Fehlabschätzung der Luftverkehrsemissionen führt damit zu einer eklatanten Fehleinschätzung der Bedeutung der einzelnen Emittentengruppe.	Die DUS-Studie berücksichtigt lediglich das flughafennahe Umfeld und nicht das gesamte Stadtgebiet, daher kann diese nicht den gesamten öffentlichen Straßenverkehr repräsentieren. Hinzu kommen geographische und meteorologische Unterschiede. Der Rückschluss des Einwenders ist daher unzulässig.
129	BIG-Fluglärm Hamburg e.V.	129-j	Notwendig ist also eine korrekte Erfassung aller von Luftfahrzeugen ausgehenden NOx-Emissionen, die NO2-Immissionen auf dem Hamburger Staatsgebiet verursachen können. Hierzu sind Starts jeweils bis zum Überfliegen der Landesgrenze und Landungen ab dem Erreichen der Landesgrenze zu berücksichtigen. Ergänzend sind entsprechend den Windrichtungen auch solche Emissionen einzubeziehen, die außerhalb der Landesgrenzen entstehen, aber in das Hamburger Staatsgebiet verdriftet werden.	Die jetzigen Berechnungen erfassen auch Bereiche, die hinter der Stadtgrenze liegen. Siehe auch Antwort zu 129-a und 129-f.
129	BIG-Fluglärm Hamburg e.V.	129-k	Völlig unverständlich und den Zielen eines Luftreinhalteplans zuwiderlaufend ist die Zielvorgabe einer Erhöhung der NOx-Emissionen von rund 56 Prozent. Dieses widerspricht dem generellen Minimierungsgebot massiv und würde angesichts der vorstehend genannten Aspekte eine Überschreitung der NO2-Grenzwerte in einem weiten Gebiet auch seitlich der Einflugschneisen befürchten lassen.	Siehe Vorbemerkung Nr. 8.
129	BIG-Fluglärm Hamburg e.V.	129-l	Als Maßnahmen werden lediglich die seit langem umgesetzte Begrenzung der APU-Nutzung sowie die Landeentgeltstruktur genannt. Beide Maßnahmen sind jedoch nicht hinreichend, um die Belastungen durch den Luftverkehr zu minimieren; vielmehr wird ja trotz dieser Maßnahmen eine Erhöhung der Belastungen um 56% prognostiziert.	Zur Steigerung der NOx-Belastung siehe Antwort zu 6-g. Im Übrigen werden bereits zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um die NOx-Belastung auf dem Flughafengelände zu reduzieren (vgl. Kapitel 7.1.9): <ul style="list-style-type: none"> • Großflächiges APU-Verbot am HAM, • Optimierung von Rollstrecken der Luftfahrzeuge von der Landung bis zur Parkposition und wieder zum Startabrollpunkt, • Einsatz einer Fahrzeugflotte mit alternativen Antrieb (40 % der gesamten Fahrzeugflotte), • Ersatz des fossilen Diesels durch den synthetischen C.A.R.E.-Diesel, • emissionsabhängige Landeentgelte.
129	BIG-Fluglärm Hamburg e.V.	129-m	Falsch ist die Aussage, dass Hamburg nur indirekt emissionsmindernd tätig werden könne. Ordnungspolitisch weisen wir darauf hin, dass Hamburg als Luftverkehrsbehörde für die Betriebsgenehmigung und ihre Änderung zuständig ist und dass Hamburg als Mehrheitseigentümer die FHG veranlassen kann, dies zu beantragen. Wir verweisen darauf, dass §6-8 und §26 LuftVG Beschränkungen ermöglichen. Zudem kann – und muss – die Koordinierungszahl deutlich herabgesetzt werden. Hilfreich und in Hamburger Kompetenz liegend (sowie auch aus Gründen des Schutzes vor Gesundheitsgefährdungen durch Lärm notwendig) sind insbesondere eine Beschränkung der Betriebszeiten auf den Zeitraum 0600-2200 Uhr, eine Begrenzung auf die Lärmklassen 1 und 2 (was aufgrund der geringeren NOx-Emissionen der Flugzeugtypen zu einer Entlastung führen würde) sowie die bereits in der Planfeststellung vom Lärmmedizinischen Gutachten geforderte Entlastung der Tagesrandzeiten 0600-0700 Uhr sowie 1900-2200 Uhr. Dringende Forderung ist daher, für den Luftverkehr eine Zielvorgabe zur Senkung der NOx-Emissionen für 2020 von mindestens 50% gegenüber dem Stand 2014 festzuschreiben und bis 2025 zu einer weiteren Entlastung von 50% zu kommen.	Die Grenzwerte für NO2 werden an der Luftmesstation Flughafen kontinuierlich eingehalten und sogar deutlich unterschritten, daher ist die Forderung einer Reduktion von 50% gegenüber 2014 unbegründet. Der Flughafen genießt Bestandsschutz aufgrund der bestehenden Genehmigung. Ein Antrag nach § 6 LuftVG auf Einschränkung der Flugbewegungszahl kann von der Stadt Hamburg allein nicht erzwungen werden. § 26 LuftVG betrifft nur Sperrungen des Luftraums, die aus Sicherheitsgründen erforderlich sind, vgl. § 16 Abs. 3 LuftVO. Zuständig ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, nicht die Landesluftfahrtbehörde. Die Koordinierung von Flughäfen dient der vorausplanenden Verteilung der Start- und Landzeiten (Slots) auf die vorhandene Flugplatz- und Flugsicherungs-kapazität. Kapazitätsfremde Aspekte werden hier nicht berücksichtigt. Die Beteiligung der Länder an der Festlegung des sog. Koordinierungssektors dient der Berücksichtigung verkehrs- und wirtschaftspolitischer Aspekte. Fluglärm ist nicht Gegenstand des Luftreinhalteplans. Die geforderte weitere Entlastung der Tagesrandzeiten bewirkt nicht zwingend eine Verringerung der Schadstoffemissionen.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
129	BIG-Fluglärm Hamburg e.V.	129-n	<p>3. Partikel</p> <p>Die Fortschreibung lässt den Aspekt der Partikelemissionen (vulgo Feinst- und Ultrafeinstäube) völlig außer Betracht. Zwar gibt es derzeit noch keine Immissionsgrenzwerte, wohl aber für Direkteinspritzer-Motoren Emissionsgrenzwerte. Im Bereich des Arbeitsschutzes gilt als Richtschnur zur Beurteilung, dass diese Emissionen und daraus resultierende Immissionen als Gefahrstoff- zu behandeln sind und dem generellen Vermeidungs- und Minimierungsgebot unterliegen. Angesichts der internationalen Diskussionslage ist damit zu rechnen, dass auch für Partikelzahlen Immissionsgrenzwerte in naher Zukunft festgelegt werden. Wissenschaftlich ist abgesichert, dass die Gefährlichkeit der Partikel mit sinkendem Durchmesser steigt, da sie alveolengängig und – bei sehr kleinen Partikeln – sogar zellmembrandurchgängig sind. Im Bereich der Luftverkehrsemissionen bestehen die Partikel primär aus Kohlenstoffmodifikationen. Aufgrund der Oberflächenstruktur und der mit sinkendem Partikeldurchmesser steigenden relativen aktiven Oberfläche sind diese Partikel auch sehr geeignet, insbesondere organische Stoffe zu adsorbieren und direkt in die Zellen zu transportieren. Die Erfassung der Belastungen durch die FHH ist unzureichend. An der Luftmessstelle Flughafen wird lediglich die Partikelmasse PM10 gemessen. Diese Methode ist zur Beurteilung der Gefährdungslage durch ultrafeine Partikel naturgemäß nicht geeignet, vielmehr muss eine Ermittlung der Partikelzahlen (also nicht der Masse) erfolgen.</p>	siehe Vorbemerkung Nr. 3 und Antwort zu 12-k
129	BIG-Fluglärm Hamburg e.V.	129-n (Forts.)	<p>Wir weisen darauf hin, dass Luftfahrzeuge insbesondere kleinere (und damit biologisch gefährlichere) Partikel erzeugen. Am Flughafen Düsseldorf stellt bei PM10 zwar der Straßenverkehr den Hauptverursacher (48%), bei den mit der Methode PM2,5 erfassten etwas kleineren Partikeln liegt der massenbezogene Anteil des Luftverkehrs (Flugverkehr+Probeläufe) jedoch bereits bei 51% und damit fast doppelt so hoch wie der Straßenverkehr (33%). Aus der Literatur (Untersuchungen in Kopenhagen, Los Angeles, Frankfurt) ist bekannt, dass der Flugverkehr ein Hauptverursacher von Partikelimmissionen ist. Dabei war der Einfluss selbst in Entfernungen von über 10 km von den Flughäfen sowohl für Starts als auch für Landungen nachweisbar. Erste Messungen unsererseits haben gezeigt, dass die Belastungssituation auch in Hamburg erheblich ist. Bisher wurden Immissionen (in Partikelzahlen) nachgewiesen, die rund 1000% der Belastungen einer Hauptverkehrsstraße und deutlich mehr als 10.000% über der Grundbelastung betragen können. Hudda et al. (2014) zeigten auf, dass ein Gebiet von 60 km² betroffen sein kann.</p> <p>Wir empfehlen daher dringend, den Aspekt „ultrafeine Partikel“ in den Luftreinhalteplan aufzunehmen und verbindliche Reduktionsziele sowie die Überwachung durch Partikelzahlmessungen an der Station Flughafen-Nord sowie im Bereich der An- und Abflugschneisen festzuschreiben. Für Dauerüberwachungszwecke könnten u.a. auch Standorte der Fluglärmmessungen (Stellingen, Wasserwerk, Kortenkamp) verwendet werden. Für die Immissionsüberwachung empfehlen wir geeignete Messkorridore quer zu den Flugrichtungen, da die Orte höchster Immission von der Windrichtung und -intensität beeinflusst werden.</p>	siehe Vorbemerkung Nr. 3 und Antwort zu 12-k
129	BIG-Fluglärm Hamburg e.V.	129-n (Forts.)	<p>Die Berücksichtigung der Partikelzahlen ist besonders dringlich für die Immissionen, die durch Luftverkehr und Schiffsverkehr verursacht werden, aber auch die Verursacherguppe Straßenverkehr (insbesondere die Belastungen durch Direkteinspritzer-Benzinmotoren) relevant.</p>	siehe Vorbemerkung Nr. 3

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
129	BIG-Fluglärm Hamburg e.V.	129-o	<p>4. Organische Kohlenwasserstoffe und Derivate</p> <p>Am Flughafen Hamburg werden derzeit täglich rund 1200t Kerosin für die Betankung der Flugzeuge verwendet, Dies entspricht 438000 Tonnen pro Jahr. Die Verbrennung in den Triebwerken ist zwar gegenüber dem letzten Jahrtausend vollständiger geworden, gleichwohl ist mit Emissionen unverbrannter sowie insbesondere teilverbrannter Kohlenwasserstoffe zu rechnen. Dies betrifft insbesondere aromatische Kohlenwasserstoffe, die in den Kerosin-Ausgangsfractionen vorhanden sind sowie Additive (u.a. Dinonylnaphthylsulfonsäure, polysubstituierte Phenole, N,N'-Disalicyliden-1,2-diaminopropan, 2-(2-Methoxyethoxy)ethanol) Isothiazolinon-Derivate).</p> <p>Derzeit sind keine Messdaten der Station Flughafen veröffentlicht. Der Luftreinhalteplan sollte auch diese Schadstoffgruppe – zu der auch Krebs erregende Stoffe gehören - berücksichtigen. Wir fordern daher eine Überwachung der Immissionen in Bezug auf KW, cyclische KW, aromatische KW und deren Derivate sowie regelmäßige qualitative und quantitative Bestimmungen der Einzelstoffe.</p> <p>Generell sollten auch zum Schutz vor Gesundheitsgefahren durch die o.g. Stoffe die von uns im Abschnitt Stickoxide vorgeschlagenen Maßnahmen ergriffen werden.</p>	siehe Vorbemerkung Nr. 3
130	Sillestraße	130-a 130-b 130-c 130-d 130-e 130-f 130-g 130-h 130-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
131	Stellinger Chaussee	131-a 131-b 131-c 131-d 131-e 131-f 131-g 131-h 131-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
131	Stellinger Chaussee	131-j	7. Es werden Pläne für Begrenzung von Stickoxyd-Belastung bei allen diversen Verkehrsarten wie Schiffs-, KFZ- Schienenverkehr, etc. gemacht, nicht aber für Luftverkehr bzw. Flugzeuge. D.h., dass z.B. Kraftfahrzeugverkehr zugunsten von Luftverkehr einschränkende Maßnahmen zu dulden hat. Warum diese Ungleichbehandlung, wo doch der Luftverkehr weiterhin gnadenlos, aber erfolgreich angeheizt wird .	siehe Vorbemerkung Nr. 8
131	Stellinger Chaussee	131-k	In diesem Luftreinhalteplan wird der zweifellos auch in Hamburg produzierte Ultrafeinstaub weder gemessen, noch beziffert sondern schlichtweg unterschlagen und ignoriert, obwohl er für den Menschen gefährlich ist. Selbst wenn noch keine Grenzwerte festgelegt worden sind, gibt es keinen Grund, ihn den UFP in diesem Luftreinhalteplan einfach auszulassen. Ich halte dieses für grob fehlerhaft und pflichtvergessen!	Siehe Vorbemerkung Nr. 3 und Antwort zu 12-k
132	Pfenningsbusch	132-a 132-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
132	Pfenningsbusch	132-c	Für die Straße Pfenningsbusch , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
132	Pfenningsbusch	132-d 132-e 132-f 132-g	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e und 14-h
133	Spohrstraße	133-a 133-b 133-c 133-d 133-e 133-f 133-g 133-h 133-i	Musterstellungnahme BUND (siehe Einwendung Nr. 6)	siehe Antwort zu 6-a bis 6-i
134	Heimfelder Straße	134-a	Bitte legen Sie im Rahmen der 2. Fortschreibung zum Luftreinhalteplan einen verbindlichen Termin für die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans fest. Diese sollte im Jahre 2020 oder 2021 erfolgen.	Sofern erforderlich, wird eine 3. Fortschreibung erstellt werden.
134	Heimfelder Straße	134-b	Bitte ermöglichen Sie eine frühzeitige und effektive Öffentlichkeitsbeteiligung bei der zukünftigen Planung der Luftreinhaltung. Der betroffenen Öffentlichkeit soll dabei i. S. d HmbVwVfg stets die Gelegenheit zur öffentlichen Äußerung und zur Erörterung gegeben werden. Richten Sie hierfür online bitte eine Karte mit Kommentarfunktion ein, die unabhängig vom jeweils zu erstellenden Luftreinhalteplan zu Verfügung steht und in der Bürgerinnen und Bürger Emissionsprobleme eintragen/melden und Lösungsvorschläge für konkrete Orte machen können, die dann wiederum von Dritten eingesehen und/oder kommentiert werden können.	Die vorgetragenen Hinweise und Anregungen werden soweit möglich bei der künftigen Luftreinhalteplanung berücksichtigt.
134	Heimfelder Straße	134-c	Bitte prüfen Sie die Möglichkeit, im Umkreis von Schulen (ca. 1. Kilometer) ein absolutes Park- und Halteverbot für Nicht-Anwohner in der Zeit von 6:45 bis 9:00 Uhr umzusetzen. Denn insbesondere der morgendliche "Anlieferverkehr" führt zu besonderen Belastungen für Kinder, für die jedoch gemäß §27 der 39. BImSchV, im Rahmen des Luftreinhalteplans besondere Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit ergriffen werden können.	Auf Basis der geltenden Vorschriften können verkehrsbeschränkende Maßnahmen ausschließlich nach Einzelfallprüfung erfolgen; generelle Beschränkungen bedingen eine Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) durch den Gesetzgeber.
134	Heimfelder Straße	134-d	Bitte entflechten Sie die Verkehrs- und Wirtschaftsbehörde. Dies vor dem Hintergrund, dass es wichtig ist, dass der Verkehr in Hamburg nicht nur der Wirtschaft dient, sondern auch Anwohnerinteressen sowie die Belange privater Verkehrsteilnehmer von Relevanz sind, diese bislang jedoch den Wirtschaftsinteressen untergeordnet werden.	Dieser Vorschlag hat keinen direkten Bezug zum Luftreinhalteplan-Entwurf und wird daher nicht bewertet.
134	Heimfelder Straße	134-e	Bitte sorgen Sie dafür, dass die untere Straßenverkehrsbehörde an die Bezirksämter angegliedert werden, damit lokale verkehrsbedingte Probleme, die die Luftreinhaltung betreffen, möglichst schnell, lokal und im Interesse der Betroffenen gelöst werden können.	Dieser Vorschlag hat keinen direkten Bezug zum Luftreinhalteplan-Entwurf und wird daher nicht bewertet.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
134	Heimfelder Straße	134-f	Bitte prüfen Sie, welche Möglichkeiten es für den ÖPNV gibt, den Bedarfen älterer Menschen gerechter zu werden als bisher. Denn für diese sind die öffentlichen Verkehrsmittel, insbesondere wenn Einschränkungen im Bewegungsapparat vorhanden sind, häufig nur unter erschwerten Bedingungen zu nutzen, so dass die häufig eher einen privaten Pkw nutzen.	Der HVV beteiligt Senioren in verschiedenen Gremien. Im Fahrgastbeirat ist ein Vertreter des Seniorenbeirates vertreten, dieses Gremium tagt viermal im Jahr. In der Arbeitsgemeinschaft „Seniorenfreundlicher ÖPNV“ im HVV sind Senioren aus Hamburg und den Umlandkreisen vertreten, dieses Gremium findet sich zweimal im Jahr zusammen, um aktuelle Entwicklungen im HVV und Anregungen der Senioren zu diskutieren. Diese fungieren als Multiplikatoren für ihren Seniorenbeirat und transportieren auch Anregungen aus ihrem Kreis. In der Mobilitätsberatung für Senioren können sich sowohl Einzelpersonen und als auch Institutionen für Schulungen zu verschiedenen Themen anmelden, z.B. zum Thema Tarif und Fahrkarten oder Sicherheit. Die Mobilitätsberatung und die Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. bieten auch praktische Trainings zum Umgang mit dem Rollator oder Rollstuhl im Bus an. Insgesamt wird die Barrierefreiheit im HVV in den nächsten Jahren stark vorangetrieben. Dies gilt für Schnellbahnen und auch Bushaltestellen. Diese Entwicklung kommt auch den Senioren zugute.
134	Heimfelder Straße	134-g	Bitte richten Sie ein Programm ein, dass es ermöglicht an Verkehrsknotenpunkten vermehrt Kreisel statt Lichtsignalanlagen einzurichten, da hierdurch weniger Brems- und Anfahrmissionen entstehen	Bei der Sanierung von Kreuzungen wird i.d.R. auch überprüft, ob ein Kreisel möglich ist. Dieser benötigt jedoch meist mehr Fläche als eine LSA-geregelte Kreuzung, ist für den Radverkehr u.U. die unsichere Lösung, für Fußgänger werden die Wege länger und er ist auch nur bis zu einer bestimmten Kfz-Menge leistungsfähig. Insofern ist und bleibt die Einrichtung von Kreiseln abhängig von der örtlichen Randbedingungen.
134	Heimfelder Straße	134-h	Bitte richten Sie im Stadtteil Hamburg-Heimfeld einen Modelstadtteil "Umweltgerechter (E-)Verkehr" ein, in dem neue Verkehrskonzepte integrativ un in größerem Rahmen erprobt und hinsichtlich der Verkehrsemissionen wissenschaftlich evaluiert werden können. Ein solches Konzept sollte u.a. folgende Punkte für den Stadtteil umfassen: Flächendeckendes Tempo 30, Umweltzone, besondere Förderung der E-Mobilität und des Radverkehrs, hierbei insbesondere auch des elektrifizierten Radverkehrs, sowie ausschließlicher Einsatz von E-Bussen.	Maßnahmen des Luftreinhalteplans konzentrieren auf Straßen mit NO2-Grenzwertüberschreitung. Die Modellierung weist hier keine Grenzwertüberschreitung aus. Der Vorschlag wird daher im Rahmen des Luftreinhalteplans nicht bewertet. Im Übrigen siehe Vorbemerkung 9.
135	Kleiner Schäferkamp	135-a 135-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
135	Kleiner Schäferkamp	135-c	Für die Straße Pfenningsbusch , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
135	Kleiner Schäferkamp	135-d	Für die Straßen Altonaer Straße, Rentzelstraße, Weidenallee, Schanzenstraße und Hasselbrookstraße , Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
135	Kleiner Schäferkamp	135-e 135-f 135-g 135-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e und 14-h
135	Kleiner Schäferkamp	135-i	Fertigstellung der schon seit langem geplanten Fahrradtrassen mit der zugehörigen Infrastruktur, wie z. B. Abstellanlagen.	Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind in 7.1.2 beschrieben.
135	Kleiner Schäferkamp	135-j	Senkung der Preise für den ÖPNV bzw. Einführung eines Bürgertickets, preisgünstiger Monatstickets für jeden.	Ein deutlich günstigeres ÖPNV-Ticket hätte ähnliche Effekte wie ein Bürgerticket. Siehe hierzu auch Kapitel 7.3.1.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
136	Eulenkamp	136-a 136-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
136	Eulenkamp	136-c	Für die Straße Eulenkamp , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
136	Eulenkamp	136-d	Für die Straßen Eulenkamp, Straßburgerstraße und Lesserstraße , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
136	Eulenkamp	136-e 136-f 136-g 136-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
136	Eulenkamp	136-i	Kreuzung Straßburgerstraße/Eulenkamp Bau eines Kreisverkehrs sowie Tempo 30-Zone, Fahrradstreifen auf die Fahrbahn verlegen und Fahrbahn einengen durch Sprunginseln wie am Alten Teichweg in der Planung ist.	Der Vorschlag kann im Rahmen der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans nicht bewertet werden. Im Übrigen siehe Vorbemerkung 9.
137	Poppenbüttler Weg	137-a 137-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
137	Poppenbüttler Weg	137-c	Für die Straße Poppenbüttler Weg an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
137	Poppenbüttler Weg	137-d 137-e 137-f 137-g	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
138	PORT FEEDER BARGE	138-a	Die Menge von 72.200 TEU, die im Jahr 2014 auf dem Wasser innerhalb des Hafens umgefahren worden ist (was seinerzeit als große Erfolgsmeldung verkauft worden ist) hat sich gemäß der aktuellen Angaben des Senates auf mittlerweile nur noch 67.570 TEU in 2016 reduziert (Drs. 21/8757). Dem Vernehmen nach beläuft sich das in o.g. Potentialstudie ermittelte verlagerbare Volumen hingegen auf ca. 440.000 TEU! Auch wenn jeder Container, der schon jetzt auf dem Wasser umgefahren wird, die Straßen innerhalb des Hafens entlastet und auch die Atmosphäre mit weniger CO2 pro TEU als auf dem Lkw belastet, so darf doch angezweifelt werden, ob dies auch für die anderen Schadstoffe, wie NOx und Partikel zutrifft: Die derzeit praktizierte Umfuhr auf dem Wasser wird fast ausschließlich mit (z.T. sehr alten) Binnenschiffen und Schubbooten durchgeführt, deren Motoren z.T. noch aus einer Zeit stammen, wo es noch gar keine Schadstoffklassen gab!	Siehe Antwort zu 60-aa, 138-b und 149-h

