



Behörde für Umwelt,
Klima, Energie und
Agrarwirtschaft

Lärmaktionsplan für Hamburg (Dritte Stufe)

Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans
Hamburg 2013

Anhang

Anlagen





- Anlage 1: kartiertes Straßennetz 2017
- Anlage 2: Liste der Lärmbrennpunkte der Kategorie 1
- Anlage 3: Liste der Lärmbrennpunkte der Kategorie 2
- Anlage 4: Karte Maßnahmenstatus Lärmbrennpunkte Kategorie 1
- Anlage 5: Karte Maßnahmenstatus Lärmbrennpunkte Kategorie 2
- Anlage 6: Prüfliste Kopfsteinpflasterstraßen
- Anlage 7: Gebietskulisse der ruhigen Gebiete und Ruheinseln
- Anlage 8: Auszug umgesetzter Maßnahmen aus LAP 2013
- Anlage 9: Prüfergebnis der 40 lauten Straßenabschnitte des LAP 2013 hinsichtlich Tempo 30 nachts
- Anlage 10: Lärmkataster

Maßnahmenblätter

- Maßnahmenblatt 1 Erhaltungsmanagement
- Maßnahmenblatt 2 Einrichtung von Radverkehrsanlagen
- Maßnahmenblatt 3 Herabsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten
- Maßnahmenblatt 4 Kopfsteinpflasterstraßen
- Maßnahmenblatt 5 Lärmschutzwände
- Maßnahmenblatt 6 Aktivitäten gegen Autoposer
- Maßnahmenblatt 7 Verbesserung der Mobilitätsangebote
- Maßnahmenblatt 8 Umstellung der Busflotten auf alternative Antriebe
- Maßnahmenblatt 9 Verbesserung des Parkraummanagements
- Maßnahmenblatt 10 Ausbau des Schienennetzes für den ÖPNV
- Maßnahmenblatt 11 Umsetzung technischer Maßnahmen an den anderen Schienenstrecken (U-Bahn, Hafenbahn)
- Maßnahmenblatt 12 Aktive Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung
- Maßnahmenblatt 13 Passive Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung
- Maßnahmenblatt 14 Regulatorische Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung
- Maßnahmenblatt 15 Kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung
- Maßnahmenblatt 16 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Anlagen 1 - 10

In der Lärmkartierung erfasste Straßen 2017

-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße
-  sonstige Hauptverkehrsstraße
(im Sinne der ULR)
-  Bezirksgrenze

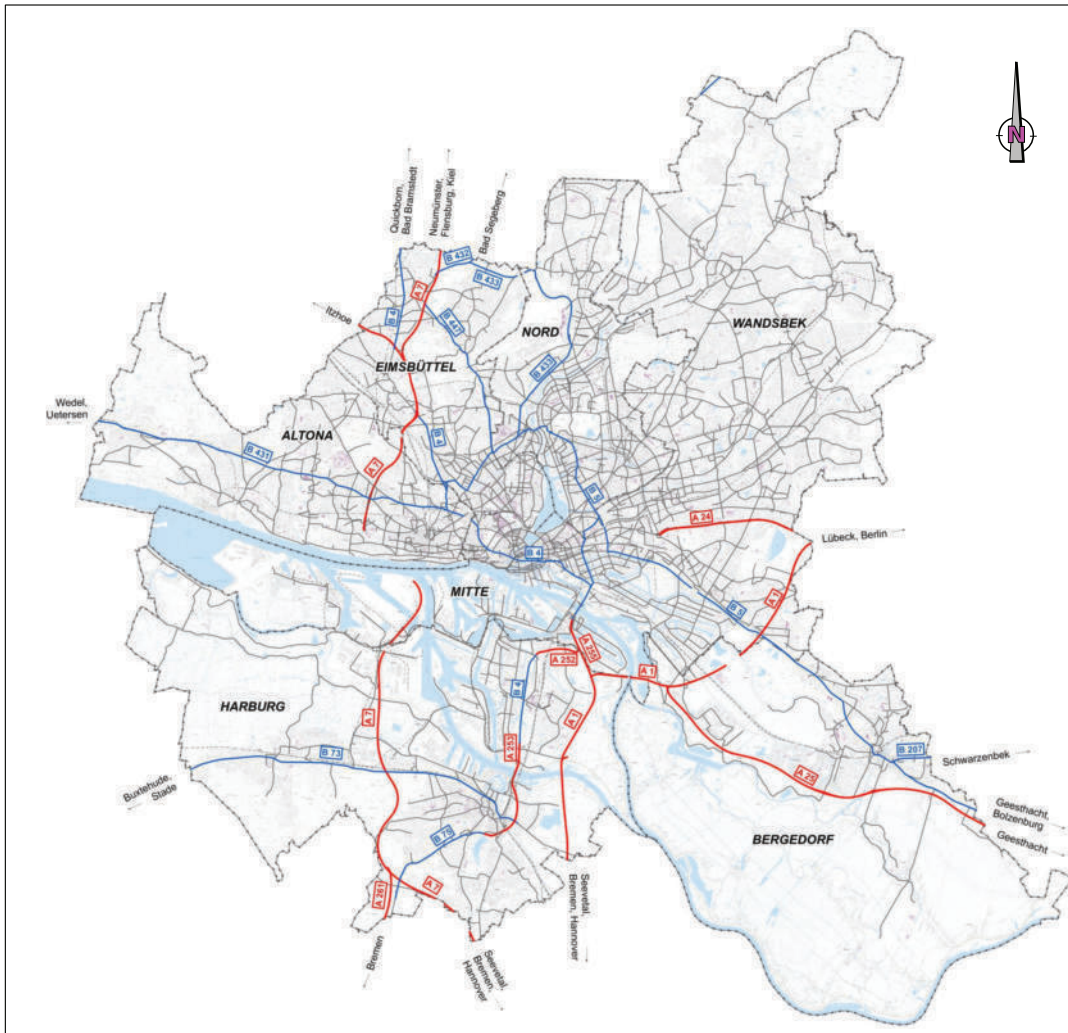
kartierte Straßen: Hansesdat Hamburg, Stand: 2017
Hintergrundkarte: Freie und Hansesdat Hamburg,
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung,
Digitale Stadtkarte Hamburg, 2018

Anlage 1

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



Bearbeitungsstand: Februar 2019



Anlage 2

Liste der Lärmbrennpunkte der Kategorie 1

Straße	Abschnitt von	Abschnitt bis	betroffene Personen	
			LNight > 60dB(A)	LDEN > 70dB(A)
Davidstraße	Spielbudenplatz	Bernhard-Nocht-Straße	108	98
Schulterblatt	Bahn	Schanzenstraße	255	247
Caspar-Voght-Straße	Hammer Steindamm	Sievekings Allee	318	288
Habichtstraße - Lauensteinstraße	Jahnbrücke	Bramfelder Straße	754	708
B 73 - Stader Straße - Buxtehuder Straße	Eißendorfer Pferdeweg	mittig zwischen Bahn und Bostelbeker Hauptdeich (ca. 50 m östlich Feuerwehr)	422	408
B 5 - Wartenau - Landwehr	Bahn	Eilenau	236	213
Bramfelder Straße	Drosselstraße	Habichtstraße	207	181
Hammer Steindamm	Caspar-Voght-Straße	Sievekings Allee	166	149
B 5 - Winterhuder Weg	Mozartstraße	Beethovenstraße	233	228
Bramfelder Chaussee	Bramfelder Dorfplatz	Steilshooper Allee	164	150
Barmbeker Straße	Ohlsdorfer Straße	Dorotheenstraße	169	161

Max-Brauer-Allee	Bei der Friedenseiche	Holstenstraße	128	123
Steilshooper Allee	Bramfelder Chaussee	Brücke über den Seebek	76	55
B 4 - Budapester Straße	Neuer Pferdemarkt (Süd)	Simon-von Utrecht-Straße	111	108
Max-Brauer-Allee	Ehrenbergstraße	Kloppstockstraße	102	22
Barner Straße - Behring Straße	Gaußstraße	Große Brunnenstraße	471	456
Bahrenfelder Steindamm	Stresemannstraße	Schützenstraße	431	413
B 5 - Holtenklinker Straße - Rotenhauschaussee	Curslackter Heerweg	Justus-Brinckmann-Straße	488	459
Elbgaustraße	Dammstraße	B 4 - Kieler Straße	261	206
Langenfelder Damm	B 4 - Kieler Straße	Steenwisch	75	62
Seehafenstraße	Konsul-Ritter-Straße	Ende Wohnbebauung (ca. 150 m)	143	139
Grindelallee	An der Verbindungsbahn	Hallerstraße	478	449
B 75 - Wandsbeker Zollstraße - Ahrensburger Straße	Holstenhofweg	Holzmühlenweg	347	326
Schiffbeker Weg	Schiffbeker Brücke	Sturmvogelweg	243	202
Fruchtallee - Schäferkampsallee	B 5 Doormannsweg	Kleiner Schäferkamp	387	368

B 4 - Kieler Straße	Brücke über die Mühlenau	Bahn	302	251
Lokstedter Weg	Fricke Straße	B 433 - Tarpenbekstraße	381	366
Lange Reihe	Baumeisterstraße	Schmilinskystraße	349	334
Sievekings Allee	Bahn	Quellenweg	265	253
B 75 - Ahrensburger Straße	Ostende	Holstenhofweg	239	205
Mühlenkamp	Semper Straße	Körnerstraße	247	229
B 75 - Lübecker Straße	B 5 - Wartenau	U-Bahn	286	274
Ostfrieslandstraße	Dangasker Weg (Bogen)	Steendiek	197	118
B 431 - Stresemannstraße	Tasköprüstraße	Ruhrstraße	226	226
B 5 - Eiffestraße	B 5 - Greven Weg	Beltgens Garten	218	204
Grindelberg	Schlankenreye	Helene-Lange-Straße	159	142
Breite Straße	Schleestraße	Kirchenstraße	127	101
B 5 - Herderstraße	Grillparzer Straße	Mozartstraße	190	150
Ritterstraße - Wagnerstraße	Wandsbeker Chaussee	Blumenau	117	94
B 75 - Bremer Straße	Hohe Straße	Eißendorfer Mühlenweg	158	52

B 5 - Bergedorfer Straße	Schleusengrabenbrücke	Vierlandenstraße	177	176
Klaus Straße	Am Felde	Bahrenfelder Straße	128	123
Lokstedter Weg	B 433 - Tarpenbekstraße	Eppendorfer Landstraße	84	63
Dockenhudener Straße - Elbchaussee	Witts Allee	Schenefelder Landstraße	86	74
B 73 - Stader Straße	Zufahrt Helios-Klinik	AS BAB A 7 - Hamburg- Heimfeld	102	100
Finkenwerder Norderdeich	Steendiek	Brunnenstieg	47	36
Sportplatzring	B 4/ B 5 - Kieler Straße	Basselweg	72	72

Anlage 3

Liste der Lärmbrennpunkte der Kategorie 2

Straße	Abschnitt von	Abschnitt bis	betroffene Personen	
			LNight > 55 dB(A)	LDen > 65 dB(A)
Langenhorner Chaussee	Flughafenstraße	Erdkampsweg	510	495
Fuhlsbütteler Straße	Rübenkamp	Hebebrandstraße	945	932
Fuhlsbütteler Straße	Hellbrookstraße	Drosselstraße	216	209
Krausestraße	Bramfelder Straße	Alter Teichweg	566	558
Gertigstraße	B 5 Barmbeker Straße	Mühlenkamp	489	480
Hofweg - Papenhuder Straße	Uhlenhorster Kanal	Mundsburger Damm	875	864
Hasselbrookstraße	Ritterstraße	Papenstraße	729	724
Rahlstedter Straße	Am Pulverhof	Brockdorffstraße	416	411
Sievelkingdamm	Sievelkingsallee	Carl-Pedersen-Straße	610	599
B 5 Burgstraße	Bürgerweide	Eiffestraße	799	793
Washingtonallee	Ring 2 Rennbahnstraße	Vierbergen	520	509
Horner Landstraße	Horner Brückenweg	Washingtonallee	881	867
Billstedter Hauptstraße	Schiffbeker Weg	Schleemer Weg	881	813
Sander Damm	Ulmenliet	Lohbrügger Landstraße	505	494

Binnenfeldredder	Habermannstraße	Stadtgrenze	285	281
Bahrenfelder Chaussee	Silcherstraße	B 431 Von-Sauer-Straße	446	437
Julius-Leber-Straße	Harkortstraße	Max-Brauer-Allee	427	404
Arnoldstraße/Lohbischstraße	Keplerstraße	Klausstraße	477	471
Osterstraße	Methfesselstraße	Heußweg	568	558
Heußweg	Eidelstedter Weg	Osterstraße	675	661
Weidenallee	Schäferkampsallee	Kleiner Schäferkamp	468	457
Alsterkrugchaussee	Erdkampsweg	Ratsmühlendamm	657	651
Erdkampsweg	Hummelsbütteler Kirchenweg	Hummelsbütteler Landstraße	519	511
Maienweg	Ratsmühlendamm	Am Hasenberge	500	493
Steilshooper Straße	Elligersweg	Habichtstraße	635	624
Hellbrookstraße	Fuhlsbüttler Straße	Steilshooper Straße	299	291
Hellbrookstraße	Steilshooper Straße	Habichtstraße	408	400
Alter Teichweg	Nordschleswiger Straße	Krausestraße	550	544
Alsterdorfer Straße	Braamkamp	Lattenkamp	653	647
Alsterdorfer Straße	B 5 Hudtwalcker Straße	Lattenkamp	315	309
Sierichstraße	B 5 Hudtwalcker Straße	Bellevue	1.604	1.552
Dorotheenstraße	B 5 Barmbeker Straße	Greflingerstraße	301	296
Dorotheenstraße	Greflinger Straße	Krohnskamp	575	565
Poelchaukamp	Gellertstraße	Mühlenkamp	489	425
Jarrestraße	B 5 Barmbeker Straße	Saarlandstraße	1.179	1.164

B 5 Barmbeker Straße	Semperstraße	Weidestraße	1.053	1.097
Beethovenstraße	B 5 Winterhuder Straße	Bachstraße	230	211
Mundsburger Damm	B 5 Winterhuder Weg	Papenhuder Straße	604	601
B 5 Breitenfelder Straße	B 447 - Hoheluftchaussee	B 433 - Lehnartzstraße	595	582
Lesserstraße	Pillauer Straße	Fr.-Ebert-Damm	512	507
Lesserstraße	Friedrich-Ebert-Damm	Walddörferstraße	635	634
Friedrich-Ebert-Damm	Gartensparte westlich Lesserstraße	Stephanstraße	941	930
Walddörferstraße	Stormarnerstraße	Stephanstraße	1.206	1.179
Eilbektal	Wagnerstraße	Friedrichsberger Straße	435	421
Tonndorfer Hauptstraße	Wilsonstraße	Am Pulverhof	686	679
Rahlstedter Straße	Am Pulverhof	Brockdorffstraße	416	411
Rodigallee	Jenfelder Allee	Öjendorfer Damm	606	609
Sievekingsallee	Ritterstraße	Hammer Steindamm	801	790
Bürgerweide	B 75 Wallstraße	B 5 Burgstraße	803	791
Borgfelder Straße	Ausschläger Weg	B 5 Grevenweg	445	438
Schiffbeker Weg	Billstedter Hauptstraße	Reclamstraße	330	320
Reclamstraße	Schiffbeker Weg	Ojendorfer Weg	148	129
Schiffbeker Weg	Schiffbeker Höhe	Friedhof/ Sturmvogelweg	557	551
Vogelhüttendeich	Georg-Wilhelm-Straße	B 75 Wilhelmsburger Reichsstraße alt	573	564
Georg-Wilhelm-Straße	Vogelhüttendeich	Neuhöfer Straße	783	773

