

# Projektbericht

Bearbeitungsstand V.2.0

09. Juli 2018 (letzte Korrektur 27.07.2018)

## Lärmaktionsplan Hamburg 2018

Online-Beteiligung der Öffentlichkeit



Klaus Schäfer-Breede  
Sebastian Denker  
Markus Otten  
Stadtbüro in der Bremer Baumwollbörse  
Wachtstraße 17-24  
28195 Bremen



**Im Auftrag von:**  
Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Umwelt und Energie  
Neuenfelder Straße 19  
21109 Hamburg

Zugunsten einer besseren Lesbarkeit wird in den Texten auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet.

## Inhalt

1	Zusammenfassung der Umfrageergebnisse.....	5
2	Aufgabenstellung, methodischer Ansatz, Vorgehensweise.....	6
3	Informationsangebot im Rahmen der Online-Beteiligung.....	7
4	Umfrage als Instrument der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	8
4.1	Der Fragebogen - Aufbau, Intention, methodische Überlegungen zur Repräsentativität .....	8
4.2	Umfang der Beteiligung (Teilnehmer an der Befragung und Beantwortungsquote).....	9
4.3	Verlauf der Beteiligung (zeitlich) .....	11
4.4	Besonderheiten.....	12
4.5	Freitextkommentare .....	13
4.6	Typisierung des Befragtengruppe.....	13
4.7	Regionale Verteilung der Beteiligung .....	16
4.8	Gesamteindruck und Einschätzung zur Aussagekraft und Repräsentativität.....	17
4.9	Statistische Auswertung des Fragebogens .....	18
4.9.1	Einschätzung des Wohnumfeldes (Frage 1) .....	19
4.9.2	Störung/Belästigung durch Lärm im eigenen Wohnumfeld (Frage 2) .....	20
4.9.3	Störung/Belästigung nach Lärmquellen (Frage 3).....	22
4.9.4	Störung/Belästigung nach Fahrzeugarten (Frage 4).....	25
4.9.5	Störung/Belästigung innerhalb der Wohnung (Frage 5) .....	28
4.9.6	Schlafschwierigkeiten (Frage 6).....	29
4.9.7	Sorgen um Gesundheit (Frage 7).....	30
4.9.8	Lage der Wohnung an Bushaltestelle oder Ampel (Frage 8).....	31
4.9.9	Wichtigkeit der Verringerung von Lärm im Wohnumfeld (Frage 9).....	32
4.9.10	Inkaufnahme/Akzeptanz von Nachteilen infolge von Maßnahmen (Frage 10) .....	33
4.9.11	Kenntnis des LAP 2013 (Frage 11) .....	36
4.9.12	Zufriedenheit mit Lärmschutz in Hamburg (Frage 12) .....	37
4.9.13	Erwartungen an LAP 2018 (Frage 13) .....	38
4.9.14	Interesse an "Passivem Schallschutz" (Frage 14) .....	40
4.9.15	Erfahrungen mit lärmindernden Fahrbahnbelägen (Frage 15).....	42
4.9.16	Erfahrungen mit nächtlicher Anordnung von Tempo 30 (Frage 16) .....	44
4.9.17	Meinung zur Einführung von "Ruhigen Gebieten" (Frage 17).....	46
4.9.18	Sozio-demographische sowie mobilitäts- u. wohnungsbezogene Merkmale der Befragtengruppe.....	49
5	Erläuterung zu den Anhängen.....	51

---

## Anhänge (Dokumentation der Beteiligungsplattform)

A-1	Projektinfos zum aktuellen Planungs- und Verfahrensstand .....	53
A-2	Gesamtstädtische Maßnahmen .....	57
A-3	Lärminfo / Basisinfo Lärm.....	70
A-4	Häufig gestellte Fragen.....	77
A-5	Umfrage zum Beteiligungsverfahren LAP Hamburg 2018.....	79
A-6	Inhalte der ortsbezogenen Informationen (Karte).....	87
A-7	Kontakt- und Info-Bestellmöglichkeiten.....	114
A-8	Presse .....	115

## 1 Zusammenfassung der Umfrageergebnisse

Die Umgebungslärmrichtlinie der EU bietet der Bevölkerung das Recht zur Mitwirkung an der Aufstellung des Lärmaktionsplans. Ein solches Angebot wurde mit der Erstellung und Veröffentlichung einer Beteiligungsplattform für die Freie und Hansestadt Hamburg geschaffen, wobei ein Schwerpunkt auf den Straßenverkehrslärm gelegt wurde: <https://www.hamburg.de/oeffentlichkeitsbeteiligung-zur-fortschreibung-laermaktionsplan/>.

Auf dieser Plattform wird ausführlich über den aktuellen Planungs- und Verfahrensstand informiert. Als wichtiger Bestandteil des Mitwirkungs- und Beteiligungsprozesses wurde in der Zeit vom 22. Mai bis zum 19. Juni 2018 eine Umfrage freigeschaltet, an der sich auf freiwilliger Basis insgesamt 4.377 Hamburger beteiligt haben. Mit dem vorliegenden Bericht wird die Auswertung der Befragung vorgelegt und das Informationsangebot der Plattform dokumentiert.

Die Beteiligung an der Umfrage zeigt eine breite Streuung über das gesamte Hamburger Stadtgebiet. Insgesamt geben 85% der Beteiligten an, sich von Straßenverkehr gestört oder belästigt zu fühlen. Fast Vierfünftel (78%) fühlen sich auch innerhalb der Wohnung durch Verkehrslärm gestört oder belästigt. Dabei wohnt fast die Hälfte der Befragten (49%) nach subjektiver Einschätzung in einem eher lauten Wohnumfeld, weitere Zweifünftel (40%) charakterisieren ihr Wohnumfeld zwar als eher ruhig, beklagen aber deutliche Lärmspitzen. Nachts überwiegt die durch Einzelgeräusche empfundene Störung, tagsüber Belästigung durch Dauergeräusche. Dabei zeigt sich ein sehr hohes Störungspotenzial von "Motorrädern bzw. Mopeds" und "Rasern bzw. überlauten Fahrzeugen", und zwar sowohl in der zeitlichen Zuordnung "immer" also auch "nachts", während tagsüber vor allem Busse und Lkw zu überproportionalen Anteilen störend wahrgenommen werden.

Neun von zehn Befragten ist die Verringerung des Lärms im eigenen Wohnumfeld wichtig, Zweidrittel benennen dies als sehr wichtig (66%). Die meisten würden zur Lärmreduzierung sogar einen längeren Weg zum eigenen Parkplatz in Kauf nehmen, davon auch ein großer Anteil von Personen, die sich in der Stadt Hamburg überwiegend mit dem Pkw bewegen. Fast jeder Vierte der Befragten (24%) ist bereits schon einmal aus einer zu lauten Wohnung ausgezogen, um sich vor Lärm zu schützen. Sowohl Mieter als auch Eigentümer unter den Befragten haben zu hohen Anteilen Interesse an einer Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an Haus oder Wohnung.

Dreiviertel der Befragten wünscht sich eine konsequente Unterbindung des Flugverkehrs nach 23.00 Uhr (ggf. Umleitung auf andere Flughäfen), davon 62% unbedingt, weitere 13% stimmen dem mit Einschränkungen zu.

Der überwiegende Teil der Umfrageteilnehmer hat bisher keine oder nur geringe Kenntnis von der Lärmaktionsplanung. Etwa Zweidrittel der Umfrageteilnehmer (64%) stellte bisher keine Verbesserung bei der Lärminderung fest. Knapp Zweifünftel (37%) haben hohe Erwartungen und sehen Lärminderung als vorrangige Aufgabe an. Hinsichtlich der Frage, ob es eine Festlegung ruhiger Gebiete mit besonderem Schutzstatus geben sollte, hält sich der Anteil der Befürworter ungefähr die Waage mit dem Anteil derjenigen, die sich wünschen, dass alle Bemühungen eher auf die Minderung des Lärms in lauten Gebieten konzentriert werden.