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
138	PORT FEEDER BARGE	138-b	Dem hätte ich natürlich schildern müssen, dass das Vorhaben bis Okt. 2015 wegen des Widerstandes der HHLA, die den Selbstumschlag der PFB an ihren Anlagen zunächst nicht akzeptieren wollte, seit Juli 2010 komplett aufgestoppt war. Im Okt. 2015 hatte sich die Haltung erfreulicherweise grundlegend geändert und seitdem werden zwar sehr konstruktive und angenehme Gespräche geführt – aber die ziehen sich nun schon über 1,5 Jahren hin. Dabei geht es nur darum, eine Abfertigungsvereinbarung für die PFB zu schließen. Die HHLA räumt offen ein, dass das Thema dort alles andere als Top-Priorität hat. Wenn es in dem aktuellen Tempo weitergeht, sehe ich nicht, dass wir noch bis zum Ende der Legislatur einen Bauauftrag für die erste PFB vergeben können, womit der Senat bezüglich der Koalitionsvereinbarung und des Luftreinhalteplanes mit leeren Händen dastehen würde...	Voraussetzung für die Umsetzung konkreter innovativer Ansätze ist ein tragfähiges Konzept, das sowohl den Abläufen im Hafen gerecht wird als auch wirtschaftlich nachhaltig ist. Soweit diese Voraussetzungen nicht belastbar gegeben sind, können sie nicht Gegenstand im Luftreinhalteplan sein. Auch unabhängig von der Port Feeder Barge ist die Steigerung der Umfuhren auf dem Wasserweg möglich und sinnvoll gestaltbar.
138	PORT FEEDER BARGE	138-c	Der PFB, die immerhin erhebliche Emissionseinsparungen durch die Verlagerung des Schwerlastverkehrs im Hafen als auch durch viele eingesparte Verholmanöver der Feederschiffe erzielen kann[1], sollen dagegen Extra-Gebühren pro (selbst) umgeschlagenen Container berechnet werden. Dies ist im Sinne der Luftreinhaltung äußerst kontraproduktiv und auch nicht zu verstehen, da die HHLA die Investitionen, die sie kürzlich nach eigenen Angaben im siebenstelligen Bereich ausgerechnet für die verbesserte Lkw-Abfertigung getätigt hat (Programm "Fuhre 2.0"), auch selbst getragen hat und nicht etwa auf die Trucker umgelegt hat.	Siehe Stn. zu 138-b.
138	PORT FEEDER BARGE	138-d	Wenn also gemäß Entwurf zum Luftreinhalteplan die hafeninternen Umfuhren von Containern auf dem Wasser tatsächlich "gestärkt" werden sollen, so wäre seitens der Stadt auf die HHLA einzuwirken, auch zügig die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen ohne hierfür zusätzliche Entgelte zu berechnen. Ansonsten wäre der Passus zu den Containerumfuhren im Luftreinhalteplan besser zu streichen, denn er wäre als leer Phrase nichts weiter als die unverbindliche Wiederholung der entsprechenden Koalitionsvereinbarung, die mittlerweile 2 Jahre alt ist und von einer diesbezüglichen Umsetzung offenbar weit entfernt ist.	Siehe Stn. zu 138-b.
139	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Nord	139-a	1. Schnellere Einhaltung der Grenzwerte Der Entwurf zum neuen Luftreinhalteplan (LRP) gewährleistet nicht die gebotene schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte für Stickoxide, die das Verwaltungsgericht gefordert hat. Insbesondere für die Habichtstraße wird erst im Jahre 2025 und damit erst acht Jahre nach Beschluss der 2. Fortschreibung des LRP sowie 15 Jahre nach der ursprünglichen Frist die Einhaltung der Grenzwerte erwartet. > Es ist nicht hinnehmbar, dass an der Habichtstraße fast 500 Anwohner*innen sowie tausende Passant*innen weiterhin so lange einer gesundheitsgefährdenden Belastung ausgesetzt sind. Es sind daher Maßnahmen zu ergreifen, die deutlich vor 2025 eine Einhaltung der Grenzwerte ermöglichen.	Für die von NO2-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Abschnitte der Habichtstraße wurden eine Diesel-Durchfahrtsbeschränkung, eine Lkw-Durchfahrtsbeschränkung, eine Drosselung, Verstetigungsmaßnahmen sowie der Einsatz emissionsarmer Busse auf ihre Geeignetheit und Verhältnismäßigkeit zur Absenkung der Immissionsbelastung geprüft. Im Ergebnis ist der Einsatz emissionsarmer Busse die einzige Maßnahme, die im Hinblick auf ihre Wirkungen im umgebenden Straßennetz und den dort vorhandenen Wohngebieten verhältnismäßig ist. Die Habichtstraße hat als Teil des Ring 2 im Hamburgischen Straßennetz eine besondere Funktion (vgl. Kap. 7.2.2.1). Die Verlagerung von insgesamt 11.000 Kfz von der Habichtstraße wäre mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen hinsichtlich zusätzlicher NO2- und Lärmbelastung für sehr viele Anwohner im benachbarten Straßennetz verbunden. Die verlagerten Verkehre führen, insbesondere an den Knoten, zu Problemen bei der Abwicklung des Verkehrs und die Möglichkeiten zur signaltechnischen und baulichen Optimierung der Knotenpunkte ist an einigen Knoten begrenzt (siehe dazu auch ausführliche Abwägung im Kapitel 7.2.2.1). siehe auch Vorbemerkung Nr. 1 und Nr. 2.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
139	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Nord	139-b	<p>2. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen an der Habichtstraße</p> <p>Die Einschätzung, dass die durch ein Durchfahrtsverbot für Dieselfahrzeuge hervorgerufene Verlagerung von bis zu 11.000 Kfz/Tag in andere Straßen dort zu unüberwindlichen Problemen führt, wird angezweifelt. Es gibt eine Reihe anderer Straßen, die jeweils Anteile der Gesamtmenge der verlagerten Fahrzeugbewegungen aufnehmen können. Die BUE erwähnt selbst, dass keine der Straßen mehr als 2.300 Kfz/Tag zusätzlich aufnehmen müsse. Die formulierte nicht ausreichende Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wird nicht belegt.</p> <p>➤ Wie an der Stresemannstraße und an der Max-Brauer-Allee sollten auch an der Habichtstraße schnellstmöglich verkehrsbeschränkende Maßnahmen für Diesel-Fahrzeuge ergriffen werden. Eventuellen negativen Auswirkungen auf andere Straßen im Umfeld sollte mit geeigneten Maßnahmen begegnet werden, statt auf eine Verkehrsbeschränkung zu verzichten.</p>	<p>Für die von NO₂-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Abschnitte der Habichtstraße wurden eine Diesel-Durchfahrtsbeschränkung, eine Lkw-Durchfahrtsbeschränkung, eine Drosselung, Verstetigungsmaßnahmen sowie der Einsatz emissionsarmer Busse auf ihre Geeignetheit und Verhältnismäßigkeit zur Absenkung der Immissionsbelastung geprüft. Im Ergebnis ist der Einsatz emissionsarmer Busse die einzige Maßnahme, die im Hinblick auf ihre Wirkungen im umgebenden Straßennetz und den dort vorhandenen Wohngebieten verhältnismäßig ist. Die Habichtstraße hat als Teil des Ring 2 im Hamburgischen Straßennetz eine besondere Funktion (vgl. Kap. 7.2.2.1). Die Verlagerung von insgesamt 11.000 Kfz von der Habichtstraße wäre mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen hinsichtlich zusätzlicher NO₂- und Lärmbelastung für sehr viele Anwohner im benachbarten Straßennetz verbunden. Die verlagerten Verkehre führen, insbesondere an den Knoten, zu Problemen bei der Abwicklung des Verkehrs und die Möglichkeiten zur signaltechnischen und baulichen Optimierung der Knotenpunkte ist an einigen Knoten begrenzt (siehe dazu auch ausführliche Abwägung im Kapitel 7.2.2.1).</p>
139	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Nord	139-c	<p>3. Wirksame Kontrollmechanismen für Verkehrsbeschränkungen</p> <p>Ein Durchfahrtsverbot taugt nur etwas, wenn Verstöße dagegen zuverlässig geahndet werden. Es ist daher unabdingbar, dass die zuständige Innenbehörde ein klares Konzept für alle betroffenen Straßenabschnitte entwickelt, wie Verstöße effektiv verfolgt werden können. Aus Sicht der Unterzeichnenden gehören Schwerpunktkontrollen direkt nach Einführung der Beschränkungen und regelmäßige Kontrolleinsätze auch nach der Eingewöhnungsphase unbedingt zu diesem Konzept.</p> <p>➤ Zur Einhaltung der unter 3. geforderten Beschränkungen müssen wirksame Kontrollmechanismen zur Überwachung der geplanten Dieseldurchfahrtsbeschränkungen entwickelt und angewandt werden.</p>	<p>Siehe Antwort zur Einwendung 11-b</p>
139	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Nord	139-d	<p>4. Überprüfung der Berechnung der NO₂-Belastung durch Diesel-Pkw mit Euronorm 4 und 5</p> <p>Kürzlich wurde vom Umweltbundesamt (UBA) in der Neuauflage des „Handbuch für Emissionsfaktoren für Straßenverkehr“ für Diesel-Pkw der Klassen Euronorm 4, 5 und 6 neue Werte für den NO₂-Ausstoß bekannt gegeben. Für Kfz mit Euro 6 wurden dabei die Herstellerangaben zum Ausstoß um den Faktor 1,9 erhöht (Euro 5: 1,33 / Euro 4: 1,25). Während das UBA der BUE offenbar den Korrekturfaktor für Euro 6-Pkw vorab mitgeteilt hat, wurden die anderen beiden Korrekturfaktoren erst nach Abschluss der Berechnungen für die 2. Fortschreibung des LRP bekanntgegeben, so dass sie nicht mehr einfließen konnten. Der Anteil der Diesel-Fahrzeuge auf Hamburgs Straßen, die Euro 4 und 5 entsprechen, beträgt erhebliche 65% des Gesamtbestands. Es ist also nicht unwahrscheinlich, dass die bisher prognostizierte NO₂-Belastung zu gering angesetzt sein könnte.</p> <p>➤ Die Korrekturfaktoren für Diesel-Fahrzeuge mit Euronorm 4 bzw. 5 sind in die Fortschreibung einzuarbeiten. Gegebenenfalls sind weitere Maßnahmen zu ergreifen, wenn dadurch die Grenzwerte an manchen Straßenabschnitten überschritten werden.</p>	<p>siehe Vorbemerkung Nr. 5</p>
139	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Nord	139-e	<p>5. Fahrverbote auch für Euro-6-Diesel-Fahrzeuge</p> <p>Gemäß Plan sollen die geplanten Fahrverbote nur für Diesel mit Euronorm 1-5 gelten, nicht aber für diejenigen mit Euronorm 6. Dabei sind diese aufgrund des nahezu flächendeckenden Betrugs durch die Hersteller teils noch schmutziger als ältere Modelle mit Euronorm 4 oder 5 – das zeigt schon der unter 4. erwähnte hohe Korrekturfaktor des UBA. Für die Erreichung des Ziels einer schnellstmöglichen Reduzierung der Schadstoffe ist die Ausnahme von Euro-6-Dieselfahrzeugen kontraproduktiv. Es ist denkbar, dass auch das Verwaltungsgericht dies so sieht.</p> <p>➤ Fahrverbote müssen sinnvollerweise für ALLE Dieselfahrzeuge gelten, nicht nur für diejenigen mit Euronorm 1-5.</p>	<p>siehe Antwort zu 2-p</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
139	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Nord	139-f	<p>6. Flächendeckende Luftqualitätsverbesserung – und Einsatz für eine blaue Plakette</p> <p>Auf Vorschlag des GRÜNEN Hamburger Umweltsenators beschloss die Konferenz der Landes-Umweltminister schon vor über einem Jahr, die Bundesregierung aufzufordern, künftig eine blaue Plakette einzuführen. Damit würden Fahrzeuge gekennzeichnet, die strenge Normen bezüglich des Stickoxidausstoßes einhalten. Wer keine blaue Plakette hat, dürfte dann in eine Umweltzone nicht mehr einfahren. Die Konferenz der Verkehrsminister unterstützte den Vorschlag nicht und auch die Bundesregierung erteilte ihm eine Absage.</p> <p>Aus Sicht der Unterzeichnenden sollte sich Hamburg erneut nachdrücklich für die Einführung einer blauen Plakette einsetzen. Im Verbund mit einer Umweltzone, z.B. innerhalb des Ring 2, könnte so in diesem dicht bebauten Raum, wo alle Straßen mit Grenzwertüberschreitungen liegen, überall und nicht nur auf den höchstbelasteten Straßen eine Verbesserung der Luftqualität erzielt werden.</p> <p>Selbst wenn nur die geplanten Fahrverbote wie vorgesehen ausschließlich für Euro 1-5-Dieselfahrzeuge eingeführt würden, böte die Plakette immer noch eine sehr einfache Möglichkeit der Kontrolle des Kfz-Verkehrs.</p> <p>➤ Erforderlich sind der Einsatz des Senats auf Bundesebene für die blaue Plakette sowie damit verbunden die Einführung einer Umweltzone innerhalb des Ring 2.</p>	siehe antwort zu 59-x
139	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Nord	139-g	<p>7. Schutz von besonders gefährdeten Bevölkerungsgruppen: Tempo 30 vor Schulen, Kitas, Seniorenheimen, Krankenhäusern und Einrichtungen für Menschen mit Assistenzbedarf</p> <p>§27 der 39. BImSchV stellt in Punkt 2 mit Bezug auf Luftreinhaltepläne fest: „Die genannten Pläne können zusätzlich gezielte Maßnahmen zum Schutz empfindlicher Bevölkerungsgruppen, einschließlich Maßnahmen zum Schutz von Kindern, vorsehen.“</p> <p>Die jüngste Änderung der Straßenverkehrsordnung und der Verwaltungsvorschrift zu deren Anwendung sieht vor, dass vor den oben genannten Einrichtungen keine besondere örtliche Gefahrenlage mehr vorliegen muss, um Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung/-beschränkung umzusetzen.</p> <p>➤ Vor allen Schulen, Kitas, Seniorenheimen, Krankenhäusern und Einrichtungen für Menschen mit Assistenzbedarf in Hamburg sollten unverzüglich lokal wirksame Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung umgesetzt werden.</p>	Siehe Antwort zu 2-ac
140	Ziesenißstraße	140-a	<p>Da ich mir schon länger ernsthafte Sorgen um meine Gesundheit in dieser Stadt mache, bin ich fassungslos, dass die Einhaltung der Grenzwerte für Stickoxyde erst im Jahr 2025 gewährleistet werden soll. Und wenn ich mir die Kritik des BUND ansehe, der ich in allen wesentlichen Punkten folgen kann, dann ist eben diese Grenzwert-Einhaltung in Aussicht gestellt... und lange nicht gewährleistet.</p>	siehe Vorbemerkung Nr. 1
140	Ziesenißstraße	140-b	<p>Wie ist es möglich, dass eine so wunderschöne Stadt wie Hamburg, die ja doch eigentlich immer als grüne Stadt galt, es nicht schafft, die Gesundheit ihrer Bürger zu schützen? Meiner Vorstellung nach hat die Stadt und das Land die Verpflichtung, ihre Bürger vor gesundheitlichen Gefahren zu schützen.</p>	siehe Vorbemerkung Nr. 2

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
140	Ziesenißstraße	140-c	In Hamburg aber scheint inzwischen die Wirtschaft, der Hafen, der Tourismus und eben der motorisierte Straßenverkehr erste Priorität zu besitzen. Venedig ist ein erschreckendes Beispiel dafür, dass der Kreuzfahrttourismus die Stadt und diese wunderbaren Gebäude, derentwegen Touristen diese Stadt besuchen, zerstört. Die alten Gemäuer halten den Wellen der Kreuzfahrtriesen nicht stand. - Mir kommt dieses Beispiel in den Sinn, weil sich diese Stadt aus Profitgier selbst zerstört. - Hamburg hält das Profitstreben sicher länger aus. Die gestiegene Anzahl der Atemwegserkrankungen ist sicher noch nicht berechnet worden. Aber ist es nicht Alarmzeichen genug, wenn die Spielplätze von Kindergärten und Schulen in der Hafen-City während der Besuche von Kreuzfahrtschiffen nicht mehr genutzt werden sollen? Die Attraktion Hafen-City ist wegen der hohen Stickoxydbelastung eine Gefahr für diejenigen, die sich dort bewegen. Die Balkons der teuren Eigentumswohnungen sind nicht zum Sitzen geeignet. Seltsamerweise scheinen sich die Menschen aber immer noch vom schönen Schein der Elbphilharmonie (liebevoll "Elphi" genannt) und den architektonisch interessanten Bauten von all diesen Ökothemen ablenken zu lassen. Vielleicht wird die Zeit kommen, in der von einem Besuch der Hansestadt Hamburg abgeraten wird - wegen gesundheitlicher Bedenken. Aber es geht mir im Moment gar nicht um die Gesundheit der Touristen, sondern um die hier lebenden Bürger.	siehe Vorbemerkung Nr. 2
140	Ziesenißstraße	140-d	Der Bürgermeister erzählt lächelnd, dass der Autoverkehr in den nächsten Jahren noch zunehmen wird und dass wir uns alle damit arrangieren müssten (Rede auf der Fahrrad-Sternfahrt am 18.6.). Ich denke, Herr Scholz, die SPD und die Grünen (deren Mitglied ich noch bin) sollten die Lage ernster nehmen. Es reicht nicht, Fahrradwege auszubauen und zu bauen. Wunderbare Projekte, diese Fahrradschnellstraßen. Aber wenn ich mit dem Rad fahre, möchte ich eine Luft einatmen, die nicht krebserregend ist. Ich habe mir (wie die Asiaten) einen Mundschutz für das Radeln an Wandsbeks stark befahrenen Straßen gekauft. Aber ich weiß nicht einmal, wie hoch die Stickoxydwerte in diesem Stadtteil sind. Vor schnellen Bewegungen zu Fuß und auf dem Rad wird inzwischen bereits gewarnt. Am Schlimmsten betrifft es die Kinder in Buggys oder zu Fuß, da sich diese mit ihren Nasen auf Auspuffhöhe befinden. Ich erwarte mehr Aufklärung und schnelles Handeln!!!!	Die Messwerte zur Luftqualität in Hamburg werden auf der Homepage des Luftmessnetzes veröffentlicht: http://luft.hamburg.de/ Im Übrigen wird auf Vorbemerkung Nr. 1 verwiesen.
140	Ziesenißstraße	140-e	Es folgen Gedanken und Fragen an die BUE: - die Einrichtung von mehr Messstationen und eine Information der Bürger über die Luftwerte (anstatt der Börsenwerte)	siehe auf Vormerkung Nr. 7 Messwerte werden unter http://luft.hamburg.de/ veröffentlicht.
140	Ziesenißstraße	140-f	- ein großräumiges Durchfahrverbot für Dieselfahrzeuge im Innenstadtbereich	Verweis auf Antwort zur Einwendung 24-b
140	Ziesenißstraße	140-g	- eine Umrüstung der Pkws und schweren Nutzfahrzeuge der Stadt (HVV, Polizei, Zoll, etc.)	Maßnahmen zur Reduzierung der Immissionsbelastung durch städtische Fuhrparks sind in Kap. 7.1.9 (Maßnahmenpaket 9: Stadt als Vorbild) beschrieben.
140	Ziesenißstraße	140-h	- eine Verstärkung der Landstromversorgung liegender Schiffe und eine damit verbundene Gebühr (wie sieht der konkrete Plan aus?)	Siehe Stn. zu 35-j und 43-i
140	Ziesenißstraße	140-i	- die Hafenfähren der Stadt müssen umgerüstet oder ausgetauscht werden	siehe Antwort zu 60-z
140	Ziesenißstraße	140-j	- alle übrigen kleinen im Hafen fahrenden Schiffe sollten Auflagen bekommen (ein Barkassenbetrieb ist bereits gestartet!)	Siehe Stn. zu 60-z, 60-ab und 72-e
140	Ziesenißstraße	140-k	- Vorschläge, wie die Stickoxyde im Luftverkehr gesenkt werden können (z.Zt. fliegt eine große Anzahl von Flugzeugen über meinen Stadtteil)	siehe Vorbemerkung Nr. 8 und Antwort zu 129-l.
140	Ziesenißstraße	140-l	- eine Ausweitung von Tempo 30 und 40 auf Hauptverkehrsstraßen	siehe Vorbemerkung Nr. 9
140	Ziesenißstraße	140-m	- die alten Stadtrundfahrt-Busse, die mit ihren Touristen die Stadt verpesteten (dass man auf einem Rad hinter ihnen an der Alster kaum atmen kann)	siehe Antwort zu 1-j
140	Ziesenißstraße	140-n	- die Taxis brauchen Auflagen, z.B. das Verbot mit laufendem Dieselmotor dazustehen	Fehlverhalten regelt die Straßenverkehrsordnung (§ 30 Abs.1 StVO)
140	Ziesenißstraße	140-o	Ich halte es deshalb für fahrlässig, erst für das Jahr 2025 eine saubere Luft zu versprechen.	Verweis auf Vorbemerkung Ziffer 1
141	Am Sandtorkai	141-a 141-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
141	Am Sandtorkai	141-c	Für die Straße Am Santorkai , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
141	Am Sandtorkai	141-d 141-e 141-f 141-g	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
141	Am Sandtorkai	141-h	Einschränkung des LKW-Durchgangsverkehrs, da diese Straße direkt neben dem Weltkulturerbe verläuft. Um die Belastung der Gebäude der Speicherstadt sowie die Wohnhäuser an dieser Straße aufzuzeigen, können Schwingungsmessungen mittels Seismographen durchgeführt werden. Diese Ergebnisse werden zeigen, inwieweit die Bausubstanz der historischen Gebäude belastet wird. Ganz abgesehen von den Schädigungen durch "Luftverschmutzung" jeglicher Art (Feinstaub, etc.) Eine Reduzierung der Einflüsse lässt sich durch eine Einschränkung des LKW Verkehrs sowie ein Tempolimit erzielen.	Maßnahmen des Luftreinhalteplans konzentrieren auf Straßen mit NO2-Grenzwertüberschreitung. Die Modellierung weist in der benannten Straße keine Grenzwertüberschreitung aus. Der Vorschlag wird daher im Rahmen des Luftreinhalteplans nicht bewertet.
141	Am Sandtorkai	141-i	Die Stadt Hamburg kann darauf hinarbeiten, dass die Sightseeing Busse nicht mehr mit Diesel, sondern mit Wasserstoff (Tankstelle beim Spiegelgebäude) oder Strom fahren. Würde ebenso den Geräuschsmog verringern und ist außerdem eine sehr gute Werbung für die Stadt bezüglich "saubere Stadt".	siehe Antwort zu 1-j
141	Am Sandtorkai	141-j	Eindeutige Zuweisungen für Fahrradwege fehlen - es gibt einseitig nur eine farbliche Andeutung für die Fußgänger, dass hier etwas anders sein könnte - genau weis man das nicht. Richtung Elphi gibt es keinen Radweg, nur viel Autoverkehr. Man könnte daraus gewisse Prioritäten schließen, bewußt geplant?	Maßnahmen des Luftreinhalteplans konzentrieren auf Straßen mit NO2-Grenzwertüberschreitung. Die Modellierung weist in der benannten Straße keine Grenzwertüberschreitung aus. Der Vorschlag wird daher im Rahmen des Luftreinhalteplans nicht bewertet.
142	ADFC	142-a	Allerdings hält der ADFC Hamburg die gewählten Maßnahmen für nicht ausreichend, um die Luftverschmutzung in Hamburg signifikant zu reduzieren. So fehlt ausdrücklich das Ziel, den Kfz-Verkehr in der Stadt aktiv zu reduzieren. Ausschließlich mit Anreizen zu Gunsten des Radverkehrs wird dies kaum möglich sein. Die im Bündnis für Radverkehr dargestellten Ziele reichen nicht aus, um in den kommenden Jahren einen Radverkehrsanteil von 25 Prozent in ganz Hamburg zu erreichen. Daher bedarf es seitens der Stadt Hamburg eines klaren Bekenntnisses zum Umweltverbund, mit dem Ziel, den Anteil des Umweltverbunds am Modal Split in den kommenden Jahren auf 80 Prozent zu erhöhen. Dafür sind Maßnahmen zu ergreifen, die die Nutzung des Autos innerhalb des Stadtgebiets unattraktiver als die Nutzung von Verkehrsträgern des Umweltverbundes machen. Die Förderung des Umweltverbundes bedarf insbesondere bei der Frage der Flächenverteilung einer klaren Priorität vor dem motorisierten Individualverkehr.	Der Hamburger Senat hat sich mit der Drucksache "Mobilität in Hamburg - Ziele" (Nr. 21/7748) das Ziel gesetzt, den Anteil des Umweltverbunds am Modal Split zu erhöhen.
		142-b	Laut dem Entwurf zu 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg werden die dort aufgezeigten Maßnahmen nicht dazu führen, dass die Grenzwertüberschreitungen durch Stickstoffdioxid so niedrig wie möglich gehalten werden. So sollen auch im Jahr 2020 noch ca. 6.200 und im Jahr 2025 immerhin noch rund 1.100 Personen von gesundheitsschädlichen Grenzwertüberschreitungen betroffen sein. Vor dem Hintergrund, dass die gesetzlichen Grenzwerte seit dem Jahr 1999 bekannt und seit dem 2010 verbindlich einzuhalten sind, ist jedoch jede weitere Grenzwertüberschreitung in Hamburg nicht hinnehmbar.	siehe Antwort zu 6-b Die genannten Betroffenzahlen beziehen sich auf die Basisszenarien ohne Maßnahmen.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
142	ADFC	142-c	<p>Damit verstößt der vorgelegte Entwurf zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg nicht nur gegen §27 der 39. BImSchV sondern auch gegen Artikel 2 Absatz 2 des Grundgesetzes (Recht auf körperliche Unversehrtheit). Denn er gewährt den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Hamburg weder den ausreichenden noch den zeitnahen Schutz vor Luftschadstoffen, der ihnen rechtlich zusteht.</p> <p>Der ADFC Hamburg lehnt daher den vorgelegten Entwurf zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans in seiner jetzigen Form ab. Ziel muss es sein, dass die gesetzlichen Grenzwerte überall in Hamburg bereits deutlich vor dem Jahr 2020 eingehalten werden. Hierzu ist aus unserer Sicht im Bereich des Straßenverkehrs eine konsequente Priorisierung des Umweltverbunds und besonders des Radverkehrs dringend erforderlich.</p>	siehe Vorbemerkung Nr. 2
142	ADFC	142-d	[...] Der ADFC fordert das Ziel von 25 Prozent Radverkehrsanteil und die Förderung des Umweltverbunds eindeutig im Luftreinhalteplan zu verankern und die Prognosen für den MIV entsprechend anzupassen. Wie sehen die bisher aufgeführten Maßnahmen im Luftreinhalteplan für nicht ausreichend an, um die erforderlichen Ziele auch wirklich zu erreichen.	Das Ziel, einen Radverkehrsanteil am Modal Split von 25% zu erreichen, ist im Luftreinhalteplan verankert (vgl. Kap. 7.1.2). Eine entsprechende Entwicklung liegt den Prognoseannahmen zugrunde.
142	ADFC	142-e	Um die angestrebten Verbesserungen der Luftreinhaltung und die damit im Kontext stehenden Verkehrsanteile sicher zu stellen, fordern wir eine regelmäßige Überprüfung der Verkehrsanteile und ein Programm, das eine ggf. notwendige Anpassung der Maßnahmen vorschreibt.	Verkehrsanteile werden durch die DTV-Erfassung überprüft (http://www.hamburg.de/bwvi/start-verkehrsbelastung/). Die Weiterentwicklung von Maßnahmen ist eine Daueraufgabe.
142	ADFC	142-f	<p>2. Ausbau und Förderung des Radverkehrs</p> <p>Um den Radverkehrsanteil stark und nachhaltig zu erhöhen, ist es erforderlich mit größerer Entschiedenheit als bisher eine Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen, die für alle sicher, intuitiv, komfortabel und zügig befahrbar ist. Zudem muss ein Netz von begleitenden Serviceangeboten im Umfeld des Radverkehrs die Nutzung des Fahrrads alltagstauglich, bequem, effektiv und attraktiv machen. Zusätzliche Bemühungen in der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung zugunsten des Image des Radfahrens sind unerlässlich, um gegenüber den dominierenden Verkehrsmitteln des MIV eine attraktive und positiv vermittelte Kultur und Selbstverständlichkeit des Radfahrens zu etablieren.</p> <p>Unerlässlich ist es für diese Maßnahmen finanzielle und personelle Mittel in einem mehrfachen Umfang der bisherigen Ausgaben bereit zu stellen.</p>	Siehe Antworten zu 74-h und 113-i. Zur Finanzierung siehe auch Kap. 2.
142	ADFC	142-g	<p>2.1. Radverkehrsinfrastruktur</p> <p>2.1.1. Mehr Raum fürs Rad -Ausreichende Radfahrstreifen</p> <p>Um Radfahren für alle attraktiv und sicher zu gestalten, sowie zur Gewährleistung des gesetzlich vorgeschriebenen Mindestüberholabstands sind 3 m breite Radfahrstreifen an Hauptstraßen notwendig. Ebenfalls bieten diese die Möglichkeit, mittelfristig den Kapazitätsansprüchen des wachsenden Radverkehrs in der Stadt gerecht zu werden. Insbesondere im Rahmen der Ausweitung der Elektromobilität werden immer mehr Kleinstfahrzeuge mit geringen Geschwindigkeiten den städtischen Raum erschließen. Diese Fahrzeuge brauchen Platz auf der Fahrbahn. Dabei wird auch ein nennenswerter Anteil am Wirtschaftsverkehr mit Kleinstfahrzeugen abgewickelt werden, wie z.B. der Liefer- und Paketdienstleistungssektor bereits heute zeigt.</p> <p>Die Neuaufteilung der Fahrbahnflächen hat hierbei durchweg zu Lasten des Kraftverkehrs zu erfolgen. Im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen der Förderung des ÖPNV und der Reduzierung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten für Kraftfahrzeuge wird eine Steuerungswirkung erzielt und somit die Attraktivität und der Flächenbedarf des Kraftverkehrs reduziert. Bei Planungen sind konsequent die Verkehrsflächen entsprechend der Zielgrößen der Verkehrsaufkommen anzupassen</p>	siehe Antwort zu 113-i