Lohbrügger Landstraße	Ladenbeker Furtweg	Lohbrügger Markt	650	638
B 5 - Bergedorfer Straße	Zufahrt Krankenhaus	Lohbrügger Landstraße	133	119
B 5 - Bergedorfer Straße	Krusestraße	Sander Damm	418	402
Heimfelder Straße - Alter Postweg	Lohmannsweg	Haakestraße	834	813
Zur Seehafenbrücke	Schwarzenbergstraße	Helmsweg	375	368
Bremer Straße	B 75 Hohe Straße	Knoopstraße	1.063	1.034
Wilstorfer Straße	Moorstraße	Hohe Straße	410	403
Bornkampsweg	Langbehnstraße	B 431 Bahrenfelder Chaussee	173	168
Augustenburger Straße	Kaltenkirchner Straße	Alsenstraße	507	490
Goetheallee	Julius-Leber-Straße	Max-Brauer Allee	243	236
Bahrenfelder Straße	Bahrenfelder Steindamm	Bergiusstraße	313	302
Friedensallee	Daimlerstraße	Barnerstraße	259	224
Behringstraße	Griegstraße	Hohenzollernring	613	607
Holländische Reihe	Große Brunnenstraße	Ottenser Marktplatz	813	803
B 447 Lokstedter Steindamm	Vogt-Wells-Straße	Buchenallee	578	569
Steenwisch	Langenfelder Damm	Lutherothstraße	383	351
Müggenkampstraße	Langenfelder Damm	Methfesselstraße	451	432
Quickbornstraße	Eidelstedter Weg	B 5 Gärtnerstraße	442	434
Mansteinstraße	Eppendorfer Weg	Bismarckstraße	698	658
Hoheluftchaussee	B 5 Gärtnerstraße	Lehmweg	518	509
Kleiner Schäferkamp	Schröderstiftstraße	Weidenallee	432	431

Rentzelstraße	Grindelallee	Schröderstiftstraße	504	494
Bundesstraße	Rentzelstraße	An der Verbindungsbahn	340	317



Behörde für Umwelt,
Klima, Energie und
Agrarwirtschaft

Lärmaktionsplan für Hamburg (Dritte Stufe)

Lärmbrennpunkte der Kategorie 1 Maßnahmenstatus und -art

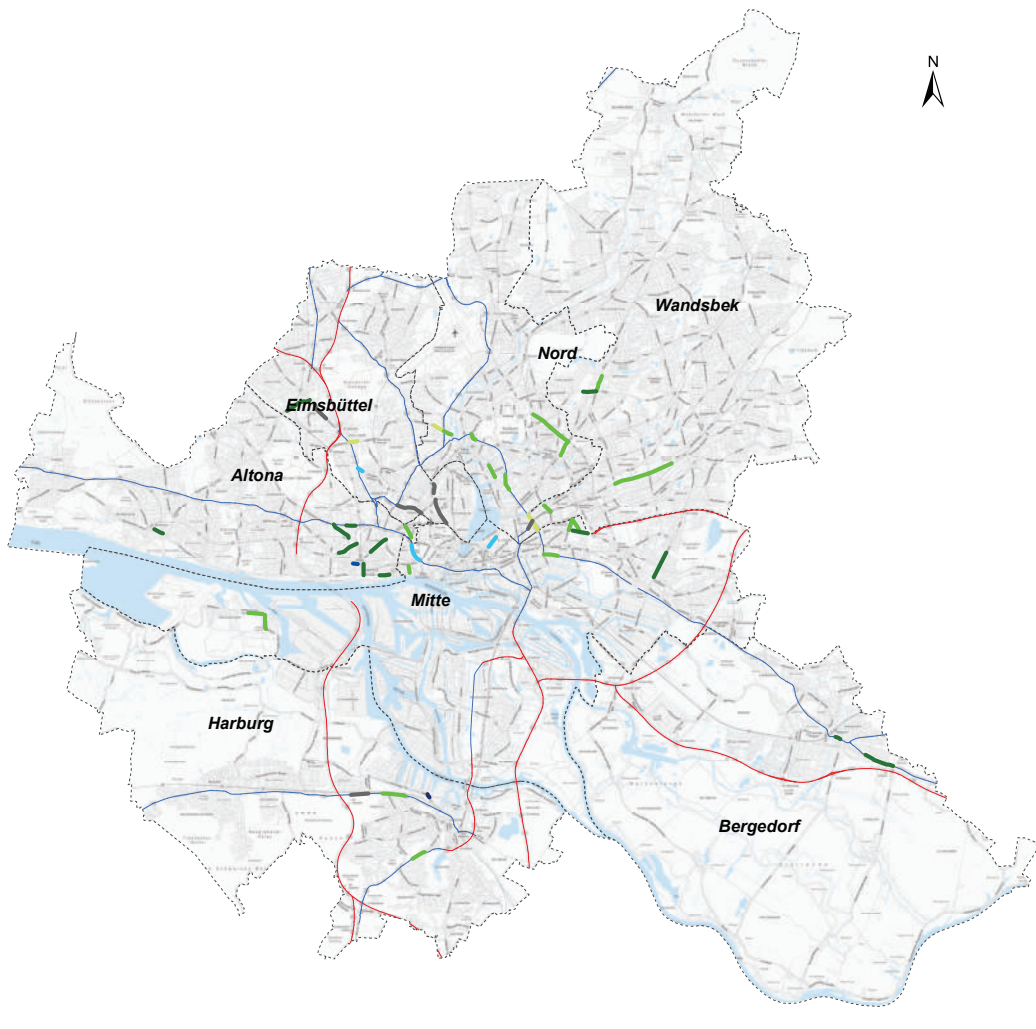
- umgesetzt: Fahrbahnsanierung
- umgesetzt: Tempo 30 ganztags
- umgesetzt: Tempo 30 nachts
- geplant: Fahrbahnsanierung, bis 2024
- geplant: Tempo 30 nachts, ab 2022
- geplant: Tempo 30 nachts, ab 2024
- keine Maßnahme möglich
- Bundesautobahn
- Bundesstraße

Stand: Dezember 2020

Maßstab: 1 : 145 000

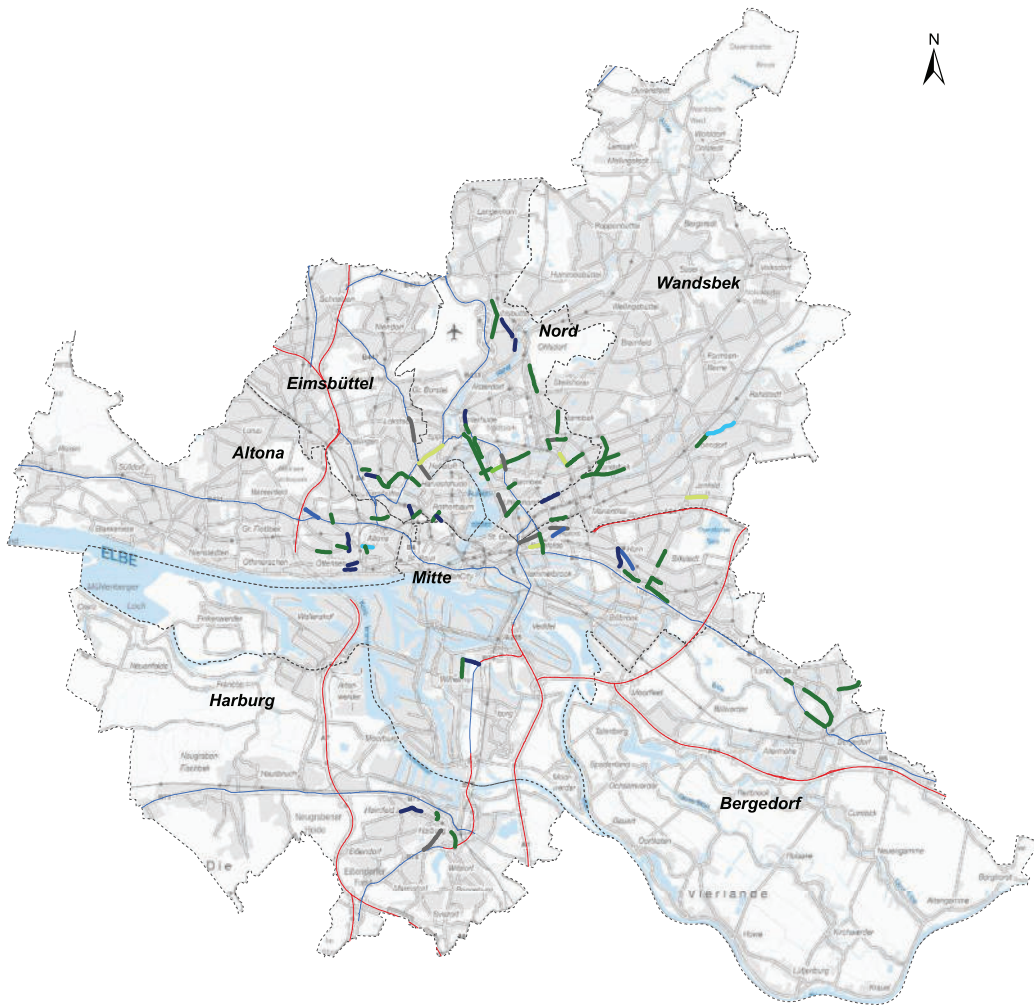
0 1,25 2,5 5 7,5 10 km

Anlage 4



**Lärmaktionsplan für Hamburg
(Dritte Stufe)**

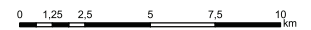
**Lärmbrennpunkte der Kategorie 2
Maßnahmenstatus und -art**



- umgesetzt: Fahrbahnsanierung
- umgesetzt: Radverkehrsanlage
- umgesetzt: Tempo 30
- geplant: Fahrbahnsanierung
- geplant: Fahrradstraße
- geplant: Tempo 30
- noch keine Maßnahme festgelegt
- Bundesautobahn
- Bundesstraße

Stand: Dezember 2020

Maßstab: 1 : 145 000



Anlage 5

Anlage 6

Prüfliste Kopfsteinpflasterstraßen

Straße	von	bis	Länge [m]	Bemerkungen
Auf Fußgängerbereich, autofrei				
Burchardplatz	-	-	210	Kontorhausviertel, Bezirksstraße
Burchardstraße	Kattrepel	Burchardplatz	150	Kontorhausviertel, Bezirksstraße
Burchardstraße	Burchardplatz	Pumpen	87	Kontorhausviertel, Bezirksstraße
Burchardstraße	Pumpen	Burchardplatz	92	Kontorhausviertel, Bezirksstraße
Mohlenhofstraße	Steinstraße	Burchardplatz	86	Kontorhausviertel, Bezirksstraße
Springeltwiete	Steinstraße	Altstädter Straße	74	Kontorhausviertel, Bezirksstraße
Kattrepel/ Kattrepelsbrücke	Steinstraße	Hopfensack	180	Kontorhausviertel, Bezirksstraße
Burchardstraße	Burchardplatz	Kattrepel	150	Kontorhausviertel, Bezirksstraße
Kleine Reichenstraße/ Hopfensack/Klingberg	Mitte Kleine Reichenstraße	Fischertwiete	225	Kontorhausviertel, Bezirksstraße
Auf Tempo 30 Zonen				
Sandkrug	Wandsbeker Chaussee	Eilbeker Weg	100	Bezirksstraße
Sonnenau	Eilbeker Weg	Blumenau	180	Bezirksstraße
Bruhnsallee	Amtsstraße	Rahlstedter Straße	180	Bezirksstraße
Schleswiger Straße	Leunastraße	Am Diebsteich	200	Bezirksstraße
Juliusstraße	Stresemannstraße	Schulterblatt	230	Bezirksstraße
Holzbrücke	Willy- Brand- Straße	Cremon	140	Bezirksstraße
Katharinenstraße	Holzbrücke	Katharinenbrücke	250	Bezirksstraße

Haubachstraße	Walther-Kunze-Straße	Holstenstraße	260	Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung
Gaußstraße	Bahrenfelder Straße	Barnerstraße	380	Bezirksstraße
Pfenningsbusch	Kraepelinweg	Alter Teichweg	385	Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung
Eulenkamp	Elsässer Straße	Lengerckestraße	150	Bezirksstraße, vorrangig
Auf Tempo 30 Strecke nachts				
Straße	von	bis	Länge [m]	Bemerkungen
Davidstraße	Reeperbahn	Bernhard- Nocht-Str.	280	Lärbrennpunkt, vorrangig
Schulterblatt	Max- Brauer- Allee	Neuer Pferdemarkt	460	Lärbrennpunkt, Denkmalschutz, vorrangig
Caspar-Vogt Straße	Horner Weg	Sievekingsallee	485	Lärbrennpunkt, Bezirksstraße, vorrangig
Eulenkamp	Elsässer Straße	Lengerckestraße	150	Bezirksstraße
Ruhrstraße	Schützenstraße	Leunastraße	740	Bezirksstraße
Große Elbstraße	Carsten-Rehder-Str.	St. Pauli Fischmarkt	520	Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung
Dithmarscher Straße	Stormarner Straße	Straßburger Straße	500	Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung
Hellbrookstraße	Steilshooper Straße	Habichtstraße	350	Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung
Hellbrookstraße	Rübenkamp	Detmerstraße	265	Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung
Billwerder Billdeich	Bojeweg	Mittlerer Landweg	3000	Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung, nur Streckenweise Kopfsteinpflaster



Hamburg

Behörde für Umwelt,
Klima, Energie und
Agrarwirtschaft

Lärmaktionsplan für Hamburg (Dritte Stufe)

Ruhige Gebiete und Ruheinseln

Ruhige Gebiete

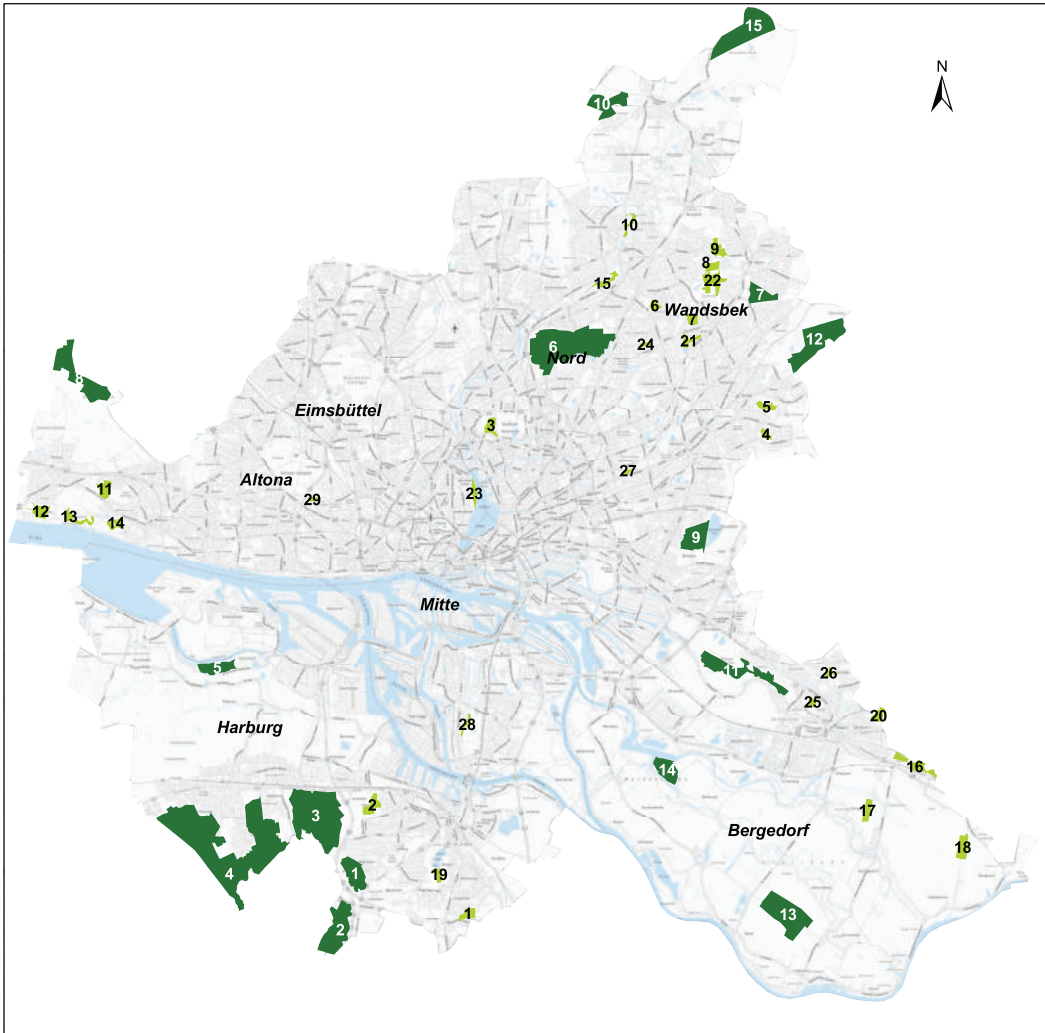
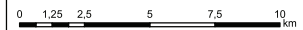
- 1 Eißendorfer Forst
- 2 Forst Sunder und Stuck
- 3 Staatsforst Haake
- 4 Neugrabener und Fischbeker Heide
- 5 Schlickhügel Francop
- 6 Parkfriedhof Ohlsdorf
- 7 Volksdorfer Wald
- 8 Klövensteen
- 9 Friedhof Ojendorf
- 10 Wittmoor
- 11 Boberger Niederung
- 12 Hölftigbaum
- 13 Kirchwerder Wiesen
- 14 Die Reil
- 15 Duvenstedter Brook West