Der Verlauf und die Intensität der Beteiligung belegen ein hohes Interesse der Öffentlichkeit an der Möglichkeit, persönliche Einschätzungen und Meinungen in den Prozess der Lärmaktionsplanung einzubringen. Nicht nur die Quantität der Beteiligung, sondern auch die Qualität des Befragungsrücklaufs ist als außergewöhnlich gut anzusehen. Fast die Hälfte aller Teilnehmer hat zudem von der Gelegenheit Gebrauch gemacht, zusätzlich zur Beantwortung der 17 inhaltlichen Fragen, ein Statement in Form eines freien Kommentars abzugeben.

## 2 Aufgabenstellung, methodischer Ansatz, Vorgehensweise

Im Frühjahr 2018 wurde das Bremer Büro BMO - Planungswerkstatt Stadt und Verkehr von der Behörde für Umwelt und Energie der Freien und Hansestadt Hamburg (BUE) mit der Konzipierung, Inhaltsgestaltung, Abstimmung, Durchführung und Auswertung einer Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans Hamburg 2018 (3. Stufe) beauftragt.

Die Beteiligung sollte Online erfolgen und auf drei Säulen basieren:

- einem breit angelegten Informationsangebot zum Planungs- und Verfahrenstand des LAP sowie zu Fragen rund um das Thema Lärm in allgemein verständlicher Sprache und Darstellung
- einem kartenbasierten Informationsangebot zu bereits realisierten und geplanten Lärmschutzmaßnahmen in Hamburg
- einer Befragung zu persönlichen Einstellungen, Betroffenheit und Erwartungen

Für das Projekt bestanden folgende Vorgaben:

- Nutzung des vorhandenen Beteiligungstools (Technik: Geoportal-Hamburg des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung LGV, Lenkung: StadtWerkstatt)
- Gestaltung - soweit möglich - im Corporate Design der in Hamburg bekannten Online-Beteiligung, Nutzung der in diesem Zusammenhang in der Hamburger Öffentlichkeit bereits bekannten Funktionalitäten (z. B. kartenbasierte Information mit Kommentierungsmöglichkeit usw.)
- Schwerpunkt beim Straßenverkehr

Das Projekt wurde von einem ämterübergreifenden Arbeitskreis unter Federführung der BUE begleitet.

Die Umfrage war vier Wochen lang vom 22. Mai bis 19. Juni 2018 online freigeschaltet.

Ab dem 30. Mai wurde zusätzlich auch eine Printversion des Fragebogens zum Download (PDF) mit Rücksendeschluss zum 20. Juni angeboten. Die Rücksendung erfolgte postalisch anonym an die BUE, die den gesammelten Rücklauf in ungeöffneten Umschlägen an BMO zur Dateneingabe weitergegeben hat. In zwei Ausnahmefällen haben Umfrageteilnehmer die Printversion per Email an die BUE eingereicht.

Auf die Umfrage wurde zu Beginn mit einer Pressemitteilung aufmerksam gemacht. Kurz vor Ablauf des Befragungszeitraums wurde noch einmal eine Information mit Hinweis auf das nahende Ende der Aktion an die Presse geben (siehe Anhang A-8)

Das Online-Tool wurde auf dem Hamburger Stadtportal Hamburg.de veröffentlicht. Der Hyperlink zur Startseite der Beteiligungsplattform wurde der Presse mitgeteilt. Auf den Behördenwebseiten wurde ein Teaser geschaltet, der direkt zur Startseite der Beteiligungsplattform verlinkt hat.

Die Teilnahme an der Umfrage als Kernbestandteil der Öffentlichkeitsbeteiligung war freiwillig. Diese Form des Angebots zur Mitwirkung erhebt nicht den Anspruch auf Repräsentativität für die Hamburger Bevölkerung<sup>1</sup>, jedoch ist im vorliegenden Fall von einer weitgehend „unbeeinflussten“ Teilnahme auszugehen. Eine besondere Zielgruppenansprache hat nicht stattgefunden. Für eine organisierte Beteiligung durch Interessengruppen finden sich, mit Ausnahme zweier Bürgerinitiativen (Anteil von 2 bis 3 Prozent aller Teilnehmer) keine Anhaltspunkte. Insoweit gelten die allgemein bekannten Einschränkungen hinsichtlich der Repräsentativität, die sich aus einer auf themen- und internetaffine Gruppen orientierten Beteiligung im Vergleich zu gelenkten Stichprobenbefragungen ergeben.

---

<sup>1</sup> Die gesetzlichen Anforderungen zielen auf "Mitwirkung" und "Beteiligung".

Die Befragung erfolgte nicht personenbezogen unter Wahrung der geltenden Datenschutzbestimmungen.

### 3 Informationsangebot im Rahmen der Online-Beteiligung

Die Beteiligungsplattform wurde mit dem Angebot umfangreicher Informationen in vereinfachter, d. h. für Laien verständlicher Darstellung bestückt. Diese Informationen bleiben über den vierwöchigen Befragungszeitraum hinaus unter <http://www.hamburg.de/oeffentlichkeitsbeteiligung-zur-fortschreibung-laermaktionsplan/> erreichbar.

Auch der vorliegende Auswertungsbericht wird dort zum Download bereitgestellt.

Die Plattform umfasst folgende Informationen: <sup>2</sup>

Die Einführung bietet einen kompakten Überblick zum **aktuellen Planungsstand** und eine Beschreibung der **schwierigen Aufgabe Lärmschutz**. (s. Anhang A-1)

Der inzwischen deaktivierte **Fragebogen** umfasste 17 inhaltliche Fragen sowie eine Abfrage sozio-demografischer Merkmale. (s. Anhang A-5)

In der Rubrik **Ortsbezogene Maßnahmen** werden auf der Hamburg-Karte - wahlweise auch in Listenform - insgesamt 86 Maßnahmen dargestellt, davon

- 30 abgeschlossene Maßnahmen
- 17 laufende Maßnahmen
- 33 geplante Maßnahmen
- 6 nicht weiter verfolgte Maßnahmen

Diese in Anhang A-6 textlich beschriebenen Maßnahmen können nach ihrem Umsetzungsstatus gefiltert auf der Karte angezeigt werden.

In der Rubrik **Gesamtstädtische Maßnahmen** werden insgesamt 16 thematisch gegliederte Themenblöcke zur Darstellung der Hamburger Lärmaktionsplanung angeboten. (s. Anhang A-2)

In der Rubrik **Lärminfo** werden insgesamt 14 thematisch gegliederte Themenblöcke rund um das Thema Lärm angeboten. (s. Anhang A-3)

In der Rubrik **FAQ** werden 4 Themen angeboten. (s. Anhang A-4)

Auf allen Bildschirmseiten werden im Servicebereich eine **Kontaktadresse** bei der BUE zur bedarfsweisen Kontaktaufnahme, die **Bestellmöglichkeit** für Informationen über das für Herbst geplante Lärmforum und über die Möglichkeiten der Finanzierung/Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen sowie ein Set von PDF-Dokumenten zum **Download** angeboten (Lang- und Kurzfassung des LAP 2013, die Umgebungslärmrichtlinie sowie während der Laufzeit der Befragung eine Printversion des Fragebogens). (s. Anhang A-7)

---

<sup>2</sup> diese Informationen werden in den Anhängen A1 bis A7 komplett im Wortlaut dokumentiert.

## 4 Umfrage als Instrument der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Im Mittelpunkt des Beteiligungsprozesses steht die Umfrage, deren Ergebnisse in den folgenden Abschnitten dargestellt werden

### 4.1 Der Fragebogen - Aufbau, Intention, methodische Überlegungen zur Repräsentativität

Der Fragebogen (s. Anhang A-5) umfasst insgesamt 17 Fragen sowie eine Abfrage sozio-demografischer und verhaltensbezogener Merkmale (Mobilitätsverhalten), die der Beschreibung der Gruppe der Umfrageteilnehmer dienen.