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
142	ADFC	142-h	<p>2.1.2. Mehr Sicherheit fürs Rad</p> <p>Verkehrsanlagen und insbesondere Kreuzungen sind flächendeckend so zu gestalten, dass der Radverkehr sicher, zügig und komfortabel möglich ist. Der motorisierte Individualverkehr ist in der Priorität hierbei nach dem Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV zu behandeln.</p> <p>Vorfahrtregelungen sind so zu gestalten, dass Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer möglichst sicher, unterbrechungsfrei und privilegiert in der Stadt unterwegs sein können. Weitgehende Umgestaltungen der verkehrlichen Widmung sind zu prüfen. Beispielsweise könnten bisherige Tempo 30-Zonen in Wohngebieten grundsätzlich zu Tempo 10-Zonen, wie sie bereits heute schon häufig in Berlin anzutreffen sind, umgestaltet werden. Diese Wohngebiete sollten durch ein Netz von Fahrradstraßen erschlossen werden und Tempo 30 in bisherigen Bereichen mit Tempo 50 - somit flächendeckend im Stadtgebiet - angeordnet werden, um so den Kraftverkehr zu entschleunigen und entscheidende Vorteile für Umweltverbund und Radverkehr zu schaffen.</p>	siehe Antworten zu 74-h, 113-h und 113-i.
142	ADFC	142-i	<p>2.1.3. Bessere Anbindungen für den Radverkehr</p> <p>Die bisher für die Metropolregion konzeptionierten Radschnellwege müssen schnellstens in Planung und Umsetzung übernommen werden. Das entsprechende Programm ist auszuweiten, um insbesondere auch die Anbindung der Stadtteile südlich der Elbe mit attraktiven Verbindungen für den Radverkehr und den ÖPNV entscheidend zu verbessern. Kurzfristig mögliche Maßnahmen: Zusätzlicher Fährbetrieb (z.B. Linie 73) Taktverdichtungen (S3) und Umgestaltungen/Umnutzungen bei Brücken (Busspur Neue Elbbrücke, Anbindung der Freihafenbrücke) und im alten Elbtunnel (Sperrung für PKW, ganztägig in beide Richtungen für Radverkehr frei). Mittelfristig ist eine umfangreiche Erweiterung der Brückenverbindungen erforderlich, um den erforderlichen Verkehr über den Fluss umweltgerecht zu ermöglichen - beispielsweise fehlt im Bereich der Autobahnbrücke A 1 Wilhelmsburg/ Moorfleet und der Köhlbrandbrücke eine Querungsmöglichkeit für Verkehre im Umweltverbund und insbesondere für den Rad- und Fußverkehr.</p>	<p>Die Metropolregion Hamburg (MRH) bereitet derzeit einen Antrag für ein neues Leitprojekt „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege“ vor. Aufbauend auf den am 15. Februar 2017 öffentlich vorgestellten Erreichbarkeitsanalysen besteht die Absicht, für erste Korridore konkretisierende Machbarkeitsstudien zu erstellen. Ziel ist eine Förderung durch den Förderfonds der MRH.</p> <p>Die Machbarkeitsstudien sollen umsetzbare Trassen für mögliche Radschnellwege mit Anschluss an die Hamburger Velorouten definieren sowie erforderliche Maßnahmen für eine spätere Umsetzung mit Zeitplänen und Kostenschätzungen aufzeigen. Dabei sollen auch Korridore zur Anbindung der Stadtteile südlich der Elbe berücksichtigt werden.</p> <p>Die zuständige Behörde verfolgt aktiv das Koalitionsziel der Verbesserung der Elbquerung für den Radverkehr. Die vorgeschlagenen Maßnahmenoptionen sind bekannt und wurden bzw. werden geprüft, sind jedoch nach gegenwärtigem Erkenntnisstand nicht „kurzfristig“ umsetzbar. Eine Freigabe der Busfahrstreifen auf der Neuen Elbbrücke ist nicht möglich. Die Realisierung anderer Maßnahmen in Bezug auf die Elbquerung wird auf Grund konstruktiven Aufwands und hoher Kosten noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Auf der Verbindung der Köhlbrandbrücke wird derzeit kein ausreichendes Potential für den Radverkehr gesehen, dass die prognostizierten Kosten der Nachrüstung einer (windgeschützten!) Radverkehrsverbindung rechtfertigt. Sobald die Konzeption für einen möglichen Neubau konkret werden sollte, wird der Radverkehr mitbetrachtet. Für die A1-Brücke zwischen Wilhelmsburg und Moorfleet steht in absehbarer Zeit eine Neuplanung an, bei der der Radverkehr von Beginn an berücksichtigt werden wird.</p>
142	ADFC	142-j	<p>2.1.4. Abstellanlagen</p> <p>Den vergleichsweise geringen Platzansprüchen des ruhenden Radverkehrs muss künftig in deutlich erhöhtem Maße Rechnung getragen werden. Das Angebot an qualitativ hochwertigen, überdachten, ggf. überwachten und mit E-Lademöglichkeiten ausgestatteten Fahrrad-Abstellanlagen - auch für Lastenräder und Anhänger - muss flächendeckend geschaffen werden. Dazu sind insbesondere Stellflächen für private PKW im öffentlichen Raum aufzulösen. Die Bauvorschriften sind dahingehend zu ändern, dass Bauherren in mehrfach höherem Maß als bisher auf die Errichtung hochwertiger Fahrradabstellanlagen verpflichtet werden. Ebenso sind Gewerbebetriebe zu verpflichten für Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter solche Anlagen vorzuhalten.</p> <p>Gleiches muss für Handelsbetriebe bezüglich Ihrer Kunden und für Veranstaltungsorte bzw. Großveranstaltungen gelten.</p>	siehe Antwort zu 83-j

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
142	ADFC	142-k	<p>2.2.1. StadtRAD ausbauen</p> <p>Das StadtRAD ist eine gute Maßnahme der Hamburger Bevölkerung das Rad näher zu bringen und bindet sich ideal in die multimodale Verkehrskette ein. Der ADFC kritisiert, dass im Luftreinhalteplan keine eindeutige und mit messbaren Zielen untermauerte Fortschreibung der Fortführung des Programms und der Vorgaben für neue Ausschreibungen enthalten ist. Das Fahrradverleihsystem muss umfassend ausgebaut und als tragende Säule im multi-modalen Verkehrssystem integriert werden. Pendlern und Pendlerinnen, die mit dem ÖPNV in die Stadt einfahren, ist an den Knotenpunkten stets eine hohe Verfügbarkeit zu gewährleisten. Für das gesamte Stadtgebiet ist bis 2025 im verdichten Wohngebieten eine Stationsdichte von 200 m und im nicht verdichteten Raum eine Stationsdichte von 500m anzustreben.</p> <p>Das Angebot an Fahrrädern ist zu erweitern. Es sind 50 Prozent der Räder mit elektrischer Unterstützung auszustatten. Zusätzlich ist ein der Nachfrage entsprechendes Angebot an E-Lastenrädern zu schaffen.</p> <p>Die kostenlose erste halbe Stunde ist in der neuen Ausschreibung fest zu verankern. Der finanzielle Zuschuss der Stadt ist an die Nutzung der Räder zu binden, ebenso ein zusätzlicher Betrag für Investitionen in neue Stationen und Serviceangebote. Die bereits heute aufgebrauchten 2,6 Millionen Euro/Jahr Geldmittel sind stetig zu erhöhen.</p>	siehe Antworten zu 43-k, 57-i und 113-j
142	ADFC	142-l	<p>2.2.2. Pump- und Reparaturstationen</p> <p>Eine greifbare Willkommenskultur für den Radverkehr in Form von Serviceangeboten trägt zur Förderung des Umweltverbundes bei: Neben den oben erwähnten Abstellanlagen kann sich dies in flächendeckend präsenten Angeboten mit Luftpumpen, Reparaturstationen, Lagermöglichkeiten für Gepäck und anderen Serviceangeboten ausdrücken. Diesbezüglich sind im vorliegenden Entwurf keinerlei Maßnahmen oder Ziele für deren Entwicklung erkennbar. Zur Orientierung können Vergleiche mit erfolgreichen Mobilitätskonzepten z.B. in Kopenhagen dienen. Unter Bürger- und Verbandsbeteiligung sind geeignete Maßnahmen zu entwickeln und zeitnah umzusetzen.</p>	Derzeit wird eine Machbarkeitsstudie zum Betrieb von Fahrradstationen an den Hamburger Fernbahnhöfen erstellt. Perspektivisch sollen dort neben gesicherten Abstellmöglichkeiten auch ergänzende Serviceangebote entstehen. In einigen Bezirken gibt es darüber hinaus öffentliche Luftstationen.
142	ADFC	142-m	<p>2.2.3. Mobilitäts- und Logistikberatung</p> <p>Mobilität und Logistik im großstädtischen Umfeld sind mit Komplexität verbunden, die nicht nur professionelle Logistiker und Logistikerinnen vor große Herausforderungen stellt. Besonders die anzustrebende Mobilität im Umweltverbund kann in der Planung und Durchführung komplexe Probleme für die Nutzer und Nutzerinnen aufwerfen. (Was ist der schnellste, günstigste, gemütlichste, attraktivste Weg von A über B nach C? Und wie gelingt der Transport von Lasten oder Kindern?) Hier ist zur Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes ein umfassendes Informations- und ggf. individuelles Beratungsangebot zu entwickeln, das nicht nur Privatpersonen sondern auch Gewerbetreibenden jeder Größenordnung den Umstieg auf umweltverträgliche Mobilität und Logistik erleichtert. Unter Bürger- und Verbandsbeteiligung sind geeignete Maßnahmen zu entwickeln und zeitnah umzusetzen.</p>	Mobilitätsmanagement ist ein wichtiger Baustein zur Förderung des Umweltverbundes. Siehe hierzu Kap. 7.1.3 (Maßnahmenpaket 3: Intermodale Angebote & Mobilitätsmanagement).

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
142	ADFC	142-n	<p>2.2.4. Schulwege/ Verkehrserziehung</p> <p>Kinder sind die Zukunft, dies gilt beim Radverkehr ganz besonders. Wer in der Kindheit mit dem Rad als Verkehrsmittel der ersten Wahl aufwächst, steigt später auch seltener auf andere Verkehrsmittel um. Ein sicherer Schulweg ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass Kinder regelmäßig Rad fahren. Immer noch werden aber viele Kinder mit privaten KFZ von den Eltern zur Schule gebracht - häufig aus der Befürchtung, der Schulweg sei verkehrlich zu unsicher. Diese Verkehre sind vermeidbar, wenn in der Zusammenarbeit mit Schulen und Kindergärten - insbesondere mit den Eltern und den Leitungen der Einrichtungen - intensiv an der Verbesserung der Schulwegsicherheit gearbeitet wird und der Weg zur Schule häufiger mit dem Rad, zu Fuß oder im ÖPNV zurück gelegt wird. Entsprechende verkehrliche Maßnahmen (insbesondere umfassende Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bereich von Schulen, siehe unter "Flächendeckende Einführung von Tempo 30") sind zu entwickeln. Zugleich müssen aber auch die Zielgruppen der Schüler und Eltern über intensive pädagogische und beratende Angebote einbezogen werden. Unter Bürger- und Verbandsbeteiligung sind geeignete Maßnahmen zu entwickeln und zeitnah umzusetzen.</p>	Die Anregung steht nicht im direkten Zusammenhang mit dem Luftreinhalteplan, wird jedoch in die weiteren Überlegungen zur Luftreinhaltung in Hamburg einbezogen.
142	ADFC	142-o	<p>3. Imagekampagne</p> <p>Zur Förderung des Radverkehrs und des Umweltverbunds gehört eine umfassende positive Einwirkung auf die öffentliche Wahrnehmung, besonders des Radverkehrs. Bereits im Bündnis für Radverkehr ist eine Werbekampagne vorgesehen. Diese Ansätze sind zu erweitern und die dafür vorgesehen Maßnahmen zu intensivieren, die vorgesehene Mittel zu erhöhen und der Fokus der Maßnahmen weiter zu stecken. Das Verständnis persönlicher Mobilität ist seit vielen Jahrzehnten von der Automobilität dominiert. Die negativen Folgen davon sind in den Schwierigkeiten der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes akut. Umfassend angelegte Maßnahmen sind dringend erforderlich um einen Bewusstseinswandel in der Breite der Bevölkerung einzuleiten. Unter Bürger- und Verbandsbeteiligung sind geeignete Maßnahmen zu entwickeln und zeitnah umzusetzen.</p>	Es ist eine Kommunikationskampagne geplant, die die Hamburger sensibilisieren soll, das Fahrrad als selbstverständliches Verkehrsmittel für Alltag und Freizeit zu nutzen (vgl. Kap. 7.1.2).

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
142	ADFC	142-p	<p>4. Finanzen</p> <p>Die im Luftreinhalteplan bzw. auch im Bündnis für Radverkehr dargestellten Finanzmittel von ca. 50 Millionen Euro bis 2020 reichen nicht aus, um das Ziel „Fahrradstadt Hamburg“ zu erreichen. Sie entsprechen in Hamburg ca. 6 Euro pro Jahr und Kopf, wenn man Instandhaltungs- und andere Maßnahmen noch hinzunimmt. Der von der Stadt Hamburg selbst eingebrachte Anteil daran liegt - je nach Rechenweise - bei etwa 1,66 Euro. Der Nationale Radverkehrsplan sieht als Zielfördergröße jedoch einen Wert von 19 Euro pro Einwohner vor - ein Wert, der mehr als dreimal so hoch ist, wie in Hamburg. Als Vergleich: Kopenhagen investiert jedes Jahr 30 Euro pro Einwohner.</p> <p>Mit so geringen Investitionen wie bisher geplant, wird es nicht möglich sein eine attraktive und sichere Radverkehrsinfrastruktur für alle zu erstellen.</p> <p>Daher muss die Stadt Hamburg schnellstmöglich mindestens 19 Euro pro Einwohner und Jahr für den investiven Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur bereitstellen - aus eigenen Mitteln. Zusätzliche Förderungen seitens des Bundes oder der EU können diese Grundinvestition ergänzen, um weitergehende Projekte zu ermöglichen.</p> <p>Parallel zur Bereitstellung von investiven Mitteln ist der Personalbestand zur Durchführung von Planungen und zur Pflege des Bestands deutlich zu erhöhen. Weitere Mittel müssen planmäßig in Betrieb, Wartung, Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur für den Radverkehr fließen. Parallel dazu sind die Ausgaben für dem Kraftverkehr gewidmete Anlagen entsprechend zu reduzieren.</p> <p>Nur so kann es gelingen, den Radverkehrsanteil deutlich zu steigern und auf diesem Wege die Abgasemissionen nachhaltig zu senken!</p>	<p>Für die Herrichtung der Velorouten werden zunächst die Fördermittel aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG) in Anspruch genommen. Demnach werden den Realisierungsträgern in Hamburg (Bezirken, HPA, LSBG) diese Fördermittel haben eine Höhe von rd. 35 Mio. € (30 Mio. € Bund, + 10% FHH-Anteil + 6% FHH-Anteil für Personal Bezirke). Des Weiteren werden dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) für die Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs Finanzmittel in Höhe von rund 5 Mio. € pro Jahr zur Verfügung gestellt. Zusätzlich werden den Bezirken für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs Zuweisungen in Höhe von rd. 3 Mio. € übertragen. Für wichtige Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Osterstraße) werden die Bezirke bei Bedarf mit zusätzlichen Finanzmittel aus dem Zentralen Programm Verkehr und Straßenwesen unterstützt. Insgesamt werden so durchschnittlich rund 15 Mio. € pro Jahr für Straßenbaumaßnahmen speziell für die Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs zur Verfügung gestellt. Zudem werden bei anderen Infrastrukturmaßnahmen (z.B. EMS-HH, Grundinstandsetzungen, Erhalten von Hamburgs Straßen, Erschließungen und Verbesserung am Bussystem) ebenfalls Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr berücksichtigt.</p> <p>Ein weiterer wichtiger Bestandteil zur Förderung des Radverkehrs ist in dem Bereich Service auch die Umsetzung des Anfang 2015 beschlossenen Bike+Ride-Entwicklungskonzepts. Dieses umfasst eine Ausweitung der Bike+Ride-Plätze an Schnellbahnhaltestellen von 16.000 auf insgesamt 25.000 Stück und eine deutliche Verbesserung der Angebotsqualität und des Erscheinungsbildes. Hierfür nimmt der Senat über 30 Mio. € in die Hand. Auch wurde im Jahr 2016 die mittlerweile vierte Ausbaustufe des öffentlichen Fahrradverleihsystems „StadtRAD Hamburg“ abgeschlossen, das jetzt über 2.450 Fahrräder an 209 Leihstationen verfügt. Das Kostenvolumen des Fahrradleihsystems beläuft sich auf rd. 2,5 Mio € p. a..</p> <p>Im Rahmen der Beratungen über den Haushalt 2019/2020 werden weiter notwendige Mittel zur Finanzierung der Radverkehrsförderung eingebracht.</p>
142	ADFC	142-q	<p>5.1. Flächendeckende Einführung von Tempo 30</p> <p>[...] Die zulässige maximale Geschwindigkeit in Hamburg muss daher flächendeckend auf 30 km/h reduziert werden. Dies ist auch aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit dringend geboten.</p> <p>Insbesondere sind hier die sog. Hauptstraßen zu berücksichtigen, sofern an ihnen Wohnbebauung und/oder besondere Schadstoffbelastungen bestehen. Besonders dringlich ist diese Maßnahme dort, wo besondere Schutzmaßnahmen für empfindliche Bevölkerungsgruppen erforderlich sind: Laut Entwurf zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg sind Kinder und Personen mit Vorerkrankungen in besonderem Maße durch Stickoxidemissionen gefährdet. Nach §27 der 39. BImSchV können Luftreinhaltepläne jedoch gezielte Maßnahmen zum Schutz empfindlicher Bevölkerungsgruppen, einschließlich Maßnahmen zum Schutz von Kindern, vorsehen.</p> <p>Seit Änderung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2016 muss darüber hinaus vor sozialen Einrichtungen, wie Schulen, Kindertageseinrichtungen (Kitas), Alteinrichtungen und Krankenhäusern keine besondere Gefahrenlage vorliegen, um vor diesen verkehrsbeschränkenden Maßnahmen umzusetzen.</p> <p>Mindestens vor allen sozialen Einrichtungen in Hamburg müssen daher unverzüglich lokal wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffbelastung im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit, dabei insbesondere die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf maximal 30 km/h, umgesetzt werden. Mittelfristig muss Tempo 30 flächendeckend umgesetzt werden. Dies ist auch aus Gründen des Lärmschutzes geboten.</p>	<p>siehe Vorbemerkung Nr. 9</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
142	ADFC	142-r	5.2 Autofreie Bereiche/ Fahrverbote von Dieselfahrzeugen [...] Daher muss Hamburgs Innenstadt (innerhalb Ring 1) autofrei werden. Darüber hinaus müssen weitere Bereiche besonderer städtebaulicher Prägung und Nutzung (Einkaufszonen, Zentren von Stadtteilen, entsprechend geeigneten Wohngebieten) ebenfalls für den privaten PKW-Verkehr gesperrt werden.	Der Vorschlag wird in die weiteren Überlegungen einbezogen.
142	ADFC	142-s	Weiterhin dürfen Fahrverbote für bestimmte Kraftfahrzeugtypen nur dort angeordnet werden, wo andere Maßnahmen zur Kfz-Verkehrsmengen-reduzierung nicht ausreichen, um die gesetzlichen Grenzwerte einzuhalten, denn lokale Fahrverbote in einzelnen Straßen oder Straßenabschnitten führen im Wesentlichen zu Verlagerung und nicht zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs.	Dies entspricht der Vorgehensweise des Luftreinhalteplans.
142	ADFC	142-t	Sollten im Ausnahmefall dennoch Fahrverbote angeordnet werden müssen, muss auf Ausnahmen für Diesel 6-PKW verzichtet werden und alle Dieselfahrzeuge verpflichtet werden, gut sichtbare Vignetten, die die Abgasklasse darstellen, mitzuführen.	siehe Antwort zu 2-o und 11-a
142	ADFC	142-u	5.3. Verstetigungsmaßnahmen/ Grüne Welle/ Drosselung [...] „Grüne Wellen“ dürfen daher im Bereich des Kraftverkehrs nur sehr begrenzt eingesetzt werden, um den Verkehr zu kritischen Zeiten zu verflüssigen. Sie dürfen jedoch den Verkehr nicht beschleunigen (z.B. „Grüne Welle“ bei Tempo 60 km/h), sondern sollten zu einer Temporeduzierung des fließenden Verkehrs beitragen. „Grüne Wellen“ auf vermindertem Geschwindigkeitsniveau (nicht über 30 km/h) kämen auch dem Radverkehr auf solchen Strecken zu Gute.	Ampelschaltungen wird grundsätzlich die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu Grunde gelegt. Die ist dann auch die Basis für die Koordinierungen. Die Ampelschaltungen orientieren sich zudem an den Lastrichtungen und Verkehrsmengen, wie auch an den Belangen der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer. Eine Beschleunigung über die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist mit den Koordinierungen nicht bezweckt. Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 9.
142	ADFC	142-v	Ampelschaltungen können eingesetzt werden, um den MIV gezielt zu erschweren bzw. zu verlangsamen bei gleichzeitiger Beschleunigung des ÖPNV und des Radverkehrs, um eine Lenkungswirkung zu erzielen. Insbesondere ist über eine den einpendelnden Kfz-Verkehr drosselnde Ampelschaltung, die Anzahl der in die Stadt einfahrenden Kraftfahrzeuge zu reduzieren, so dass es zu keiner Überlastung im Stadtbereich kommt.	Eine Drosselung des Verkehrs an Lichtsignalanlagen ist technisch grundsätzlich möglich. Die Maßnahme wurde an Straßenabschnitten mit NO ₂ -Grenzwertüberschreitung geprüft. Dabei stellen sich jeweils Verlagerungen in andere Straßen, z.T. in Wohngebiete, ein. Gleichzeitig sind an den Drosselstrecken häufig Rückstauerscheinungen zu erwarten. Eine Drosselungsmaßnahme muss daher sorgsam abgewogen werden (vgl. Kap. 7.2.2, dort die Abwägungen zu den Drosselungsmaßnahmen). Eine Drosselung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und gleichzeitige Beschleunigung des ÖPNV ist nur möglich, wenn gesonderte Busfahrstreifen vorhanden sind. Ansonsten muss der MIV parallel oder vorher abfließen, um weiterhin einen zügigen Busverkehr zu gewährleisten.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
142	ADFC	142-w	5.4. Abschaffung der sog. „Bettelampeln“ [...] Bettelampeln sind daher unverzüglich im gesamten Hamburger Stadtgebiet zurück zu bauen.	<p>Wenn an Lichtsignalanlagen mit einer verkehrsabhängigen Steuerung der Fuß- und Radverkehr (bei benutzungspflichtigen Radwegen) nicht automatisch parallel zum Kfz-Verkehr eine Grün-Freigabe erhält, wird umgangssprachlich von „Bettelampeln“ gesprochen.</p> <p>Grundsätzlich ist vorgesehen, derartige Schaltungen an Lichtsignalanlagen aufzuheben. Eine Prüfung und Änderung erfolgt im Rahmen der ständigen Programmpflege der Lichtsignalanlagen und der zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen, also sukzessive. Hierbei werden insbesondere zur Kostenminderung Synergien im Zusammenhang mit Baumaßnahmen und Erneuerungen genutzt.</p> <p>Im Einzelfall können Bettelampeln jedoch insgesamt eine Optimierung bedeuten, weil nicht erforderliche Grün-Zeiten anderen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt werden können. Wenn der Fußverkehr nicht automatisch grün erhält, ermöglicht das eine kürzere Grünphase für den parallelen Kfz- und ggf. Rad-Verkehr, da dieser die Kreuzung schneller passiert als der Fußverkehr. Der querende Verkehr (neben Kfz auch der Fuß- und Radverkehr) kann also schneller wieder fließen.</p> <p>Jede Kreuzung mit dazugehöriger Lichtsignalanlage hat aufgrund der Geometrie und Verkehrsbelastung andere Anforderungen und ist als Einzelfall zu betrachten und zu prüfen. Insbesondere vor dem Hintergrund komplexer Verkehrsabläufe und unter Berücksichtigung aller Prioritäten, z.B. im Zuge von Busbevorzugungsmaßnahmen, bei geringen Fußverkehrszahlen an hochbelasteten Straßen oder zur Abwicklung von Baustellenverkehren, kann eine derartige Schaltung sinnvoll und zum Nutzen aller Verkehrsteilnehmer sein. Ziel ist dabei auch die Reduzierung von Lärm und Abgasen.</p>
142	ADFC	142-x	5.5. Parkraummanagement [...] Daher ist das Parkraumkonzept kontinuierlich und konsequent hinsichtlich der Verteuerung der Stellplätze, der Ausweitung des bewirtschafteten Raums im Stadtgebiet und der Verringerung der Stellplätze weiterzuentwickeln. Die Anzahl der Parkplätze muss zugunsten von Verkehrs- und Abstellanlagen für Fahrräder, ÖPNV und öffentlichem Aufenthaltsraum (Sitzgelegenheiten, Grünflächen) verknappt werden. Parken in verdichteten Wohn- und Geschäftsgebieten muss stets teurer sein als die Nutzung des ÖPNV	<p>Das Parkraumkonzept wird unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Ziele des Senats fortentwickelt (Drucksache 21/7748 - Mobilität in Hamburg -Ziele).</p> <p>Im Übrigen siehe 59-j</p>
142	ADFC	142-y	5.6. Speckgürtel und Pendlerverkehre einbeziehen! Die umfassenden Umwelt- und Verkehrsprobleme Hamburgs lassen sich nur unter Berücksichtigung des Umlands, des sogenannten Speckgürtels, und der Metropolregion nachhaltig lösen. Der Wirtschafts- und Pendlerverkehr ist dabei von entscheidender Bedeutung. Der vorliegende Entwurf zum Luftreinhalteplan berücksichtigt diesen Umstand unzureichend. Mit den umliegenden Gemeinden, Kreisen und Bundesländern müssen gemeinsame Konzepte zur umwelt- und stadtvträglichen Verkehrsentwicklung erarbeitet werden. Für konkrete Lösungsvorschläge im Bereich des Verkehrs und speziell des Radverkehrs siehe o. g. Bausteine zur Infrastruktur. Darüber hinaus muss die Vernetzung der umweltverträglichen Verkehrsträger in der Metropolregion neu intensiviert werden, um sowohl dem Wirtschafts- als auch dem Personenverkehr umweltfreundliche nahtlose, zuverlässige und attraktive Verkehrsmittel zur Verfügung zu stellen. Fahrtkosten, Takte und multimodale Umsteigemöglichkeiten im Umweltverbund sind so zu gestalten, dass Fahrten im eigenen KFZ im Vergleich dazu unattraktiv werden.	siehe Antwort zu 113-b