Ruheinseln

- 1 Friedhof Langenbek
- 2 Heimfelder Holz und Meyers Park
- 3 Stadtpark West
- 4 Hehen
- 5 Wehlbrook
- 6 Waldfrieden
- 7 Berner Wald
- 8 Saselheide Nord
- 9 Raegen
- 10 Henneberg- und Hohenbuchenpark
- 11 Waldpark Marienhöhe
- 12 Wittenberger Hiede
- 13 Waldpark Falkenstein
- 14 Falkental
- 15 An der Alster - Wellingsbüttel
- 16 Neuer Friedhof Bergedorf
- 17 Curslack
- 18 Gammer Weg
- 19 Harburger Stadtpark
- 20 Bergedorfer Gehölz
- 21 Berner Au
- 22 Saselheide Süd
- 23 Alstervorland
- 24 Am Kienholt
- 25 Grünes Zentrum Lohbrügge
- 26 Sander Tannen
- 27 Eichtalpark
- 28 Inselpark Wilhelmsburg (West)
- 29 Lutherpark (Ost)








Maßstab: 1 : 145 000

Stand: 23.07.2021










Realisierte Maßnahmen der Lärminderung/ LAP 2013

realisierte Maßnahmen aus LAP 2013 (Auswahl)

-  Ladestationen für e-Mobilität
-  Maßnahme 4 - Förderung der Elektromobilität - Teil: Realisierung von Mobilitäts-Service-Punkten (switch)
-  Maßnahme 4 - Förderung der Elektromobilität - Teil: Verbundvorhaben e-Quartier Hamburg
-  Maßnahme 6 - Neubau B4/ B5 Wilhelmsburger Reichsstraße (in Realisierung)
-  Maßnahme 7 - Ausbau der A7 mit Schaffung von umfassendem Lärmschutz durch Hamburger Deckel (in Realisierung)
-  Maßnahme 9.1 - Fahrbahnsanierungen mit lärmarmem Asphalt SMA8 Hmb an Lärmbrennpunkten aus LAP 2013 (weitere in Realisierung)
-  Maßnahme 9.2 - Senkung zulässiger Geschwindigkeiten an Lärmbrennpunkten des LAP 2013 (weitere in Realisierung)

realisierte Pilotprojekte aus LAP 2013

-  Tempo-30-Zone, Moorstraße
-  Installation einer automatischen Geschwindigkeitsüberwachungsanlage, Rennbahnstraße
-  Fahrbahnsanierungen mit lärmarmem Asphalt SMA8 Hmb und Einordnung von Radverkehrstreifen, Fuhlsbüttler Straße

-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße
-  sonstige Hauptverkehrsstraße (im Sinne der ULR)
-  Bezirksgrenze

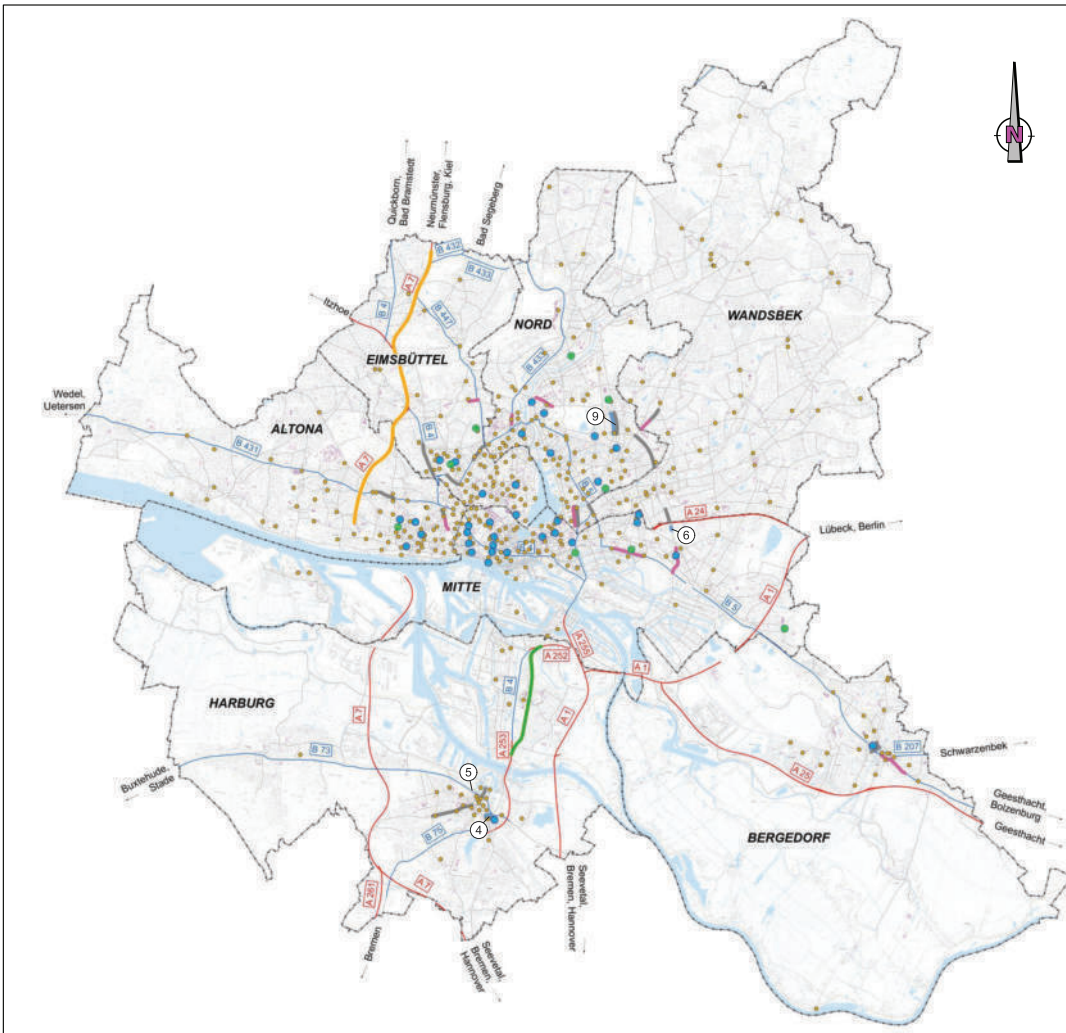
Maßnahmen: Hansestadt Hamburg
Hintergrundkarte: Freie und Hansestadt Hamburg,
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung,
Digitale Stadtkarte Hamburg, 2019

Anlage 8

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



Bearbeitungsstand: Februar 2019



Anlage 9

Prüfergebnis der 40 Straßenabschnitte des LAP 2013

Straße	von	bis	Länge (m)	Prüfergebnis
Winsener Straße	A 253	Jägerstraße	820	in 2014 umgesetzt, mit Dialogdisplay
Harburger Chaussee	An der Hafenbahn	500 m westlich	500	in 2014 umgesetzt, mit Dialogdisplay
Moorstraße	Hannoversche Straße	Wilstorfer Straße	250	in 2014 umgesetzt
Weidenbaumsweg	Bergedorfer Straße	Ludwig-Rosenberg-Ring	510	umgesetzt, Tempo 30 im Rahmen Shared-Space und Umbau zum Kreisverkehr
Bergedorfer Straße	Vierlandenstraße	Wentorfer Straße	380	in 2018 umgesetzt, mit Dialogdisplay
Holtenklinker Straße	Justus-Brinckmann-Straße	Wentorfer Straße	590	in 2018 umgesetzt, mit Dialogdisplay
Vogt-Wells-Straße	Julius-Vosseler-Straße	Osterfeldstraße	310	in 2018 umgesetzt
Eiffestraße	Luisenweg	Rückersweg	1.100	in 2018 umgesetzt, mit Dialogdisplay
Rennbahnstraße - Horner Rampe (südl. Teil)	Washingtonallee	Bergedorfer Straße	980	in 2018 umgesetzt
Mühlendamm	Lübecker Straße	Armgartstraße	750	in 2018 umgesetzt
Holstenstraße	Gählerstraße	Max-Brauer-Allee	480	in 2019 umgesetzt
Tarpenbekstraße (südl. Lokstedter Weg)	Martinistraße	Lokstedter Weg	370	in 2019 umgesetzt, Aufstellung von Dialogdisplays vorgesehen
Bramfelder Chaussee (ab Hellbrookkamp)	Fabriciusstraße	Werner-Otto-Straße (Hellbrookkamp)	520	in 2019 umgesetzt
Braamkamp	Alsterdorfer Straße	Jahnring	700	in 2019 umgesetzt, mit Dialogdisplays

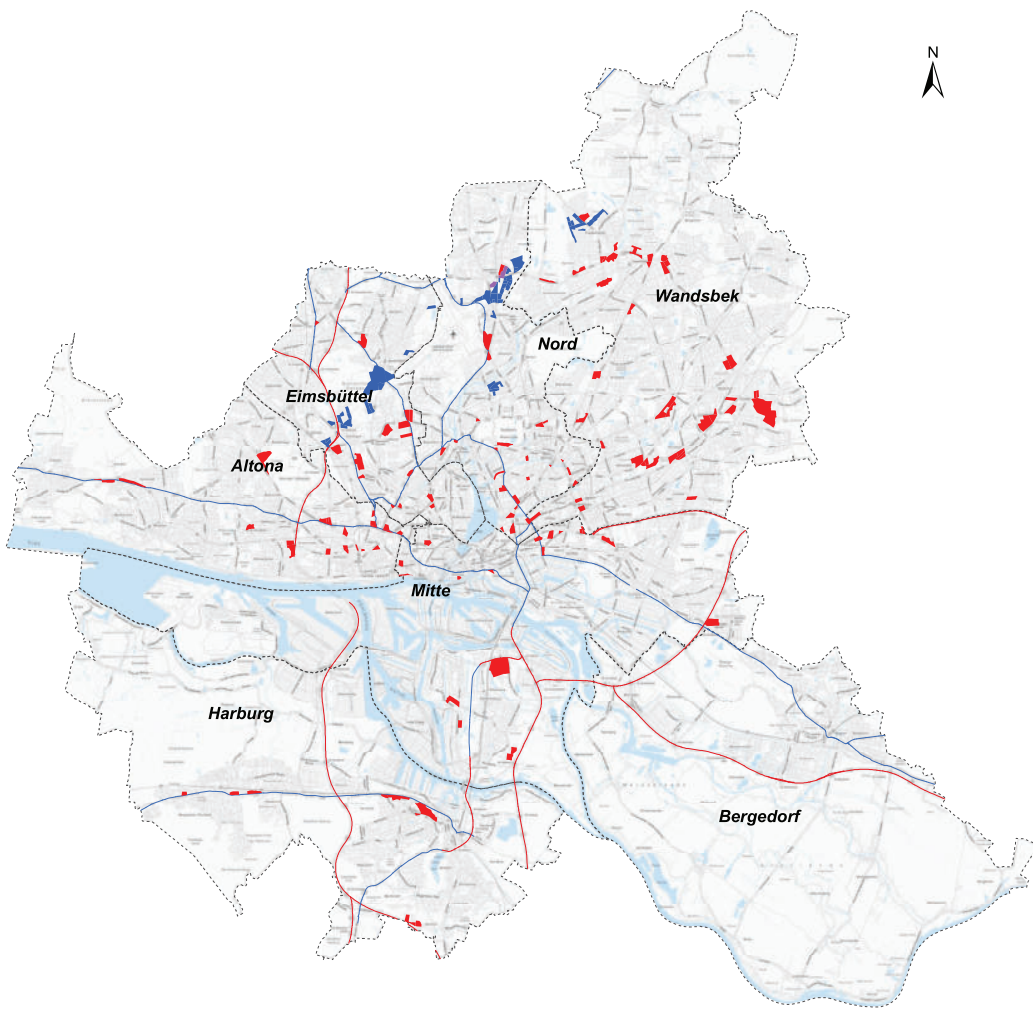
Elbchaussee/Kloppstockstraße	Betty-Levi-Passage	Fischers Allee	850	Umsetzung ab Ende 2021 möglich
Weidenbaumsweg	Sander Damm	ca. 500 m südwestlich	500	Umsetzung ab Ende 2021 möglich
Simon-von-Utrecht-Straße	Holstenstraße	Budapester Straße	870	Umsetzung ab Ende 2021 möglich
Stresemannstraße	Bezirksgrenze	Neuer Pferdemarkt	360	Umsetzung ab Ende 2021 möglich
Nordschleswiger Straße	Alter Teichweg	Habichtplatz	1.600	Umsetzung ab Ende 2021 möglich
Fuhlsbüttler Straße	Barmbeker Ringbrücke	Hellbrookstraße	820	Umsetzung ab Ende 2021 möglich
Hudtwalcker Straße/Ohlsdorfer Straße	Kellinghusenstraße	Braamkamp	1260	Umsetzung ab Ende 2021 möglich
Wartenau	Wandsbeker Chaussee	Eilenau	300	Umsetzung ab Ende 2021 möglich
Buxtehuder Straße	Seehafen-brücke	250 m westlich	250	Umsetzung ab Ende 2021 möglich
Schiffbeker Weg	Anschluss HH-Jenfeld	Rodigallee	500	Umsetzung ab Ende 2021 möglich
Bahrenfelder Chaussee	Von-Sauer-Straße	Bornekampsweg	600	nicht umsetzbar
Bergedorfer Straße	Curslackter Neuer Deich	Wentorfer Straße	380	nicht umsetzbar
Fruchtallee	Kieler Straße	Doormannsweg	560	nicht umsetzbar
Gärtnerstraße	Bezirksgrenze	Quickbornstraße	680	nicht umsetzbar
Kieler Straße	Basselweg	Sportplatzring	570	nicht umsetzbar
Eissendorfer Straße	Knoopstraße	Weusthoffstraße	1.570	nicht umsetzbar
Harburger Schlossstraße	Kanalplatz	Karnapp	320	nicht umsetzbar
Stresemannstraße	Bezirksgrenze	Neuer Pferdemarkt	360	nicht umsetzbar
Fuhlsbüttler Straße	Barmbeker Ringbrücke	Hellbrookstraße	820	nicht umsetzbar
Rennbahnstraße	Bezirksgrenze	Jüthornstraße	550	nicht umsetzbar
Wandsbeker Chaussee	Bezirksgrenze	Brauhausstraße	1.280	nicht umsetzbar
Rüterstraße	Wandsbeker Allee	Effingerstraße	900	nicht umsetzbar
Hummelsbütteler Hauptstraße	Bezirksgrenze	Hummelsbütteler Weg	800	nicht umsetzbar
Bramfelder Chaussee	Bramfelder Dorfplatz	Berner Chaussee	640	nicht umsetzbar

Bramfelder Chaussee	Bezirksgrenze	Haldesdorfer Straße	640	nicht umsetzbar
Am Schulwald	Tengstedter Landstraße	Gehlegraben	600	nicht umsetzbar
Stresemannstraße	Bernstorffstraße	Harkortstraße	1.280	nicht umsetzbar
Kieler Straße	Holstenkamp	Langenfelder Damm		nicht umsetzbar
Wentorferstraße	Holtenklinkerstraße	500 m westlich	500	nicht umsetzbar
Kieler Straße	Bezirksgrenze	Augustenburgerstraße		nicht umsetzbar






Lärmaktionsplan für Hamburg (Dritte Stufe)

Kataster Passiver Lärmschutz

Baublockbezogene Darstellung von Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden, Finanzierung durch gesetzlich vorgeschriebene oder freiwillige Förderprogramme



Lärmquelle

-  Straßenverkehr
-  Straßen- und Flugverkehr
-  Flugverkehr
-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße

Stand: Dezember 2020

Maßstab: 1 : 145 000

0 1,25 2,5 5 7,5 10 km

Anlage 10

Maßnahmenblätter 1 - 16

Maßnahme 1

Erhaltungsmanagement

- Als Fortschreibung LAP Hamburg 2013
- Als Daueraufgabe
- Als neue bzw. ergänzende Maßnahme

Wirksamkeit/Ziele

Verringerung der Lärmbelastung von 2 dB(A)

Beschreibung

Ersatz schadhafter oder lärmintensiver Fahrbahn Beläge (s. Kapitel 2.3.2.1 LAP)

Sowohl die Art der Fahrbahnbeläge als auch der Fahrbahnzustand werden bei der Berechnung der Lärmbelastung nach VBEB nicht berücksichtigt. Maßnahmen dieser Art zeigen also rein rechnerisch keine Verbesserung der Lärmbelastung.