Aber auch von den 17 Fragen im Hauptteil der Umfrage dienen einzelne mittelbar oder unmittelbar der Merkmalsprüfung und dem Plausibilitätscheck, dem die Befragungsergebnisse unterzogen werden. Ein Beispiel hierfür ist Frage 8 "Liegt Ihre Wohnung mit der Fensterfront zu einer Bushaltestelle oder Ampel?" Da es sich weder um eine auf Hamburger Teilbereiche oder die Gesamtpopulation bezogene Vollerhebung, noch um eine repräsentative Stichprobenerhebung handelt, haben die anhand der drei möglichen Antworten ermittelten Zahlenwerte für sich genommen keine Bedeutung, da sie nicht hochrechenbar sind und insoweit keine sinnvolle Aussage über die räumliche Verteilung von Wohnungen in Bezug auf die Nähe zu Ampeln- oder Haltestellen zulassen. Jedoch kann anhand der Antwortverteilung festgestellt werden, ob sich bestimmte Betroffenenengruppen im Rahmen der Befragung auffällig überproportional Gehör verschaffen. Da in der städtischen Verdichtung insgesamt deutlich mehr Menschen an Straßenabschnitten wohnen, die nicht im unmittelbaren Nahbereich von Haltestellen oder Ampeln liegen, als Menschen, bei denen dies zutrifft, würde ein auffällig hoher Anteil der Gruppe mit besonderer Lärmbetroffenheit (infolge von Ampel- oder Haltestellennähe) an allen Befragten Korrekturfaktoren für die Gesamtauswertung oder zumindest besondere Interpretationen erforderlich machen. Weil die Frage gestellt wurde, kann im Falle der vorliegenden Befragung eine diesbezügliche Verzerrung ausgeschlossen werden (s. Kap. 4.9.8).

In ähnlicher Weise hat auch Frage 1 "Würden Sie sagen, dass Sie nach Ihrer persönlichen Einschätzung in einem eher lauten oder in einem vergleichsweise ruhigen Wohnumfeld leben?" (s. Kap. 4.9.1) für sich allein genommen nur bedingte Aussagekraft, d. h. sie kann ohne kontextualen Zusammenhang nicht zur lärmbezogenen Gebietsklassifizierung in Hamburg herangezogen werden. Auch diese Frage dient unter anderem der Beschreibung der Verteilungen innerhalb der Gruppe der Umfrageteilnehmer (extrem übergewichtige Anteile hoch betroffener oder hoch lärmsensibler Personengruppen?). Gleichzeitig dient die Frage als Einstieg in das Thema und lässt im Abgleich mit den folgenden Fragen zur Betroffenheit von bestimmter Lärmcharakteristik (Frage 2) oder von bestimmten Lärmquellen (Frage 3) oder von Fahrzeugarten (Frage 4) Erkenntnisse darüber zu, welches Gewicht dem Verkehrslärm und dem Lärm bestimmter Verkehrs- oder Fahrzeugarten im Vergleich zur Gesamteinschätzung des Wohnumfeldes zukommt. Schließlich wird es auf Basis der räumlichen Lokalisierung der Antworten (siehe dazu Kap. 4.7) möglich, für die Hamburger Stadtgebiete darzustellen, wie die in diesen Gebieten wohnenden Teilnehmer an der Befragung ihr Gebiet klassifizieren, was dann mit den objektiven Gegebenheiten vor Ort abgeglichen werden kann. Dies kann z.B. auf der Grundlage von Karten erfolgen, was Gegenstand der im Anschluss an die Vorlage dieses Berichts erfolgenden Zusatzauswertungen ist.

Aufgrund der im Rahmen der Auswertung festgestellten Zusammensetzung der Befragtengruppe (s. Kap. 4.6, 4.8 sowie 4.9.18) sowie der inhaltlichen und räumlichen Verteilung der Antworten des Fragebogens und im Wissen um die Typik einer internetbasiert "zufälligen" Mischung kann im vorliegenden Fall weitge-



hend auf gruppenspezifische Auswertungsanalysen verzichtet werden. Dies gilt umso mehr, als bei dieser Umfrage, im Vergleich zu einer wissenschaftlichen (auf Hochrechenbarkeit, Massenermittlung oder Prognose orientierten) Erforschung von Verhalten und Einstellungen einer definierten Gruppe, der Aspekt der Mitwirkung/Beteiligung der Öffentlichkeit im Vordergrund steht. Im Prinzip handelt es sich um eine im Stil einer wissenschaftlichen Befragung durchgeführten Umfrage im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung.

Ein wichtiges Erkenntnisinteresse liegt bei den **direkten Fragen** zu persönlichen Meinungen, Erfahrungen und Erwartungen in Bezug auf die Lärmaktionsplanung und auf deren Bestandteile im Lichte der Einschätzung der subjektiven Betroffenheit von Lärm und von persönlichen Erfahrungen mit Lärmschutzmaßnahmen. Mit den entsprechenden Fragen wird die Darstellung eines Stimmungs- und Meinungsbildes möglich, das Orientierung im weiteren Prozess der Lärmaktionsplanung geben kann. Bisherige und geplante neue Ansätze werden gestützt und gestärkt, konkrete Erfahrungen mit Lärmschutzmaßnahmen geben wertvolle Hinweise auf den Erfolg bisheriger Bemühungen oder auf Defizite, an deren Behebung gearbeitet werden kann.

Die mit der Plattform ebenfalls angebotene Informationsgrundlage zielte darauf, den Meinungsbildungsprozess im Zusammenhang der Umfrage im Sinne eines Komplettpakets zu unterstützen und mit Fakten anzureichern.<sup>3</sup>

Für das Ausfüllen des Fragebogens benötigten die Teilnehmer gut 10 Minuten. Bei der Beantwortung der Fragen gab es keine Pflichtfelder, d.h. die Teilnehmer konnten einzelne Fragen oder Antwortkategorien überspringen oder auch insgesamt im Fragebogen hin- und herlaufen, entweder um ihn vorher kennen zu lernen oder um während der Bearbeitung eigene Eingaben korrigieren zu können. Alle Eingaben waren bis zum endgültigen Absenden des Datensatzes änderbar. Auf diese Features wurden die Teilnehmer in einem kleinen Einführungstext hingewiesen.

Angesichts dieser hohen zeitlichen Inanspruchnahme, auf die auch im Einführungstext zur Umfrage - genauso wie auf die Zahl der Fragen - hingewiesen wurde, ist es sehr positiv zu vermerken, dass die Antwortquote im Befragungsrücklauf sehr hoch war (siehe dazu Details im folgenden Kapitel). Auch dies stärkt das Vertrauen in die Befragungsergebnisse und entlastet die Auswertung von aufwendigen Spezialanalysen zur Ermittlung von Korrektur- oder Gewichtungsfaktoren. Die über alle Fragen ermittelte Quote von durchschnittlich 95% Antwortern bezogen auf die Gesamtzahl der 4377 Umfrageteilnehmer sowie keinerlei Abfall der Antwortquote im Verlauf oder gegen Ende der Umfrage zeigt, dass der Fragebogen in Gänze angenommen wurde.

#### 4.2 Umfang der Beteiligung (Teilnehmer an der Befragung und Beantwortungsquote)

Insgesamt haben 4.377 Personen an der Befragung teilgenommen und einen gültigen, auswertbaren Datensatz abgeschickt.

##### **Gesamtzahl der gültigen Fragebögen:**

Online:	4.194
postalisch:	181
<u>Email:</u>	<u>2</u>
gesamt:	4.377

---

<sup>3</sup> Die Plattform hatte im 4-Wochenzeitraum etwa doppelt so viele Besucher\*innen, wie sich an der Befragung beteiligt haben. Oder anders ausgedrückt, etwa jeder zweite User hat die Gelegenheit zur Beantwortung des Fragebogens wahrgenommen oder war sogar eigens zu diesem Zweck auf der Plattform.