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
142	ADFC	142-z	<p>5.7. Elektromobilität - die Mobilität der kleinen Fahrzeuge</p> <p>Die Stadt setzt bei der Förderung der individualisierten E-Mobilität ausschließlich auf den PKW- und Bus-Verkehr. Das Thema E-Bikes bzw. Pedelecs hingegen spielt im Luftreinhalteplan keine Rolle. Kritisch zu beurteilen ist, dass die PKW-zentrierte E-Mobilität viele vorhandene Probleme nicht lösen kann, diese jedoch verlagert und neue Probleme an anderer Stelle schafft.</p> <p>Auch Carsharing-Angebote insbesondere das "free-floating Carsharing" erhöhen letztlich nur die Verfügbarkeit von Autos für die private Nutzung und stellen eine direkte Konkurrenz zur Nutzung des ÖPNV und Fahrrads dar. Durch den Ausbau des Angebots für „free-floating Carsharing“ kann eine Verbesserung der Luftbelastung nicht erkannt werden, insbesondere nicht, da derzeit diese Fahrzeuge überwiegend nicht mit elektrischem Antrieb ausgestattet sind.</p> <p>Der ADFC empfiehlt statt dessen eine massive Förderung der Nutzung von Pedelecs und E-Bikes. Denkbare Maßnahmen – neben attraktiven Angeboten von Abstell- und Lademöglichkeiten - wären Kaufprämien, Steuererleichterungen oder eine Flottenumstellung der städtischen Betriebe. Fördermöglichkeiten bietet insbesondere der Dienstleistungssektor, wo das E-Lastenrad an vielen Orten Kleintransporter und PKWs ganz ersetzen kann.</p> <p>Daher muss der Förderung von E-Bikes bzw. Pedelecs eine höhere Priorität als derjenigen von E-PKW eingeräumt, es muss ein Förderprogramm für Gewerbetreibende zum Umstieg auf E-Lastenräder entwickelt und das städtische Leihradsystem mit Pedelecs und E-Lastenrädern ausgestattet werden.</p> <p>An allen öffentlichen Einrichtungen und den B&R-Abstellanlagen sowie an attraktiven Standorten im öffentlichen Raum (Touristische Standorte, Einkaufszonen, Stadtteilzentren, Veranstaltungsorte) sind darüber hinaus Ladestationen für Akkus von Pedelecs und E-Bikes einzurichten.</p>	<p>E-Mobilität ist lokal emissionsfrei und kann deshalb im Zusammenhang der Luftreinhaltung einen wichtigen Beitrag leisten.</p> <p>Aktuelle Untersuchungen zur Effizienz von Carsharing-Angeboten deuten darauf hin, dass beide Angebote (stationsbasiert und freefloating) dazu beitragen, das Menschen weniger monomodal unterwegs sind und den Umweltverbund in stärkerem Maße nutzen. Die Förderung von alternativen City-Logistik-Konzepten (auch mit E-Lastenfahrrädern) wird aktiv durch die FHH vorangetrieben (siehe Kap. 7.14 Citylogistik-Konzepte). Zu Pedelecs siehe auch Antwort zu 113-n.</p>
142	ADFC	142-aa	<p>5.8. Großflächiger Ausbau des Umweltverbundes</p> <p>[...] Daher muss ein Radschnellwegenetz in die Metropolregion mit guter Anbindung an den ÖPNV sowie mit B&R-Angeboten an Start- und Zielpunkten gebaut werden. Auch der ÖPNV ist durch attraktive Angebote in der gesamten Metropolregion auszubauen. Insbesondere sind dazu neue Regionalbahntrassen zu erschließen und die Taktungen der Verbindungen zu erhöhen. Auch ist das P&R-Angebot so zu gestalten, dass es finanziell unattraktiv wird, mit dem PKW in die Stadt zu fahren. Weiterhin ist die Tarifstruktur des ÖPNV (HW) grundlegend zu überarbeiten. Die Preise für die einzelne Fahrt aber auch für Abo-Tickets sind deutlich zu senken. Andere Städte machen sehr gut vor, wie dies möglich ist. (Beispiel Wien [...], Beispiel Tallinn: Es ist zu prüfen ob ein kostenloser ÖPNV (HW) möglich ist. Dies könnte z.B. über ein Bürgerticket, angelehnt am Konzept des Semestertickets, möglich sein.)</p>	<p>Zum Thema "Radschnellwege" siehe Antwort zu 142-i</p> <p>Zum Thema "ÖPNV-Ausbau" siehe Kap. 7.1.1 (Maßnahmenpaket 1: Ausbau ÖPNV)</p> <p>zum Thema "P+R" siehe Antwort zu 2-h</p> <p>zum Thema "B+R" siehe Antwort zu 113-l</p> <p>Die Möglichkeiten zur Einführung eines sog. Bürgertickets wurden im Zuge der Erarbeitung des Luftreinhalteplans geprüft (vgl. Kap. 7.3.1).</p>
142	ADFC	142-ab	<p>Zusätzlich ist die Mitnahmemöglichkeit des Fahrrads im ÖPNV auszubauen. In Regionalbahnen sind großzügige Fahrradabteile zu schaffen und in Bussen neue Konzepte, wie z.B. Trägersysteme außen am Bus, zu prüfen. In U- und S-Bahn wiederum ist eine flexible Zeit- und Streckenbegrenzung der Sperrzeit für die Mitnahme zu erproben.</p>	<p>Im Stadtverkehr ist der Zeitplan durch Verkehr und viele Fahrgäste ohnehin oft knapp, so dass den Busfahrern und Fahrgästen keine weiteren Verzögerungen zugemutet werden kann. Die Nutzung von Fahrrad-Trägersystemen würden aber zusätzliche Zeit benötigen und damit zu Verspätungen im Busverkehr führen.</p> <p>Die Sperrzeit für die Fahrradmitnahme ist einheitlich geregelt. Ausnahmeregelungen für unterschiedliche Streckenabschnitte führen zu Unübersichtlichkeit und Aufweichung der Regeln, deren Einhaltung schon jetzt nicht immer beachtet wird. Zudem geht es bei den Sperrzeiten auch nicht nur um die Sicherheit in den Fahrzeugen, sondern auch an den Haltestellen, insbesondere den Zugängen auf Treppen und Fahrtreppen sowie auf den Bahnsteigen. Die Fahrgastzahlen sind in den letzten Jahren immer wieder gestiegen, die Hauptverkehrszeit hat sich zeitlich ausgedehnt. Dies würde eher eine Ausdehnung der Sperrzeiten als eine Reduzierung rechtfertigen. Siehe auch Antwort zu 113-l.</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
143	Hohenzollernring	143-a 143-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
143	Hohenzollernring	143-c	Für die Straße Hohenzollernring/Behringstraße , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
143	Hohenzollernring	143-d 143-e 143-f 143-g	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
144	Bauwiesenstraße	144-a	Der Artikel (" <i>Dicke Luft auf der Veddel, Das sagt die Umweltbehörde</i> ", 22.2.2017, Elbe-Wochenblatt) ist kritisch zu bewerten und beinhaltet bei der Messung der Luftschadstoffe (Stickstoffdioxid) nur die halbe Wahrheit. Während mitten in der Stadt an der Max-Brauer-Allee und der Stresemannstraße die zulässigen Grenzwerte (Maximalbelastung von 40 Mikrogramm) weit überschritten werden, misst man z. B. für Wilhelmsburg an der Station Rotenhäuser Damm 78a nur 27 Mikrogramm. Dass ausgerechnet diese verkehrsarme Straße, durch die weder Busse noch LKW fahren, für die Messung herhalten muss, ist unbegreiflich und verfälscht das Messergebnis bedenklich.	Die Luftmesstation in Wilhelmsburg ist eine Station zur Ermittlung der Hintergrundbelastung. Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 7.
144	Bauwiesenstraße	144-b	Da in Zukunft auf Wilhelmsburg einschneidende Veränderungen und Belastungen zukommen, hat die Bevölkerung ein besonderes Umwelt- und Informationsrecht über die genaue Schadstoffbelastung und ist nicht mehr gewillt, sich mit Halbwahrheiten abspesen zu lassen. Zur genauen Stickstoffdioxid-Werte-Messung zählen sicher nicht nur die stark frequentierten Straßen Wilhelmsburgs, sondern auch der Tag und Nacht über Wilhelmsburg stattfindende Ausstoß aus Moorburgs Schornsteinen.	Die Luftmesstation "Wilhelmsburg" befindet sich am Rotenhäuser Damm 78a in Wilhelmsburg und liegt somit ausgehend vom Kraftwerk Moorburg in Hauptwindrichtung. Die dort aufzeichneten NO2-Werte geben daher ein repräsentatives Abbild der Luftqualität in Wilhelmsburg unter Berücksichtigung der Emissionen des Kraftwerkes. Der Jahresmittelwert 2016 betrug 27 µg/m³ und unterschreitet damit den Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit deutlich.
145	Rissener Landstraße	145-a 145-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
145	Rissener Landstraße	145-c	Außerdem wurde bei der Prognose nicht bzw. nicht hinreichend berücksichtigt, dass nach der zu erwartenden Elbvertiefung noch mehr Containerschiffe den Hamburger Hafen anlaufen werden. Deren Immissionen, insbesondere SO2 NOX und Dieselruß durch die Nutzung von Schweröl außerhalb des Hafensbereichs verstärken bei den herrschenden westlichen Winden die Luftbelastung in den Elbvororten ganz beträchtlich.	Die Fahrrinnenanpassung wurde berücksichtigt (siehe Kapitel 5.1.2 Luftreinhalteplan).
145	Rissener Landstraße	145-d	Für die Straße Rissener Landstraße an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
145	Rissener Landstraße	145-e	Für die Straßen Blankeneser Landstraße, die Dockenhudener Straße , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
145	Rissener Landstraße	145-f	Nach §27 der 39. BImSchV können Luftreinhaltepläne darüber hinaus gezielte Maßnahmen zum Schutz empfindlicher Bevölkerungsgruppen, einschließlich Maßnahmen zum Schutz von Kindern, vorsehen. Daher sollen vor allen Hamburger Schulen und Kindertageseinrichtungen (Kitas) unverzüglich lokal wirksame Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, umgesetzt werden. <i>Da an diesen Orten laut Straßenverkehrsordnung keine besondere örtliche Gefahrenlage vorliegen muss, um etwaige Maßnahmen umzusetzen, ist es nicht notwendig, dass Grenzwerte überschritten und besondere Prüfungen seitens der Straßenverkehrsbehörde durchgeführt werden.</i>	siehe Antwort zu 2-ac
145	Rissener Landstraße	145-g	Setzen Sie die entsprechenden Maßnahmen daher an der Rissener Landstraße vor dem Kinderhort „Mole“, an der Blankeneser Landstraße vor der Grundschule „Gorch-Fock-Schule“ und der Schule Kirschenstraße bitte sofort um.	siehe 2-ac
146	Heimfelder Straße	146-a	[...] Bitte berechnen Sie daher die Belastung durch PM2,5 für Hamburg und nehmen Sie diese Berechnungen (sowie Anzahl der Betroffenen, Straßenkilometer etc.) in den zu erstellenden Luftreinhalteplan mit auf. Sollten die Berechnungen für das Jahr 2014 von denjenigen des Prognosegutachtens aus dem Jahr 2011 für 2015 abweichen, führen Sie bitte Sensitivitätsanalysen durch und zeigen Sie transparent und für Laien nachvollziehbar auf, wie diese Unterschiede zustande kommen. Bitte verzichten Sie dabei auf pauschalisierende und nichtssagende Aussagen, wie z.B. "Die aktuell vorliegende Modellierung erfolgte auf der Grundlage einer aktualisierten Datenbasis und geänderter Eingangsdaten."	siehe Vorbemerkung Nr. 3 und Vorbemerkung Nr. 6
146	Heimfelder Straße	146-b	Gemäß der Drucksache 20-2875 aus der Bezirksversammlung Harburg werden die Grenzwerte für NO2 an verschiedenen Straßenabschnitten im Bezirk Harburg überschritten. Dabei sind 2.398 Personen von Grenzwertüberschreitungen betroffen. Im Luftreinhalteplan werden für die entsprechenden Straßen bzw. Straßenabschnitte jedoch keinerlei Maßnahmen geprüft, die dazu führen, die Belastung möglichst kurz zu halten und diese deutlich vor dem Jahr 2020 abzustellen. Bitte prüfen Sie für diese Straßen (Buxtehuder Straße, Moorstraße, Ostfrieslandstraße, Seehafenstraße, Stader Straße, Wilstorfer Straße, Winsener Straße) bzw. Straßenabschnitte, welche Maßnahmen dazu führen können, die Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner möglichst kurz zu halten und diese deutlich vor dem Jahr 2020 abzustellen. Prüfen Sie dabei insbesondere lokal wirksame Maßnahmen, wie Tempo 30, Verstetigung und Durchfahrtsverbote. Weisen Sie bitte transparent, und analog zu Punkt 7.2. des Entwurfes zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, nach, wie wirksam die einzelnen Maßnahmen die Belastung durch NO2 an diesen Straßen verringern können.	siehe Antwort zu 5-b

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
146	Heimfelder Straße	146-c	<p>Wie bereits mitgeteilt, ist nicht nachvollziehbar, warum die Unterschiede zwischen den Prognosen aus dem Jahr 2011 für das Jahr 2015 und denjenigen des aktuellen Luftreinhalteplans für das Jahr 2014 erhebliche Diskrepanzen aufweisen. Die Drucksache 20-2875 aus der Bezirksversammlung Harburg zeigt diesbezüglich einmal mehr, dass die Werte für NO2 in den aktuellen Berechnungen diejenigen der alten Prognosen um 10 bis 25 Prozent unterschreiten. <i>Eine Validierung der Berechnungen anhand von Messungen ist in weiten Teilen Hamburgs und insbesondere im Bezirk Harburg nicht möglich.</i></p> <p><i>Sorgen Sie daher bitte dafür, dass dies in Zukunft möglich ist. Richten Sie dafür neben dem bereits vorhandenen Luftmessnetz, das auf festen Messstationen basiert, ein ergänzendes Messnetz auf, das es ermöglicht PM10, PM2,5 und NO2 regelhaft anhand vereinfachter Verfahren zu messen und die entsprechenden Werte auf den Seiten der BUE zu veröffentlichen.</i></p> <p>Die Verfahren sollten sich am RUBIS-Netz der Stadt Berlin (das auf Ruß-, Benzol-, Immissionsammler sowie NO2-Passivsammler zurück greift) orientieren und insbesondere Bereiche bzw. Straßenzüge abdecken, an denen bislang keine oder keine hinreichende Messung der Schadstoffbelastung erfolgt. Darüber hinaus sollten entsprechende Messinstrumente vor allen sozialen Einrichtungen (Schulen, Kitas, Alteneinrichtungen etc.) installiert werden, die an Straßen liegen, an denen der DTV 5.000 Kfz/24h (gemäß LRP S. 58) oder mehr beträgt.</p>	siehe Vorbemerkung Nr. 7 und Antwort 82-b
147	Holtenklinker Straße	147-a 147-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
147	Holtenklinker Straße	147-c	Für die Straße Holtenklinker Straße in Bergedorf an der wir wohnen , wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
147	Holtenklinker Straße	147-d	Für die Straßen Hammer Landstraße, Borgfelder Straße, Beim Strohhouse und Kurt-Schumacher-Allee , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
147	Holtenklinker Straße	147-e 147-f 147-g 147-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
147	Holtenklinker Straße	147-i	Erhalt und Schutz der öffentlichen Grünanlagen, die diese Stadt so lebenswert machen und nebenbei maßgeblich zur Verbesserung des Stadtklimas beitragen, was wissenschaftlich belegt ist.	Der Erhalt und Schutz der öffentlichen Grünanlagen ist ein zentrales Anliegen der Stadtentwicklung und insbesondere der Grün- und Freiraumplanung Hamburgs. Das städtische Grünvolumen hat viele Funktionen wie insbesondere Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Freien, Baustein für die Erholung des Menschen, Lebensraum für Pflanzen und Tiere, Rückhalt und Versickerung von (Regen)Wasser, Beitrag zur Verbesserung des Bioklimas und Verbesserung der Durchlüftung und der Luftqualität. Besonderes freiraumplanerisches Augenmerk liegt in der Grünplanung auf der Vernetzung von Grün- und Freiräumen und dem Schutz und der Pflege vorhandener Grünflächen im innerstädtischen, dicht besiedelten Bereich Hamburgs, um die wichtigen Funktionen der Grünräume für ein nachhaltiges, grünes und gesundes Hamburg nutzen zu können.
148	Erdkampsweg	148-a 148-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
148	Erdkampsweg	148-c	Für die Straße Erdkampsweg in Bergedorf, an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
148	Erdkampsweg	148-d	Für die Straßen Alsterkrugchaussee , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
148	Erdkampsweg	148-e 148-f 148-g 148-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e und 14-h
149	Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.	149-a	Bundespolitische Vorgaben Aufgrund dieser Bedeutung des Hamburger Hafens ist unter anderem sicherzustellen, dass sich die im Luftreinhalteplan für den Hafen enthaltenen Maßnahmen in dem Rahmen bewegen, der durch das von der Bundesregierung im Januar 2016 verabschiedete Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen 2015 vorgegeben wird. Zudem ist das strategische Konzept des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung zu berücksichtigen und es sind die vom Bundeskabinett im Januar 2017 beschlossenen Vorgaben der Maritimen Agenda 2025 zu beachten. Die Leitlinien aus den obigen Bundeskonzepten und -plänen sind bei allen hafen- und verkehrsrelevanten Maßnahmen des Luftreinhalteplans von Bedeutung. Insbesondere ist zu gewährleisten, dass hafenrelevante Maßnahmen den Grundsatz der Wettbewerbsneutralität beachten, mithin den Hamburger Hafen im Wettbewerb unter den Nordrange-Häfen nicht schlechter stellen als die Wettbewerbshäfen.	Die vertraglichen Beziehungen sind dem Senat bekannt und werden bei der Umsetzung der Maßnahme berücksichtigt. Im Übrigen siehe Stn. zu 60-t.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
149	Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.	149-b	<p>Freiwillige Selbstbeschränkung im Hafen auf Euro-V/VI-LKW</p> <p>Der UVHH weist darauf hin, dass eine freiwillige Selbstbeschränkung der Hafenundernehmen, nur noch solche LKW abzufertigen, die mindestens die EU-Abgasnorm Euro V einhalten, nicht umsetzbar sein dürfte. Die Umschlag- und Lagerunternehmen können mangels vertraglicher Beziehungen zu den Fuhrunternehmen, die die Güter im Auftrag Dritter anliefern bzw. abholen, keinen Einfluss darauf nehmen, mit welchem LKW die Güter abgeholt bzw. angeliefert werden. Vertragliche Beziehungen der Umschlagunternehmen bestehen ausschließlich zu den Reedereien, die ihrerseits im Regelfall aber nur für die Seestrecke verantwortlich sind und daher ebenfalls keinen Einfluss darauf nehmen können, mit welcher Art von LKW der Vor- bzw. Nachlauf der Güter auf der Straße durchgeführt wird.</p> <p>Eine freiwillige Selbstbeschränkung privater Hafenundernehmen dürfte daher in der betrieblichen Praxis nicht umsetzbar sein. Gegen öffentlich-rechtliche Maßnahmen als Alternative bestehen rechtliche Bedenken. Ein staatliches Abfertigungsverbot für ältere LKW mit Abgasklasse bis Euro IV wäre aller Voraussicht nach wegen eines unverhältnismäßigen Eingriffes in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb der betroffenen Fuhrunternehmen rechtlich angreifbar. Das Gleiche dürfte für jedes Verwaltungshandeln gelten, durch das ein Umschlagunternehmen zur Aussprache eines solchen Abfertigungsverbotes verpflichtet wird.</p> <p>Zudem würden durch ein Abfertigungsverbot von LKW der Abgasklassen bis Euro IV faktisch Hafen-Umweltzonen innerhalb der geographischen Grenzen der Hafenundernehmen errichtet, in denen der Betrieb bestimmter Kraftfahrzeuge verboten ist. Die Einführung von Umweltzonen gehörte jedoch bislang nicht zu den politischen Zielen Hamburgs.</p>	Die vertraglichen Beziehungen sind dem Senat bekannt und werden bei der Umsetzung der Maßnahme berücksichtigt. Im Übrigen siehe Stn. zu 60-t.
149	Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.	149-c	<p>Neben der fehlenden praktischen Umsetzbarkeit, den rechtlichen Bedenken und dem politischen Aspekt bestehen schließlich auch Zweifel, ob mit der Maßnahme überhaupt erhebliche Immissionsminderungen erzielt werden können. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die im LRP enthaltene Maßnahme nur die Abgasklassen Euro V und Euro VI nennt. Konsequenterweise einzubeziehen wäre aber auch der für Busse und LKW geschaffene europäische Abgasstandard EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle), der in Bezug auf die Emissionsvorgaben zwischen Euro V und Euro VI anzusiedeln ist.</p> <p>Wie sich aus der unten stehenden Statistik des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) ergibt, wurden bereits im Jahr 2014 insgesamt 89,1 % der Mautkilometer mit LKW der Abgasklassen Euro V (59,3 %), EEV (17,1 %) und Euro VI (12,7 %) gefahren.</p> <p>[...]</p> <p>Die Statistik zeigt, dass allein durch die durch Zeitablauf voranschreitende Flottenmodernisierung erhebliche Emissionsfortschritte erzielt werden, und zwar innerhalb des dem LRP zugrunde liegenden zeitlichen Zielkorridors bis 2020/2025. Daher dürfte innerhalb der Verhältnismäßigkeitsprüfung das Merkmal der Erforderlichkeit der Maßnahme „Freiwillige Selbstbeschränkung im Hafen auf Euro-V/VI-LKW“ zweifelhaft sein.</p> <p>Zusätzlich stellt sich die Frage, ob auch die Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne, also die Zumutbarkeit der Maßnahme für die Hafenundernehmen, erfüllt ist, denn selbst wenn nur ein geringer prozentualer Anteil an LKW im Vor- und Nachlauf nicht abgefertigt würde bzw. werden könnte, wären erhebliche Störungen bei den Betriebsabläufen zu befürchten.</p>	Da der europäische Abgasstandard EEV zwischen Euro V und Euro VI einzuordnen ist, ist dieser bei einer freiwilligen Selbstbeschränkung auf größer/gleich Euro V-Standard mit eingeschlossen. Für jedes der Maßnahmenpakete wurde der jeweilige Beitrag zur Minderung der Belastung gutachterlich quantifiziert, so auch für das Maßnahmenpaket 7. Die Ergebnisse sind in Kapitel 7.1.7 zu finden. Die Maßnahme wird in Abstimmung mit den Terminalbetreibern erarbeitet, um Störungen im Betriebsablauf zu vermeiden.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
149	Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.	149-d	Hafenbahnmodernisierung Der UVHH unterstützt nachdrücklich die weitere Modernisierung der Hafenbahn-Infrastruktur. Insbesondere durch die Elektrifizierung weiterer Strecken können weitere Emissionsminderungen bei dem bereits heute sehr umweltfreundlich arbeitenden Verkehrsträger Bahn erzielt werden. Der UVHH weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass bei den Hinterlandtransporten im Modal Split der Verkehrsträger Bahn, LKW und Binnenschiff der Anteil der Bahn im Jahr 2016 bereits bei 46,6% lag. Im Container-Hinterlandverkehr hatte die Bahn im Jahr 2016 einen Anteil von 42,3% (Quelle: HHM, Der Hamburger Hafen, Daten und Fakten 2017). Aus diesem Grund bitten wir um Überprüfung und ggf. Korrektur der Daten auf Seite 90 der LRP-Entwurfes, wo es heißt, der Anteil der Bahn werde „bis 2030 voraussichtlich auf 40,1 % im Containertransport steigen (Quelle: ISL 2015)“.	Die von der HPA in Auftrag gegebene und von ISL und IHS Global Insight durchgeführte Potentialprognose für den Hamburger Hafen und die einzelnen Verkehrsträger zeigt das Umschlagpotential im Containerverkehr des Hamburger Hafens auf. Bezüglich zukünftiger Entwicklungen variiert die Experteneinschätzung je nach Bewertung der herangezogenen Einflussparameter und je nach Erstellungsdatum. Trotz aller Bemühungen Prognosen zu optimieren, werden zwischen der Prognose und dem tatsächlich eintretenden Ereignis immer größere oder kleinere Abweichungen bestehen (siehe dazu auch Stn. 60 I). Aufgrund des methodisch notwendigen Zeitvorlaufes für die Maßnahmenberechnung im LRP hält die HPA diese aus unterschiedlichen Methoden und Annahmen herrührende Differenz bei der Hafenbahn für vertretbar und hält an der herangezogenen Studie fest.
149	Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.	149-e	Landstromanschluss Altona und LNG Hybrid Barge sowie externe Energieversorgung von Containerschiffen Da kein Anschlusszwang für die Reedereien besteht, ist aus Sicht des UVHH sicherzustellen, dass die Nutzung von Landstrom für die Reedereien im Ergebnis keine höheren Gesamtkosten verursacht, sondern möglichst kostengünstiger ist als die fossile Stromproduktion per Hilfsdiesel an Bord. Hierzu sollte die Höhe des Umweltrabattes beim Hafengeld bei Verwendung von Landstrom und/oder der Strombezugspreis entsprechend eingestellt werden. Im Ergebnis müssen effektive Anreize für die Reedereien für einen Bezug von Landstrom geschaffen werden.	Die Unterstützung des Bezugs von Energie aus alternativen Quellen kann bestenfalls durch begrenzte Anreize unterstützt werden. Dies entspricht dem Verursacherprinzip. Im Übrigen siehe Stn. zu 60-v.
149	Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.	149-f	Moderne Antriebe für Fähren, Barkassen und Schlepper Der UVHH regt an, dass die durch Verwendung emissionsarmer Kraftstoffe für die Unternehmen entstehenden Mehrkosten durch entsprechende Umweltrabatte bei den Hafengebühren aufgefangen werden, um den flächendeckenden Einsatz möglichst emissions-armer Kraftstoffe effektiv zu fördern.	Die Unterstützung alternativer Antriebe und Treibstoffe kann bestenfalls durch begrenzte Anreize unterstützt werden. Dies entspricht dem Verursacherprinzip.
149	Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.	149-g	Stärkung der hafeneninternen Umfuhren von Containern auf dem Wasser Der UVHH begrüßt die Förderung der Containerumfuhren auf dem Wasserweg. Die Nutzung des Wasserweges kann nicht nur zur Emissionsminderung beitragen, sondern entlastet auch die Straßeninfrastruktur und trägt damit zur Verstärkung des LKW-Verkehrsflusses bei. Um eine gezielte Förderung zu ermöglichen, sollte zuvor geprüft werden, ob und in welchem Maße wasserseitige Containerumfuhren in der Gesamtschau Emissionsvorteile gegenüber Umfuhren mit Euro VI-LKW besitzen.	Siehe Antwort zu 138-b.
149	Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.	149-h	Stärkung der Binnenschifffahrt Der UVHH bittet in diesem Zusammenhang um Prüfung, ob die Einrichtung eines zentralen Binnenschiffs-Hubs im Bereich Steinwerder Süd die Transporte per Binnenschiff maßgeblich voranbringen könnte	Die Einrichtung eines zentralen Hubs für Binnenschiffe bedeutet zusätzliche Umfuhren von und zu den Terminals. Diese sind mit Kosten verbunden, die im Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern einen substantiellen Nachteil darstellen würden. Nichtsdestotrotz werden mögliche Bereiche im Hamburger Hafen hinsichtlich ihrer Entwicklungspotentiale für die Binnenschifffahrt geprüft.
149	Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.	149-i	Zudem spricht sich der UVHH für den Abbau von Vorschriften aus, die Binnenschiffe gegenüber anderen Verkehrsträgern benachteiligen und bietet hierzu an, dass die zuständigen Behörden in Kontakt und Diskussion mit dem unter dem Dach des UVHH arbeitenden Hafenschifffahrtsverband Hamburg treten können.	Wenn der Abbau von Vorschriften zur Stärkung der Binnenschifffahrt beitragen kann, ohne gleichzeitig die Erreichung der Ziele der entsprechenden Vorschriften zu gefährden, wird dies ausdrücklich begrüßt.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
149	Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.	149-j	<p>Umweltkomponente beim Hafengeld</p> <p>Ein Bonus-System beim Hafengeld wird vom UVHH befürwortet. Eine Gegenfinanzierung der durch Umweltrabatte ausgelösten Mindereinnahmen sollte jedoch aus dem Etat der Umweltbehörde erfolgen, um die HPA nur mit solchen Kosten zu belasten, die durch ihre gesetzlichen Aufgaben aus dem Gesetz über die Hamburg Port Authority (HPAG) entstehen.</p> <p>Eine Malus-Komponente beim Hafengeld wird wegen ihres strafenden Charakters und der daraus folgenden wettbewerbsverzerrenden Wirkung vom UVHH abgelehnt.</p> <p>Eine Malus-Komponente widerspräche auch dem Prinzip, dass Emissionsminderungen im Seeverkehr auf internationaler Ebene der IMO sowie auf europäischer Ebene reguliert werden, um wettbewerbsneutrale Lösungen zu schaffen, die gleichermaßen alle Reedereien betreffen und nicht nur Reedereien, die einen bestimmten Hafen anlaufen bzw. anlaufen wollen.</p> <p>In diesem Zusammenhang verstieße eine Malus-Komponente beim Hafengeld auch gegen die bundespolitischen Vorgaben, nach denen wettbewerbsverzerrende Maßnahmen unterbleiben sollen. So heißt es z.B. in der „Maritimen Agenda 2025“ der Bundesregierung auf Seite 15 „Bei der Entwicklung von Klima- und Umweltstandards legt die Bundesregierung großen Wert auf einen kohärenten Rahmen mit global gültigen Regeln, um einen effektiven Schutz unter Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sicherzustellen.“</p>	<p>Die aktive Weiterentwicklung und Implementierung von Umweltkomponenten im Hafengeld sind wichtige Maßnahmen, um die Luftreinhaltung in der Schifffahrt voranzutreiben, Flottenerneuerung zu beschleunigen und Anreize hinsichtlich der Nutzung von umweltfreundlichen Technologien zu setzen. Höhe und Zusammensetzung des Hafengelds sowie der damit verbundenen Umweltkomponenten können in jedem Hafen nur auf Basis individueller objektiver Bewertungsparameter festgesetzt werden. Nichtsdestotrotz wirkt Hamburg auf eine stetige Weiterentwicklung der bestehenden internationalen Standards und Regelwerke hin. Ziel ist es, zumindest in den europäischen Häfen einheitliche Rahmenbedingungen zu schaffen.</p>
150	Katenweg	150-a 150-b 150-c 150-d 150-e 150-f 150-g	Bündnis Verkehrswende Hamburg	siehe Antwort zu 82-a bis 82-g
151	Katenweg	151-a 151-b 151-c 151-d 151-e 151-f 151-g	Bündnis Verkehrswende Hamburg	siehe Antwort zu 82-a bis 82-g
152	Landesverband Straßenverkehrs-gewerbe Hamburg e. V. (LSH)	152-a	<p>[...] Wir regen insoweit an, den zu beschließenden LRP (Seiten 130 Abs. 4 und 134 Abs. 3 des Entwurfs) hinsichtlich der beiden Durchfahrtsbeschränkungen sinngemäß wie folgt abzuändern unter Berücksichtigung der genannten branchenspezifischen Fristen:</p> <p>„Grundsätzlich ausgenommen sind Euro-5/Euro-V-Fahrzeuge, bei denen der Tag der Erstzulassung ab dem Zeitpunkt der Anordnung der Durchfahrtsbeschränkungen noch nicht länger als fünf Jahre (Lkw ab 7,5 to zGM und Personenkraftwagen) bzw. sechs Jahre (Lkw unter 7,5 to zGM sowie Reise- und Linienomnibusse) zurück liegt.“</p> <p>[...]</p>	<p>Die Immissionsreduzierung in den betrachteten Straßenabschnitten kann nach intensiver Abwägung ausschließlich mit einer generellen Durchfahrtsbeschränkung für die besagten Fahrzeuge erreicht werden. Mit der vorgeschlagenen Milderung könnte das Ziel, spätestens 2020 die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit einzuhalten, nicht realisiert werden.</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
152	Landesverband Straßenverkehrs-gewerbe Hamburg e. V. (LSH)	152-b	<p>Der Entwurf des LRP spricht allgemein von Lkw. Er differenziert nicht zwischen „normalen Lkw“ einerseits und Arbeitsmaschinen und weiteren Spezialfahrzeugen wie Autokrane, Umzugs-Lkw, Abschlepp- und Bergungsfahrzeugen. Die genannten Fahrzeuge sind gegenüber „Standard- Lkw“ gekennzeichnet durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in der Regel höhere Anschaffungskosten, • Nichtnachrüstbarkeit auf Euro VI aus technischen Gründen, • Niedrige Laufleistung p.a., • und deshalb auch längere technische Lebensdauer, • einen nur geringen Anteil an der Gesamtzahl zugelassener Lkw. <p>Unserer Auffassung nach sollte für die genannten Fahrzeuggruppen, welche allerdings mindestens der Euro-Norm V entsprechen, ebenfalls entsprechende Ausnahme gewährt werden. Da eine Plakettierung von Fahrzeugen mit „blauer Plakette“ derzeit nicht favorisiert ist, könnten wir uns vorstellen, dass Dauerausnahmegenehmigungen für längstens drei Jahre nach Inkrafttreten der Durchfahrtsbeschränkungen als „milderes Mittel“ gegenüber der dauerhaften Untersagung der Durchfahrt angemessen wären.</p>	Ebenso wie "normale LKW" sind auch die Abgasemissionen der angesprochenen Spezialfahrzeuge durch Abgasnormen limitiert. Eine weitere Ausnahmeregelung könnte der zu erreichenden Immissionsreduzierung entgegenwirken und das Ziel, spätestens 2020 die Immissionsgrenzwerte zu unterschreiten, gefährden.
152	Landesverband Straßenverkehrs-gewerbe Hamburg e. V. (LSH)	152-c	<p>3. Der Entwurf des LRP differenziert nur zwischen Lkw/Pkw der Euronormen 5/V und schlechter sowie 6/VI. Gänzlich unberücksichtigt sind Fahrzeuge der Norm EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle). Der Abgasstandard für Lkw und Busse mit EEV-Motoren übertreffen die Abgasqualität der ab 2009 bei Lkw und Bussen für alle neuen Fahrzeugtypen gültigen Norm Euro V. Die Anschaffung dieser Fahrzeuge (Lkw) wurde über das KfV- Innovationsprogramm (Programm „Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge (426)“) bis zum 31. Dezember 2011 gerade wegen ihrer Emissionsarmut öffentlich gefördert.</p> <p>Wir regen an, EEV-Fahrzeuge mit Fahrzeugen der Euro-Norm VI gleich zu setzen.</p>	Die Emissionsgrenzwerte von EEV-Fahrzeugen unterscheiden sich zum Abgasstandard Euro-V durch geringere Emissionswerte von Kohlenwasserstoffen, Methan, Kohlenstoffmonoxid und der zulässigen Partikelmasse. Hinsichtlich der hier relevanten Stickoxide ist der Emissionsgrenzwert für EEV identisch mit Euro-V und beträgt 2 g/kWh. Der Emissionsgrenzwert für Euro-VI-Fahrzeuge beträgt hingegen nur 0,46 g/kWh. Aus diesem Grund wurden die Anteile der Busse mit der EEV-Norm den Euro-V-Fahrzeugen zugeschlagen.
152	Landesverband Straßenverkehrs-gewerbe Hamburg e. V. (LSH)	152-d	<p>4. Der Straßentransport gefährlicher Güter ist in Hamburg durch die Bekanntmachung der Behörde für Inneres "Beförderung gefährlicher Güter auf Straßen im Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg" (Amtlicher Anzeiger Nr. 75 vom 24. September 2010) geregelt. Es bestehen Durchfahrverbote für den Elb- und andere Tunnel.</p> <p>Zur Umgehung der gesperrten Bauwerke ist aus Richtung Süden kommend auch die Stresemannstraße im Katalog der Ausweichstrecken enthalten. Erschwerend kommt hinzu, dass die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen zur Durchfahung der Tunnel tagsüber mit bestimmten Gefahrgütern (z.B. UN 1202 Dieselkraftstoff) seit mehreren Jahren nicht mehr möglich ist.</p> <p>Insoweit müsste bei Durchfahrverboten in der Stresemannstraße z.B. für den Elbtunnel die gesamte Umgehung aus Richtung Süden neu gestaltet werden.</p> <p>Wir regen an, hier Straßenverkehrssicherheitsaspekte vorrangig vor Luftqualitätssicherheitsaspekten zu gewichten und im Zweifel die bestehende und bewährte Umfahrsregelung nicht zu verändern.</p>	Die genannten Aspekte werden in die Prüfung einbezogen. Eine alternative Führung wird zurzeit erarbeitet.
152	Landesverband Straßenverkehrs-gewerbe Hamburg e. V. (LSH)	152-e	5. Hinsichtlich der freiwilligen Selbstbeschränkung im Hafen auf Euro V/VI- Lkw schließen wir uns vollumfänglich der Stellungnahme des Unternehmensverbands Hafen Hamburg e.V. vom 21.06.2017 an und verzichten insoweit auf weitere Ausführungen	siehe 149-b bis 149-c
153	Sülldorfer Brooksweg	153-a 153-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
153	Sülldorfer Brooksweg	153-c	s. Stellungnahme 145-c	siehe 145-c