Die Lärmsituation verbessert sich erfahrungsgemäß durch die Beseitigung von Unebenheiten, insbesondere an Straßenabläufen und Schachtabsackungen, deutlich. Es gibt eine Reihe von Lärmbrennpunkten mit schadhafte Asphaltbelägen. In die Fortschreibung werden folgende Straßenabschnitte aufgenommen, die bis spätestens 2024 eine Fahrbahnsanierung bzw. eine Oberflächenenerneuerung erfahren werden:

Kategorie 1 mit $L_{Night} > 60$ dB(A):

- Lokstedter Weg zwischen Fricke Straße und Tarpenbekstraße
- B5 - Wartenau – Landwehr zwischen S-Bahn und Eilenau
- Sportplatzring zwischen B 4/B 5 Kieler Straße bis Basselweg

Kategorie 2 mit $L_{Night} > 60$ dB(A):

- Krausestraße zwischen Bramfelder Straße und Alter Teichweg
- Borgfelder Straße zwischen Ausschläger Weg und Grevenweg
- B5 Breitenfelder Straße zwischen Hoheluftchaussee und Lehnartzstraße

Projektträger	Landesbetrieb für Straßen- Brücken und Gewässer
Realisierungszeitraum	Bis 2024

Sanierung von Fahrbahnen (s. Kapitel 2.3.4.5 LAP).

Eine Priorisierung von Fahrbahnsanierungen aus Lärmschutzgründen erfolgt nicht, da bei der rechnerischen Ermittlung der Lärmbelastung ohnehin von einem guten Zustand der Fahrbahndecke ausgegangen wird. Zudem wird in Hamburg bereits seit über 20 Jahren ausschließlich lärmarter Asphalt eingesetzt, so dass hier kein wesentliches Lärminderungspotential besteht. Gleichwohl führen Fahrbahnsanierungen zu realen Verbesserungen für Anwohnerinnen und Anwohner.

Für die Erhaltung der Straßeninfrastruktur ist der Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) zuständig. Seit 2013 wird ein Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs Straßen (EMS-HH) betrieben und weiter optimiert. Im November 2019 wurde zuletzt mit dem [Straßenzustandsbericht 2019](#) (Drs. 21/0000) die Bürgerschaft über die Zustandserfassung und –bewertung (ZEB) unterrichtet.

In dieser Legislaturperiode sollen mindestens 500 km Fahrbahn saniert werden. Dabei soll immer auch geprüft werden, ob Verbesserungen für den Radverkehr und Fußwege möglich sind. Ein Abgleich mit den gewählten Lärmbrennpunkten ist erfolgt.

Projektträger	Landesbetrieb für Straßen- Brücken und Gewässer
Realisierungszeitraum	Daueraufgabe

Stand: April 2021

Maßnahme 2 *Einrichtung von Radverkehrsanlagen*

Als Fortschreibung LAP Hamburg 2013

Als Daueraufgabe

Als neue bzw. ergänzende Maßnahme

Wirksamkeit/Ziele

Verringerung des Lärms durch Erhöhung des Abstandes auf überbreiten Straßen, Erhöhung des Fahrradanteils (Lärminderung nicht quantifizierbar)

Beschreibung

Einrichtung von Radverkehrsanlagen (s. Kapitel 2.3.2.2)

Beim Neu-, Um- und Ausbau von Stadtstraßen wird stets geprüft, wie die Situation für den Radverkehr verbessert werden kann. Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen kann speziell auf überbreiten zweispurigen Straßen zur Lärminderung beitragen. In diesen Fällen wird der Abstand der Schallquelle zur Fassade durch die Radverkehrsanlagen vergrößert. Bei Schutzstreifen auf der Fahrbahn wird durch die optische Verschmälerung der Restfahrbahn laut fachlicher Bewertung des beauftragten Ingenieurbüros eine Geschwindigkeitsminderung um 3 bis 5 km/h bewirkt. Die Lärminderungspotenziale werden auf maximal 1 dB(A) geschätzt. Hinzu kommen die Verlagerungseffekte vom Kfz-Verkehr zum Radverkehr.

Des Weiteren sind neue Radverkehrsanlagen in folgenden Straßenabschnitten der Kategorie 2 aufgenommen, bei denen bis spätestens 2024 eine Umsetzung geplant ist:

- Horner Landstraße zwischen Horner Brückenweg und Washingtonallee
- Billstedter Hauptstraße zwischen Schiffbeker Weg und Schleemer Weg
- Krausestraße zwischen Bramfelder Straße und Alter Teichweg
- Sander Damm zwischen Ulmenliet und Lohbrügger Landstraße
- Julius-Leber Straße zwischen Hartkortstraße und Max-Brauer Allee
- Binnenfeldredder zwischen Habermannstraße und Stadtgrenze

Die Gertigstraße zwischen B 5 Barmbeker Straße und Mühlenkamp ist zudem als Fahrradstraße geplant.

Projektträger	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Bezirke
Realisierungszeitraum	Bis 2024

Bündnis für den Radverkehr (s. Kapitel 2.3.4.1 LAP)

Hamburg hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehr deutlich zu stärken. Hierzu gehören eine – möglichst auch für Pedelecs und Lastenfahrräder – gut ausgebaute und ganzjährig sicher befahrbare Radverkehrsinfrastruktur sowie vielfältige Service- und Informationsangebote. Der Anteil des Radverkehrs am wegebezogenen Modal Split soll innerhalb des laufenden Jahrzehnts auf 25 bis 30 Prozent gesteigert werden. Hamburg setzt sich zum Ziel, den Anteil der im Umweltverbund zurückgelegten Wege im Lauf des Jahrzehnts auf 80 Prozent zu erhöhen. Die Förderung des Radverkehrs soll dazu beitragen, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs sinkt, was positive Auswirkungen auf die Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen erwarten lässt.

In jährlich abgeschlossenen Arbeitsprogrammen verpflichten sich die Partner aus allen Teilen der Verwaltung und darüber hinaus auf gemeinsame Ziele und konkrete Maßnahmen, um den Fuß- und Radverkehr zu fördern. In allen Handlungsfeldern – Infrastruktur, Service und Kommunikation – wurden in den vergangenen Jahren die Anstrengungen nochmals verstärkt (siehe Fortschrittsbericht 2018 [21]). Für Infrastruktur, Service und Kommunikation wurden von 2015 bis 2019 ca. 145 Mio. Euro eingesetzt (im Jahr 2019 fast 52 Mio. Euro) und für 2020 stehen Mittel in Höhe von 68 Mio. Euro bereit. Wichtige Maßnahmen und Ziele sind:

Umsetzung des Veloroutennetzes

Das Veloroutennetz (14 Velorouten, 280 km) wird in Hamburg im Zuge der Mobilitätswende weiter ausgebaut. Der Ausbaustand beträgt zurzeit über 182 Kilometer (Stand: Dezember 2020). Das entspricht 65 % des gesamten Veloroutennetzes der Stadt. Weitere rund 30 % des Netzes (84 km) befinden sich derzeit in Ausbau und Bearbeitung. Circa zwei Drittel des Netzes sind damit mittlerweile fertiggestellt, ein Drittel ist bereits im Bau und wird Schritt für Schritt abgeschlossen. Der restliche kleine Teil befindet sich in Planung.

Neubau und Erneuerung von Radverkehrsinfrastruktur (60 bis 80 km pro Jahr)

Insgesamt ist es das Ziel, Bau, Sanierung und Widmung von Radverkehrsanlagen auf 60 bis 80 km sowie perspektivisch auf 100 km pro Jahr zu steigern. Hierzu tragen die drei Bauprogramme Erhaltungsmanagement Straßen (EMS-HH), Busoptimierung und Radverkehr bei sowie der Ausbau des Veloroutennetzes und bezirklicher Fahrradrouen.

In den Jahren 2015, 2017 und 2018 wurden jeweils 32 km erreicht, 2016 waren es 43 km und 2019 wurden 38 km gebaut. Im Jahr 2020 wurde mit 62 km ein neuer Höchstwert erreicht. Zahlreiche Maßnahmen befinden sich in der Planung für die nächsten Jahre.

Ausweitung StadtRAD

Das öffentliche Fahrradverleihsystem StadtRAD Hamburg war und ist vom Start weg das erfolgreichste Fahrradverleihsystem in Deutschland. Jährlich werden rund 3 Mio. Fahrten mit dem StadtRAD durchgeführt. Nach der erfolgreich abgeschlossenen Neuausschreibung des Systems erfolgte im Februar 2019 der Neustart mit einer komplett erneuerten und vergrößerten Fahrradflotte. Das System umfasst derzeit 258 Stationen und über 3.300 Fahrräder (Stand: Februar 2021) sowie seit April 2019 über 20 Lastenpedelecs. Ab Frühjahr 2021 sollen zunächst 30 weitere Lastenpedelecs ins System eingesteuert werden. Die Flotte wächst in den kommenden Jahren auf rund 4.500 Räder sowie 70 Lastenpedelecs und perspektivisch erschließen dann über 350 StadtRAD-Stationen alle Stadtteilzentren sowie U- und S-Bahnhaltestellen.

Entwicklung Radschnellwege

Die Metropolregion Hamburg arbeitet gemeinsam mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende intensiv an der Entwicklung eines Radschnellwegenetzes. Radschnellwege sind in besonderem Maße auf Radpendlerverkehr mit längeren Fahrdistanzen ausgerichtet, also insbesondere für das Einpendeln von der Metropolregion in das Hamburger Stadtgebiet und umgekehrt. Im Rahmen eines Leitprojekts der Metropolregion Hamburg werden zurzeit neun Radschnellwegkorridore in der Metropolregion, davon sieben mit Ausrichtung auf Hamburg, in Machbarkeitsstudien untersucht. Ziel ist, die Radschnellwege ab 2021 auszuplanen und zu realisieren. Gerade mit Blick auf den boomenden Pedelec-Sektor sind Radschnellwege ein bedeutendes und zukunftsweisendes Netzsegment, um die Verzahnung zwischen Öffentlichem Nahverkehr und Radverkehr weiter zu fördern und auszubauen. Neue Mobilitätsketten werden entstehen. Rückenwind bekommt der Bau von Radschnellwegen durch den Bund. Dieser beteiligt sich in den nächsten beiden Jahren mit insgesamt 50 Mio. Euro am Bau von Radschnellwegen.

Projektträger	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Bezirke
Realisierungszeitraum	fortlaufend

Stand: Oktober 2021

Maßnahme 3 *Herabsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten*

Als Fortschreibung LAP Hamburg 2013

Als Daueraufgabe

Als neue bzw. ergänzende Maßnahme

Wirksamkeit/Ziel

Reduzierung um 3 dB(A)

Beschreibung

Umsetzung der 10 noch verbliebenen Abschnitte aus dem LAP Hamburg 2013

Die Prüfung der im LAP genannten lauten Straßenabschnitte hatte ergeben, dass auf 24 Abschnitten Tempo 30 nachts umsetzbar ist. Davon wurden 14 bereits umgesetzt. In die Fortschreibung werden die restlichen 10 Abschnitte aufgenommen (s. Kapitel 3.1.9 LAP):

- Klopstockstraße/Elbchaussee (Bereich Betty-Levi-Passage bis Fischers Allee)
- Weidenbaumsweg (Bereich Sander Damm bis ca. 500 m westlich)
- Buxtehuder Straße (Bereich Seehafenbrücke bis 250 m westlich)
- Simon-von-Utrecht Straße (Bereich Holstenstraße bis Budapester Straße)
- Stresemannstraße (Bereich Bezirksgrenze bis Neuer Pferdemarkt)
- Nordschleswiger Straße (Bereich Alter Teichweg bis Habichtstraße)
- Fuhlsbüttler Straße (Bereich Barmbeker Ringbrücke bis Hellbrookstraße)
- Hudtwalcker Straße-Ohlsdorfer Straße (Kellinghusen Straße bis Bramfelder Straße)
- Wartenau (Bereich Wandsbeker Chaussee bis Eilenau)
- Schiffbeker Weg (Bereich Anschluss HH-Jenfeld bis Rodigallee)

Projektträger	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Realisierungszeitraum	Ab Ende 2021

Die Einführung von Tempo-30 nachts stellt weiterhin die Maßnahme mit dem höchsten Minderungspotential von 3 dB(A) dar. Langfristiges Ziel dieser Fortschreibung des Lärmaktionsplans ist daher die Einführung dieser Maßnahme an der überwiegenden Anzahl der in der Kategorie 1 identifizierten Lärmbrennpunkte und perspektivisch an geeigneten Lärmbrennpunkten der Kategorie 2. Die Kategorie 1 wird hierbei prioritär behandelt. Lediglich an den Lärmbrennpunkten mit mehr als vier Fahrspuren ist eine Anordnung von Tempo-30 derzeit nicht vorgesehen, da die Akzeptanz der Regelungen aufgrund des breiten Straßenquerschnittes aktuell als kritisch eingestuft wird. Darüber hinaus soll eine Verdrängung von Verkehren in ebenfalls sensible Wohngebiete vermieden werden.

Für die Umsetzung ist eine Prüfung und ggfs. die Anpassung der Lichtsignal-Anlagen (LSA-Anlagen)

aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich. Hintergrund sind die bestehenden Räumzeiten der Knotenbereiche, d.h. die Zeiten die an lichtsignalisierten Knotenpunkten zwischen dem Ende der Grünzeit eines räumenden Verkehrsstromes und dem Beginn der Grünzeit eines einfahrenden Verkehrsstroms verstreichen muss. Die Räumgeschwindigkeit und damit auch die Räumzeit von Kraftfahrzeugen unterscheiden sich abhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die Bemessung erfolgt entsprechend den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RILSA). Auch aus Gründen der Verkehrskoordination ist ggfs. eine Anpassung von LSA-Anlagen notwendig, da diese auch zur Verstetigung des Verkehrs beiträgt. Ist eine Anpassung einer LSA-Anlage erforderlich, handelt es sich um einen komplexen Vorgang, der in mehreren Teilschritten erfolgt und je nach Komplexität des Knotenpunktes unterschiedlich aufwendig ist. Die Anpassung der LSA-Anlagen und auch die Aufstellung der Schilder haben finanzielle Auswirkungen.

Sofern Straßenabschnitte betroffen sind, auf denen heute Nachtbusse verkehren, kann eine Anordnung von Tempo-30 nachts erst nach Umstellung des Nachtbussystems ab 2024 realisiert werden. Hintergrund ist, dass das derzeit bestehende Nachtbussystem mit seinen Taktzeiten von 30 bis 60 Minuten wegen der Umsteigebeziehungen besonders sensibel in Bezug auch auf geringfügige Verlängerungen von Fahrzeiten ist (s. Kapitel 2.3.2.3 LAP).