Die meisten Teilnehmer haben den Fragebogen weitgehend vollständig ausgefüllt (s.u.).

Fast die Hälfte der Teilnehmer (2.083) hat zusätzlich einen Freitextkommentar am Ende der Umfrage formuliert. (s. Kap. 4.5).

Dagegen sind insgesamt nur zwei Kommentare zu den auf der Hamburg-Karte angebotenen "Ortsbezogenen Maßnahmen" (s. Anhang A-6) eingegangen. Auch von der Möglichkeit, "Ortsbezogene Maßnahmen" per Daumen (like/unlike) zu bewerten wurde praktisch kein Gebrauch gemacht.

**126** Personen möchten über das geplante Lärmforum informiert werden.

**67** Personen möchten den Flyer zum Programm Passiver Schallschutz erhalten.

Das Bestellformular für die Zusendung von Informationen zeigt Anhang A-7.

Die Beantwortungsquote innerhalb des Fragebogens, d.h. die Quote der Beantwortung gemessen an der Gesamtzahl teilnehmender Personen ist außergewöhnlich gut. Es gibt praktisch keine Ausfälle einzelner Fragen, die z. B. als unbequem, zu schwierig, suggestiv oder "verdächtig" empfunden wurden (was in der Regel dazu führt, dass Teilnehmer die Frage oder einzelne Antwortkategorien überspringen).

Im Durchschnitt über alle Fragen bzw. Antwortkategorien liegt die Antwortquote bei 95,3%, in einem Spektrum zwischen 85,3% und 99,4%.

Entsprechend liegt die Antwortverweigerungsquote im Durchschnitt über alle Fragen bzw. Antwortkategorien bei 5% in einem Spektrum zwischen 0,6% und 14,7%.

Die in diesen Durchschnitt eingeflossenen Werte werden in der folgenden Tab. 1 dargestellt. Interessant ist, dass es keinen Abfall der Beantwortungsquote im Bearbeitungsverlauf des Fragebogens gab, wie er durch Müdigkeit, Überforderung, Ärger oder zeitkritische Aspekte denkbar wäre. Die Beantwortungsquoten sind bis zum Ende, einschließlich der abschließenden Fragen zu sozio-demografischen und mobilitätsbezogenen Merkmalen stabil. Dies darf so interpretiert werden, dass es den Teilnehmern wichtig war, ihre Einschätzungen und Meinungen in den Prozess der Lärmaktionsplanung einzubringen. Dies wird auch durch die hohe Zahl der Freitext-Kommentare unterstrichen.

Der komplette Datenpool aller von den Teilnehmern abgesendeten Datensätze wurde von BMO daraufhin überprüft, ob doppelte oder mehrfach abgesendete Rückläufe vorliegen. Diese könnten aus Script-gesteuerten Manipulationsversuchen resultieren oder aus technischen Gründen (bekannte Schwächen von Browserfunktionalitäten beim Abspeichern von Datensätzen) auftreten. Die in diesem Bericht genannten und ausgewerteten Daten beziehen sich ausschließlich auf die auswertbaren, gültigen Datensätze.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Der Terminus "gültiger Datensatz" darf nicht verwechselt werden mit der Benennung der gültigen Angaben in den Tabellen und Diagrammen der Auswertungskapitel 4.9.1 bis 4.9.18. Die Auswertung erfolgt dort nur für den bereinigten Datenpool. Unter "Gültig" werden in den Tabellen und Diagrammen die Werte verstanden, bei denen die in der Spalte "Gesamt" noch einbezogenen Nicht-Antworter ("kA = keine Antwort) in der Prozentuierung unberücksichtigt bleiben.

Frage-Nr. bzw. -Titel	Beantwortungsquote je Frage bzw. Antwortkategorie (in Prozent von insgesamt 4.377 Befragten)
Frage-Nr. 1	99,0%
Frage-Nr. 2	95,5%
Frage-Nr. 3	zw. 89,% und 96%% in den 8 Antwortkategorien
Frage-Nr. 4	97,9%
Frage-Nr. 5	97,7%
Frage-Nr. 6	98,2%
Frage-Nr. 7	98,5%
Frage-Nr. 8	99,4%
Frage-Nr. 9	94,5%
Frage-Nr. 10	zw. 87,9% und 90,9% in den 5 Antwortkategorien
Frage-Nr. 11	99,4%
Frage-Nr. 12	99,4%
Frage-Nr. 13	97,1%
Frage-Nr. 14	85,3%
Frage-Nr. 15	98,4%
Frage-Nr. 16	98,6%
Frage-Nr. 17	88,7%
Geschlecht	96,4%
Alter	97,1%
Sozialer Status	97,0%
Lautstärke am Arbeitsplatz	85,1%
überwiegende Aufenthaltsdauer in der Wohnung	96,4%
Wohndauer in der Wohnung	97,1%
hauptsächliche Verkehrsmittelnutzung in der Stadt Hamburg	95,3%
Nutzung des Hamburger Flughafens	97,7%
<i>Freitextkommentare</i>	<i>47,5%</i>
<b>Durchschnittlich (ohne Berücksichtigung der Freitextkommentare)</b>	<b>95,3%</b>

**Tab. 1:** Beantwortungsquoten nach Fragen  
(Quelle: bmo 2018)

#### 4.3 Verlauf der Beteiligung (zeitlich)

Der zeitliche Verlauf der Beteiligung ist im Wesentlichen unauffällig. Wie erwartet, zeigt sich ein Peak zu Beginn, also nach Onlinengang der Plattform auf dem Produktivserver und gleichzeitiger Freischaltung der Umfrage, worüber die Öffentlichkeit durch eine Pressemitteilung informiert wurde. (s. Anhang A-8).

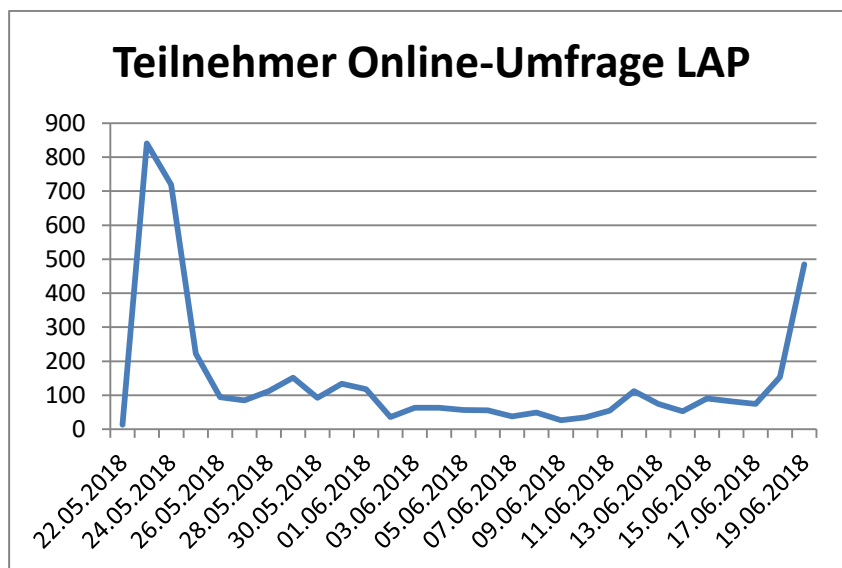
Gegen Ende gab es wiederum infolge einer Pressemitteilung einen "Abschluss-Peak".

Dieser zeitliche Verlauf gibt keine Hinweise auf organisierte Teilnahme durch Massen-Mobilisierung von Interessensgruppen. Die durch Bürgerinitiativen zweier weit auseinander liegenden Straßen bewirkten Teilnahmehäufungen (s. Kap. 4.7) haben mit jeweils nur insgesamt 2 bis 3 Prozent an allen Befragten zu wenig Masse, um im zeitlichen Verlauf nennenswert aufzufallen.