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
153	Sülldorfer Brooksweg	153-d	Für die Teilstück des Sülldorfer Brookswegs zwischen Rissener Landstraße und B431, wo ich wohne, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
153	Sülldorfer Brooksweg	153-e	Für die Straßen Blankeneser Landstraße, die Dockenhudener Straße, die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
153	Sülldorfer Brooksweg	153-f	Nach §27 der 39. BImSchV können Luftreinhaltepläne darüber hinaus gezielte Maßnahmen zum Schutz empfindlicher Bevölkerungsgruppen, einschließlich Maßnahmen zum Schutz von Kindern, vorsehen. Daher sollen vor allen Hamburger Schulen und Kindertageseinrichtungen (Kitas) unverzüglich lokal wirksame Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, umgesetzt werden. Da an diesen Orten laut Straßenverkehrsordnung keine besondere örtliche Gefahrenlage vorliegen muss, um etwaige Maßnahmen umzusetzen, ist es nicht notwendig, dass Grenzwerte überschritten und besondere Prüfungen seitens der Straßenverkehrsbehörde durchgeführt werden.	siehe Antwort zu 2-ac
153	Sülldorfer Brooksweg	153-g	Setzen Sie die entsprechenden Maßnahmen daher im Teilstück des Sülldorfer Brookswegs zwischen Rissener Landstraße und B 431, der an den Großspielplatz Kieskuhle grenzt, bitte sofort um.	Maßnahmen des Luftreinhalteplans konzentrieren auf Straßen mit NO ₂ -Grenzwertüberschreitung. Die Modellierung weist in der benannten Straße keine Grenzwertüberschreitung aus. Der Vorschlag wird daher im Rahmen des Luftreinhalteplans nicht bewertet.
154	Stader Straße	154-a	Die Stader Straße an der ich lebe wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straße soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen, wenigstens.	siehe Antwort zu 5-a
155	Mitglied der BUE Deputation	155-a	[...] (10) Die Zahl betroffener Bürger muss korrigiert werden. Die an verkehrsnahen Stationen gemessenen Jahresmittelwerte sind als Grundlage dafür ungeeignet. Eventuell sind Messungen in stichprobenweise ausgewählten Wohnungen vorzunehmen.	In Kapitel 6.3 des LRP ist die Vorgehensweise zur Ermittlung Betroffener dargelegt. Diese beruht auf den Modellergebnissen der Immissionsprognose, nicht auf den an den verkehrsnahen Luftmessstationen erhobene Werte.
155	Mitglied der BUE Deputation	155-b	(11) Solange eine korrekt ermittelte Zahl Betroffener nicht vorliegt, kann nicht über weiter gehende Maßnahmen zur Luftreinhaltung über die 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans hinaus insbesondere Fahrverbote, entschieden werden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass eine revidierte Schätzung eine so geringe Zahl betroffener Bürger ergibt, dass einige der im Entwurf vorgeschlagenen Maßnahmen als nicht verhältnismäßig eingestuft werden müssen.	In Kapitel 6.3 des LRP ist die Vorgehensweise zur Ermittlung Betroffener dargelegt. Diese beruht auf den Modellergebnissen der Immissionsprognose. Die Abwägung zu Durchfahrtsbeschränkungen ist im Kapitel 7.2.2 dargelegt.
155	Mitglied der BUE Deputation	155-c	(12) Daran ändert auch die Kritik an den modellierten NO ₂ -Emissionswerten bis 2020 nichts. Diese Kritik geht ins Leere denn es werden nur die Emissionswerte infrage gestellt nicht jedoch die aktuellen Messwerte der NO ₂ -Konzentration. In dem Masse wie neue EURO 6-Fahrzeuge ältere Dieselfahrzeuge ersetzen verringert sich auch die NO ₂ -Belastung der Bevölkerung. Das gilt unabhängig davon, um wie viel die zulässige Emissionsgrenze pro Fahrzeug aktuell überschritten wird. EURO 6-Fahrzeuge stoßen in jedem Fall weniger NO ₂ aus als ältere Fahrzeuge.	Die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg dient dazu, die Überschreitung des Jahresmittelgrenzwertes von NO ₂ schnellst möglich zurückzuführen. Die Messwerte des Hamburger Luftmessnetzes werden unter http://luft.hamburg.de/ veröffentlicht.
156	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Mitte	156-a	• Vorschläge im LRP für Klasse V(?) nicht ausreichend, mindestens Klasse VI anlegen!	siehe Vorbemerkung Nr. 5 und Antwort zu 2-p

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
156	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Mitte	156-b	• Fehlende Berücksichtigung neuerer Erkenntnisse zu sog. Ultra-Feinstaub (<0,1µm)	siehe Antwort zu 12-k
156	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Mitte	156-c	• Prognose für Verkehrsentwicklung in Quartieren, wo (verdichtender) Wohnungsbau geplant ist fehlt. (z.B. Hafencity)	Alle absehbaren Flächenentwicklungen sind in das Datenmodell des Verkehrsmodells eingeflossen.
156	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Mitte	156-d	• Es wird um eine Erläuterung gebeten, warum eine „Umweltzone“ in Hamburg keinen Sinn machen würde und nicht mehr zur Debatte steht. Diese gibt es in sehr vielen Städten bundesweit, wo die Sinnhaftigkeit nicht zur Debatte steht.	Die aktuelle Umweltzonenregelung gemäß der 35. BImSchV orientiert sich am Partikel-Ausstoß der Fahrzeuge.
156	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Mitte	156-e	1. Besondere Belastungssituation im Bezirk Mitte berücksichtigen: Überdurchschnittliche Verkehrsbelastung und überdurchschnittliche Industrie- und Hafenbelastung	Die Berechnungen berücksichtigen die gesamten Emissionen und Emissionsorte im Hamburger Stadtgebiet gleichermaßen.
156	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Mitte	156-f	2. Geringe Messwertdichte in Stadtteilen östlich der Alster und südlich der Elbe, bei denen aufgrund besonders hoher Verkehrsbelastung, Industrie- und Hafensiedlung sowie Windrichtung erhöhte Belastungen zu erwarten sind. 2.1 Gemäß Luftreinhalteplan Fortschr. 2 aus 2017 (Entwurf), Karte Seite 61 ist die Hafencity ein besonders belasteter Bereich. Dieser Luftreinhalteplan weist jedoch nur sehr wenige Messpunkte in Hamburg aus, davon m.W. keinen in der Hafencity. → Frage: Gibt es Messpunkte in der Hafencity? Z.B. an der Kreuzung Überseeallee/ Am Sandtorpark? Gibt es akzeptable Feinstaub- und NOx-Prognosen für den Zustand nach Bau des ÜQ SÜD?	siehe Vorbemerkung Nr. 7 Messberichte zu Messungen in der Hafencity sind unter http://www.hamburg.de/luftreinhaltung/ veröffentlicht. Vorliegende Luftschadstoffprognosen zu Bebauungsplanprognosen können hier eingesehen werden: http://www.hamburg.de/bebauungsplaene/
156	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Mitte	156-g	[...] 3.1 Zu Stadtrundfahrbussen steht im Luftreinhalteplan Fortschr. 1 aus 2012: „Auch bei der Genehmigung der Stadtrundfahrtrlinien wird auf moderne Abgasstandards geachtet.“ → Erfahrungsbericht: „Für die Hafencity kann ich das nicht bestätigen. Die roten Doppeldeck-Busse verursachen besonders beim Warten und Anfahren an der Ampel so schlimme Abgase, dass ich sofort den Straßenraum verlasse und abwarte, bevor ich wieder hinausgehe. Ich muss das tun, da ich sonst sofort Hustenanfälle bekomme, die länger anhalten.“ → Die Formulierung „wird auf moderne Abgasstandards geachtet“ ist nicht verbindlich genug, da keine Verbesserung seit 2012 bemerkbar war. Gab es in den vergangenen Jahren tatsächlich Genehmigungen, die auf die Abgasstandards geachtet haben?	Ab 2018 sollen aufgrund der Ende 2017 neu anstehenden Genehmigungen ausschließlich Busse mit mindestens Euro V eingesetzt werden (vollständiger Ersatz der bisherigen Euro-III-Busse). Für den Genehmigungszeitraum von Dezember 2017 bis Dezember 2027 soll es darüber hinaus die Vorgabe geben, dass bei Neuanschaffungen von Bussen ab 2020 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge eingesetzt werden. Diese Vorgabe steht jedoch unter einem rechtlichen Vorbehalt (vgl. Kap. 7.1.5).
156	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Mitte	156-h	3.2 Zu Stadtrundfahrbussen steht im Luftreinhalteplan Fortschr. 2 aus 2017 (Entwurf): „Bei den Stadtrundfahrbussen verfügt bereits heute ein Großteil über Euro V bzw. EEV oder Euro VI Abgasstandart. Dennoch sollen ab 2018 aufgrund der Ende 2017 neu anstehenden Genehmigungen ausschließlich Busse mit Euro V eingesetzt werden (vollständiger Ersatz der bisherigen Euro -II-Busse).“ → Im Hinblick auf die mögliche und erforderliche Reduzierung der Luftbelastung stellt diese angebliche Verbesserung fast keinen Fortschritt dar. Erst Euro VI bedeutet eine echte Verbesserung! (vergl. Graphik aus S. 56 Luftreinhalteplan, Entwurf 2017). Dazu fehlt die Betrachtung der Feinstaubbelastung aus Abrieb der Reifen, Bremsen und Kupplungen. Die Feinstaubbelastung hieraus ist größer als durch Abgase. (siehe hierzu: Zeit Online, 22.2.17) Die hier angekündigte Maßnahme wird deshalb für nicht ausreichend erachtet. Mindestens müsste für stark von Fußgänger*innen frequentierte und mit anliegenden Kindergärten und Schulen und Kinderspielflächen gekennzeichnete Straßen ein Fahrverbot gelten für Lkw und Busse, die nicht Euro VI erfüllen. Oder Vorschlag diese durch E-Fahrzeuge, mindestens aber Dieselnorm VI zu ersetzen.	Es ist geplant, dass für den Genehmigungszeitraum von Dezember 2017 bis Dezember 2027 bei Neuanschaffungen von Bussen ab 2020 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge eingesetzt werden. Durchfahrtsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge wurden für Straßenabschnitte mit NO2-Grenzwertüberschreitung geprüft (siehe Kapitel 7.2.2) Im Übrigen siehe 12-k (Feinstaub) Nach § 47 Abs. 1 BImSchG dieser Vorschrift hat die zuständige Behörde dann, wenn die durch eine Rechtsverordnung nach § 48 a Abs. 1 BImSchG fest-gelegten Immissionsgrenzwerte einschließlich festgelegter Toleranzmargen überschritten werden, einen Luftreinhalteplan aufzustellen, welcher die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt und den Anforderungen der Rechtsverordnung entspricht. Die Maßnahmen eines Luftreinhalteplans müssen geeignet sein, den Zeitraum einer Überschreitung von bereits einzuhaltenden Immissionsgrenzwerten so kurz wie möglich zu halten. Die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg dient dazu, die Überschreitung des Jahresmittelgrenzwertes von NO2 schnellstmöglich zurückzuführen. Die anderen Grenzwerte der europäischen Luftqualitäts-Richtlinie bzw. der 39. BImSchV werden in Hamburg eingehalten.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
156	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Mitte	156-i	Im Abschnitt neuer Pferdemarkt bis Juliusstraße und auch in der Budapester Straße gilt nicht das Tempo 30, welches im weiteren Bereich bis Holstenstraße gilt. Frage dazu: Weshalb wird diese Maßnahme im neuen Luftreinhalteplan nicht auch dort umgesetzt bzw. nicht angedacht? Die LKW und PKW rasen dort mit extrem hoher Geschwindigkeit an den Wohnhäusern vorbei und an der Kreuzung am Neuen Pferdemarkt um die Kurve.	siehe Vorbemerkung Nr. 9
156	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Mitte	156-j	Generelle Frage, ob der Abschnitt, der gerade beschrieben wurde, überhaupt mit berücksichtigt wird, dies sieht nämlich auf dem Bild, das im Luftreinhalteplan zu sehen ist nicht so aus. Die Anwohner*innen sind aber von all den genannten Problemen genauso betroffen, wie diejenigen die Straße weiter hoch.	Ja, die Diesel- Lkw-Durchfahrtsbeschränkung gilt zwischen "Neuer Kamp" und "Kaltenkircher Platz"
156	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Mitte	156-k	Stresemannstraße: Frage: Weshalb soll es zwar Fahreinschränkungen für Diesel-LKW-Verkehr, aber nicht Diesel-PKW-Verkehr geben (wie beispielsweise in der Max-Brauer-Allee)?	Die Auswirkungen verkehrsbeschränkender Maßnahmen wurden in Kapitel 7.2.2.1 bewertet.
156	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Mitte	156-l	Das Fahrverbot auf dem rechten Fahrstreifen für LKW wird von diesen oft nicht berücksichtigt, bzw. die Frage, ob dies nur für den oberen Bereich, ab Juliusstraße, gilt? Dies wäre fahrlässig aufgrund der hohen Unfallgefahr auch im genannten vorderen Bereich.	Für die Diesel-Lkw-Durchfahrtsbeschränkung ist der Bereich zwischen der Straße "Neuer Kamp" und Kaltenkircher Platz vorgesehen.
156	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Mitte	156-m	Es ist nicht klar, dass die punktuelle Einschränkung überhaupt umgesetzt werden kann: "Entwurf 2. Fortschreibung Luftreinhalteplans Hamburg Mai 2017 Die Umsetzung der Maßnahme „Lkw-Durchfahrtsbeschränkung ausgenommen Euro-VI-Fahrzeuge und Elektrofahrzeuge“ steht unter dem Vorbehalt, dass das Bundesverwaltungsgericht die rechtliche Zulässigkeit einer solchen Maßnahme auf Landesebene feststellt (s. Kap 7.2.1.4)." Ist das zutreffend? Und wie wahrscheinlich ist ein Negativurteil und was wird dann alternativ passieren?	Der Senat äußert sich grundsätzlich nicht zu hypothetischen Fragestellungen.
156	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Mitte	156-n	Lösung, die es schon einmal gab: Bussonderstreifen und einspurige Fahrbahnen (siehe Max-Brauer-Allee), wurden 2001 von der „Schill-Regierung“ wieder abgeschafft - gemeinsame Bus- und Radspur zum Beispiel wäre eine gute Lösung.	Zur Abwicklung der vorhandenen Verkehrsstärken muss die Stresemannstraße weiterhin 4 Fahrstreifen aufweisen. Auch im Hinblick auf Wohnungsbauprojekte wie z.B. Mitte-Altona, Bahrenfeld-Nord, Holstenareal mit zusätzlichem Verkehrsaufkommen und möglichst störungsfreier Abwicklung des Busverkehrs sind leistungsreduzierende Maßnahmen nicht sinnvoll.
157	Hegholt	157-a 157-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
157	Hegholt	157-c	Für die Straße Hegholt , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
157	Hegholt	157-d	Für die Straßen Haldesdorfer Straße, Lesserstraße, Werner-Otto-Straße, Ellernreihe, Bramfelder Chaussee, Bramfelder Straße, Barmbeker Markt, Hamburger Straße, Oberaltenallee, Mundsburger Damm, An der Alster, Alsterglaciis, Edmund-Siemers-Allee, Grindelallee, Hallerstraße, barmbeker Straße, Winterhuder Marktplatz, Hudtwalker Straße, Breitenfelder Straße, Ratsmühlendamm, Alsterkrugchaussee, Langenhorner Chaussee, Barmbeker Straße, Am Luisenhof, Steilshooper Allee, Steilshooper Straße, Fabriciusstraße, Gründgensstraße, Fuhsbüttler Straße, Rübenkamp, Hebebrandstraße, Nordheimstraße, Wandsbeker Chaussee, Brauhausstraße, Hammer Straße, Pappelallee, Hammer Steindamm, Straßburger Straße, Friedrich-Ebert-Damm, Kattunbleiche, Königsreihe, Stormaner Straße, Walddörferstraße, Holzmühlenstraße, Barmwisch, Bullenkoppel, Am Stadtrand , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
157	Hegholt	157-e 157-f 157-g 157-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
157	Hegholt	157-i	Analog zur Umweltprämie für Elektro- und Hybridautos eine Umweltprämie für private und gewerbliche E-Lastenräder und Pedelecs	Der Vorschlag wird in die weiteren Überlegungen einbezogen.
157	Hegholt	157-j	Die Proficard des HVV auch für Kleinst- und Mittelstandsunternehmen	siehe Antwort zu 41-b
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-a	A. Sofortmaßnahmen bis 2018 1. Abschaffung aller gebührenfreien öffentlichen Stellplätze innerhalb des Ring 2. Damit wird der Parksuchverkehr wirkungsvoll eingeschränkt und für Autofahrer ein Anreiz geschaffen, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen.	siehe Antwort zu 59-j
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-b	Des Weiteren empfehlen wir die Umwidmung von P&R-Häusern innerhalb des Ring 2 zu Fahrradstationen. Durch die Konsequente Parkraumbewirtschaftung stehen genügend Mittel bereit, die für den Ausbau des Rad- und öffentlichen Verkehrs und tarifliche Erleichterungen eingesetzt werden können (Beispiel Wien).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Übrigen ist das Potential an P&R-Stationen innerhalb des Ring 2 relativ gering. Zu Fahrradstationen siehe auch Antworten zu 83-j und 142-l
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-c	2. Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit flächendeckend und Abschaffung von Tempo 60 Abschnitten.	siehe Vorbemerkung Nr. 9
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-d	3. Einrichtung einer Umweltzone für alle motorisierten Verkehre	siehe Antwort zu 24-b
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-e	4. Einführung einer Citymaut zur Minderung des Durchgangsverkehrs.	siehe Antwort zu 63-b
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-f	5. Entwicklung eines Logistikkonzeptes zur Verlagerung auch regionaler Güterverkehrsströme auf die Schiene (Stichwort: Hafenshuttle Hamburg - Travemünde, Huckepackverkehre zur Umfahrung Hamburgs auf der Schiene, Verlagerung von Abfalltransporten auf lokale und regionale Schienenstrecken, Bündelung von Verkehren durch Güterverkehrszentren und Citylogistik).	Übergeordnete Logistikkonzepte zur Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger werden in die weiteren Überlegung, wie die kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung, einbezogen.
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-g	6. Umsetzung des geplanten Veloroutennetzes und zusätzliche Abmarkierung von Fahrradstreifen auf Straßenverkehrsachsen.	siehe Antwort zu 113-h
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-h	7. Einrichtung einer Umweltmobilitätskarte im ÖPNV, welches eine nachhaltige Ermäßigung gegenüber der heutigen Netzkarte vorsieht (deutlich günstiger als Profikarte; als Beispiel dient Wien mit einer Jahresnetzkarte für € 365). In Anbetracht der aktuellen Kapazitätsgengpässe wird diese als Einstiegsmaßnahme zuerst nur beim ÖPNV und außerhalb der Rushhour gelten.	Ein deutlich günstigeres ÖPNV-Ticket hätte ähnliche Effekte, wie ein Bürgerticket. Siehe dazu auch Kap. 7.3.1.
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-i	8. Weiterentwicklung der bestehenden Hinweistafeln zu einem Fußwegenetzes und erste Umsetzung.	Im Rahmen der erforderlichen Neuausschreibung des Fußgängerleitsystems wird eine inhaltliche und räumliche Weiterentwicklung geprüft.
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-j	B. Mittelfristmaßnahmen bis 2022 1. Weitergehende Reduzierung auch des privaten Stellplatzangebotes innerhalb des Ring 2 und Abbau unentgeltlicher Stellplätze innerhalb des Ring 3 analog Ring 2.	siehe Antwort zu 59-j
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-k	2. Einführung eines Parkleit- und Zufahrtkontrollsystems an Kordonstellen in Stadt- und Umland.	Hamburg verfügt über ein Parkleitsystem, in das eine Vielzahl an Parkhäusern eingebunden ist.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-l	3. Ausbau der Kapazitäten im ÖPNV auf vorhandener Infrastruktur. Im Bereich der Schnellbahn sind Reserven in unterschiedlichem Maße vorhanden, womit dem Nachfragezuwachs durch Taktverdichtung (2,5-Minuten-Takt sind möglich) und verstärktem Einsatz von Langzügen begegnet werden. Der Zeitraum genügt für den Kapazitätsausbau, wenn abgängige Fahrzeuge nicht verschrottet und bei Neu- und Umbauten mehr auf Leistungsfähigkeit denn auf Sitzplatzangebot geachtet wird.	Bei der S-Bahn sind Verlängerungen von Kurz- auf Voll- bzw. von Voll- auf Langzüge in Abhängigkeit der Bahnsteiglänge möglich, sofern die entsprechenden Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Langfristige Angebotsausweitungen sind infrastrukturabhängig und können i.d.R. erst nach Abschluss entsprechender Baumaßnahmen erfolgen (z.B. geplante neue S-Bahn-Linien nach Kaltenkirchen und Bad Oldesloe). Der über die betriebliche Nutzungsdauer hinausgehende Einsatz alter Fahrzeuge ist dagegen unwirtschaftlich und führt aufgrund der immer höher werdenden Störanfälligkeit zu qualitativen Mängeln in der Betriebsdurchführung; dies ist bei der S-Bahn gerade der Grund zur Beschaffung einer neuen Fahrzeuggeneration gewesen. Die neue Flotte umfasst dabei mehr Fahrzeuge als durch Ausmusterung der alten Baureihe verschrottet werden, daher ist mit der Flottenmodernisierung auch eine Kapazitätsausweitung verbunden.
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-m	4. Ausweitung des Geltungszeitraums der Umweltmobilitätskarte auf alle Tageszeiten und Integration weiterer Mobilitätsangebote wie Fahrradleihsystem .	Siehe Ziffer 158-h.
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-n	5. Straffung des Buslinienetzes zur punktuellen Verknüpfung von Großwohnsiedlungen und Arbeitsplatzschwerpunkten mit Schnellbahnstationen (Stichwort: Integration der Schnellbusse in das Netz, Ausbau des Produktes Eilbus).	Das Busnetz wird bedarfsgerecht geplant und ausgebaut. Die verschiedenen Bustypen haben dabei eine eigene Funktion. So hat der MetroBus die Merkmale einer Taktgarantie durch einen attraktiven und einheitlichen Mindeststandard sowie der Einführung durchgehender tangentialer Verbindungen, um damit die radial auf die Innenstadt ausgerichteten Schnellbahnachsen zu verknüpfen. Der MetroBus berücksichtigt die besonders nachgefragten Strecken im Busnetz. Gemeinsam mit dem Angebot der Schnellbahnen ergibt sich dabei ein Grundgerüst der Linien, das die dicht besiedelten Bereiche des Hamburger Stadtgebiets umfassend berücksichtigt. Die SchnellBus-Linien stellen ein Komfortangebot dar, das losgelöst vom Grundverkehrsangebot der Schnellbahn- und der StadtBus-Linien angeboten wird. Im Gegensatz zu den meisten StadtBus-Linien kann man mit den SchnellBus-Linien umsteigefrei und direkt die Innenstadt erreichen.
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-o	6. Sanierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Region Hamburg zur Verlagerung aufkommensstarker Güterverkehre auf die Schiene, Umsetzung des Logistikkonzeptes aus Stufe 1.	siehe Antwort zu 43-e
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-p	7. Einrichtung von Radschnellwegen innerhalb der Stadt und zwischen Stadt und Umland durch Umwidmung von MIV-Fahrstreifen	siehe Antwort zu 142-i
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-q	8. Vollendung des Fußwegenetzes.	siehe Antwort zu 158-i
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-r	c. Langfristmaßnahmen mit Realisierung ab 2023 1. Rückbau von Straßenverkehrsflächen	Es ist derzeit nicht vorgesehen, Straßenverkehrsflächen zurückzubauen. Nichtsdestotrotz kommt es im Zuge von Umplanungen / Grundinstandsetzungen von Straßen regelmäßig auch zu Anpassungen des Straßenquerschnitts um zusätzliche Flächen für Fuß- und Radverkehr zu generieren.
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-s	2. Abriss bzw. Umgestaltung von Parkhäusern zu Wohn- und Bürogebäuden	Parkraummanagement stellt eine wichtige Stellschraube zur Steuerung des Verkehrs dar und wurde deshalb auch im Maßnahmenpaket „Intermodale Angebote und Mobilitätsmanagement“ berücksichtigt (siehe Kapitel 7.1.3). Dabei wird sich v.a. auf die bessere Organisation von Parkplätzen im öffentlichen Raum konzentriert. Ein Rückbau von Parkhäusern ist nicht vorgesehen.
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-t	3. Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur durch bestehende Schnellbahnsysteme	siehe Antwort zu 55-c
158	VCD Verkehrsclub Deutschland	158-u	4. Einrichtung eines engmaschigen Stadtbahnnetzes.	siehe Antwort zu 55-c