In Kategorie 1 mit $L_{\text{Night}} > 60 \text{ dB(A)}$ sind es 20 Abschnitte **ab** Mitte 2022:

- B 73 Stader Straße/ Buxtehuder Straße zwischen Eißendorfer Pferdeweg bis ca. 50 m östlich der Feuerwehr
- B 5 Eiffestraße zwischen Grevenweg und Luisenweg
- Hammer Steindamm zwischen Caspar-Voght-Straße und Sievekings Allee
- B 75 - Bremer Straße zwischen Hohe Straße und Eißendorfer Mühlenweg
- B 5 Herderstraße zwischen Grillparzer Straße und Mozartstraße
- Schulterblatt zwischen der Bahnlinie bis zur Schanzenstraße
- Caspar-Voght-Straße zwischen Hammer Steindamm und Sievekingsallee
- Habichtstraße/Lauensteinstraße zwischen Jahnbrücke und Bramfelder Straße
- Mühlenkamp zwischen Semperstraße und Körnerstraße
- Ritterstraße/Wagnerstraße zwischen Wandsbeker Chaussee und Blumenau
- Davidstraße zwischen Spielbudenplatz und Bernhard-Nocht-Straße
- Finkenwerder Norderdeich zwischen Steendiek und Brunnenstieg
- Bramfelder Straße zwischen Drosselstraße und Habichtstraße
- B75 Wandsbeker Zollstraße/Ahrensburger Straße zwischen Holstenhofweg und Holzmühlenstraße
- B4 Budapester Straße zwischen Neuer Pferdemarkt (Süd) und Simon-von-Utrecht-Straße
- Bahrenfelder Steindamm zwischen Stresemannstraße und Schützenstraße
- Breite Straße zwischen Schleestraße und Kirchenstraße
- Max-Brauer-Allee zwischen Ehrenbergstraße und Klopstockstraße/Palmaille
- B5 Holtenklinker Straße/Rotenhauschaussee zwischen Curslacker Heerweg und Justus Brinkmann Straße
- Ostfrieslandstraße zwischen Dangasker Weg (Bogen) und Steendiek

Projektträger	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Realisierungszeitraum	Ab Mitte 2022

In den folgenden 21 Straßenabschnitten der Kategorie 1 mit $L_{\text{Night}} > 60 \text{ dB(A)}$ ist ebenso unter Vorbehalt der Finanzierung für die i.d.R. erforderliche Anpassung der LSA-Anlagen aufgrund der vorher notwendigen Umstellung des Nachtbussystems die Einführung von Tempo-30 in der Nacht in der Zeit von 22 - 6 Uhr ab 2024 vorgesehen:

- Elbgaustraße zwischen Dammstraße und Kieler Straße
- B431 Stresemannstraße zwischen Tasköprüstraße und Ruhrstraße
- B5 Bergedorfer Straße zwischen Schleusengrabenbrücke und Vierlandenstraße
- Max-Brauer Allee zwischen Bei der Friedenseiche und Holstenstraße
- Sievekingsallee zwischen Bahn und Quellenweg
- Barner Straße/Behringstraße zwischen Bahrenfelder Straße und Gaußstraße
- Barner Straße/Behringstraße zwischen Bahrenfelder Straße und Große Brunnenstraße
- Steilshooper Allee zwischen Bramfelder Chaussee und Brücke über den Seebek
- Schiffbeker Weg zwischen Schiffbeker Höhe und Sturmvogelweg
- Dockenhudener Straße – Elbchaussee zwischen Witts Allee und Schenefelder Landstraße
- Langenfelder Damm zwischen B4 – Kieler Straße und Steenwisch
- Lange Reihe zwischen Baumeisterstraße und Schmilinskystraße
- Lokstedter Weg zwischen Fricke Straße und Tarpenbekstraße
- Lokstedter Weg zwischen B433 Tarpenbekstraße und Eppendorfer Landstraße
- Sportplatzring zwischen B 4/B 5 Kieler Straße und Basselweg
- B5 Wartenau zwischen Bahn und Eilenau
- B75 Ahrensburger Straße zwischen Ostende und Holstenhofweg
- B75 Wandsbeker Zollstraße/Ahrensburger Straße zwischen Holstenhofweg und Holzmühlenstraße
- Bramfelder Chaussee zwischen Bramfelder Dorfplatz und Steilshooper Allee
- B5 Winterhuder Weg zwischen Mozartstraße und Beethovenstraße
- Barmbeker Straße zwischen Ohlsdorfer Straße und Dorotheenstraße

Projektträger	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Realisierungszeitraum	Ab 2024

Die folgenden 46 Straßenabschnitte der Kategorie 2 mit L_{Night} > 55 dB(A) sind grundsätzlich für eine nächtliche Geschwindigkeitsreduktion geeignet. Sobald die Umsetzung der Maßnahmen aus Kategorie I erfolgt ist, soll für diese Straßenabschnitte ebenfalls eine nächtliche Geschwindigkeitsreduktion vorgenommen werden:

- Heußweg zwischen Eidelstedter Weg und Osterstraße
- Augustenburger Straße zwischen Kaltenkirchener Straße und Ring 2
- Sander Damm zwischen Ulmenliet und Lohbrügger Landstraße
- Poelchaukamp zwischen Gellerstraße und Mühlenkamp
- Hellbrookstraße zwischen Steilshooper Straße und Habichtstraße
- Steenwisch zwischen Langenfelder Damm und Lutterothstraße
- Zur Seehafenbrücke zwischen Schwarzenbergstraße und Seehafenbrücke
- Binnenfeldredder zwischen Habermannstraße und Stadgrenze
- Beethovenstraße zwischen Winterhuder Weg und Bachstraße
- Bornkampsweg zwischen Langbehnstraße und B431
- Sierichstraße zwischen B5-Hudtwalckerstraße und Bellevue
- Walddörferstraße zwischen Bezirksgrenze und Stephanstraße
- Mansteinstraße zwischen Eppendorfer Weg und Bismarckstraße
- Alsterkrugchaussee zwischen Erdkampsweg und Ratsmühlendamm
- Langenhorner Chaussee zwischen Flughafenstraße und Erdkampsweg
- Rentzelstraße zwischen Grindelallee und Schröderstiftstraße
- Quickbornstraße zwischen Eidelstedter Weg und B5
- Wilstorfer Straße zwischen Moorstraße und A253 Hohe Straße
- Alsterdorfer Straße zwischen B5 Winterhuder Marktplatz und Lattenkamp
- Friedensallee zwischen Daimlerstraße und Barnerstraße
- Goetheallee zwischen Julius-Leber Straße und Max-Brauer Allee
- Reclamstraße zwischen Schiffbeker Weg und Öjendorfer Weg
- Dorotheenstraße zwischen B5 Barmbeker Straße und U-Bahn Querung
- Dorotheenstraße zwischen U-Bahn Querung und Krohnskamp
- Alter Teichweg zwischen Nordschleswiger Straße und Krausestraße
- Horner Landstraße zwischen Horner Brückenweg und Washingtonallee
- Billstedter Hauptstraße zwischen Schiffbeker Weg und Schleemer Weg
- Schiffbeker Weg zwischen Billstedter Hauptstraße und Reclamstraße
- Jarrestraße zwischen B5 Barmbeker Straße und Saarlandstraße
- Fuhlsbütteler Straße zwischen Rübenkamp und Hebebrandstraße
- Friedrich-Ebert Damm zwischen Gartenpark westlich Lesserstraße und Stephanstraße
- B5 Burgstraße – Grevenweg zwischen Bürgerweide und Eiffestraße
- Georg-Wilhelm Straße zwischen Vogelhüttendeich und Neuhöfer Straße
- Tonndorfer Hauptstraße zwischen Wilsonstraße und Am Pulverhof
- Lohbrügger Landstraße zwischen Ladenbeker Furtweg und Lohbrügger Markt
- Steilshooper Straße zwischen Elligersweg und Habichtstraße
- Lesserstraße zwischen Friedrich-Ebert Damm und Walddörferstraße
- Behringstraße zwischen Griegstraße und Hohenzollernring
- Mundsburger Damm zwischen B5 Winterhuder Straße und Papenhuder Straße
- Osterstraße zwischen Methfesselstraße und Heußweg
- Lesserstraße zwischen Pillauer Straße und Friedrich-Ebert Damm
- Kleiner Schäferkamp zwischen Schröderstiftstraße und Weidenallee
- B5 Bergedorfer Straße zwischen Krusestraße und Sander Damm
- Fuhlsbüttler Straße zwischen Hellbrookstraße und Drosselstraße
- B5 Bergedorfer Straße zwischen Zufahrt Krankenhaus und Lohbrügger Landstraße
- Schiffbeker Weg zwischen Schiffbeker Höhe und Friedhof/Sturmvoegelweg

Stand: August 2021

Maßnahme 4 *Kopfsteinpflasterstraßen*

- Als Fortschreibung LAP Hamburg 2013
- Als Daueraufgabe
- Als neue bzw. ergänzende Maßnahme

Wirksamkeit/Ziel

Verringerung der Lärmbelastung von 3 dB(A) bei Temporeduzierung,

Beschreibung

Im Straßennetz der Stadt Hamburg gibt es noch zahlreiche Kopfsteinpflasterstraßen, welche aufgrund ihrer Beschaffenheit eine höhere Lärmemission aufweisen als asphaltierte Straßen. Aufgrund der hohen Lärmemissionen wird Kopfsteinpflaster in der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) mit einem Zuschlag DStro von 6 dB(A) ab 50 km/h gegenüber normalen Asphaltbelägen versehen. Der Austausch des Kopfsteinpflasters gegen einen lärmindernden Belag würde zu einer Lärminderung insgesamt von ca. 8 dB(A) führen und käme damit einer Halbierung des wahrgenommenen Lärmpegels um 10 dB(A) nahe. Dies entspricht einer Verringerung der Verkehrsstärke um 90 %.

Für die den Behörden bekannten Kopfsteinpflasterstraßen wurden die potentiellen Maßnahmen unter Berücksichtigung von Gebietsausweisung, Lärmbelastung und Denkmalschutzbelangen vorgeprüft. Viele der in Wohngebieten liegenden Kopfsteinpflasterstraßen stehen unter Denkmalschutz oder liegen in denkmalgeschützten Ensembles, so dass eine lärmindernde Fahrbahnsanierung mit Asphalt generell nicht möglich ist. Auch bei allen anderen Kopfsteinpflasterstraßen kommt eine Fahrbahnsanierung aufgrund der hohen Kosten derzeit nicht in Betracht. Um zeitnah eine Teilminderung des Verkehrslärms zu erreichen, ist daher die Anordnung von Tempo-30 ein geeignetes Mittel.

Für 21 Straßenabschnitte kommt eine Tempo-30-Anordnung grundsätzlich in Betracht. Dies können sowohl Tempo-30-Zonen als auch Anordnungen zur Nachtzeit sein. Des Weiteren könnten 9 Straßenabschnitte im Kontorhausviertel autoarm gestaltet werden (s. Anhang, Anlage 7).

Um eine systematische Abarbeitung und Einzelfallprüfung der o.g. Straßenabschnitte zu gewährleisten wird die Maßnahme Kopfsteinpflasterstraßen in die Fortschreibung aufgenommen (s. Kapitel 2.3.3.1 LAP).

Projektträger	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer, Bezirke
Realisierungszeitraum	Bis 2024

Maßnahme 5

Lärmschutzwände

Als Fortschreibung LAP Hamburg 2013

Als Daueraufgabe

Als neue bzw. ergänzende Maßnahme

Wirksamkeit/Ziel

Verringerung der Lärmbelastung um durchschnittlich 5 – 10 dB(A)

Beschreibung

Lärmschutzwände behindern die Ausbreitung des Schalls und werden insbesondere empfohlen, wenn andere Maßnahmen zum Lärmschutz nicht möglich sind oder nicht die gewünschte Wirkung erzielen. Die Schallschutzwand ist das am häufigsten eingesetzte Mittel des aktiven Schallschutzes, da sie viele Einwohner und Einwohnerinnen gleichzeitig vor Verkehrsgläuschen schützen kann. Im dicht bebauten innerstädtischen Raum sind geeignete Standorte jedoch selten zu finden. Gleichwohl wurde eine entsprechende Prüfung durch die BUKEA zusammen mit der BVM (LSBG) durchgeführt und ergab, dass eine Lärmreduzierung durch die Umsetzung folgender Projekte aus dem Lärmsanierungsprogramm an Bundesfernstraßen auf Hamburger Gebiet erzielt werden kann:

- BAB A 23, Autobahndreieck (AD) HH-Nordwest bis Landesgrenze (LG) Schleswig-Holstein (SH), Nordseite
- BAB A 23, AD HH-Nordwest bis LG SH, Südseite

Vertiefende Machbarkeitsstudie (s. Kapitel 2.3.3.2 LAP)

Für Straßenabschnitte in Zuständigkeit der FHH wurden Vorschläge zu weiteren Lärmschutzwänden aus drei Quellen zusammengestellt: Hinweisen aus der Bevölkerung, Vorschläge von der Verwaltung der Bezirke und Vorschläge von der damaligen BWVI. Die weiteren Vorprüfungen ergaben, dass folgende Standorte für eine vertiefte Machbarkeitsstudie im Rahmen der Lärmaktionsplanung geeignet erscheinen:

- Schleswiger Damm
- Lohbrügger Landstraße (nördlich), westlich Kreuzungsbereich Lohbrügger Landstraße/ Bergedorfer Straße (B5)
- Bremer Straße (westlicher Teil)
- Bergedorfer Straße / Am Langberg

Auf folgende Aspekte sollte in den weiteren Prüfungen zur Machbarkeit der Lärmschutzwände eingegangen werden:

- Prüfung zu alternativen Maßnahmen zum Lärmschutz
- die Kosten der Lärmschutzwand im Vergleich zum Nutzen
- die bauliche Machbarkeit
- die gestalterischen Möglichkeiten unter Beteiligung des Oberbaudirektors
- Berücksichtigung des Natur- und Artenschutzes
- die mögliche Finanzierung

Projektträger	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer, Bezirke
Realisierungszeitraum	Bis 2024

Maßnahme 6

Aktivitäten gegen Autoposer

Als Fortschreibung LAP Hamburg 2013

Als Daueraufgabe

Als neue bzw. ergänzende Maßnahme

Wirksamkeit/Ziel

Synergieeffekte zwischen Erhöhung der Verkehrssicherheit und dem Lärmschutz (Lärminderung nicht quantifizierbar)

Beschreibung

Einrichtung einer Kontrollgruppe

Bei „Autoposern“ handelt es sich um Autofahrende, die durch exzessives Fahrverhalten auffallen. Durchdrehende Räder, aufheulende Motoren und kurzfristiges Beschleunigen verursachen überflüssigen Lärm und belästigen damit Anwohnerinnen und Anwohner und Passantinnen und Passanten erheblich. Die Belästigung von anderen Verkehrsteilnehmenden, Anwohnerinnen und Anwohner und Passantinnen und Passanten wird in Kauf genommen. Die Erregung von Aufmerksamkeit ist sogar gewollt. Meist handelt es sich um hochwertige und hochmotorisierte Sportwagen, die zudem technisch „auf Lärm getrimmt“ sind. Fahrzeugführende sind überwiegend junge Männer, die mit ihrem Verhalten Passantinnen und Passanten beeindrucken und sich präsentieren wollen. Neben der Lärmbelästigung kommt es auch zu teilweise erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Überwiegend handeln Fahrende mit ihren Fahrzeugen einzeln, gelegentlich kommt es aber auch zu Autorennen mit Gefährdungslagen; dabei kam es bereits zu Verkehrsunfällen.

Seit dem Jahr 2016 waren die Beschwerdelage und die Anzahl der Feststellungen des Polizeivollzugs bzgl. lärmender Fahrzeuge spürbar angestiegen.

Die Polizei Hamburg hat am 01.09.2017 die Dienstgruppe „Autoposer“ VD 313 eingerichtet, in der aktuell 13 Polizeibeamtinnen und –beamte für zielgerichtete Maßnahmen gegen lärmende Kraftfahrzeuge eingesetzt werden. Durch interne und externe Fortbildung sowie regelmäßige Erfahrungsaustausche mit anderen Länderpolizeien und Sachverständigen festigen die Mitarbeiter ihren fundierten Wissensstand, um den komplexen Besonderheiten beim Lärmtuning von Kraftfahrzeugen gerecht zu werden.

Die VD 313 geht in erster Linie gegen Kraftfahrzeugführende vor, die durch sogenanntes „Lärmposing“ auffallen. Neben der Verfolgung festgestellter straßenverkehrsrechtlicher Verstöße und Überprüfungen der Fahrtüchtigkeit der Fahrzeugführende haben die Maßnahmen das Ziel, technische Veränderungen an überprüften Fahrzeugen festzustellen, gegen diese Veränderungen vorzugehen, um so das „Lärmposing“ zu bekämpfen. Bei technischen Veränderungen an den überprüften Fahrzeugen und erloschener Betriebserlaubnis werden die Kraftfahrzeuge von der VD 313 sichergestellt und dürfen erst wieder im öffentlichen Straßenverkehr in Betrieb genommen werden, wenn die technischen Veränderungen am Fahrzeug in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzt wurden. In diesem Zusammenhang werden unmittelbar Synergieeffekte zwischen der Erhöhung der Verkehrssicherheit und dem Lärmschutz erreicht. So hat die VD 313 in der Zeit vom 01.09.2017 bis 23.02.2021 insgesamt 10.494 Kraftfahrzeuge kontrolliert. Hierbei war bei 2.694 Kraftfahrzeugen die Betriebserlaubnis erloschen, an 1.994 Kraftfahrzeugen sonstige Fahrzeugmängel festgestellt und es erfolgten 1.055 Sicherstellungen von Fahrzeugen wegen Manipulationsverdachts zur Begutachtung durch eine Sachverständige bzw. eines Sachverständigen. In 658 Fällen wurden Lärmverstöße bei Fahrzeugführern mit technisch unveränderten Kraftfahrzeugen angezeigt.