Der beobachtete Verlauf zeigt keine Auffälligkeiten, die sich durch Sondereffekte oder gezielt wirkende "Verzerrung" aufgrund organisierter Teilnahme in zeitlichen Peaks niedergeschlagen hätten, beispielsweise infolge von Veranstaltungen, Aufrufen, gezielten Kampagnen, Veröffentlichungen usw.

Während des Befragungszeitraums hatte die Plattform unter Suchworten wie "Lärmaktionsplan Hamburg" in den großen Suchmaschinen ein gutes Ranking, anfangs im Bereich der Plätze 3 bis 8 (damit immer noch auf der ersten Seite der Trefferliste), später überwiegend auf den Plätzen 1 bis 3. Da am Ranking nicht gezielt gearbeitet wurde, entspricht der zeitliche Verlauf der Beteiligung auch dieser Rahmenbedingung, nämlich einer unspektakulären, gleichmäßig guten Erreichbarkeit über Suchmaschinen.

Die meisten Besucher kamen über die Startseite des Beteiligungsplattform selbst (<http://www.hamburg.de/oeffentlichkeitsbeteiligung-zur-fortschreibung-laermaktionsplan/>) bzw. über den Teaser, der genau auf diese Startseite verlinkt war. Auch dies kann als Beleg dafür dienen, dass keine starke Einwirkung anderer "Referrer", z. B. Verlinkungen auf den Webseiten von Interessengruppen, vorliegt, denn dies würde sich in der Statistik der Herkünfte (Referrer) zeigen.



**Abb. 1:** Anzahl der Umfrageteilnehmer im Zeitverlauf (d. h. ohne postalische Einsendungen)

(Quelle: bmo 2018)

#### 4.4 Besonderheiten

Weil ein sehr hoher Anteil der Umfrageteilnehmer ihre Wohnanschrift angegeben hat, ermöglicht dies die Darstellung der räumlichen Verteilung des Befragungsrücklaufs in regionaler/geografischer Clusterung. Nähere Ausführungen zur räumlichen Verteilung finden sich in Kap. 4.7.

Auf der räumlichen Aggregationsebene von Straßen fallen zwei Cluster auf, die offensichtlich durch Bürgerinitiativen bewirkt wurden (Teilnahmehäufung). Jedoch fällt deren Anteil von 2 bis 3 Prozent an allen Umfrageteilnehmern im Gesamt-Datenpool im Sinne einer Ergebnisverzerrung statistisch gesehen nicht ins Gewicht. Deshalb brauchen diesbezüglich keine Korrekturfaktoren gebildet werden, zumal es sich feststellen ließ, dass die Fragebögen durchaus individuell, d. h. nicht in "Stapelverarbeitung" oder in Kopie ausgefüllt wurden.

#### 4.5 Freitextkommentare

Insgesamt haben 2.083 Personen (47,5% aller Umfrageteilnehmer) die Gelegenheit genutzt, am Ende der Umfrage ein Schluss-Statement zu Kritik, Lob, Vorschlägen und sonstigen Hinweisen abzugeben. Das entsprechende Freitextfeld war aus 250 Zeichen begrenzt, um die Textmenge überschaubar zu halten und zur Konzentration auf das Wesentliche zu zwingen.

Am Beispiel der auf der Basis der parallel angebotenen Printversion des Fragebogens eingegangenen handschriftlich verfassten Kommentare (insgesamt 66), von denen 50% den Textumfang gegenüber dem online geltenden Limit weit überschritten haben, lässt sich ablesen, dass ein großes Mitteilungsbedürfnis seitens der Öffentlichkeit im Rahmen der Mitwirkung an der Lärmaktionsplanung besteht.

#### 4.6 Typisierung der Befragtengruppe

In den vorhergehenden Kapiteln wurde unter verschiedenen Aspekten und Blickwinkeln ausführlich der Frage nachgegangen, in welchem Maße den in Kapitel 4.9 (Statistische Auswertung des Fragebogens) beschriebenen Befragungsergebnissen vertraut werden kann. Bei der Beantwortung dieser Frage spielt auch die anhand der direkten Angaben zu den sozio-demografischen und mobilitätsbezogenen Merkmalen charakterisierte Zusammensetzung (s. Kap. 4.9.18) der Gruppe der Umfrageteilnehmer eine Rolle.

Aus der Betrachtung des Befragungsablaufs, des quantitativen und qualitativen Rücklaufs und der räumlich beschreibbaren Verteilung (s. Kap. 4.7) der Antworten, lässt sich die "Vertrauensfrage" vollumfänglich positiv beantworten, was sich auch in dem in Kap. 4.8 beschriebenen Gesamteindruck niederschlägt. Dies ist von Bedeutung, da es sich nicht um eine Repräsentativbefragung handelt.

Unter Berücksichtigung der Einschränkungen, die sich bei offenen, zielgruppen-unspezifischen Online-Befragungen hinsichtlich der Repräsentativität ergeben, kann davon ausgegangen werden, dass die Befragungsergebnisse ein weitgehend unverzerrtes, nicht-hysterisches und wenig von extremen Meinungen geprägtes Schlaglicht auf die Befindlichkeiten und Meinungen der Hamburger Öffentlichkeit im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung werfen. Die Teilnehmergruppe hat viele Fragen äußerst differenziert und plausibel beantwortet.

Die Befragten sind nach eigener Einschätzung sehr unterschiedlich stark von Lärm betroffen und belastet. D. h. die Gruppe der Befragten zeigt eine hinreichende Inhomogenität, wie sie sich auch in weiten Teilen der Hamburger Stadtgesellschaft zeigt (ohne dass sich etwa die Sozialstruktur der Freien und Hansestadt Hamburg exakt abzeichnen würde, was bei derartigen Befragungen auch nicht zu erwarten wäre). Es kann aufgrund vielfacher Plausibilitätsprüfungen ausgeschlossen werden, dass sich nur eine Gruppe oder ein Typus von Betroffenen im Rahmen der Befragung Gehör verschafft hat.

Dennoch sind in der Gruppe der Umfrageteilnehmer vermutlich zu überproportionalem Anteil Personen vertreten, die in einem höheren Grad entweder von Lärm betroffen sind oder sich belästigt fühlen oder diesbezüglich subjektiv empfindlich sind. Diese Vermutung stützt sich darauf, dass sich bei Hochrechnung der ermittelten Betroffenheitswerte der vorliegenden Befragung auf die Hamburger Gesamtbevölkerung höhere Betroffenenzahlen ergeben würden, als sie von den Fachbehörden im Rahmen der Lärmaktionsplanung unter Bezugnahme auf die kritischen Lärmpegel ermittelt wurden.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Zitat aus der Pressemitteilung zum Start der Beteiligungsplattform: "In Hamburg sind 120.000 Menschen tagsüber durch Straßenverkehr-Lautstärken von über 65dB ausgesetzt. Nachts sind es sogar 133.000 Menschen, die von Laut-

Dies könnte auch der Grund dafür sein, dass die Umfrageteilnehmer eine hohe Bereitschaft zur Inkaufnahme von möglichen Nachteilen infolge aktiver und passiver Maßnahmen zur Verringerung des Lärms zeigt (s. Kap. 4.9.10).

55% der Umfrageteilnehmer hatten noch nichts vom vorigen Hamburger Lärmaktionsplan (2013) gehört, weitere 30% hatten davon gehört, kennen aber keine Details. (s. Kap. 4.9.11). Damit ist belegt, dass die Befragung nicht von einem bestinformierten, hochengagierten "Insider-Kreis" dominiert wird. Es hat ein unerwartet hoher Anteil von Menschen teilgenommen, die nicht "zu den üblichen Verdächtigen" der LAP-bezogenen Beteiligungsprozesse gehört.