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
159	Hopfenstraße	159-a	• Wir möchten einen umfassenden Überblick über die Luftqualität in Hamburg bekommen, d.h. neben den genannten Stickoxidwerten, sollten auch Feinstaubwerte PM 10 (wie bereits im Luftreinhalteplan 2012 geschehen) sowie PM 2,5 erfasst werden.	Die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg dient dazu, die Überschreitung des Jahresmittelgrenzwertes von NO2 schnellst möglich zurückzuführen. Die anderen Grenzwerte der europäischen Luftqualitäts-Richtlinie bzw. der 39. BImSchV werden in Hamburg eingehalten und sind daher nicht Gegenstand der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Die Messwerte des HAMBURGER Luftmessnetzes werden unter http://luft.hamburg.de/ veröffentlicht.
159	Hopfenstraße	159-b	• Die Messstation auf dem Kleinen Grasbrook soll die Schadstoffbelastung im Hafen widerspiegeln. Wir fordern weitere Messstationen zur Beurteilung der Luftqualität in den hafennahen Wohngebieten (Hafencity, Kreuzfahrtterminal am Marco Polo Tower sowie an den St. Pauli Landungsbrücken), da hier mit einer erhöhten Verschmutzung durch Schiffemissionen gerechnet werden muss, und sich durch die Bevölkerungsdichte ein anderer Gesundheitsschutz-Aspekt ergibt, als in einem reinen Industriegebiet wie dem Kleinen Grasbrook..	siehe Vorbemerkung Nr. 7
159	Hopfenstraße	159-c	• Der Verkehrsplan sieht eine spätere Nutzung der Versmannstrasse von bis zu 35.000 PKW/Tag vor. Im Sinne des Anwohnerschutzes (der Baakenhafen soll insbesondere Familien mit Kindern anlocken), die sich gleichzeitig wasserseitig den Schiffsemissionen ausgesetzt sehen, fordern wir hier eine entsprechende Verkehrsberuhigung (Tempo 30 Zone) und Umlenkung der Verkehrsströme durch weniger dicht bewohntes Gebiet.	Maßnahmen des Luftreinhalteplans konzentrieren auf Straßen mit NO2-Grenzwertüberschreitung. Die Modellierung weist in der benannten Straße keine Grenzwertüberschreitung aus. Der Vorschlag wird daher im Rahmen des Luftreinhalteplans nicht bewertet.
159	Hopfenstraße	159-d	Wir fordern einen Ausbau des bis dato als Alibi in Betrieb genommenen Landstromanschlusses in Altona, welcher nicht mal von einer Handvoll Schiffe genutzt wird. Ggf. müssen Kreuzfahrtreedereien auch entsprechend verpflichtet werden, diese Anschlüsse auch zu nutzen, wenn sie Hamburg ansteuern möchten. Ebenso muss für alle anderen zentrumsnahen Anlegestellen (s. Hafencity) ein Landstromanschluss bereitgestellt werden, um die unfassbaren Schiffsdiesel- Emissionen in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohngebieten zu verhindern.	siehe Kapitel 7.1.8, Maßnahmenpaket Schifffahrt
159	Hopfenstraße	159-e	• Ebenso lehnen wir eine LNG Hybrid Barge ab, da es aus unserer Sicht der falsche Ansatz ist, einen fossilen Brennstoff (Schiffsdiesel) gegen einen anderen (Flüssigerdgas) auszutauschen, um Schiffe, die im Hafen liegen mit Energie zu versorgen.	siehe Antwort zu 35-j und 35-l
159	Hopfenstraße	159-f	• Für sämtliche Schiffe im Hafen ist eine Rußpartikelfilter oder andere Maßnahmen zur Emissionsreduktion zwingend zu fordern. Dass dem bisher nicht so ist und offenbar auch keine konkreten Pläne existieren, dies umgehend einzuführen, ist nicht zu fassen.	siehe Vorbemerkung Nr. 3
160	Eimsbüttler Marktplatz	160-a 160-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
160	Eimsbüttler Marktplatz	160-c	Für die Straße Eimsbüttler Marktplatz an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
160	Eimsbüttler Marktplatz	160-d	Für die Straßen Fruchtallee, Osterstraße, Holstenkamp, Gärtnerstraße, Kieler Straße , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
160	Eimsbüttler Marktplatz	160-e 160-f 160-g 160-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
161	Bei den Mühren	161-a 161-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
161	Bei den Mühren	161-c	Für die Straße Bei den Mühren an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
161	Bei den Mühren	161-d 161-e 161-f 161-g	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-h
162	Kupferdamm	162-a 162-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
162	Kupferdamm	162-c	Für die Straße Kupferdamm Ecke Sonnenweg , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
162	Kupferdamm	162-d	Für die Straßen Kupferdamm, Sonnenweg und Berner Heerweg , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
162	Kupferdamm	161-e 161-f	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e bis 14-f
162	Kupferdamm	162-g	Überprüfung von Tempo 30 - (Blitzen!!) in der Tempo 30 Zeit fahren viele Autos auf dem Sonnenweg ca. 50 KMH und nachts fahren viele Autos noch viel schneller!	siehe Antwort zu 65-i
162	Kupferdamm	162-h	Auf die Einhaltung der Geschwindigkeitszonen achten!!! Sonst bringt das alles nichts!	siehe Antwort zu 65-i
162	Kupferdamm	162-i 162-j	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-g und 14-h
162	Kupferdamm	162-k	Förderung der E-Mobilität	siehe Kapitel 7.1.6
163	Sonnenweg	163-a 163-b 163-c 163-d 163-e 163-f 163-g 163-h 163-i 163-j 163-k	s. Einwendung Nr. 162	siehe Antwort zu 162-a bis 162-k

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
164	Kupferdamm	164-a 164-b 164-c 164-d 164-e 164-f 164-g 164-h 164-i 164-j 164-k	s. Einwendung Nr. 162	siehe Antwort zu 162-a bis 162-k
165	Kupferdamm	165-a 165-b 165-c 165-d 165-e 165-f 165-g 165-h 165-i 165-j 165-k	s. Einwendung Nr. 162	siehe Antwort zu 162-a bis 162-k
166	Kupferdamm	166-a 166-b 166-c	s. Einwendung Nr. 162	siehe Vorbemerkungen Nr. 3, Nr. 4, Nr. 5., siehe Antwort zu 5-a und 5-b
166	Kupferdamm	166-d	Für die Straßen Kupferdamm, Sonnenweg und Berner Heerweg, Ebeersreye , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-b
166	Kupferdamm	166-e 166-f 166-g 166-h 166-i 166-j 166-k	s. Einwendung Nr. 162	siehe Antwort zu 162-e bis 162-k
167	Sonnenweg	167-a 167-b 167-c 167-d 167-e 167-f 167-g 167-h 167-i 167-j 167-k	s. Einwendung Nr. 162	siehe Antwort zu 162-a bis 162-k
168	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Harburg	168-a	1. Bei der Planung sind die vom Umweltbundesamt in der Neuauflage des „Handbuchs für Emissionsfaktoren für Straßenverkehr“ bekannt gegebenen Werte für Diesel-Pkw zugrunde zu legen	siehe Vorbemerkung Nr. 5