Die Arbeit der Kontrollgruppe löste ein erhebliches Echo in der Öffentlichkeit aus und führte zu zahlreichen Hinweisen aus der Bevölkerung. Die Reaktionen sind durchgehend positiv. Diese Aktivitäten werden in die Fortschreibung mit aufgenommen (s. Kapitel 2.3.3.3 LAP).

Projekträger	Behörde für Inneres und Sport
Realisierungszeitraum	fortlaufend

Stand: April 2021

Maßnahme 7

Verbesserung der Mobilitätsangebote

Als Fortschreibung LAP Hamburg 2013

Als Daueraufgabe

Als neue bzw. ergänzende Maßnahme

Wirksamkeit/Ziel

Weniger Autoverkehr durch Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV (Lärminderung nicht quantifizierbar)

Beschreibung

Ausbau Bike + Ride (s. Kapitel 2.3.4.1 LAP)

Ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung ist die Umsetzung des Anfang 2015 beschlossenen Bike+Ride-Entwicklungskonzepts. Dieses umfasst bislang eine Ausweitung der Bike+Ride-Plätze an Schnellbahnhaltestellen von 16.000 auf insgesamt 28.000 im Jahr 2025 und eine deutliche Verbesserung der Angebotsqualität und des Erscheinungsbildes. Hierfür werden über 30 Mio. Euro investiert. Das Konzept soll ab 2021 fortgeschrieben und weiterentwickelt werden. Die Zielkapazität soll perspektivisch auf 40.000 Plätze steigen. Unter anderem sollen neue Haltestellen und wichtige Fähranleger einbezogen und vermehrt Fahrradparkhäuser gebaut werden. Die Umsetzung des Konzepts läuft auf Hochtouren. Der erreichte Stand liegt zurzeit bei über 23.500 Plätzen.

Projektträger	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Mitteleinsatz	233.000 € jährlich
Realisierungszeitraum	kontinuierlich

Carsharing (s. Kapitel 3.1.5 LAP)

Beim Carsharing ist zwischen zwei Varianten zu unterscheiden. Beim stationsbasierten Carsharing stehen die Fahrzeuge auf festen Stellplätzen, beim Free-Floating Carsharing dagegen innerhalb eines definierten Geschäftsgebietes frei verteilt im Straßenraum und können mit dem Smartphone geortet und gebucht werden. Beide Varianten sind in Hamburg erfolgreich, weisen aber unterschiedliche Nutzungsmuster auf bzw. sprechen unterschiedliche Zielgruppen an. Aufgrund ihrer Tarif- und Angebotsstruktur eignet sich Free-Floating-Carsharing vor allem für Kurzzeitmieten, Spontanfahrten und die Bewältigung der sogenannten „letzten Meile“. Stationsbasiertes Carsharing wird im Gegensatz dazu meist für längere Fahrten, Transportfahrten oder größere Einkäufe genutzt. Auch sind deren Nutzerinnen und Nutzer ÖPNV-affiner und besitzen seltener einen Pkw. Laut Untersuchungen des Bundesverbandes für Carsharing werden je stationsbasiertem Carsharing-Fahrzeug bis zu vier private Pkw abgeschafft, in Innenstädten sogar bis zu 20 private Pkw. Beim Free-Floating Carsharing liegt die Ersatzquote nur zwischen 1:1 (Amsterdam) und 1:3 (Paris), das Angebot erreicht aber deutlich mehr Kunden. Hamburg sieht in Carsharing-Systemen eine zukunftsweisende Mobilitätsform und wird deren Ausbau weiter aktiv begleiten. Dazu wurde bereits 2017 ein Memorandum of Understanding zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH), der Bayerischen Motorenwerke Aktiengesellschaft (BMW AG) und auch der Daimler AG unterzeichnet und eine Strategische Partnerschaft im Bereich „Urbane Mobilität“ vereinbart.

Projektträger	Carsharing-Unternehmen
Realisierungszeitraum	kontinuierlich

Förderung des Fußverkehrs (s. Kapitel 3.1.3 LAP)

Die Förderung und Attraktivitätssteigerung des Zufußgehens erfolgt überwiegend integrativ im Rahmen des Neu-, Um- und Ausbaus sowie der Grundinstandsetzung von Straßen. Es stellt mithin eine Daueraufgabe dar. Besonders zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang Maßnahmen in der Innenstadt und den Bezirkszentren (z. B. Jungfernstieg, Neuer Wall, Große Bleichen, Dammtorstraße, Wandsbeker Marktstraße), wo die Flächen des Fußverkehrs deutlich vergrößert wurden. Dies erfolgte häufig im Rahmen eines Business Improvement District (BID). In der 22. Legislaturperiode soll der Fußverkehr verstärkt in den Fokus genommen und u.a. über das Bündnis für den Fuß- und Radverkehr gestärkt werden.

Projektträger	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Realisierungszeitraum	Bis 2025

Park + Ride (s. Kapitel 3.1.5 LAP)

Mit Umsetzung des „P + R-Entwicklungskonzepts“ wurde das P+R-Angebot in der FHH in den letzten Jahren deutlich verbessert und attraktiver gemacht. Die Anlagen weisen einen einheitlichen Qualitätsstandard (baulicher Zustand, Gestaltung, Beleuchtung, Videoanlage, Sprechstellen; Auslastungsanzeige vor Ort und im Internet) auf und tragen in Verbindung mit einem attraktiven ÖPNV zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs mit den zu erwartenden Emissionsreduktionen bei. Steigende Nutzerzahlen auf den gemäß Qualitätsstandard ausgebauten P+R-Anlagen zeigen die positive Wirkung dieser Strategie. Außen vor bleiben hier die Corona-bedingten Nachfragerückgänge, die im Wesentlichen analog zum Rückgang im ÖPNV sind.

Es ist grundsätzlich vorgesehen, das P+R-Angebot in den nächsten Jahren an verkehrlich sinnvollen Standorten weiter auszubauen und damit die verkehrs- und emissionsreduzierende Wirkung des P+R-Angebotes (Reduzierung des Autoverkehrs in die bzw. in der Innenstadt) weiter zu stärken.

Im Nachgang zum P+R-Entwicklungskonzept wurde mittlerweile im Rahmen einer verkehrlichen Potenzialanalyse der weitere Aus- und Neubaubedarf ermittelt mit dem Ziel, auch zukünftig qualitativ hochwertige P+R-Stellplätze in ausreichender Zahl anbieten zu können. Im Ergebnis zeigte sich teilweise ein weiterer Bedarf, insbesondere im Rahmen des vorgesehenen Schnellbahnausbaus sowie an einigen bereits heute hoch ausgelasteten Standorten. Um den Ausbau hier zielgerichtet voranzutreiben, sind erste planerische Abstimmungen aufgenommen worden.

Damit das P+R-Angebot für potenzielle Kunden noch sichtbarer und damit attraktiver gestaltet wird, wird im Jahr 2021 mit Unterstützung durch Fördermittel aus dem Sofortprogramm Saubere Luft des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ein teils dynamisches Wegweisungssystem (Parkleitsystem) zu den P+R-Anlagen installiert. Durch die Bündelung von mehreren P+R-Anlagen zu Korridoren können die Verkehre intelligent und in Echtzeit zu den P+R-Anlagen geleitet werden, die jeweils aktuell noch freie Kapazitäten aufweisen. Damit steigt die Verlässlichkeit des P+R-Angebotes für die Kunden weiter und es tritt eine zusätzliche, emissionsreduzierende Entlastungswirkung für den innerstädtischen Verkehr ein.

Projektträger	P + R Betriebsgesellschaft mbH, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Realisierungszeitraum	kontinuierlich

Maßnahme 8 *Umstellung der Busflotten auf alternative Antriebe*

- Als Fortschreibung LAP Hamburg 2013
- Als Daueraufgabe
- Als neue bzw. ergänzende Maßnahme

Wirksamkeit/Ziel

lärmmindernde Wirkung durch andere Antriebstechnik (Lärminderung nicht quantifizierbar)

Beschreibung

Einsatz elektrischer Busantriebe und Einsatz von Hybridbussen (s. Kapitel 3.1.5 LAP)

Die Busflotte der Hochbahn von derzeit ca. 1.100 Fahrzeugen wird mit stetigem Fortschritt auf emissionsfreie und somit auch leisere Fahrzeuge umgestellt. Dies führt zu einer verbesserten Aufenthaltsqualität im Umfeld großer Bustrassen. Das Hochbahn Bus-Portfolio umfasst nicht nur Batteriebusse, sondern seit längerem auch zwei Wasserstofffahrzeuge als Range-Extender. Darüber hinaus läuft zurzeit eine Ausschreibung für weitere Brennstoffzellenbusse. Um die innovativen Fahrzeuge zu versorgen, wird in Meiendorf ein neuer Busbetriebshof geplant, der bis zur Mitte der laufenden Dekade in den Betrieb übergehen soll.

Die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) setzt ihre emissionsfreien und damit auch leiseren Fahrzeuge vom bereits auf E-Mobilität umgerüsteten Betriebshof Bergedorf gezielt dort ein, wo ein erhöhter Verkehrslärm festgestellt wurde. Dies gilt hier bereits rund um den Bereich „Mohnhof“ in Bergedorf.

Die von Verkehrslärm belasteten Gebiete im Westen der FHH, wie die Max-Brauer-Allee oder die Tarpenbekstraße, profitieren vom Einsatz der bis Mitte 2022 avisierten emissionsfreien Busse, die auf dem Betriebshof Schenefeld eingesetzt werden sollen.

Projektträger	Hamburger Hochbahn AG, Verkehrsbetriebe Hamburg Holstein GmbH
Realisierungszeitraum	kontinuierlich

Maßnahme 9

Verbesserung des Parkraummanagements

Als Fortschreibung LAP Hamburg 2013

Als Daueraufgabe

Als neue bzw. ergänzende Maßnahme

Wirksamkeit/Ziel

Beeinflussung des Verkehrsverhaltens durch z.B. Reduzierung des Park-Such-Verkehrs und einer damit verbundenen Lärminderung (Lärminderung nicht quantifizierbar)

Beschreibung

Verbesserung des Parkraummanagements (s. Kapitel 2.3.4.3 LAP)

Der öffentliche Parkraum in einer dicht besiedelten Stadt wie Hamburg ist ein knappes Gut und die Bewirtschaftung stellt daher eine wichtige verkehrspolitische Aufgabe und Steuerungsmöglichkeit dar. Deren Ziele sind die Erreichung eines gleichmäßigeren Verkehrsflusses, die Reduzierung der Parksuchverkehre, die Erhöhung der Parkgerechtigkeit und eine hohe Fluktuation auf Parkplätzen im öffentlichen Raum. Damit werden auch qualitativ erfassbare Lärminderungseffekte erzielt.

Im Mai 2014 wurde die Abteilung Parkraum-Management beim Landesbetrieb Verkehr (LBV) der Behörde für Inneres und Sport eingerichtet und seit 2020 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende zugeordnet. Diese ist seit dem Februar 2015 Teil des neuen Fachgebietes Verkehrs-Management des LBV, welches die Parkraumbewirtschaftung insgesamt betreut, einschließlich der konzeptionellen Fragen und der Erhebung der Parkgebühren. Damit werden die Parkraumbewirtschaftung und die Kontrolle des Parkraums fortlaufend intensiviert.

Derzeit gibt es in Hamburg ca. 1.300 Parkautomaten mit etwa 39.000 zugehörigen Parkständen. Die gebührenpflichtigen, öffentlichen Parkplätze in Hamburg sind in drei unterschiedliche Gebührenzonen eingeteilt (Zone I – 3,00 EUR, Zone II – 2,50 EUR und Zone III – 1,00 EUR je 60 Minuten).

Durch die Höhe der Parkgebühren und die kurzen Zeitintervalle soll das Verkehrsverhalten in bewirtschafteten Gebieten durch das Parkraummanagement des LBV beeinflusst werden. Dabei wird angestrebt mit zunehmender Gebührenhöhe einen stärkeren Einfluss auf eine Verkürzung der Parkdauer und ein Ausweichen in Parkbauten zu nehmen.

Ein wesentlicher Bestandteil einer funktionierenden Parkraumbewirtschaftung ist eine konsequente Überwachung des Parkraums. Diese wird derzeit von 150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des LBV-Parkraum-Managements ausgeführt. In der Vergangenheit entrichteten nur ca. 17 % der Nutzer in Hamburg ordnungsgemäß die Parkgebühren. Anlässlich von stichprobenartigen Auswertungen im Frühjahr 2017 wurde festgestellt, dass in den Kontrollgebieten des LBV-Parkraum-Managements in der City zwischen 50 % und 80 % der Nutzerinnen und Nutzer einen Parkschein gezogen haben. Dabei wird von vier Standorten aus regelmäßig die weit überwiegende Zahl der gebührenpflichtigen Parkstände der FHH kontrolliert. Durch die Polizei Hamburg werden im Rahmen freier personeller Ressourcen neben Kontrollen in bewirtschafteten Gebieten auch im nicht bewirtschafteten Parkraum Überwachungsmaßnahmen durchgeführt.

Darüber hinaus wurden in bewirtschafteten Gebieten über 80 Tsd. Parkstände innerhalb des Ring 2 elektronisch erfasst und abgebildet, weitere Parkstände in verschiedenen Stadtgebieten werden folgen. Das dadurch entstehende digitale Abbild der Stadt wird einen Überblick über das Parkraumangebot, die Lage der Parkstände, deren Ausstattung, Bewirtschaftungsattribute (Parkgebühr, Bewirtschaftungszeit und Höchstparkdauer) vermitteln. Damit ist die Datenbasis für eine intelligente Parkraumbewirtschaftung gelegt.

Die Parkraumbewirtschaftung durch den LBV wird kontinuierlich ausgebaut. Der Fokus liegt auf dem Ausbau des Bewohnerparkens, einhergehend mit der Einführung einer Gebührenpflicht für Kurzzeitparker in den betroffenen Gebieten. Die Bewohnerparkgebiete Sternschanze, Rotherbaum und Altona-Altstadt/Nord wurden 2020 neu eingerichtet. 2021 wurde auch in Ottensen und Eimsbüttel rund um den Schlump Bewohnerparken eingeführt. Eine vom LBV durchgeführte Strukturdatenanalyse hat ergeben, dass in allen dichter besiedelten Stadtteilen meist eine Konkurrenz zwischen verschiedenen Nutzergruppen vorherrscht. Diese Konkurrenz könnte sich auch auf den Parkraumangel für Bewohnerinnen und Bewohner auswirken. Vor diesem

Hintergrund sind bis Ende 2024 jährlich mindestens vier Untersuchungsgebiete/Stadtteile für die Untersuchung bzgl. Bewohnerparken und ggf. zur Umsetzung vorgesehen. Hier sind z.B. Wilhelmsburg, Eimsbüttel und Eppendorf zu nennen. Die Einführung neuer Bewohnerparkgebiete bedingt immer die ausreichenden Kontrollkapazitäten beim LBV Parkraum-Management.