Bei der direkten Frage nach den Erwartungen in Bezug auf den aktuellen Lärmaktionsplan (s. Kap. 4.9.13) zeigt sich im Ergebnis eine sehr moderate, realitätsbezogene und ausdifferenzierte Antwortstreuung, d.h. es bricht sich keine unsinnige oder polemische Erwartungshaltung Bahn, aber es zeigt sich durchaus eine Betonung der großen Aufgabe für Verwaltung und Politik (und ein Rückhalt für entsprechende Prioritätensetzungen).

Im Folgenden werden Daten aus der Abfrage der sozio-demographischen Merkmale (s. ausführlich Kap. 4.9.18) zusammengefasst und kurz mit Blick auf die Typisierung der Befragtenkomplexe kommentiert bzw. interpretiert.

Die sogenannten sozio-ökonomischen Merkmale der Befragtenkomplexe sind unauffällig verteilt.

**Geschlecht:** 53% männlich 47% weiblich

→ *hinreichend ausgeglichener Proporz*

**Alter:** 0,4% unter 18 Jahre  
10% 18-30 Jahre  
42% 31-50 Jahre  
36% 50-65 Jahre  
11% über 65 Jahre

→ *d.h. 78% sind zwischen 30 und 65 Jahren. Damit haben die mittleren Jahrgänge ein starkes Gewicht. Dies korrespondiert mit den Angaben zur Berufstätigkeit (Statuts). Keine Dominanz der ganz Jungen oder ganz Alten.*

**Staus:** 76% berufstätig  
5% nicht erwerbstätig  
3% in Ausbildung  
16% in Rente/Pension

→ *keine für die Umfrage kritischen Dominanzen in der Verteilung*

**Aufenthaltsdauer an Werktagen tagsüber in der Wohnung:**

49,5% eher viel (privat, beruflich) 50,5% eher wenig

---

stärken über 55dB betroffen sind. Das sind Lautstärke-Pegel, deren Überschreitung den Senat zum Handeln verpflichten, weil die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner dieser Straßen durch den Lärm gesundheitlich gefährdet sein kann". (Voller Wortlaut der PM siehe Anhang A-8)

→ maximal ausgeglichen. Das ist sehr gut für die Auswertung, weil die Erfahrungen beider Gruppen in die Ergebnisse gleichgewichtig einfließen.

#### Wohndauer in der Straße bzw. Wohnung:

- 4% weniger als 1 Jahr
- 29% 1-5 Jahre
- 20% 6-10 Jahre
- 47% mehr als 10 Jahre

→ 67% wohnen bereits mehr als 5 Jahre in der Wohnung, 47% sogar mehr als 10 Jahre. "Neue" (weniger als 1 Jahr) spielen eine prozentual geringe Rolle. Die Aussagen zur Wohnung und zum Wohnumfeld werden also überwiegend von **langjähriger Erfahrung** getragen.

Auf der Arbeitsstelle einen **lauten Arbeitsplatz** haben **25%**, verneint wird dies von **75%**.

→ dies dürfte im Wesentlichen die Lebenswirklichkeit in der Berufswelt widerspiegeln, es zeigt sich keine Dominanz der Gruppe, die beruflich stark von Lärm belastet ist und deshalb in besonderem Maße auf Ruhe im Wohnumfeld angewiesen ist.

#### So sind die Befragten nach eigenen Angaben in der Stadt Hamburg **überwiegend** unterwegs (nur eine Antwort war erlaubt):

- 6,0% zu Fuß
- 34,2% mit Bus und Bahn
- 30,0% mit dem Fahrrad
- 28,0% mit dem eigener Pkw
- 0,4% als Nutzer von Carsharing
- 1,3% anders

→ Diese Verteilung ist sehr brauchbar. Dies ist z.B. wichtig für die Beurteilung der Antworten zur potenziellen Akzeptanz von Restriktionen: So gibt es z.B. bei Frage 8 "Inkaufnahme Längerer Weg zum eigenen Autoparkplatz" bei 531 Nichtantwortern nur 488 x die Angabe "nein, auf keinen Fall" (zusammen 1019), während 3358 x "ja" geantwortet wird (1895 x "auf alle Fälle", 975 x "mit Einschränkungen" und 488 x "aber nur sehr begrenzt". Das ist bei 1170 Personen, die angeben, in der Stadt HH **überwiegend** mit dem Pkw unterwegs zu sein (siehe oben = 28%), durchaus beachtlich! Die 488 Antwort mit "nein, auf keinen Fall" entsprechen nur 13% aller in diesem Aspekt abgegebenen Antworten.

#### Ich nutze den Hamburger Flughafen Helmut Schmidt (privat oder geschäftlich)

- 11% regelmäßig
- 68% gelegentlich
- 22% nie

→ Keine Dominanz der "Niemals-Flieger"!

#### 4.7 Regionale Verteilung der Beteiligung

3.323 (76%) aller Teilnehmer haben bei der Frage nach der Wohnanschrift mindestens eine gültige Postleitzahl angegeben, ein großer Teil davon nennt zusätzlich auch den Straßennamen, teilweise sogar mit Hausnummer.

Insgesamt gibt es bei 3710 von 4377 Datensätzen eine straßengenaue Adressangabe.

Gemessen an den 5-stelligen Postleitzahlen streuen die Rückläufe über das gesamte Stadtgebiet. Insgesamt kommen die Teilnehmer aus 119 PLZ-Bezirken. Die Zahl der Nennungen liegt dabei zwischen 1 und 121.

Die Qualität des Rücklaufs im Zusammenhang mit der weitgehenden Verortung der Teilnehmer-Wohnanschriften sowie der teilweise möglichen Verortung des Ortsbezugs der Kommentare ermöglichen eine vielschichtige Regionalisierung der Antworten im Sinne der Darstellung von Verteilungen im Hamburger Stadtgebiet.

Für die weitere Auswertung wurden aus Datenschutzgründen alle angegebenen Hausnummern eliminiert.

Insgesamt haben Personen aus 1.750 Straßen an der Umfrage teilgenommen. Die folgende Tabelle zeigt die Verteilung auf der Ebene von Straßen-Clustern:

Anzahl Straßen	Anzahl Teilnehmer	Summe Teilnehmer	Anteil an verortbaren Teilnehmern (N =3710)	Anteil an allen Teilnehmern (N =4377)
1	108	108	2,91%	2,47%
1	69	69	1,86%	1,58%
1	36	36		
1	21	21		
2	20	40		
1	16	16		
1	15	15		
1	14	14		
1	13	13		
4	12	48		
3	11	33		
8	10	80		
<b>25</b>		<b>493</b>		
Straßen mit Clustern <10				
<b>1725</b>	1 - 9	<b>3217</b>		
Straßen nicht bekannt				
?	?	<b>667</b>		
Gesamt				
<b>ca. 2080</b>	1 - 108	<b>4377</b>		

**Tab. 2:** Verteilungs-Cluster der Teilnehmer-Herkünfte nach Straßen  
(Quelle: bmo 2018)

Die beiden gelb markierten Zeilen zeigen die Werte für zwei Straßen, in den Bürgerinitiativen zur Teilnahme an der Befragung aufgerufen haben.

Selbst wenn noch einige der anderen vergleichsweise hoch-geclusterten Straßen in irgendeiner Form "verabredet" waren, kommt man nicht auf bedenkliche Anteile am Gesamt-Datenpool. Immerhin gibt es in



22 Straßen Cluster zwischen 10 und 21 Teilnehmern mit zusammen 280 Teilnehmern. Es erscheint unwahrscheinlich, dass dies "organisierte" Teilnahme ist.

Die drei am höchsten geclusterten Straßen zusammen haben mit 213 Teilnehmern einen Anteil von insgesamt nur 5,7% an den verortbaren bzw. 4,9% an sämtlichen Teilnehmern. Dies stellt keinen kritischen Anteil für die statistische Auswertung dar, der zu Korrekturfaktoren am Gesamtergebnis zwingen würde.

Bei rein numerischer Betrachtung der Teilnehmerzahlen auf PLZ-Ebene ist kein Schwerpunktraum erkennbar, der durch eine bestimmte Interessengruppe verstärkt kommentiert wird.