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
168	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Harburg	168-b	2- In der Winsener Straße ist die Verwendung mindestens emissionsarmer, besser noch emissionsfreier Busse vorrangig bis zum nächsten Fahrplanwechsel umzusetzen.	siehe Antwort zu 59-k
168	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Harburg	168-c	3. Weitere, an die konkrete Situation der Harburger Straßen angepasste Maßnahmen zur Reduktion der Stickstoffdioxidemissionen sind zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen	siehe Vorbemerkung 3 und 9
168	GRÜNEN Fraktion Hamburg-Harburg	168-d	4. Zur Evaluation und Einschätzung von Maßnahmen und weiteren Entwicklungen ist in der Winsener Straße eine neue feste Luftmessstation zu errichten, die dauerhafter Bestandteil des Hamburger Luftmessnetzes werden soll.	siehe Vorbemerkung Nr. 7 und Antwort zu 82-b
169	Fuhlsbüttler Straße	169-a 169-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
169	Fuhlsbüttler Straße	169-c	Für die Straße Fuhlsbüttler Straße an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Antwort zu 5-a
169	Fuhlsbüttler Straße	169-d 169-e 169-f 169-g	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e und 14-h
170	IG Große Bergstraße u. a.	170-a	<p>I. Lage der Luftmessstation</p> <p>Die Lage einer Luftmessstation muss den Kriterien der Anlage 3 zur 39. BImSchV entsprechen. Nach Abschnitt B dieser Anlage (<i>großräumige Ortsbestimmung der Probenahmestellen</i>), dort Ziffer 1 lit. a), sollen Daten gewonnen werden innerhalb von Gebieten und Ballungsräumen, in denen die höchsten Werte auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Immissionsgrenzwerte signifikant ist. Eine Messung in der Max-Brauer-Allee als eine der am stärksten befahrenen Straßen Hamburgs mag hier grundsätzlich nicht zu beanstanden sein.</p> <p>Allerdings ist der Ort der Probenahme nach Anlage 3 zur 39. BImSchV, Abschnitt B Ziffer 1 lit. b) darüber hinaus so zu wählen, dass die Messung von Umweltzuständen, die einen sehr kleinen Raum in ihrer unmittelbaren Nähe betreffen, vermieden wird. Die Luftqualität an der Probenahmestelle für den Verkehr soll für einen Abschnitt von nicht weniger als 100 m Länge repräsentativ sein. <u>Diese Anforderung hält die Luftmessstation Max-Brauer-Allee nicht ein.</u> Vielmehr ist davon auszugehen, dass sie aufgrund ihrer besonderen Lage auf dem Mittelstreifen der Straße und unmittelbar gegenüber der Bushaltestelle Gerichtstraße höhere Werte verzeichnet, als dies bei einer Lage am äußeren Fahrbahnrand, in größerer Höhe und/oder weiter im nordöstlichen Straßenverlauf der Fall wäre.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Abweichende Belastungen in unmittelbarer Nähe [...] 2. Lage auf dem Mittelstreifen [...] 3. Verhinderung des Luftaustauschs durch Bäume [...] 4. Messeinlass in geringer Höhe gegenüber der Bushaltestelle [...] 	<p>Das Ergebnis der Modellierung für 2014 zeigt für die Max-Brauer-Allee eine Unterschätzung im Vergleich zu den tatsächlich gemessenen Werten an der Messstation. Diese Unterschätzung liegt für den Jahresmittelwert NO₂ bei minus 10 µg/m³. Diese Abweichung wurde bei den Prognosen als Zuschlag berücksichtigt. Der tatsächlich gemessene Wert zeigt eine Überschreitung des Jahresmittelgrenzwertes auf.</p> <p>Das Verwaltungsgericht Hamburg hat festgestellt, dass die Aufstellungsorte regelkonform gewählt worden sind und die ermittelten Werte der Luftreinhalteplanung und den Immissionsprognosen zugrunde gelegt werden konnten (vgl. VG Hamburg, Urteil vom 05. November 2014 – 9 K 1280/13 –, Rn. 36, juris). Daher wurden auch bei der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans die gemessenen und durch Immissionsprognosen ermittelten Werte zugrunde gelegt.</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
170	IG Große Bergstraße u. a.	170-b	<p>II. Derzeit keine Umsetzbarkeit des Diesel-Fahrverbots; Einvernehmen mit der Straßenverkehrsbehörde nicht ersichtlich</p> <p>Der Luftreinhalteplan ist ein verwaltungsintern verbindliches Handlungskonzept. Die Maßnahmen eines Luftreinhalteplans entfalten keine unmittelbare Außenwirkung und der Luftreinhalteplan selber ist auch keine Ermächtigungsgrundlage für die in ihm vorgesehenen Maßnahmen. Die Maßnahmen müssen vielmehr im Rahmen der jeweils einschlägigen Rechtsvorschriften umgesetzt werden.</p> <p>Das Diesel-Fahrverbot wird jedenfalls im Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Luftreinhalteplan keine in diesem Sinne umsetzbare Maßnahme sein. Hiermit setzt sich der Plan ebenso wenig auseinander, wie mit den Folgen einer dauerhaften Nichtumsetzbarkeit.</p> <p>1. Keine zeitnahe Klärung durch das Bundesverwaltungsgericht [...]</p> <p>2. Zweifel an der Einführbarkeit des erforderlichen Zusatzschildes [...]</p> <p>3. Fehlende Konsequenz des Luftreinhalteplans aus der unklaren Umsetzbarkeit</p> <p>Der Luftreinhalteplan bezeichnet die Umsetzbarkeit eines Dieselfahrverbots selber als nicht gesichert. Er hätte bei der Annahme einer unbedingten Notwendigkeit der über die Wirkungen der sonstigen Maßnahmen hinausgehenden Belastungsreduktion an der Max-Brauer-Allee daher für den Fall der Nichtumsetzbarkeit des Dieselfahrverbots alternative Maßnahmen beinhalten müssen. Dies ist nicht der Fall. Die FHH geht also davon aus, dass bei einer Nichtumsetzbarkeit des Diesel-Fahrverbots eine um das mit dieser Maßnahme angestrebte NO₂-Minderungspotenzial von 7,5 Mikrogramm / m³ höhere Belastung über 2020 hinaus tolerierbar ist. Damit wird das Reduktionsbedürfnis abstrakt nur niedrig gewichtet. Hierin liegt ein offener Wertungswiderspruch zu der seitens der FHH offenbar unterstellten Verhältnismäßigkeit des erhebliche Grundrechtseingriffe nach sich ziehenden Dieselfahrverbots (siehe hierzu noch IV.).</p> <p>4. Einvernehmen nicht ersichtlich</p> <p>Für Maßnahmen im Straßenverkehr besteht nach § 40 Abs. 1 S. 1 BImSchG eine Umsetzungspflicht für die in einem Luftreinhalteplan vorgesehenen Maßnahmen. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde beschränkt oder verbietet hiernach den Kraftfahrzeugverkehr nach</p>	<p>Die Maßnahme „Durchfahrtsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge (mit Ausnahme Euro-6-/Euro-VI-Fahrzeuge)“ wird durch das Verkehrszeichen „Verbot für Kraftwagen“ (Zeichen 251 StVO) in Verbindung mit dem noch zu schaffenden Zusatzzeichen „nur für Diesel bis einschließlich Euro 5 / V“ an den betroffenen Streckenabschnitte umgesetzt. Nach Auffassung des Senats kann ein solches Zusatzzeichen auf Landesebene mit Zustimmung der obersten Straßenverkehrsbehörde auf der Grundlage der VwV-StVO Rn. 46 zu §§ 39-43 eingeführt werden. Die grundsätzliche Zulässigkeit dieser Maßnahme ist allerdings noch nicht abschließend geklärt. Die Rechtsfrage liegt derzeit dem Bundesverwaltungsgericht in einem Sprungrevisionsverfahren gegen ein Urteil des VG Düsseldorf zur Entscheidung vor. Daher erfolgt die Aufnahme dieser Maßnahme in den Luftreinhalteplan vorbehaltlich einer entsprechenden Entscheidung des BVerwG.</p> <p>Die Einordnung des Fahrzeugs in eine bestimmte Schadstoffklasse ergibt sich aus dem Fahrzeugschein, die Überwachung der Einhaltung der Durchfahrtsbeschränkung erfolgt stichprobenartig.</p> <p>Von den Durchfahrtsbeschränkungen auszunehmen sind die in Anhang 3 der Kennzeichnungsverordnung (35. BImSchV) sowie in Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO, Nr. 44.3, aufgeführten Fahrzeuge. Darüber hinaus kann die zuständige Behörde den Verkehr der von den Durchfahrtsbeschränkungen erfassten Fahrzeuge von und zu bestimmten Einrichtungen zulassen kann, soweit dies im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen notwendig ist, oder überwiegende und unaufschiebbare Interessen Einzelner dies erfordern, insbesondere wenn Fertigungs- und Produktionsprozesse auf andere Weise nicht aufrechterhalten werden können. In besonders begründeten Ausnahmefällen kann zur Vermeidung von Härtefällen eine Ausnahmegenehmigung im Einzelfall erteilt werden.</p> <p>Die im Luftreinhalteplan vorgesehenen Maßnahmen im Straßenverkehr sind im Einvernehmen mit den zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden festgelegt worden. Die im Luftreinhalteplan festgelegten Maßnahmen sind nach § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Behörden nach dem BImSchG oder</p>
170	IG Große Bergstraße u. a.	170-c	<p>III. Mangelhaftes Gesamtkonzept des Luftreinhalteplans [...]</p> <p>1. Vergleich der Emittentengruppen</p> <p>Den Verursacherbeitrag über das gesamte Stadtgebiet betrachtet ist zunächst festzustellen, dass der Straßenverkehr mit einem Jahresausstoß von 5.949 t NO_x deutlich hinter der Emittentengruppe Schiffsverkehr mit einem Jahresausstoß von 7.944 t NO_x zurückbleibt. Während für den Straßenverkehr bereits ohne Luftreinhaltemaßnahmen ein Rückgang der Jahresemissionen bis 2020 um 40% gegenüber 2014 und um weitere 34% von 2020 bis 2025 prognostiziert wird, bleiben die Schiffsemissionen mit einem Rückgang von 0,5% bis 2020 nahezu konstant und steigen sodann bis 2025 um 6,2% an.</p> <p>Der Handlungsbedarf im Sektor Schiffsverkehr ist offensichtlich. Unter den verschiedenen Verursachergruppen ist daher vorrangig bei jenem anzusetzen.</p> <p>[...]</p> <p>Der Luftreinhalteplan sieht den Ausbau der Landstromversorgung für Kreuzfahrtschiffe nicht vor. Verwiesen wird auf die bestehende Anlage am Terminal Altona. Eine Nachrüstung in Steinwerder und der Hafencity wird nicht erörtert. Angesichts des erheblichen Reduktionspotenzials und der zu erwartenden Umrüstung in den Reedereien wäre diese Maßnahme aber zwingend zu prüfen gewesen. In Rechte Dritter würde durch eine solche Maßnahme nicht eingegriffen.</p>	<p>Maßnahmen im Hafenbereich und der Schifffahrt sind in den Maßnahmenpaketen MP 7 und MP8 enthalten. Dazu zählen auch Maßnahmen zur alternativen Energieversorgung von Schiffen, die auf den Erfahrungen aus Altona (Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe) aufbauen. Die Maßnahmen führen zu einer Verminderung des Hafenteils an der Hintergrundbelastung. Lokale Maßnahmen sind an Straßenabschnitten mit Grenzwertüberschreitung zusätzlich notwendig.</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
170	IG Große Bergstraße u. a.	170-d	<p>2. Emittentengruppen innerhalb des Straßenverkehrs</p> <p>Korrekt weist der Luftreinhalteplan zwar darauf hin, dass der Straßenverkehr und hier insbesondere Dieselfahrzeuge maßgeblich zur hohen lokalen Immissionsbelastung an den verkehrsnahen Messstationen beitragen, dies ist aber aufgrund der Zweckbestimmung und Lage der verkehrsnahen Messstationen nicht verwunderlich, sondern entspricht dem Zweck des Aufstellungsorts und ist insoweit nicht ausschlaggebendes Argument für die Verhältnismäßigkeit einer konkreten verkehrsbeschränkenden Maßnahme.</p> <p>Innerhalb der Emittentengruppe Straßenverkehr ist sodann zu berücksichtigen, dass PKW und leichte Nutzfahrzeuge bei einem Fahranteil von 90% nur für 40% des Jahresgesamtausstoßes verantwortlich sind, während LKW und Busse mit einem Fahranteil von 8,8 % nahezu 50% der NOx-Emissionen verursachen.</p> <p>Bei einem Ansatz an LKW und Bussen ist bei Betroffenheit einer wesentlich kleineren Anzahl privater Dritter mithin ein verhältnismäßig wesentlich höheres Minderungspotential gegeben, als bei dem Ansatz an privaten Diesel-PKW. Schon dies spricht gegen die Verhältnismäßigkeit der Einschränkungen privater Diesel-PKW-Halter.</p>	<p>Nach Angaben des Umweltbundesamtes sind Diesel-Pkw als Hauptverursacher von NO₂-Grenzwertüberschreitungen anzusehen. Der Busflottenanteil in der Max-Brauer-Allee ist hoch, weshalb eine der zu ergreifenden Maßnahmen auch an diesem Punkt ansetzt. Der Lkw-Verkehr ist anteilig gering und umfasst vor allem Wirtschaftsverkehre mit Zielen im näheren Umfeld.</p>
170	IG Große Bergstraße u. a.	170-e	<p>3. Abwägungsausfall hinsichtlich kategorisch ausgeschlossener Maßnahmen</p> <p>Die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans prüft ausdrücklich nicht die Einrichtung einer Umweltzone, die Einführung einer City-Maut und den Bau einer Stadtbahn. Als Begründung hierfür wird angeführt, das Verwaltungsgericht habe bereits zur 1. Fortschreibung festgestellt, dass Hamburg auf diese Maßnahmen rechtsfehlerfrei verzichtet habe.</p> <p>Diese Feststellung über die im Jahr 2012 ausgeübte Planungshoheit enthält allerdings keine Aussagen für das Jahr 2017. Sie hat keinen „Ewigkeitscharakter“ und entbindet die FHH nicht von der Pflicht, bei einer weiteren Fortschreibung der Planung eine erneute Betrachtung der gesamten zur Verfügung stehenden Bandbreite an Handlungsoptionen zu betrachten und zu bewerten. Der maßgebliche Beurteilungszeitpunkt der Rechtmäßigkeit eines Luftreinhalteplans ist der Zeitpunkt seiner Beschlussfassung. Hier können sich Hintergrundannahmen zu bereits verworfenen Maßnahmen geändert haben oder es kann zu Verschiebungen im Gesamtgefüge gekommen sein. Insbesondere im Hinblick auf die Einführung von Umweltzonen hat es in den letzten fünf Jahren zahlreiche Entwicklungen gegeben, die hätten betrachtet und einbezogen werden müssen.</p>	<p>Die Gründe, die bereits bei der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zum Verzicht auf die Einrichtung einer Umweltzone, die Einführung einer City-Maut und den Bau einer Stadtbahn geführt haben, gelten unverändert fort.</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
170	IG Große Bergstraße u. a.	170-f	<p>IV. Unverhältnismäßigkeit des Dieselfahrverbots [...]</p> <p>1. Abwägungsausfall im Hinblick auf die Zielfestlegung Für die vorliegende Entwurfsfassung des Luftreinhalteplans ist im Hinblick auf das Dieselfahrverbot ein vollständiger Abwägungsausfall zu verzeichnen. Die Folgen des Dieselfahrverbots für örtliche Gewerbetreibende, private Anlieger, Lieferunternehmen, Handwerker, den ÖPNV, Träger der Daseinsvorsorge an der Max-Brauer-Allee sowie mit den Verkehrssituationen, Luftverschlechterungen und gegenläufigen Interessen Betroffener an den zwangsläufig entstehenden Ausweichstrecken, etwa der Haubachstraße und der Harkortstraße, wurden nicht betrachtet.</p> <p>Soweit dies darauf beruht, dass die FHH sich nach der Entscheidung des VG Düsseldorf vom 13. September 2016, 3 K 7695/15 – juris, in der Pflicht sieht, Dieselfahrverbote festzulegen, ist sie im Irrtum. Aus dem Urteil des VG Düsseldorf folgt – wenn überhaupt – lediglich die Pflicht, eine solche Maßnahme als nicht von vorn herein rechtlich und tatsächlich ausgeschlossen in die Bestandsaufnahme und Prüfung einzubeziehen.</p> <p>Das Abwägungserfordernis mit den Belangen außerhalb der Luftreinhaltung bleibt unberührt. Diesem wurde, wenn überhaupt, nur im Hinblick auf die Belange „des Verkehrs“ Rechnung getragen.</p> <p>Wird die ausgefallene Abwägung unter Einbeziehung aller notwendigerweise zu betrachtenden Belange nachgeholt, kann dies nur zu einem Verzicht auf das Dieselfahrverbot führen, wie unter den folgenden Gliederungsabschnitten näher dargestellt werden wird.</p>	<p>Die Durchfahrtsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge an der Max-Brauer-Allee sind angesichts der hohen Überschreitungen der NO₂-Grenzwerte, der langen Zeitdauer der Überschreitung (seit 2010) und der hohen Bedeutung des Schutzgutes der menschlichen Gesundheit mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit vereinbar. Die Maßnahme ist geeignet, erforderlich und angemessen, um den gesetzlich vorgeschriebenen Jahresmittelgrenzwert für NO₂ so schnell wie möglich einzuhalten. Auf die Ausführungen im Luftreinhalteplan unter 7.2.2 wird verwiesen. In dem betreffenden Straßenabschnitt beträgt der Verursachungsanteil des lokalen Straßenverkehrs an den NO₂-Immissionen rund 50 %, hinzu kommen weitere Immissionen durch den Straßenverkehr im übrigen Hamburger Stadtgebiet (rund 20 %). Innerhalb des Straßenverkehrs wiederum emittieren ältere Dieselfahrzeuge besonders stark. Die Durchfahrtsbeschränkungen setzen daher bei diesen weniger schadstoffarmen Kraftfahrzeugen als Hauptverursacher der NO₂-Immissionen im Straßenverkehr an. Da NO₂ die Gesundheit schädigen kann, erscheint es zum Schutz der menschlichen Gesundheit sachgerecht, den Nutzern von weniger schadstoffarmen Fahrzeugen einen Beitrag zur Minderung dieser Schadstoffbelastungen abzuverlangen. Gegenüber dem Schutz der Anwohner, die seit langem Immissionen ausgesetzt sind, die über dem gesetzlichen Grenzwert liegen, muss der Anspruch der Nutzer weniger schadstoffarmer Fahrzeuge auf unbeschränkte Durchfahrt durch die Max-Brauer-Allee zurücktreten. Insbesondere aufgrund der langen Dauer der Grenzwertüberschreitung ist die Stadt gehalten jede grundsätzlich zulässige und verhältnismäßige Maßnahme zu ergreifen, die zur schnellstmöglichen Einhaltung der Grenzwerte führt. Durch generelle Ausnahmegenehmigungen sowie durch Ausnahmen im Einzelfall kann unbilligen Härten wirtschaftlicher oder sonstiger Art in hinreichender Weise begegnet und damit den Anforderungen an die Verhältnismäßigkeit ausreichend Rechnung getragen werden.</p> <p>Hinsichtlich der Gewerbetreibenden an der Großen Bergstraße, im Bahnhof Altona und in Hamburg Ottensen ist auf Folgendes hinzuweisen:</p>
170	IG Große Bergstraße u. a.	170-g	<p>2. Keine Beachtung der Lage der Luftmessstation Zu einer den Anforderungen an eine gerechte Abwägung entsprechende Planung gehört insbesondere, den tatsächlichen positiven Effekt den durch die Maßnahme vorgenommenen Beschränkungen anderer Rechtsgüter – hier insbesondere der gewerblichen Interessen der Stellungnehmer sowie der privaten Interessen der Diesel-PKW-Fahrer – gegenüberzustellen, zu gewichten und alle Interessen in einen gerechten Ausgleich zu bringen. Dabei ist die unter I. dargestellte Lage der Luftmessstation wesentlich einzubeziehen. Aus ihr ergibt sich in vielerlei Hinsicht eine Diskrepanz zu den im Luftreinhalteplan angenommenen Werten und Verbesserungen zu den tatsächlichen Verbesserungsbedarfen entlang des betroffenen Abschnitts der Max-Brauer-Allee jenseits des 1,5 m hohen Messpunktes auf dem Mittelstreifen.</p> <p>Soweit das Verwaltungsgericht Hamburg der FHH in dem Verfahren um die 1. Fortschreibung der Luftreinhalteplanung vorgehalten hat, den Standort der Luftmessstation selber gewählt zu haben, betraf dies die Pflicht zur Aufstellung eines den gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Luftreinhalteplans, nicht die Verhältnismäßigkeit einer konkreten Maßnahme. Für die Prüfung letzterer kann eine Selbstbindung der FHH insoweit nicht angenommen werden. Eine zum Gesundheitsschutz der Bevölkerung nicht notwendige Übererfüllung der rechtlich erforderlichen Standards rechtfertigt keine gravierenden Grundrechtseingriffe.</p>	<p>Die Luftmessstation ist Bestandteil des Hamburger Luftmessnetzes und genügt den Anforderungen der 39. BImSchV. Da beide Messwerte (in 1,5 m und 4m Höhe) den Jahresmittelgrenzwert überschreiten, ist davon auszugehen, dass dies auch für den Straßenabschnitt zutrifft, für den die Messstelle repräsentativ ist.</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
170	IG Große Bergstraße u. a.	170-h	<p>3. Unwirksamkeit im Hinblick auf die Gesamtbelastung des innerstädtischen Bereichs; Verlagerungseffekte [...]</p> <p>Ein Dieselfahrverbot in der Max-Brauer-Allee würde nicht zu einer Abnahme der Dieselverkehre insgesamt führen, sondern lediglich zu deren Verlagerung auf andere nahegelegene Abschnitte des Straßennetzes, zum Beispiel auf die Haubachstraße und die Harkortstraße. Dort würde die Luftqualität verschlechtert, was mit § 26 Abs. 3 der 39. BImSchV nicht vereinbar ist, [...]</p>	Die Dieseldurchfahrtsbeschränkung in der Max-Brauer-Allee führt zu einer MIV-Reduktion auf dem betroffenen Abschnitt (im Gegensatz zu den Maßnahmen der Busbeschleunigung, siehe dazu auch 171-o). Dieser Verkehr wird sich auf die umliegenden Straßen verlagern. Von Mehrbelastung wird v.a. die Harkortstraße betroffen sein. Die Verlagerung wird jedoch nicht dazu führen, dass es in Harkortstraße zu Grenzwertüberschreitungen kommt (siehe LRP Kap. 7.2.2.1, Abschnitt Max-Brauer-Allee).
170	IG Große Bergstraße u. a.	170-i	<p>4. Geringer quantitativer Effekt des Diesel-Fahrverbots im Rahmen der Gesamtplanung [...]</p> <p>Die betroffenen Straßenabschnitte reduzieren sich um ca. 84 %. Mit dem Zeithorizont 2020 werden diese Reduktionen in sehr kurzer Zeit erreicht, Von den verbliebenen 4.675 Betroffenen sollen nach den Annahmen des Luftreinhalteplan 272 Personen von dem Diesel-Durchfahrverbot in der Max-Brauer-Allee profitieren. Dies sind etwas weniger als 6% der noch Betroffenen. Der quantitative Effekt der Maßnahme zum Schutz der menschlichen Gesundheit ist damit denkbar gering. Die reale Betroffenheit und damit die reale Entlastung liegen sogar noch deutlich unterhalb der Zahl von 272 Personen. [...]</p>	siehe Vorbemerkung Nr. 2
170	IG Große Bergstraße u. a.	170-j	<p>5. Zeitliche Dimension: „schnellstmögliche“ Einhaltung der Grenzwerte auch ohne Dieselfahrverbot [...]</p> <p>Der Zeithorizont 2020 ist von heute an – als worst-case bis zum Jahresende betrachtet – einer von zweieinhalb Jahren. Zum Zeitpunkt der Entscheidung des VG München waren es bis Ende 2020 fünf Jahre. Weder dieser Zeitraum, noch der konkrete Zeitpunkt wurden in der Entscheidung allerdings festgeschrieben. Kritisiert hat jenes Gericht im Dezember 2015 lediglich die Einhaltung „nicht vor 2025 bzw. 2030“. Diese Zeithorizonte sei-en, auch in Anbetracht der Umsetzungsverpflichtung der Richtlinie bis 2010, „deutlich nach unten zu korrigieren“. [...]</p> <p>Der Hamburger Luftreinhalteplan hingegen genügt in seiner 2. Fortschreibung bereits ohne das Dieselfahrverbot dem Erfordernis der schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung. Bis 2020 wird nach seinen Annahmen bereits ohne Luftreinhaltemaßnahmen der in 1,5 m Höhe gemessene Wert an der Max-Brauer-Allee von 52 Mikrogramm/m³ auf 41,1 Mikrogramm/m³ reduziert, Entwurf der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, S. 62.</p> <p>Mit einem Minderungspotenzial mindestens 2,3 bis 2,7 Mikrogramm/m³ durch den ab 2020 erfolgenden Einsatz ausschließlich emissionsfreier Busse auf den Linien 15, 20, 25 und 183 ist der Wert von 40 Mikrogramm/m³ unterschritten (näher dazu sogleich 6.). In 4 Metern Höhe wird der maßgebliche Grenzwert von 40 m³ ohnehin unproblematisch eingehalten sein.</p>	siehe 170-f

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
171	IG Große Bergstraße u. a.	170-k	<p>6. Verwendung emissionsfreier Busse ab 2020</p> <p>Zu der Belastung an der Messstation Max-Brauer-Allee trägt wesentlich der Busverkehr bei. Die nicht mit prozentualen Angaben versehenen Diagramme auf S. 49/50 der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zeigen einen Verursachungsanteil von wohl ca. 20% an den Gesamtemissionen und, wie dem Dokument an anderer Stelle zu entnehmen ist, 36 % der lokalen Straßenverkehrsemissionen.</p> <p>An den anderen verkehrsnahen Messstationen findet wesentlich weniger Busverkehr statt. Der Verursachungsanteil liegt hier jeweils bei 9% oder darunter.</p> <p>Im Maßnahmenpaket 5 des Luftreinhalteplans (Flottenmodernisierung Bus und Bahn) wird ausgeführt, dass ab 2020 nur noch emissionsfreie Busse angeschafft werden. Es liegt aufgrund des außergewöhnlichen Verursacherbeitrags des Busverkehrs zu der lokalen Belastung an der Max-Brauer-Allee nahe, diese hier einzusetzen und so ohne verkehrsbeschränkende Maßnahmen ab 2020 eine erhebliche weitere Reduktion des NO₂-Wertes zu erreichen. Dies ist auch vorgesehen und wird mit einer Verbesserung von 2,3 bis 2,7 Mikrogramm / m³ beziffert. Diese Verbesserung ist nah hiesiger Einschätzung noch zu gering gewichtet. Der Emissionsbeitrag der Busse von ca. 20% an der Gesamtbelastung fiele vollständig weg, was einen deutlich höheren Wert ergeben dürfte. Die Lage der Messstation direkt gegenüber der Bushaltestelle Gerichtsstraße einbezogen, dürfte die Verringerung der NO₂-Werte bei Wegfall der Bus-Emissionen noch wesentlich mehr als 20% betragen. Der Grenzwert würde dadurch ab 2020 selbst bei der Berücksichtigung eines Unsicherheitszuschlags eingehalten.[...]</p>	Die Abwägung zu Minderungsmaßnahmen in der Max-Brauer-Allee ist im Plan (Kapitel 7.2.2) beschrieben. Die Flottendurchdringung mit emissionsfreien Bussen ab 2020 ist im Kapitel 7.1.5 dargestellt. Der Anteil dieser Busse ist im Jahr 2025 noch kleiner als 50%.
170	IG Große Bergstraße u. a.	170-l	<p>7. Rechtsbeeinträchtigungen der Gewerbetreibenden</p> <p>a) Eingriffe in die betrieblichen Belange der Stellungnehmer</p> <p>[...] Für die vorrangig auf den Individualverkehr ausgerichteten Geschäftshäuser würde die konsequente Durchsetzung eines Dieselfahrverbots auf der Max-Brauer-Allee daher erhebliche Umsatzeinbußen, Personalentlassungen und die Notwendigkeit zu einer Neustrukturierung der Geschäftsmodelle mit einem Schwerpunkt auf Kunden des ÖPNV zur Folge haben. Letztere ist bei den großen Unternehmen nicht erfolgsversprechend, sodass bei ausbleibenden Gewinnen mit einem Abbau an Attraktivität des Angebots und einer Abwertung des Geschäftsgebiets um die Große Bergstraße einhergehen werden.</p> <p>Die IG Große Bergstraße beziffert die Umsatzeinbußen ihrer Mitglieder nach einer ersten groben Schätzung auf etwa 5 bis 10%. Für einzelne PKW-orientierte Magnetbetriebe dürften sich die Einbußen eher am oberen Ende dieser Spanne – wenn nicht gar darüber – abspielen. Die Auswirkungen gerade auf das REWE Center wären massiv.</p> <p>[...]</p> <p>b) Keine Gewährleistung der Kundenverkehre</p> <p>[...] Der Kundenverkehr gehört zum Anliegerverkehr. Zum Anliegerverkehr gehört sowohl der Fahrverkehr der Straßenanlieger selbst als auch der Fahrverkehr derer, die zu den Anliegern Beziehungen irgendwelcher Art unterhalten oder anknüpfen wollen, gleichgültig ob er aus geschäftlichen oder privaten Anlass erfolgt.</p> <p>Ein derartiger Anlass ist mit dem Willen des Einkaufens gegeben, der Kundenverkehr also streng genommen weiterhin zulässig. Faktisch ist dies nicht der Fall. [...]</p>	siehe 170-f

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
170	IG Große Bergstraße u. a.	170-m	<p>8. Rechtsbeeinträchtigungen der Halter von Diesel-Kfz</p> <p>Das Durchfahrverbot trifft nicht nur Halter älterer Dieselfahrzeuge. Die Norm Euro 6 gilt erst seit 2015. Von einigen Marken und Modellen wurde sie bereits vorzeitig erfüllt, jedoch wird dennoch das Eigentum an zahlreichen Diesel-PKW, die heute erst drei Jahre alt sind, durch die Maßnahme eingeschränkt. Nach Angaben des Verbands Der Automobilindustrie (VDA) sind rund 40% des Diesel-Pkw-Bestands in Deutschland Autos mit Euro-5-Norm. Anders, als beispielsweise bei dem in Stuttgart angestrebten Dieselfahrverbot an Tagen mit zu hoher Feinstaubbelastung trifft die Hamburger Idee diese PKW-Halter täglich und unter ihnen besonders diejenigen Personen, die als Berufspendler auf das Kfz angewiesen sind. Eine erst kürzlich im Vertrauen auf die europäischen Standards getätigte Investition wird entwertet.</p> <p>Personen mit geringem oder mittlerem Einkommen sind nicht in der Lage, ihren PKW binnen so kurzer Zeit nochmals auszutauschen – zumal sie den erlittenen Wertverlust des bisherigen Diesel-PKW kompensieren müssten. Der individuelle PKW-Halter hat auf das Emissionsverhalten seines Autos auch keinen Einfluss. Der einzig richtige Adressat für Reduktionen ist die Dieselfahrzeug-Industrie.</p>	siehe 170-f
170	IG Große Bergstraße u. a.	170-n	<p>9. Klima-Vorteile des Diesels gegenüber Benzinern und Nachrüstungsbestrebungen auf Bundesebene</p> <p>Der mittelfristige Effekt eines Dieselfahrverbots verbunden mit den dadurch verschärften realen Ängsten der Endkunden, mit weiteren noch einschneidenderen Maßnahmen – großräumigen Fahrverboten o. ä. – belastet zu werden wird ein verstärkter Umstieg auf Benzin-Fahrzeuge bei der nächsten Kfz-Anschaffung sein. Die Diesel-Technologie ist aber, wie aktuell in einer am 02. Juli 2017 zu beschließenden Drucksache des Bundesrats nachzulesen ist, nicht nur mit über 810.000 Beschäftigten ein Stützpfeiler der deutschen Wirtschaft, sondern in Punkto CO₂-Ausstoß dem Benziner-PKW deutlich überlegen. Die Ausstöße dieses Klima-Gases sind gegenüber einem Benziner um bis zu 15% geringer, Bundesrat, Drs. 422/17 v. 24.05.2017, Ziffer 3.</p> <p>Auch in dieser Hinsicht würde also nur eine Belastungsverlagerung stattfinden. Von NO₂ auf CO₂. Einem integrativen Ansatz des Umweltschutzes entspricht dies nicht. Jenem kann nur durch Maßnahmen an der Quelle – nämlich in der Produktion – Rechnung ge-tragen werden.</p> <p>Auch die aktuellen Nachrüstungsbestrebungen sind in die Abwägung einzustellen. Mit der Drucksache 422/17 sind diese auf der politischen Ebene konkret genug formuliert und weit genug vorangeschritten, um in die Gesamtbetrachtung einzufließen.</p> <p>„[Denn] deutliche Minderungen der Stickstoffoxidemissionen bei Diesel-Fahrzeugen im Bestand können die Einhaltung der NO₂-Grenzwerte beschleunigen, Verkehrsbeschränkungen für Diesel-Kfz verhindern und die Verunsicherung mit Blick auf die Zukunft der Dieseltechnologie beenden.“ Bundesrat, Drs. 422/17 v. 24.05.2017, Ziffer 4.</p>	<p>Dieselfahrzeuge sind Hauptverursacher der lokalen Überschreitungen des Jahresmittelgrenzwertes für NO₂. Lokale Beschränkungen für Diesel-Fahrzeuge sind an dem konkreten Straßenabschnitt angemessen, solange der Grenzwert nicht eingehalten wird. Im Übrigen siehe Kapitel 5.3, 7.2.2 und 8.</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
170	IG Große Bergstraße u. a.	170-o	<p>C. Umbau der Max-Brauer-Allee</p> <p>Der Umbau der Max-Brauer-Allee beinhaltet als Kernmaßnahme die Reduzierung der von privaten Kfz nutzbaren Fahrspuren auf eine Spur pro Richtung. Die heute außerhalb der Hauptverkehrszeiten für den Individualverkehr freigegebene rechte Fahrspur jeder Richtung soll vollständig den Bussen und Fahrradfahrern zur Verfügung stehen. In diesem Sinne ist der geplante Umbau zugleich eine Maßnahme im Rahmen des Maßnahmenpakets 2 des Luftreinhalteplans (Förderung des Radverkehrs). [...]</p> <p>Die gleiche Anzahl an PKW – eine DTV von 22.000 und mehr – würde sich mit nur einer Fahrspur pro Richtung kaum bewältigen lassen. Dies wird wohl auch nicht angestrebt. Vielmehr ist der Verzicht auf den PKW an dieser Stelle gerade Ziel der Umbaumaßnahmen. Eine Quantifizierung des erhofften Reduktionsumfangs konnte den auf der Homepage des LSBG veröffentlichten Präsentationen nicht entnommen werden, es darf aber wohl realistisch von 30 bis 40 % ausgegangen werden. [...]</p> <p>Sollten beide Maßnahmen kumulativ verwirklicht werden, ist ein Rückgang des motorisierten Individualverkehrs um mindestens 40% zu erwarten. Die Umsatzeinbußen im Einzelhandel werden damit besonders gravierend ausfallen. Die zusätzliche Schaffung der Velo-Routen lässt zudem die Querverbindung durch die Gerichtsstraße für den Autoverkehr wegfallen. Über diese Straße hätte ansonsten eine Anbindung an die Max-Brauer-Allee aus nördlicher / nordöstlicher Richtung bestanden, über die der Maßnahmenbereich weitestgehend hätte umfahren und insbesondere das REWE Center noch hätte angesteuert werden können.</p>	<p>Eine Reduktion der Leistungsfähigkeit der Max-Brauer-Allee ist nicht Planungsziel von Maßnahmen seitens der Busbeschleunigung.</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass die vorhandenen Verkehrsmengen in der Max-Brauer-Allee mit einem Fahrstreifen pro Richtung störungsfrei abgewickelt werden können. Die Diesel-Durchfahrtsbeschränkung führt zu einer Reduktion des Kfz-Verkehrs in dem verkehrsbeschränkten Bereich. Die Erreichbarkeit umliegender Standorte wird jedoch grundsätzlich erhalten bleiben .</p>
171	Grindelallee	171-a 171-b	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Vorbemerkungen Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6
171	Grindelallee	171-c	Für die Straße Grindelallee , an der wir wohnen, wurden im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Vorbemerkung und 3-a
171	Grindelallee	171-d	Für die Straßen Hallerstraße und Edmund-Siemers-Alle/An der Verbindungsbahn , die ich als Verkehrsteilnehmer regelmäßig nutze(n), wurde im Rahmen der vorgesehenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans keine lokal wirksamen Maßnahmen, wie Tempo 30, Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zu Verstetigung, geprüft. Für diese Straßen soll eine entsprechende Prüfung lokaler Maßnahmen vorgenommen werden, auch um eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und diese bereits vor dem Jahr 2020 abzustellen.	siehe Vorbemerkung und 3-a
171	Grindelallee	171-e 171-f 171-g 171-h	Musterstellungnahme Verkehrssicherheit Heimfeld (Einwendung Nr. 14)	siehe Antwort zu 14-e und 14-h
171	Grindelallee	171-i	Eine stationäre Überwachungsanlage für Geschwindigkeit und Lärm in der Grindelallee auf der Höhe der Hausnummer xxx, vor der regelmäßig Geschwindigkeiten von über 80 km/h gemessen und manipulierte Motoren und willkürliches Gasgeben beobachtet werden können.	Die Überwachung des Verkehrs ist originäre Aufgabe der Polizei und nicht Bestandteil des Luftreinhalteplans.
172	Gladowstraße	172-a	als zukünftiger Bewohner der östlichen Hafencity (Baakenhafen) habe ich den Artikel der Zeitung "DIE ZEIT" gelesen, in dem eine sehr hohe Feinstaubbelastung im Hafen berichtet wird. Die Messungen am „Kleinen Grasbrook“ sowie das Gutachten zum Bau des neuen Kreuzfahrtterminals haben diese Thesen leider bestätigt. Als zukünftiger Bewohner des neuen Stadtteils frage mich daher, warum der Luftreinhalteplan lediglich EU Anforderungen versucht irgendwie zu erfüllen und nicht ein angemessenes Gesamtkonzept vorliegt. In der Hafencity erfüllen alle Neubauten den Gold oder neuerdings Platin Standard und erfüllen höchste Ansprüche. Warum gilt das nicht auch für die Luft Qualität?	siehe Vorbemerkung Nr. 3