Projekträger	Landesbetrieb für Verkehr, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Bezirke
Realisierungszeitraum	kontinuierlich

Maßnahme 10

Ausbau des Schienennetzes für den ÖPNV

Als Fortschreibung LAP Hamburg 2013

Als Daueraufgabe

Als neue bzw. ergänzende Maßnahme

Wirksamkeit/Ziel

Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV (Lärminderung nicht quantifizierbar)

Beschreibung

Ausbau der S 4

Die Planungen der [S4 \(Ost\) Hamburg-Altona - Bad Oldesloe](#) basieren auf der Notwendigkeit, den Hauptbahnhof Hamburg im Bereich der Gleise und Bahnsteige der Fernbahn deutlich zu entlasten. Daneben ist ein leistungsfähiger Nahverkehr zwischen Hamburg und dem anliegenden nordöstlichen Umland in Schleswig-Holstein dringend notwendig. Um insbesondere den Ansprüchen der stetig steigenden Fahrgastzahlen gerecht zu werden, bereits bestehende Engpässe aufzulösen und die Region noch besser an das Nahverkehrsnetz anzubinden, wird mit dem zwischenzeitlich erfolgten Baubeginn im Projekt S4 unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben u. a. folgendes erreicht:

- Verbesserung der SPNV-Erschließung im Bezirk Wandsbek und Rahlstedt. Die S4 wird in einem verlässlichen, einheitlichen, dichten Fahrplankontakt fahren,
- Trennung des Nahverkehrs durch Errichtung einer weitestgehend eigenen Infrastruktur für die S4 vom Fern-, Regional- und Güterverkehr,
- Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs durch den Entfall bisheriger RB-Züge,
- direkte Verbindungsmöglichkeiten zu den Stationen Jungfernstieg, Stadthausbrücke und Landungsbrücken ohne Umstieg am Hamburger Hauptbahnhof,
- Ausbau der Kapazität durch 10-Min-Takt im Kernabschnitt und Einsatz von Langzügen sowie Errichtung neuer Zugangsstationen.
- Die neue Verbindung wird das Bus- und Bahnfahren insgesamt attraktiver machen und ein Anreiz sein, das eigene Auto stehen zu lassen. Erwartet wird, dass mit der S4 je Werktag 97.400 Personenfahrten durchgeführt werden. Die S4 steht damit nicht nur für eine deutlich bessere Verkehrsanbindung, sondern trägt auch zur Entlastung der Straßen bei.
- Mit der Entflechtung der Verkehre wird die geplante Taktung der S-Bahn möglich und entlastet damit auch die Bestandsstrecke 1120 und zwar im hochbelasteten Abschnitt Hamburg – Ahrensburg. Auf Grund der Tatsache, dass die Strecke 1120 nördlich von Ahrensburg-Gartenholz 2-gleisig bleibt, folgt, dass der Neubau der S4 (Ost) allein dem Binnenverkehr zwischen Hamburg Hbf und Ahrensburg-Gartenholz zu Gute kommt. Folglich wird die Kapazität zwischen Ahrensburg und Bad Oldesloe für den überörtlichen Fernverkehr aufgrund der weiterhin bestehenden Zweigleisigkeit und des Übergangs einiger Züge der S4 auf diesen Abschnitt nicht erhöht.

Zwischen Hasselbrook und Ahrensburg werden auf 17 Kilometern zwei zusätzliche Gleise gebaut, ein weiterer, eingleisiger Neubau erfolgt auf rund drei Kilometern von Ahrensburg bis kurz hinter Ahrensburg-Gartenholz. Im Zuge dieses Ausbaus sind 45 km Schallschutzwände inklusive Mittelwand geplant, außerdem kommen bei Bedarf passive Schallschutzmaßnahmen zum Einsatz. Zahlreiche Bahnübergänge werden beseitigt oder durch Eisenbahn (32)- und Straßenüberführungen (6) ersetzt. Es entstehen fünf neue Stationen: Claudiusstraße, Bovestraße, Holstenhofweg, Am Pulverhof und Ahrensburg-West; die Station Hamburg-Wandsbek entfällt. Zudem kommt in zahlreichen Abschnitten das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) zum Einsatz. Durch regelmäßiges Messen und Schleifen der Schienen wird der Geräuschpegel reduziert. Auf Brücken werden Unterschottenmatten ins Gleisbett mit dem Zweck der Lärmreduzierung eingelegt. In einigen Kurvenbereichen sind spezielle Schienenschmiereinrichtungen vorgesehen. Weitere Informationen finden Sie unter „Das Projekt S-Bahnlinie S 4 (Ost) von Hamburg nach Bad Oldesloe“ (s. Kapitel 2.4.1 LAP).

Projektträger	Deutsche Bahn AG, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Realisierungszeitraum	Inbetriebnahme in 2027

Projekt S 21

Das Projekt S21 beinhaltet den auf Hamburger Stadtgebiet vollständigen und ansonsten überwiegend zweigleisigen Ausbau der 30 km langen AKN-Stammstrecke von Hamburg-Eidelstedt über Quickborn nach Kaltenkirchen (Linie A1) zu einer mit Wechselstrom elektrifizierten S-Bahn-Linie, die eine umsteige- und barrierefreie Verbindung von Kaltenkirchen bis in die Hamburger Innenstadt ermöglicht. Dies bedingt auch, dass im Rahmen der Planverfahren entsprechende Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen sind (s. Anhang, Maßnahme 11). In den vergangenen Jahren erfolgte schon der abschnittsweise zweigleisige Ausbau zwischen Eidelstedt und Kaltenkirchen. (s. Kapitel 2.4.1 LAP).

Projektträger	AKN-Eisenbahn GmbH (AKN), Deutsche Bahn AG, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Realisierungszeitraum	Inbetriebnahme in 2025

Verlängerung der U4 zur Horner Geest

Mit der Verlängerung der U4 zur Horner Geest werden bestehende und neu zu entwickelnde Wohngebiete im Bereich der Horner Geest an das U-Bahn-Netz angebunden und für die Anwohnerinnen und Anwohnern eine direkte und umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt geschaffen. Bisher wird die U4 auf den bestehenden Gleisanlagen der U2 nach Billstedt geführt. Zukünftig soll die unterirdische Strecke an der Horner Rennbahn ausfädeln und auf eigenen Gleisanlagen bis zur Dannerallee weiterführen. Die Inbetriebnahme ist für 2026 vorgesehen. Die Verlängerung fördert auch die städtebauliche Weiterentwicklung des Konzepts „Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in Hamburg Ost“, das mit der Senatsdrucksache 21/13680 zum Zukunftsbild des Stadtraums Horner Geest bis 2030 konkretisiert wurde.

Seit dem 13.02.2020 liegt für das Projekt der Planfeststellungsbeschluss vor. Unmittelbar im Anschluss daran wurden erste bauvorbereitende Maßnahmen, wie z. B. Kampfmittelsondierung, Baumfällungen, Baufeldfreimachungen und Leitungsverlegungen durchgeführt. Der Auftrag für den Auftragnehmer Rohbau im Abschnitt 1 wurde im November 2020 vergeben (s. Kapitel 2.4.2.1 LAP).

Projektträger	Hamburger Hochbahn AG (HHA), Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, BSW, Bezirk HH-Mitte, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Realisierungszeitraum	Inbetriebnahme in 2026

Neue U-Bahnlinie (U5)

Hamburg plant eine komplett neue U-Bahn-Linie U5, die auf etwa 24 km mit 23 Haltestellen die Bereiche Bramfeld, Winterhude, Grindelviertel, das UKE und die Arenen mit der Hamburger Innenstadt verknüpfen wird. Mit der Linie und den neuen Haltestellen werden insgesamt 150 000 Hamburgerinnen und Hamburger neu oder besser an das Hamburger Schnellbahnnetz angeschlossen. Die U-Bahn-Linie U5 wird Verknüpfungshaltestellen mit allen Hamburger U- und S-Bahnlinien erhalten. Nach Fertigstellung der gesamten Linie werden täglich rund 300 000 Fahrgäste auf der U5 erwartet. Im Hinblick auf möglichst kurze Warte- und Reisezeiten ist geplant, die U-Bahn-Linie U5 vollautomatisch ohne Zugfahrer zu betreiben.

Nach Start des Planfeststellungsverfahrens für den ersten ca. 5,8 km langen Abschnitt „U5 Ost“ (Bramfeld - City Nord) in 2019 wird der Beschluss in 2021 erwartet. Die Finanzierung dieses Streckenabschnitts konnte Hamburg bereits sicherstellen. Der Baubeginn ist noch in 2021 geplant. Der Probetrieb auf einer Teilstrecke der U5 Ost soll in der zweiten Hälfte der 20er-Jahre beginnen. Der Fahrgastbetrieb zwischen Bramfeld und der City Nord ist ab Anfang der 30er-Jahre vorgesehen. Parallel werden Planungen in den weiteren Abschnitten fortgeführt, abschnittsweise Genehmigungsverfahren durchgeführt und Bautätigkeiten starten. Die U-Bahn-Linie U5 soll bis Ende der 30er Jahre vollständig in Betrieb sein (s. Kapitel 2.4.2.1 LAP).

Projektträger	Hamburger Hochbahn AG (HHA), Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Bezirke
Realisierungszeitraum	Inbetriebnahme Ende der 30er Jahre

Stand: April 2021

Maßnahme 11 *Umsetzung technischer Maßnahmen an den anderen Schienenstrecken (U-Bahn, Hafenbahn)*

- Als Fortschreibung LAP Hamburg 2013
- Als Daueraufgabe
- Als neue bzw. ergänzende Maßnahme

Wirksamkeit/Ziel

Reduzierung der Geräusche an den Schienen und dem Fahrzeugpark (Lärminderung nicht quantifizierbar)

Beschreibung

Maßnahmen im Bereich der Hochbahn (s. Kapitel 2.4.2.1 LAP)

Fortgesetzte Erneuerung des Fahrzeugparks

Ende 2020 umfasste der gesamte U-Bahn-Fahrzeugpark 254 drei- und vierteilige Einheiten. Die Flotte der seit Oktober 2012 im Einsatz befindlichen U-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe DT5 wächst bis Herbst 2022 auf eine Zahl von 163 an und ersetzt damit nahezu vollständig die Altfahrzeuge des Typs DT3. Der DT5 zeichnet sich, wie auch schon das Vorgängermodell, durch eine besondere Laufruhe und Geräuscharmheit aus#.

Derzeit erfolgt bei der S-Bahn eine umfassende Modernisierung und Erneuerung des Fahrzeugparks. Die Flotte von 164 Fahrzeugen wurde auf 184 Fahrzeuge erweitert, wobei 52 Altfahrzeuge durch 72 Neufahrzeuge ersetzt werden und weitere 112 Fahrzeuge eine umfassende Modernisierung erfahren.

Sanfte Stromschienenanläufe

Bei dem von der U-Bahn verwendeten Stromschienensystem entstehen jeweils an den Endpunkten der Stromschienenabschnitte Stoßgeräusche durch den Anlauf der Stromabnehmer der Züge. Im Rahmen von Erneuerungsmaßnahmen wird die Stromschiene im gesamten U-Bahnnetz fortlaufend mit geringer geneigten Stromschienenanläufen ausgerüstet, so dass die Schallemission durch das Anstoßen der Stromabnehmer erheblich vermindert wird.

Detektionsanlagen für unrunde Räder

Mitte 2019 wurde auf dem östlichen Gleisabschnitt der U-Bahn-Linie U2 eine weitere, stationäre Detektionsanlage für unrunde Räder in Betrieb genommen. Mit der bereits auf der Linie U1 vorhandenen Anlage ist somit eine umfassende, automatische Erkennung von U-Bahn-Fahrzeugen mit sog. Flachstellen möglich. Die derart betroffenen Fahrzeuge werden dann umgehend aus dem Betrieb genommen und einer werkstattseitigen Radbearbeitung zugeführt.

Stationäre Schienenkopfkonditionierung

Durch eine Schienenkopfkonditionierung kann das störende Kurvenquietschen deutlich reduziert bzw. ganz vermieden werden. Die Hamburger Hochbahn AG beabsichtigt künftig an sensiblen oberirdischen Kurvenbereichen diese Technologie einzusetzen. Eine Pilotanlage wurde bereits erfolgreich in einem Gleisbogen der Linie U3 in Barmbek installiert. Der Einbau weiterer Anlagen in oberirdischen Streckenabschnitten ist in Planung.

Haltestellendurchsagen mit Richtlautsprechern

Um die Belästigung von Anwohnerinnen und Anwohnern durch Haltestellendurchsagen zu vermindern, erprobt die HOCHBAHN den Einsatz von Richtlautsprechern. Diese versorgen den Fahrgastbereich innerhalb der Haltestelle mit einem ausreichenden Pegel bei gleichzeitig nur noch sehr geringer Schallemission in die umliegenden Bereiche. Nach erfolgreicher Erprobung sollen Haltestellen im Freibereich mit naheliegender Wohnbebauung jeweils bei planmäßig anstehender Erneuerung der Lautsprecheranlagen auf diese Technik umgerüstet werden.

Projekträger	Hamburger Hochbahn AG (HHA)
Realisierungszeitraum	fortlaufend

Maßnahmen im Bereich der Hafenbahn (s. Kapitel 2.4.2.2 LAP)

Regelmäßige Schienenbearbeitung in Hausbruch

Durch die betrieblichen Belastungen der Schienen bei Zugfahrten können sich mit der Zeit leichte Unebenheiten in der Schienenoberfläche entwickeln. Hierdurch wird die Laufruhe der Räder

gestört. Seit dem Jahr 2014 lässt die HPA die Oberfläche ihrer Schienen im Bereich Hausbruch zweimal jährlich maschinell glätten. Im Bereich Hausbruch liegen die Gleise der HPA in einem Bogen, wodurch sie besonders belastet sind. Zudem liegen die Gleise in unmittelbarer Nähe eines Wohngebiets. Durch das Entfernen von Unebenheiten der Schienenoberfläche reduzieren sich Schallemissionen und Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb.

Förderung geräuschreduzierender Bremssysteme bei der Hafenbahn

Bereits seit dem 01.01.2011 gewährt die HPA einen monetären Anreiz für den Einsatz von Güterwagen mit neuen, geräuschreduzierenden Bremssystemen. Im Jahr 2019 lag der Anteil der Wagen mit diesen Bremssystemen im Verkehr vom und zum Hafen bereits bei etwa 69 %. Aufgrund nationaler gesetzlicher Vorgaben ist zu erwarten, dass sich dieser Wert bis Ende 2020 auf nahezu 100 % erhöht. Gegenüber herkömmlichen Bremssystemen ist beim Einsatz moderner Bremsen eine Reduzierung des Schalldruckpegels um ca. 10 dB zu erwarten, was einer wahrgenommenen Halbierung des Lärms entspricht.

Automatische Detektion von Flachstellen

Seit dem zweiten Quartal 2018 läuft der Pilotbetrieb für eine automatische Flachstellendetektionsanlage. Mit Hilfe von Sensoren im Gleisbereich werden während der Vorbeifahrt der Züge die Laufeigenschaften der einzelnen Räder analysiert. Beispielsweise können blockierende Räder beim Bremsen des Zuges sogenannte Flachstellen an den Rädern verursachen. Die Räder laufen damit etwas unrund und erzeugen deutlich erhöhte Erschütterungen und Schallemissionen. Mit Hilfe der von der HPA betriebenen Detektionsanlage können diese unrund laufenden Räder erkannt werden, sodass die Wageneigentümerinnen und -eigentümern oder Wagenbetreiberinnen und -betreibern frühzeitig eine Schadensbeseitigung veranlassen können.

Förderung von Hybridlokomotiven

Zum 01.01.2019 hat die HPA einen gesonderten monetären Anreiz für den Einsatz von Hybrid und Elektrolokomotiven im Rangierdienst im Hafen eingeführt. Hybridlokomotiven nutzen als primären Antrieb Elektromotoren, die von einem Akku gespeist werden. Zudem besitzen sie einen Dieselgenerator, der im Bedarfsfall den Akku laden kann. Neben geringeren Schadstoff- und CO₂-Emissionen entstehen während des elektrischen Betriebs auch deutlich geringere Schallemissionen. Da der Dieselgenerator anders als bei einem herkömmlichen Dieselantrieb i.d.R. im optimalen Drehzahlbereich betrieben wird, entstehen auch während des Generatorbetriebs weniger Geräusche. Bislang werden fünf Hybridlokomotiven im Hafen eingesetzt. Für weitere wurden seitens einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen Bestellungen eingelöst. Ein verstärkter Einsatz dieser innovativen Technologie soll durch die Einführung des monetären Anreizes begünstigt werden.

Projektträger	Hamburg Port Authority
Realisierungszeitraum	fortlaufend

Maßnahme 12

Aktive Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung

Als Fortschreibung LAP Hamburg 2013

Als Daueraufgabe

Als neue bzw. ergänzende Maßnahme

Wirksamkeit/Ziel

Alle Maßnahmen, die dazu beitragen, dass Flugbewegungen leiser und die Zahl der Betroffenen reduziert werden.

Beschreibung

Lärmindernde Wirbel-Generatoren

Die Lärmbelastung beim Landeanflug lässt sich bei Flugzeugen der A320-Klasse durch den Einbau eines einfachen, kleinen Blechs zur Wirbelerzeugung um bis zu 4 dB(A) reduzieren, allerdings nur, solange das Fahrwerk noch nicht ausgefahren ist.

Bei diesen sogenannten Vortex-Generatoren handelt es sich um Aufsätze an der Tragfläche, welche durch ihre Aerodynamik die für Airbus Flugzeuge typischen Pfeifgeräusche während des Anflugs reduzieren. Diese Geräusche entstehen an der Flügelunterseite durch Entlüftungsöffnungen an den Tragflächentanks. Vortex-Generatoren erzeugen Luftverwirbelungen mittels welcher die Schallentwicklung verhindert wird.