#### 4.8 Gesamteindruck und Einschätzung zur Aussagekraft und Repräsentativität

Insgesamt lässt sich für die Durchführung der im Stil einer wissenschaftlichen Befragung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführten Umfrage ein positives Fazit ziehen.

Die Antwortquote ist durchweg hoch, d.h. die Antwortverweigerungsrate innerhalb der Umfrage ist gering. Dies bedeutet, dass der Fragebogen gut angenommen wurde und bestimmungsgemäß "funktioniert" hat.

Die Typisierung der Befragtengruppe (Verteilung nach Geschlecht, Alter, Adressverteilung, Betroffenheiten sowie verhaltensbezogenen und sozialen Merkmalen) sowie die Verteilung der inhaltlichen Antworten erscheint plausibel und weist nicht auf bedeutsame Verzerrungen hin. Hinweise auf Missbrauch und Manipulationen wurden nicht gefunden. Zwei größere Adress-Cluster (überdurchschnittliche Beteiligung von Bewohnern einer Straße) sind auffällig, fallen aber nicht ins Gewicht. Die Wohnadressen der Umfrageteilnehmer streuen sich weit über das Hamburger Stadtgebiet.

Der zeitliche Zugriffsverlauf bei der Umfrage, der natürlich nur für die online erfolgte Beteiligung nachvollzogen werden kann, weist am Anfang und am Ende Peaks auf, die offensichtlich auf behördliche Pressemitteilungen zurückzuführen sind. Die meisten Besucher kamen direkt über das Stadtportal Hamburg.de. Im Ganzen gesehen kann man von einem unauffälligen Verlauf sprechen.

Die Gesamtzahl der Fragebogenrückläufe ist erfreulich hoch, v. a. unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Öffentlichkeitsarbeit zur Stimulierung der Teilnahme sehr zurückhaltend war.<sup>6</sup>

Es wurde ein hohes Mitwirkungsinteresse und ein hohes Mitteilungsbedürfnis festgestellt, was sich an der Kommentarfrequenz zeigt. Die Ernsthaftigkeit der Beteiligung wird dadurch belegt, dass ein großer Anteil der befragten Personen freiwillig ihre Wohnanschrift angegeben hat.

Anhand vielfältiger Kriterien einer Plausibilitätsprüfung kann den Befragungsergebnissen in hohem Maße vertraut werden. Gleichwohl wird allein aufgrund des methodischen Ansatzes (Umfrage im Rahmen der Mitwirkung) kein Anspruch auf Repräsentativität erhoben.

---

<sup>6</sup> Zum Vergleich: Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes (2018, Teil B) haben bundesweit rd. 5.000 Personen an der Befragung teilgenommen.

#### 4.9 Statistische Auswertung des Fragebogens

In den folgenden Kapiteln werden die Fragen systematisch in der Reihenfolge des Fragebogens ausgewertet. Jede Frage erhält ihr eigenes Kapitel und wird zu Beginn im Original-Wortlaut aufgeführt (blaue Schrift).

Unter der in Fettschrift gedruckten Frage steht auch jeweils ein Nutzungshinweis, wenn Mehrfachantworten möglich waren (Fragen Nrn. 8 sowie 14 bis 17).

Programmiertechnisch war mit der auch optisch dargestellten Unterscheidung von Radio-Buttons (rund) und Checkboxen (quadratisch) gewährleistet, dass nur entweder eine Antwort gegeben werden konnte (Radio-Buttons) oder mehrere Antwortkategorien (Checkboxen) ankreuzbar waren.

Die Angabe "kA" in den Tabellen steht für keine Angabe. In der Spalte "Gültig" wird die Prozentierung ohne Berücksichtigung der "kA"-Daten vorgenommen, so dass die Aussagen sich dann nur noch auf diejenigen beziehen, die sich konkret geäußert haben. (Zum geringen Anteil, der Nicht-Beantwortung siehe ausführlich Tab. 1 in Kapitel 2.)

## 4.9.1 Einschätzung des Wohnumfeldes (Frage 1)

**Würden Sie sagen, dass Sie nach Ihrer persönlichen Einschätzung in einem eher lauten oder in einem vergleichsweise ruhigen Wohnumfeld leben?**

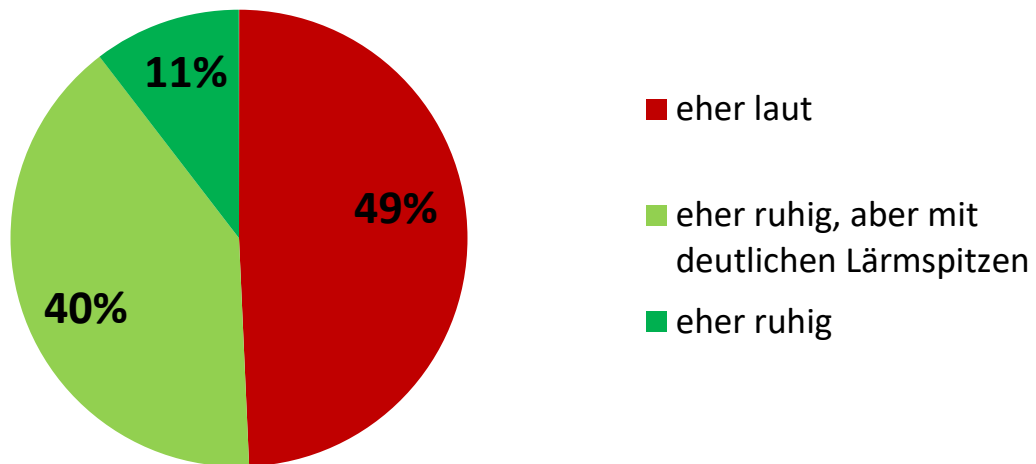
*(Zutreffendes bitte ankreuzen)*

- eher laut  
 eher ruhig, aber mit deutlichen Lärmspitzen  
 eher ruhig

**Antworten**

	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
eher laut	2137	48,8	2137	49,3
eher ruhig, aber mit deutlichen Lärmspitzen	1746	39,9	1746	40,3
eher ruhig	452	10,3	452	10,4
kA	42	1,0		
gesamt	4377	100,0	4335	100,0

Frage 1: Würden Sie sagen, dass Sie nach Ihrer persönlichen Einschätzung in einem eher lauten oder in einem vergleichsweise ruhigen Wohnumfeld leben?



N: 4.335

**Kommentar:**

Keine auffällige Dominanz z.B. nur lärmgeplagter Bürger in grundsätzlich als "laut" empfundenen Gebieten in der Befragung. Ein hoher Anteil der Befragten fokussiert auf "Lärmspitzen".

## 4.9.2 Störung/Belästigung durch Lärm im eigenen Wohnumfeld (Frage 2)

**Wenn Sie an die letzte Zeit in Ihrem eigenen Wohnumfeld denken, fühlen Sie sich persönlich von Lärm gestört oder belästigt?**

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

	ja, insbesondere von Einzelgeräuschen	ja, insbesondere von Dauergeräuschen	nein
Tags	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nachts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**Antworten**

	Tags	Nachts
ja, insbesondere von Einzelgeräuschen	46,2%	54,9%
ja, insbesondere von Dauergeräuschen	44,1%	21,8%
nein	9,7%	23,4%

Tags	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
ja, insbesondere von Einzelgeräuschen	1932	44,1	1932	46,2
ja, insbesondere von Dauergeräuschen	1845	42,2	1845	44,1
nein	404	9,2	404	9,7
kA	196	4,5		
gesamt	4377	100,0	4181	100,0