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
172	Gladowstraße	172-b	1. Setzen Sie einen Anreiz für Kreuzfahrtschiffe und setzen sie stark subventionierten Landstrom ein oder stellen diesen gar kostenfrei (mit höheren Liegegebühren) zur Verfügung.	Ein Anreizsystem ist im Maßnahmenpaket 8 enthalten. Die Errichtung und der Betrieb der Landstromanlage unterliegen den restriktiven Bestimmungen des Europäischen Beihilferechts.
172	Gladowstraße	172-c	2. AIDA als wichtiger und strategischer Partner, hat in Deutschland einen Ruf zu verlieren und kann viel mehr tun, warum zwingen sie nicht die neuen Schiffe zu Landstrom Anschlüssen? Wir bauen Elektro Ladestationen für Autos in der ganzen Stadt und dort wo wir die Abgase tausender Autos mit einem Stromanschluss ersetzen können, dort tun wir es nicht.	Die Landstromanlage in Altona wird als Pilotanlage betrieben. Aufbauend auf den Erkenntnissen aus dem Betrieb werden weitere Planungen erfolgen.
172	Gladowstraße	172-d	3. Die Hafenfähren sollten selbstverständlich eine Abgasreinigungsanlage bekommen, warum ist das noch nicht passiert?	Die Motoren der HADAG-Fähren werden nach Ende ihrer Laufzeit durch moderne Aggregate ersetzt. Die Schiffe werden nachträglich mit Abgasnachbehandlungsanlagen ausgestattet (vgl. Kapitel 7.1.8 „Maßnahmenpaket 8: Schifffahrt“). Darüberhinausgehende Modernisierungen sind nicht geplant.
172	Gladowstraße	172-e	1. Make „Radfahren“ great again: Warum haben Radfahrer in einer Großstadt wie Hamburg noch immer nicht „Vorfahrt?“ Beispiel: Fahrradstraße Walddörferstr. Warum gewinnt immer der Lobbyverband? Für einen konsequenten Ausbau von Fahrradwegen dürfen auch mal Fahrstreifen für Autos weichen. Bikes first!	siehe Antworten zu 74-h, 113-i und 113-h
172	Gladowstraße	172-f	2. Kostenfreie Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs. Finanzierung durch z.B. höhere Steuern auf andere Verkehrsmittel. Im ersten Versuch vielleicht ein POC mit großen Unternehmen?	Die Möglichkeiten zur Einführung eines sog. Bürgertickets wurden im Zuge der Erarbeitung des Luftreinhalteplans geprüft (vgl. Kap. 7.3.1). Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass das Bürgerticket keine geeignete Maßnahme darstellt.
172	Gladowstraße	172-g	3. Deutliche Ausweitung von Carsharing Parkplätzen. Denselben Stellplatzschlüssel, den Behinderten Parkplätze haben, konsequent auch für Carsharing auf jedem Parkplatz/Parkhaus anwenden. Parken sollte kostenfrei für Carsharing Autos sein um Nachhaltige Mobilität zu fördern. Finanzierung durch Anhebung der „normalen“ Parkgebühren und mehr Kontrollen.	Carsharing wird in Hamburg auch durch die Parkraumpolitik gefördert. Siehe dazu auch in Kap. 7.1.3 die Erläuterung zu Switchh und first-mover.hamburg.
172	Gladowstraße	172-h	4. Tempo 30 für alle großen Haupt- und Nebenstraßen (Radfahrer first!)	Siehe Vorbemerkung zum Thema "Tempo 30" (Nr. 9).
172	Gladowstraße	172-i	Insgesamt gibt es deutlich zu wenige Messstationen in der Stadt,	siehe Vorbemerkung Nr. 7
172	Gladowstraße	172-j	vor allem sollten auch ultrafeine Partikel gemessen werden – wir atmen diese jeden Tag ein. Beim Trinkwasser würde man ja auch keine Kompromisse machen.	siehe 12-k
173	Bilenbarg	173-a	• Im Entwurf der zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg vom 08.05.17 werden die flugverkehrsbezogenen Emissionen (Landing Take Off Zyklen – LTO) fälschlicherweise nur unterhalb von 300 m dem Flughafen zugehörig zugeordnet. Richtigerweise sind jedoch alle Emissionen unterhalb von 3.000 ft (d.h. ca. 900 m) dem Hamburger Flughafen zuzuordnen.	Die Angaben unter 5.1.3 im Entwurf des Luftreinhalteplans enthalten einen Schreibfehler. Dieser wurde korrigiert. Statt 300 m muss es richtig heißen: 3000 ft (915 m Höhe). Siehe auch Antwort zu 129-f.
173	Bilenbarg	173-b	• Die dem BUE-Luftreinhalteplan zugrunde liegenden Daten der luftverkehrsbezogenen Emissionen (LTO-Zyklen und APU-Emissionen) basieren auf einer Simulation mit dem FHG-Programm LASPORT. Es fehlt jegliche Transparenz bezgl. der Parametrisierung dieses Programms. Ebenso werden keinerlei Aussagen zur Validität der Simulationsergebnisse vorgestellt. Kurzum: Die nachfolgenden Zahlen stehen unter dem großen Vorbehalt der Überprüfbarkeit. Insgesamt erscheinen sie im Vergleich zu Daten des Deutschen Fluglärmdienstes (DFLS e.V.) deutlich zu niedrig. Der DFLD kommt beispielsweise für das Jahr 2016 auf einen NOx-Ausstoß von 663 t; noch ohne APU-Emissionen.	LASPORT (LASAT für Airports) ist ein anerkanntes Verfahren zur Simulation der Ausbreitung und Frachtenberechnung von Luftschadstoffen aus dem Flugzeugbetrieb. Diese sog. „Lagrange-Simulation“ von Luftschadstoffen entspricht den Vorgaben der Technischen Anlagenverordnung Luft. Dabei werden - Triebwerksdaten in den versch. Lastzuständen (Rol-len/Steig/Flug/Aufsetzen/On- und Off-Block) - Rollzeiten - APU - Flugzeugtypenmix berücksichtigt. LASPORT wird an allen deutschen Flughäfen in relevanten Genehmigungsverfahren mit öffentlicher Anhörung genutzt. Vor diesem Hintergrund besitzen von LASPORT berechnete Daten ein hohes Maß an Genauigkeit. Die Angaben des DFLD können im Rahmen des Luftreinhalteplans nicht bewertet werden.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
173	Bilenbarg	173-c	<ul style="list-style-type: none"> • Es existiert kein Maßnahmenpaket zur Reduzierung der Luftverkehrsbelastungen. Im Gegenteil: Vom Bezugsjahr 2014 mit einem flugverkehrsbezogenen Schadstoffausstoß von 442 t NOx pro Jahr wird eine Emissionssteigerung innerhalb weniger Jahre bis 2020 um 56 % auf dann 689 t NOx pro Jahr prognostiziert, ohne dass es auch nur eine einzige Gegenmaßnahme im Luftreinhalteplan aufgeführt wird! – Es gibt gar kein Maßnahmenpaket „Reduzierung der flugverkehrsbedingten Emissionen“; im Gegensatz zu den anderen motorbezogenen Verkehrsarten. 	Siehe Vorbemerkung sowie Antwort zu 6-g und 129-l.
173	Bilenbarg	173-d	<ul style="list-style-type: none"> • Für das Prognosejahr 2025 wird unbegründet von einem 0 % Emissionszuwachs gegenüber dem Prognosejahr 2020 ausgegangen. 	Prognosedaten für das Jahr 2025 standen nicht zur Verfügung. Daher wurde für die Immissionsprognose zum Luftreinhalteplan hilfsweise auf die Prognosedaten für das Jahre 2020 zurückgegriffen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung 8.
173	Bilenbarg	173-e	<ul style="list-style-type: none"> • Ein mögliches Steuerungsinstrument zur Belastungsreduzierung ist die Einführung eines emissionsabhängigen Start- und Landeentgeltes in Abhängigkeit des NOx-Ausstoßes je LTO-Zyklus zur Förderung des vermehrten Einsatzes emissionsärmerer Fluggeräte. 	siehe Antwort zu 59-o
173	Bilenbarg	173-f	<ul style="list-style-type: none"> • Während es eine quantifizierende Gesamtdarstellung der bestehenden NOx-Belastungsarten der Jahre 2012 – 2014 gibt (Tabelle 21), fehlt eine derartige Zusammenstellung für die Prognosezeiträume 2020 und 2025 	In Kapitel 5.1.8. wurden die Eingangsdaten in Tabelle 21 aufgelistet, um den Überblick über die unterschiedlichen Erhebungsjahre zu gewährleisten. Hinsichtlich der Prognosejahre 2020 und 2025 wurde auf eine tabellarische Zusammenfassung verzichtet. Alle Informationen finden sich in Tabellenform in den zugehörigen Unterkapiteln.
174	Sägemühlenstraße	174-a	<p>Auf nur einer halben Seite von insgesamt zirka 270 Seiten wird auf die Bedeutung des Stadtgrüns für eine reine Luft eingegangen.</p> <p>Es wird auf ein Programm zur Förderung von Gründächern verwiesen welches bereits in zwei Jahren (2019) ausläuft. Bei Ausschöpfung der hierfür vorgesehenen Finanzmittel eventuell auch schon früher.</p> <p>Außerdem ist dieses Programm bisher nur auf Dachflächen beschränkt und erstreckt sich nicht auch auf Fassadenflächen, obwohl diese zum Abfangen von Schwebepartikeln aus wehender Luft doch sogar noch besser geeignet erscheinen als Dächer alleine. Immerhin ließe sich die verfügbare Fläche pro Gebäude so auch noch deutlich vergrößern.</p> <p>Auch fehlt die Verpflichtung zur Teilnahme an diesem Programm bei Neubauten.</p>	Verweis auf Antwort zur Einwendung 72-y. Der Luftreinhalteplan wird aufgestellt zur Rückführung der Grenzwertüberschreitung von Stickstoffdioxid, nicht zur Minderung von Feinstaub bzw. Schwebepartikel.
174	Sägemühlenstraße	174-b	<p>Ferner gibt es erhebliche Zweifel an der ausreichenden Qualität des Messnetzes.</p> <p>So ist zum Beispiel die Messstation am Olbersweg, die südlich der Palmaille steht und so eigentlich die Luft in Hafennähe korrekt messen sollte, seit geraumer Zeit vom grünen Laub einer großen Linde die direkt daneben steht überdeckt.</p> <p>(Entfernung vom Stamm bis zur Messstation weniger als 10 Meter/aktuelles Foto folgt per separater Mail).</p>	siehe Vorbemerkung Nr. 7; Die Messungen werden ordnungsgemäß vom Institut für Hygiene und Umwelt durchgeführt.
174	Sägemühlenstraße	174-c	<p>Es fehlen etliche Maßnahmen zur Verminderung der Belastung durch den Schiffsverkehr im Hamburger Hafen.</p>	Maßnahmen zur Verminderung der Belastung durch den Schiffsverkehr sind im Maßnahmenpaket MP8 enthalten.
174	Sägemühlenstraße	174-d	<p>Es wird nicht überlegt sich wieder mehr am Weser Jade Port zu beteiligen.</p> <p>Auch wird nicht wieder überlegt einen Tiefwasserhafen im Bereich Neuwerk/Scharhorn zu bauen. Hierfür hatte Hamburg damals dieses Gebiet vom Land Niedersachsen erhalten.</p> <p>Werden die Pläne nicht ernsthaft weiterverfolgt müsste Hamburg das Gebiet, meines Wissens nach, wieder zurückgeben.</p>	Die Bemerkungen beziehen sich nicht auf den Gegenstand des Luftreinhalteplans.
174	Sägemühlenstraße	174-e	<p>Auch gibt es keine Überlegungen Schiffe vor Erreichen des Hamburger Stadtgebiets von emissionsarm betriebenen Schleppern übernehmen zu lassen.</p> <p>So sollten z. B. elektrisch betriebene Schlepper Schiffe schon an der Elbmündung übernehmen. Oder eine andere geeignete Schleppanlage (Wasserlift) ist zu entwickeln.</p>	Eine Modernisierung der Flotten findet statt. Die Zuverlässigkeit der Schleppereinsätze und damit die Sicherheit des Schiffsverkehrs sind zu gewährleisten.

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
174	Sägemühlenstraße	174-f	Auch fehlen Überlegungen die Abgase von Schiffen im Hafbereich durch geeignete Anlagen absaugen zu lassen. Solche "External Exhaust Cleaning Systems" werden zum Beispiel in den USA bereits erprobt. Hier muss Hamburg ebenfalls schnellstmöglich Anlagen errichten. Besonders und vorrangig dort wo Schiffe dicht neben Wohngebieten liegen, wie etwa in Altona oder der Hafencity.	Solche Anlagen werden als Pilotanlagen betrieben und sind nicht Stand der Technik.
174	Sägemühlenstraße	174-g	Auch müssen Wassersprühanlagen entwickelt werden mit denen die Feinstäube und übrige Emissionen wirkungsvoll gebunden und aufgefangen werden können. Auch sogenannte Längslüftungsanlagen, wie z. B. in Straßentunneln oder beim geplanten A7 Deckel, müssen entwickelt werden. Diese würden fest oder je nach Kaibelegung variabel auf Schiffen (Schuten) befindlich sein und die Abgase von den betroffenen Wohngebieten weglenken um diese möglichst zu entlasten. Die Ablenkung könnte zum Beispiel in das weiträumige südliche Hafengebiet erfolgen oder auch entlang der Alsterfleete und über Rathausmarkt und Binnenalster zur unbewohnten Außenalster.	Die angeregten Maßnahmen sind nicht entwickelt bzw. erprobt. Im Übrigen siehe Vorbemerkung Nr. 3.
174	Sägemühlenstraße	174-h	So wird nicht ausreichend überlegt z. B. Autos auf bestimmten Streckenabschnitten die Durchfahrt in Alleinbelegung mit nur einer Person zu untersagen.	Es besteht keine Rechtsgrundlage für eine derartige Maßnahme.
174	Sägemühlenstraße	174-i	Auch Sperrungen und Fahrbeschränkungen die sich z.B. am Datum (gerade oder ungerade Tage oder Kalenderwochen) oder an bestimmten Ziffern am Autokennzeichen oder an geeigneten Plaketten orientieren fehlen im Luftreinhalteplan.	Die vorgeschlagenen Maßnahmen wären willkürlich und orientieren sich nicht am Verursacherprinzip. Eine Änderung der 35. BImSchV liegt in der Zuständigkeit des Bundes.
174	Sägemühlenstraße	174-j	Auch eine Fahrbeschränkung ab gewissen Motorleistungen fehlt im aktuellen Plan.	Durchfahrtsbeschränkungen orientieren sich entsprechend dem Verursacherprinzip am Schadstoffausstoß.
175	Siebenbrüderweide	175-a 175-b 175-c 175-d 175-e 175-f 175-g	Bündnis Verkehrswende Hamburg	siehe Antwort zu 82-a bis 82-g
176	64 Einwender	176-a 176-b 176-c 176-d 176-e 176-f 176-g	Bündnis Verkehrswende Hamburg	siehe Antwort zu 82-a bis 82-g

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
177	Ilenbrook	177-a	<p>1 Autobahn 26-Ost mit ihren Folgen ist nicht berücksichtigt</p> <p>1.1 Wirkung der A26 auf die Luft</p> <p>Im Projektinformationssystem des Bundesverkehrswegeplans 2030 hat der Bund durch die A26-Ost zusätzlich entstehenden Schadstoffe aufgelistet. Er geht dabei noch von der zur Linienbestimmung eingereichten Planung aus, bei der die A26-Ost zwischen Wilhelmsburger Reichsstraße und A1 vollständig im Tunnel und Trog geführt werden sollte. Ohne diese Merkmal erhöhen sich die Schadstoffe weiter. Außerdem ist der Diesel-Skandal mit Falschangaben zum Schadstoffausstoß nicht berücksichtigt.</p> <p>Das PRINS zeigt auf, dass insbesondere beim Personenverkehr 61,71 Mio. Pkw-km/a induzierter Verkehr entsteht. Das entspricht 21.000 Fahrten auf der Trasse A26-Ost/Tag. Die A26-Ost bringt also Straßenverkehr in die Stadt - in der Regel weiter über die Norderelbe in die Innenstadt - den es ohne die A26-Ost gar nicht geben würde. Damit belastet die A26-Ost die Stadt und entlastet sie nicht.</p> <p>Dabei ist von besonderer Bedeutung, dass ein sehr großer Anteil des "induzierten Verkehrs" tatsächlich von der S-Bahn verlagerter Verkehr ist. Denn eine Verlagerung von öffentlichem Schienenpersonennahverkehr auf den MIV wird im BVWP nicht berechnet und berücksichtigt (BMVI 2015: Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung, S. 12)</p>	<p>Den Planungen der A 26-Ost liegen Verkehrsprognosen für das Jahr 2030 zu Grunde. Die A 26-Ost wird eine Bündelungswirkung erzeugen, die im nachgeordneten Straßennetz gegenüber dem Prognosenullfall ein teilweise deutliche Entlastung hervorrufen wird.</p> <p>Selbst durch die Autobahn induzierte Verkehre können auf ihr gebündelt, abgewickelt werden und durch Lärm und Immissionsschutz weitaus umfeldverträglicher abgewickelt werden als im städtischen Straßennetz, insbesondere bezüglich des Schwerverkehrs. Die Methodik des Bundes zur Erstellung des BVWP 2030 kann nicht durch den Luftreinhalteplan der FHH in Frage gestellt werden.</p>
177	Ilenbrook	177-b	<p>1.2 Keine Notwendigkeit für den Bau der A26-Ost</p> <p>1. Weder der Containerumschlag noch der Hafenverkehr haben sich gegen alle Prognosen seit 2007 erhöht. Vielmehr nimmt der Hafenstraßenverkehr aufgrund der Verlagerung zur Bahn ab.</p> <p>2. Es gibt keine Notwendigkeit für den Bau der A26-Ost:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Fernverkehr kann über den Autobahnring A7-Bad Bramstedt A20 (in Planung)- A2 1- A1-Maschen - A39 - A7 um Hamburg geführt werden - Der Hafenverkehr braucht eine zukunftssichere Köhlbrandquerung und keine neue Autobahn - Der Pendlerverkehr muss vor allem auf den ÖPNV verlagert werden als zunehmend von ihm abgezogen. 	<p>Die Redundanz des Straßennetzes in Hafennähe ist von Bedeutung, so dass die A 26 keine Alternative, sondern eine Ergänzung zur Haupthafenroute mit Köhlbrandquerung darstellt. Hamburg setzt nicht einseitig auf einzelne Verkehrsträger, sondern auf den angemessenen und ausgewogenen Ausbau und die Förderung aller Verkehrsträger.</p> <p>Siehe auch Antwort zu 177-a.</p>
177	Ilenbrook	177-c	<p>1.3 Die A26-Ost hätte verheerende Folgen für die betroffenen Stadtteile</p> <p>Es ist aber gerade für den Klimaschutz erforderlich, dass im Stadtgebiet Wohnen erhalten und gebaut werden können, damit keine langen Wege in die Stadt erforderlich sind. Die Elbinseln Wilhelmsburg, Veddel und Kleiner Grasbrook sind weit über das das Durchschnittsmaß Hamburgs wachsende Stadtteile (2000: ca. 50.000, 2017: ca. 60.000).</p> <p>Eine neue Autobahn entwertet Wilhelmsburg und Moorburg als Wohnorte, verhindert den Bau neuer Wohnungen und führt damit zu einer Trendumkehr der Einwohnerentwicklung der Stadtteile.</p>	<p>Die Umfeldverträglichkeit der A 26 wird durch geeignete Maßnahmen des Lärm- und Immissionsschutzes gewährleistet. Die Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz bestehender oder zukünftiger Wohnbebauung sind noch im Planungsstadium und reichen bis hin zur Führung der Autobahn im Tunnel wie im Bereich Wilhelmsburg/Finkenriek. Perspektivisch wären dadurch sogar neue Wohnansiedlungen möglich.</p> <p>Siehe außerdem Antworten zu 177-a und 177-b.</p>

Einwender Nr.	Straße	Einwendung Nr.	Einwendungstext	Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen
177	Ilenbrook	177-d	<p>2. Das Maßnahmenpaket beinhaltet keine konkreten Verbesserungen des ÖPNV zwischen der Innenstadt und den südlichen Stadtteilen</p> <p>Die S-Bahn, die sich ihrer Verlängerung nach Stade zunächst als Erfolgsmodell erschien, ist in einem erbarmungswürdigen Zustand. Die Züge sind zu vielen Zeiten - nicht nur während der Hauptverkehrszeiten - übertoll, auf den Bahnsteigen gibt es Gedränge, insbesondere am Hauptbahnhof ist die Situation beängstigend. Die Anschlüsse sind unzureichend, die Fahrstühle und Rolltreppen allzu oft defekt, an den Haltestellen gibt es in aller Regel keine Toiletten und dementsprechend Verschmutzungen. Es ist kein Wunder, dass in der S3 relativ wenig ältere Menschen fahren, da diese durch den Zustand abgeschreckt werden. Der Senat ist nicht müde zu erklären, dass es ja so schwierig sei, neue Wagen für Hamburg zu bestellen, aber die Senate haben sich seit der Verlängerung der S-Bahn 2007 nicht einmal bemüht, Wagen gezielt für den Harburger Verkehr zu bestellen, stattdessen verweist man jetzt darauf, dass durch neue Wagen einige alte frei werden könnten, die noch eine Zeitlang genutzt werden könnten. Hamburger Süden.</p>	siehe Antwort zu 55-c
177	Ilenbrook	177-e	<p>Anregungen des Gesamtmobilitätskonzept für den Hamburger Süden</p> <p>Der auch für den BVWP tätige Verkehrsgutachter fordert im Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelbraum, das er im Auftrag Hamburgs erarbeitet hat. [...]</p> <p>Allein durch Verstärkung der S-Bahn und Verbesserung der Erreichbarkeit könnten laut Gesamtmobilitätskonzept 15.900 Fahrten / Tag gespart werden. [...]</p> <p>3.1 Mehr und besserer Schienenpersonennahverkehr (SPNV) holt Pendler von der Straße zur S-Bahn</p> <p>Entwickelt werden muss ein zusammenhängendes Konzept für den Ausbau des SPNV im Süden. Die S-Bahn muss von einem Transportmittel für "Beförderungsfälle" zu einem attraktiven Verkehrsmittel für alle Menschen werden. Das Normale muss sein, dass gerade bei langen Strecken alle einen Sitzplatz haben. Eine zumeist übervolle S-Bahn vertreibt Menschen von der Bahn auf die Straße.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mehr S-Bahn-Züge und -Langzüge - Ausbau der Stationen westlich von Neugraben auch für Langzüge - Verstärkungslinie S32 und engerer Takt auch in Nebenzeiten - Bessere Anbindung an die Stadtteile mit Bussen und Fahrrädern - Funktionierende Rolltreppen und Fahrstühle - geschützte Wartepplätze - Funktionsfähige Toiletten, deren Nutzung im Fahrpreis enthalten ist - Neue Stationen (Station Süderelbrücken (südlich der Kornweide für neue Wohngebiete, Station Bostelbek für Pendler, die z. B. von der A7 in die S-Bahn umsteigen - Die seit langem versprochene Verlängerung der U-Bahn 4 muss in Angriff genommen werden. In einer Ausführung als Hochbahn steht dafür noch die Trasse der jetzigen Wilhelmsburger Reichsstraße zur Verfügung. - Die Regionalbahn (derzeit Metronom) muss häufiger bis zum Hauptbahnhof weiter fahren 	Die Verlängerung der U4 über die Elbe ist derzeit kein prioritäres ÖPNV-Projekt. Im Übrigen siehe Antworten zu 55-c, 82-e und 82-f
177	Ilenbrook	177-f	<p>4 U-Bahn 4 als Hochbahn - eine Voraussetzung für Klimaschutz, Luftreinhaltung und autoarmes Wohnen</p> <p>Nutzung der Wilhelmsburger Reichstraße ab 2020 als Velo-Route und zugleich als Hochbahntrasse</p>	siehe Antwort zu 82-f
178	Hassestraße	178-a 178-b 178-c 178-d 178-e 178-f	s. Einwendung Nr. 173	siehe Antwort zu 173-a bis 173-f