Der Flughafen setzt Anreize zur Nachrüstung der Flugzeuge mit dieser Einrichtung durch Rabatte in der Entgeltordnung. Mittlerweile sind über 40 % aller am Hamburg Airport verkehrenden Flugzeuge der A320-Klasse mit Wirbelgeneratoren ausgestattet. (s. Kap. 2.5.1.1 LAP).

Einsatz leiserer Flugzeuge

Seit etwa 2015 werden von den großen Flugzeugherstellern weltweit Mittelstreckenflugzeuge mit sparsameren Triebwerken auf den Markt gebracht, die vor allem auch im Abflug leiser sind. Ein Airbus A320neo mit CFM-Leap-Triebwerken ist beim Start 4 – 5 dB(A) leiser als ein konventioneller A320-200 und ein A320neo mit Pratt & Whitney PW 1100-Turbinen etwa 2 - 3 dB(A). Die ersten Boeing 737max (mit CFM-Leap), die von Hamburg abflogen, waren etwa 4 - 5 dB(A) leiser als konventionelle Boeing 737-800.

Die Luftverkehrsgesellschaft Swiss International Air Lines Lfd. ersetzt ihre Airbus A319-Flotte durch Airbus A220-300 (vormals Bombardier CS300), die 3 – 4 dB(A) leiser starten als die A319-Modelle. Seit 2018 wird Hamburg auch von der Embraer 195-E2 angefliegen, die ebenfalls deutlich leiser ist als das konventionelle Modell. Der Hamburger Flughafen fördert den Einsatz dieser Flugzeuge durch Rabatte bei den Landeentgelten. Bis Ende 2019 war der Anteil dieser leisen Flugzeuge jedoch noch zu gering, um als lärmmentlastend wahrgenommen zu werden. Bis 2023 wird es aber eine bedeutende Steigerung geben. Gleichzeitig fallen die letzten sehr lauten Muster weg. Auf den regelmäßigen Einsatz der McDonnell-Douglas MD82 wurde 2018 erstmalig komplett verzichtet, die Boeing 737-300, -400 und -500 Modelle werden nur noch in geringen Stückzahlen eingesetzt. Es wird erwartet, dass die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie die Nutzung von sparsamen, effizienten und damit auch leisen Flugzeugen durch die Fluggesellschaften deutlich beschleunigt (s. Kap. 2.5.1.2 LAP).

Projektträger	Flughafen Hamburg/BWI/BUKEA/DFS
Realisierungszeitraum	kontinuierlich

Maßnahme 13 Passive Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung

- Als Fortschreibung LAP Hamburg 2013
- Als Daueraufgabe
- Als neue bzw. ergänzende Maßnahme

Wirksamkeit/Ziel

Alle Maßnahmen, die dazu beitragen, dass der Fluglärm in den Wohngebäuden durch schalldämmende Maßnahmen reduziert wird.

Beschreibung

Neuntes Lärmschutzprogramm

Seit mehreren Jahrzehnten fördert der Hamburger Flughafen den Einbau von Schallschutzfenstern oder ähnlichen passiv wirkenden Maßnahmen für die Flughafenanwohnerinnen und -anwohner aufgrund gesetzlicher Vorgaben und auf freiwilliger Basis. Im Augenblick läuft das 9. Lärmschutzprogramm in Umsetzung der Vorgaben des Fluglärmschutzgesetzes (s. Kapitel 2.5.2.1 LAP).

Projektträger	Flughafen Hamburg
Realisierungszeitraum	2022

Freiwillige Förderprogramme

Seit Ende 2019 laufen zwei freiwillige Programme, welche durch Evaluation der bisherigen Programme entwickelt wurden.

Das städtische Programm der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft ist im Oktober 2019 gestartet. Ziel ist es, das mehr Anwohnerinnen und Anwohner profitieren können, z.B. durch den Wegfall der nach der 2. Fluglärmschutzverordnung zwingend vorgesehenen Toleranzmarge für bereits geförderte Immobilien. Es verfügt über Mittel in Höhe von ursprünglich 1.5 Mio. Euro. Bis Ende 2020 wurden an 677 Einfamilienhäusern und 3 Mehrfamilienhäusern Fenster und Außentüren ersetzt.

Projektträger	BUKEA, IFB
Realisierungszeitraum	Solange Fördermittel nicht erschöpft sind, längstens bis Ende 2022

Außerdem können Anwohnerinnen und Anwohner, die im Umkreis von 1.300 Metern rund um das Startbahnkreuz wohnen seit Dezember 2019 durch das freiwillige Lärmschutzprogramm 9+ des Hamburger Flughafens Schallschutzmaßnahmen erhalten. Dieses Programm bietet der Flughafen Hamburg gemeinsam mit den Fluggesellschaften, die regelmäßig von und nach Hamburg fliegen, bis zum 21.02.2022 an. Dabei ist auch für Haushalte, die bereits im Rahmen des 9. LSP unterstützt wurden, eine zweite Förderung möglich. Unterstützt wird der Einbau von Schallschutzfenstern in allen Aufenthaltsräumen, wenn die vorhandenen Fenster ein Schalldämm-Maß <35 dB erbringen, sowie Schalldämmlüfter oder alternativ eine Nachrüstung von programmierbaren automatischen Fensterschließeinrichtungen in Schlaf- und Kinderzimmern. Nach Ablauf dieses Förderprogramms wird über die Ausgestaltung weiterer Förderprogramme entschieden. Die finanziellen Voraussetzungen hierfür wurden im Zuge der Verlängerung des Erbbaurechtsvertrages zwischen der FHH und der Flughafengesellschaft geschaffen, der die dauerhafte weitere Bereitstellung von Mitteln durch den Flughafen für den passiven Schallschutz ab 2021 festlegt. (s. Kap. 2.5.2.2 LAP).

Projektträger	Flughafen Hamburg
Realisierungszeitraum	Solange Fördermittel nicht erschöpft sind, längstens bis 2022

Maßnahme 14 Regulatorische Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung

Als Fortschreibung LAP Hamburg 2013

Als Daueraufgabe

Als neue bzw. ergänzende Maßnahme

Wirksamkeit/Ziel

Alle Maßnahmen, die durch regulatorische Vorgaben dazu beitragen, die Zahl der Nachtflüge zu reduzieren und der Lärmentwicklung am Tage zu begrenzen.

Ausgleichszahlungen bei fluglärminduziertem Lärm (s. Kapitel 2.5.3 LAP)

Über die Verlängerung des Erbbaurechtsvertrags der Flughafengesellschaft (FHG) mit der Freien und Hansestadt Hamburg ist mit Drucksache „[Verlängerung des Erbbaurechtsvertrags Flughafen Hamburg](#) - Langfristige Standortsicherung mit klima- und lärmschutzpolitischen Verpflichtungen verbinden“ ([Drs. 21/18513](#)) berichtet worden. Diese legt neben dem Erbbauzins eine gesonderte Lärmausgleichszahlung und ab 2021 die dauerhafte weitere Bereitstellung von eigenen Mitteln für den passiven Schallschutz fest.

Für den Hamburger Flughafen wurde 1998 ein Fluglärmkontingent zugrunde gelegt, dass die Ausdehnung der Lärmisophone von 62 dB(A) – berechnet aus den Flugbewegungen der sechs verkehrsreichsten Monate – auf 20,39 km² begrenzt. Dieses ist eine integrale Grundlage der Betriebsgenehmigung vom 11.05.1999 und bildet den rechtlich zulässigen Rahmen für Fluglärm am Hamburg Airport. Diese rechtlich bestandskräftige Genehmigungslage bleibt unverändert. Neu ist, dass im Rahmen des Erbbaurechtsvertrages für den Flughafen Hamburg bei Überschreitung der (analog zur Berechnung der bestehenden Betriebsgenehmigung) berechneten Lärmkontur von 15,39 km² eine Lärmausgleichszahlung in Höhe von 500.000 Euro pro angefangenem km² Überschreitung und pro Jahr, in dem die Überschreitung erfolgt ist, an den Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) als Erbbaurechtsgeberin zu zahlen ist.

Die Lärmausgleichszahlung ist mit folgender Progression versehen: Bei einer Überschreitung von 19,39 km² werden 3 Mio. Euro fällig (statt 2,5 Mio. Euro) und ab einer Überschreitung von 20,00 km² werden 4 Mio. Euro fällig. Die Vereinbarung der Lärmausgleichszahlung ist unter den technischen, rechtlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen des Jahres 2019 und der Vorjahre erfolgt. Nach der Einführung der novellierten Flugzeuggruppeneinteilung durch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) wird die Lärmkontur einmalig neu ermittelt und diese als Zielwert festgelegt. Sollten sich nach jeweils 20 Jahren Vertragslaufzeit (also in den Jahren 2041 und 2061) grundlegende Änderungen der Rahmenbedingungen ergeben, vereinbaren beide Seiten, vertrauensvoll die Auswirkungen auf die Lärmausgleichszahlung zu erörtern.

Die Lärmausgleichszahlung ist nicht Bestandteil des eigentlichen Erbbauzinses, sondern eine Zusatzkomponente. Aufgrund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Luftverkehr ist die Ausdehnung des Fluglärmkontingentes deutlich gesunken. Sie betrug 2020 nur noch 9,37 km².

Maßnahmen bei Nachtflugbeschränkungen (s. Kapitel 3.3.1 LAP)

Verspätungsregelung

Nach der Verspätungsregelung gilt eine Ausnahmegenehmigung für Flüge zwischen 23 und 24 Uhr nur dann als erteilt, wenn die planmäßige Ankunfts-/Abflugzeit vor 23 Uhr liegt und es sich um nachweisbar unvermeidbare Verspätungen handelt. Diese Nachweise werden von der Fluglärmschutzbeauftragten bei den Fluggesellschaften abgefordert. Die angegebenen Gründe werden überprüft und für jeden verspäteten Flug seit Juli 2018 eine Gebühr von 500 Euro erhoben. Sofern der Verdacht besteht, dass bestimmte Verspätungen durch eine bessere Planung zu verhindern gewesen wären, werden die Fluggesellschaften im Rahmen von Ordnungswidrigkeitsverfahren zur Verantwortung gezogen.

Überprüfung der Entgeltordnung

Punkt 3 des 10-Punkte-Plans von 2014 schlug eine Anhebung der nächtlichen Landeentgelte vor, um die Zahl der Nachtflüge zu begrenzen. Die Anhebung der Entgelte vom 15.02.2015 hatte keine erkennbare Lenkungswirkung, die Nachtflüge und auch die Verspätungen nach 23 Uhr nahmen weiter zu. Daher trat zum 14.06.2017 eine neue Entgeltordnung in Kraft, die die Lärmzuschläge allgemein verdoppelt und ab 23 Uhr zusätzliche erhebliche Aufschläge im Viertelstundentakt vorsieht. Mit der aktuellen Entgeltordnung des Flughafens wurde der Zuschlag für Starts und

Landungen zwischen 23 und 24 Uhr in fünf Stufen zeitlich gestaffelt und um bis zu 700 % angehoben. Verspätete Flüge wurden damit erheblich teurer.

Weitere Ausschöpfung des Bußgeldrahmens

Der zulässige Bußgeldrahmen bei Verstößen gegen Nachtflugbeschränkungen wurde im Juni 2016 per Bundesverordnung von 10.000 Euro auf 50.000 Euro angehoben. Hamburg passte seine Sätze an. Seit 2016 werden auch Ordnungswidrigkeitsverfahren bei vermutetem Missbrauch der Verspätungsregelung durchgeführt. Außerdem wird die Einziehung des Wertes von Taterträgen (die sogenannte Gewinnabschöpfung) regelmäßig angeordnet. Damit soll den Fluggesellschaften der wirtschaftliche Anreiz für Verspätungen genommen werden.

Projektträger	Flughafen Hamburg/BWI/BUKEA
Realisierungszeitraum	kontinuierlich

Stand: Oktober 2021

Maßnahme 15 *Kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung*

Als Fortschreibung LAP Hamburg 2013

Als Daueraufgabe

Als neue bzw. ergänzende Maßnahme

Wirksamkeit

Gesamtstädtisches Instrument (Lärminderung nicht quantifizierbar)

Beschreibung

Ausgangspunkt für die Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg war die Erstellung des Mobilitätsprogramms 2013. Seit Januar 2014 ist eine behördenübergreifende AG „Kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung“ unter Federführung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), jetzt Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) aktiv. Ein Mobilitätsbeirat begleitet den Planungsprozess. Die im Januar 2017 verabschiedete Drucksache 21/7748 – Mobilität in Hamburg – Ziele enthält in den folgenden strategischen Ansatzpunkten für die Lärminderung wichtige Ziele:

- Anteil des Umweltverbundes erhöhen (ÖPNV, zu Fuß und Fahrrad)
- Multimodale Vernetzung optimieren
- Zusätzliche Inanspruchnahme von Verkehrsflächen begrenzen
- Fahrzeuge mit emissionsarmen und –freien Antrieben fördern
- Anzahl der von übermäßigem Verkehrslärm betroffenen Einwohnerinnen und Einwohnern reduzieren

In 2019 wurde ein intensiver, dreijähriger Strategieentwicklungsprozess gestartet, bei dem mit Unterstützung externer Büros ein strategisches Handlungskonzept für die Mobilität in Hamburg 2030 erarbeitet wird. Das Handlungskonzept setzt auf dem Mobilitätsprogramm sowie dem Leitbild „Mobilität in Hamburg – Die Ziele“ auf und berücksichtigt die im Klimaplan beschlossenen sowie die weiteren umwelt-, stadtentwicklungs- und wirtschaftspolitischen Ziele und Programme der Stadt (s. Kapitel 3.1.1 LAP).

Projektträger	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Realisierungszeitraum	2022

Maßnahme 16

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Als Fortschreibung LAP Hamburg 2013

Als Daueraufgabe

Als neue bzw. ergänzende Maßnahme

Wirksamkeit/Ziel

Weniger Lärmemissionen durch Nutzung alternativer Mobilitätsangebote (Lärminderung nicht quantifizierbar)

Beschreibung

Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements werden private und öffentliche Arbeitgeber und Arbeitgeberinnen motiviert, in ihrem Einflussbereich verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen zu reduzieren, sei es durch den Einsatz von alternativ angetriebenen Fahrzeugen, den Verzicht auf Pkw-Fahrten, den Umstieg auf Busse und Bahnen sowie der verstärkten Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs oder durch intelligentes Fuhrparkmanagement. Unternehmen werden damit zu Vorreitern bei der Nutzung von modernen und alternativ betriebenen Fahrzeugen sowie Multiplikatoren für eine saubere und lärmarme Mitarbeitermobilität.

Das Betriebliche Mobilitätsmanagement wird im Rahmen der „Partnerschaft für Luftgüte und schadstoffarme Mobilität“ (Luftgütepartnerschaft) vorangetrieben. Die Luftgütepartnerschaft ist eine gemeinsame Initiative der Freien und Hansestadt Hamburg und der Hamburger Wirtschaft mit dem Ziel, einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität zu leisten. Sie ist Bestandteil des Luftreinhalteplans und wurde im Januar 2016 für weitere fünf Jahre verlängert. Seit dem 01.01.2021 ist die „Partnerschaft für Luftgüte und schadstoffarme Mobilität“ Teil der UmweltPartnerschaft Hamburg. Sie unterstützt Unternehmen zu verschiedenen Themen und Belangen hinsichtlich schadstoffarmer Mobilität. Dazu gehören die Informationsbereitstellung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, die Kommunikation guter Praxisbeispiele sowie der Aufbau eines Netzwerks für den Erfahrungsaustausch.

Mittlerweile sind 300 Unternehmen vom kleineren Taxiunternehmen bis hin zum Flughafen Hamburg GmbH oder der S-Bahn Hamburg Mitglied in dieser Partnerschaft (s. Kapitel 3.1.3 LAP).

Projektträger	Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
Fortschreibung	Bis 2021

Das geplante Leitprojekt der BVM zum „Mobilitätsmanagement in der Metropolregion Hamburg“ wird das Mobilitätsmanagement in der Stadt stärken. Zwei der vier Reallabore werden unterschiedliche Lösungen im Bereich betriebliches Mobilitätsmanagement erproben. Es soll ein Werkzeugkasten für Unternehmen und Betriebe entwickelt werden, welcher in den Reallaboren getestet und optimiert wird. Damit haben zukünftig Unternehmen und Betriebe die Möglichkeit, betriebliches Mobilitätsmanagement vor Ort einzuführen und gezielt Maßnahmen umzusetzen. Das Thema Mobilitätsmanagement wird zur Verstetigung in ein Kompetenzzentrum Mobilität überführt. (s. Kapitel 3.1.3 LAP).

Projektträger	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Fortschreibung	fortlaufend