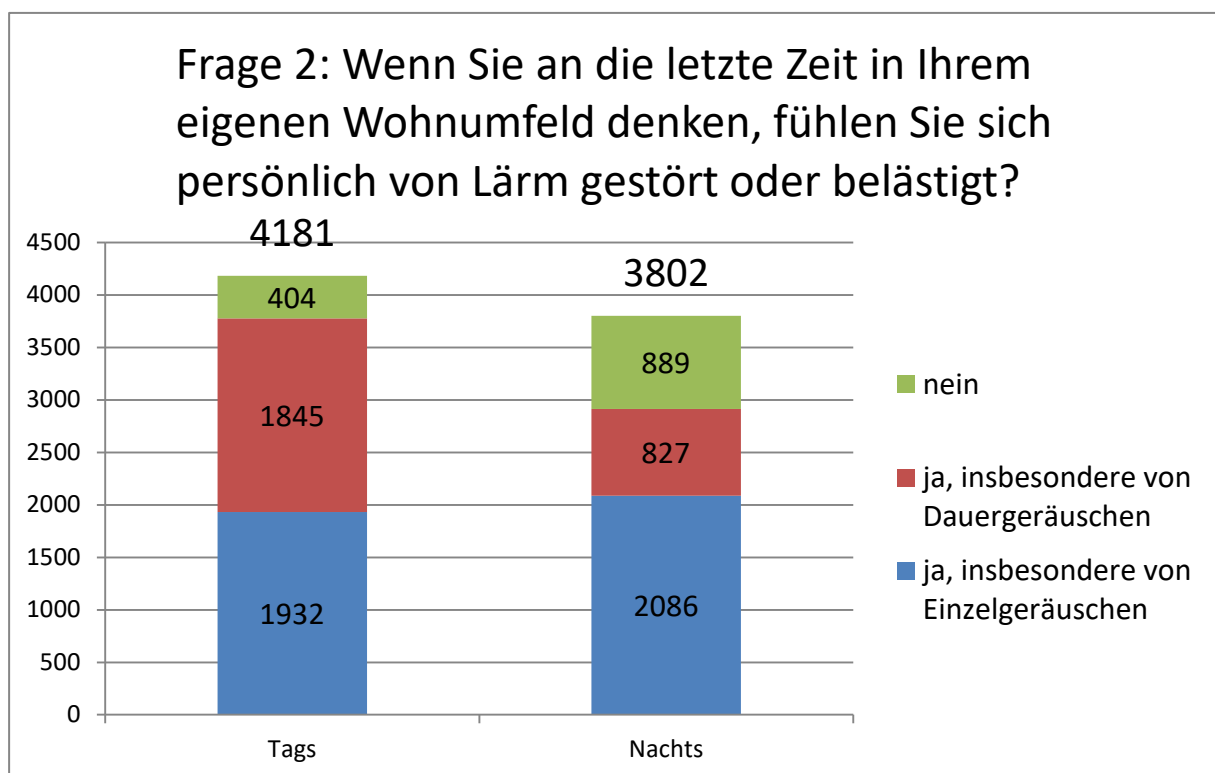
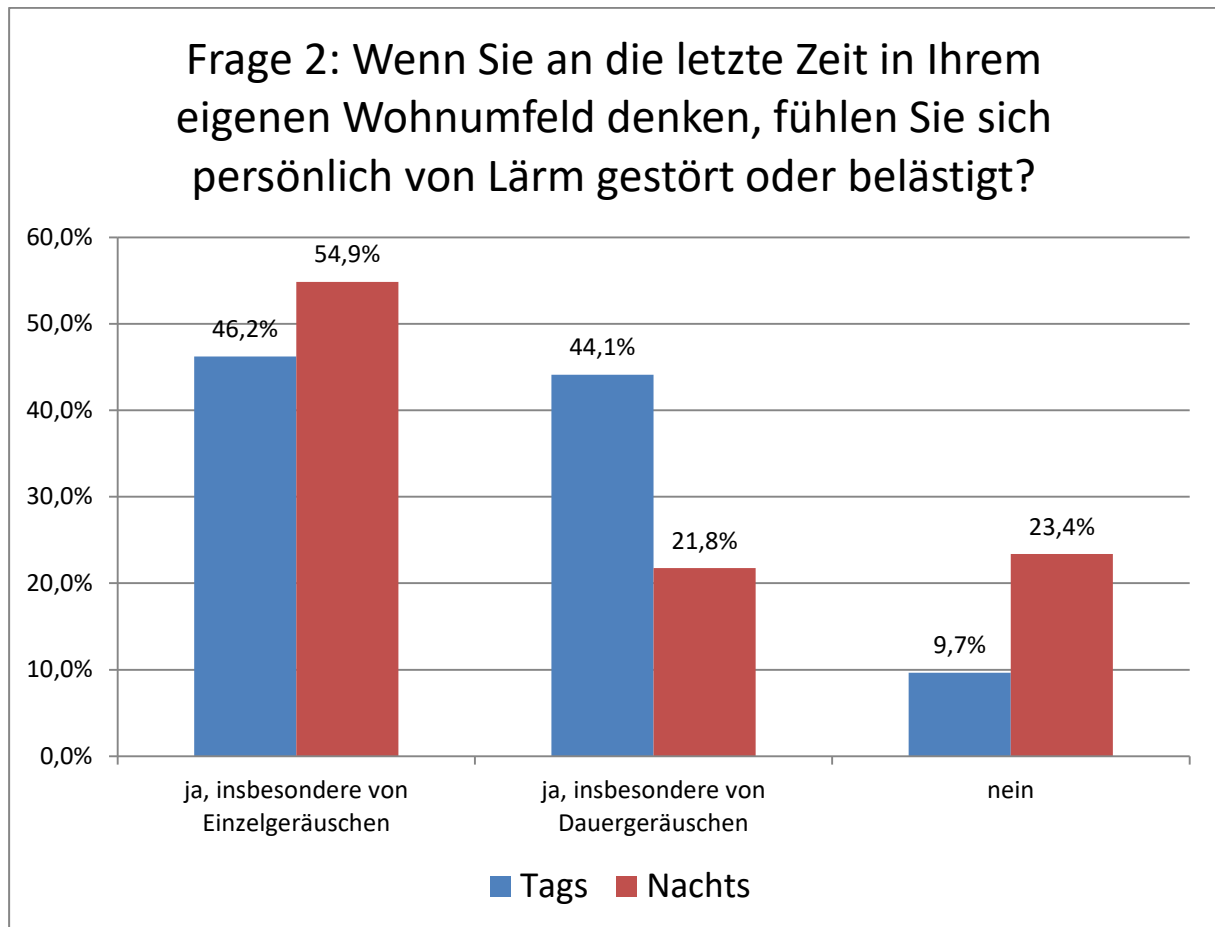
Nachts	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
ja, insbesondere von Einzelgeräuschen	2086	47,7	2086	54,9
ja, insbesondere von Dauergeräuschen	827	18,9	827	21,8
nein	889	20,3	889	23,4
kA	575	13,1		
gesamt	4377	100,0	3802	100,0

**Kommentar:**

Die Verteilung streut bezüglich der subjektiv empfundenen grundsätzlichen Lärmbetroffenheit.

Der Anteil der von Dauergeräuschen gestörten oder belästigten Teilnehmer ist am Tage ähnlich hoch wie der Anteil derjenigen, die sich insbesondere Einzelgeräuschen gestört oder belästigt fühlen. Nachts überwiegt die Störung durch Einzelgeräusche. Tagsüber fühlen sich nur knapp 10% nicht gestört oder belästigt, in der Nacht liegt dieser Anteil bei einem knappen Viertel. Die Addition der tagsüber Gestörten/Belästigten entspricht mit zusammen 90,3% fast exakt der Zahl derjenigen, die bei Frage 1 "eher laut" und "eher ruhig, aber mit deutlichen Lärmspitzen" geantwortet haben (zusammen 89%).

Diagramm-Darstellung siehe umseitig.



## 4.9.3 Störung/Belästigung nach Lärmquellen (Frage 3)

Wie stark fühlen Sie sich in Ihrem eigenen Wohnumfeld von folgenden *Lärmquellen* gestört oder belästigt?

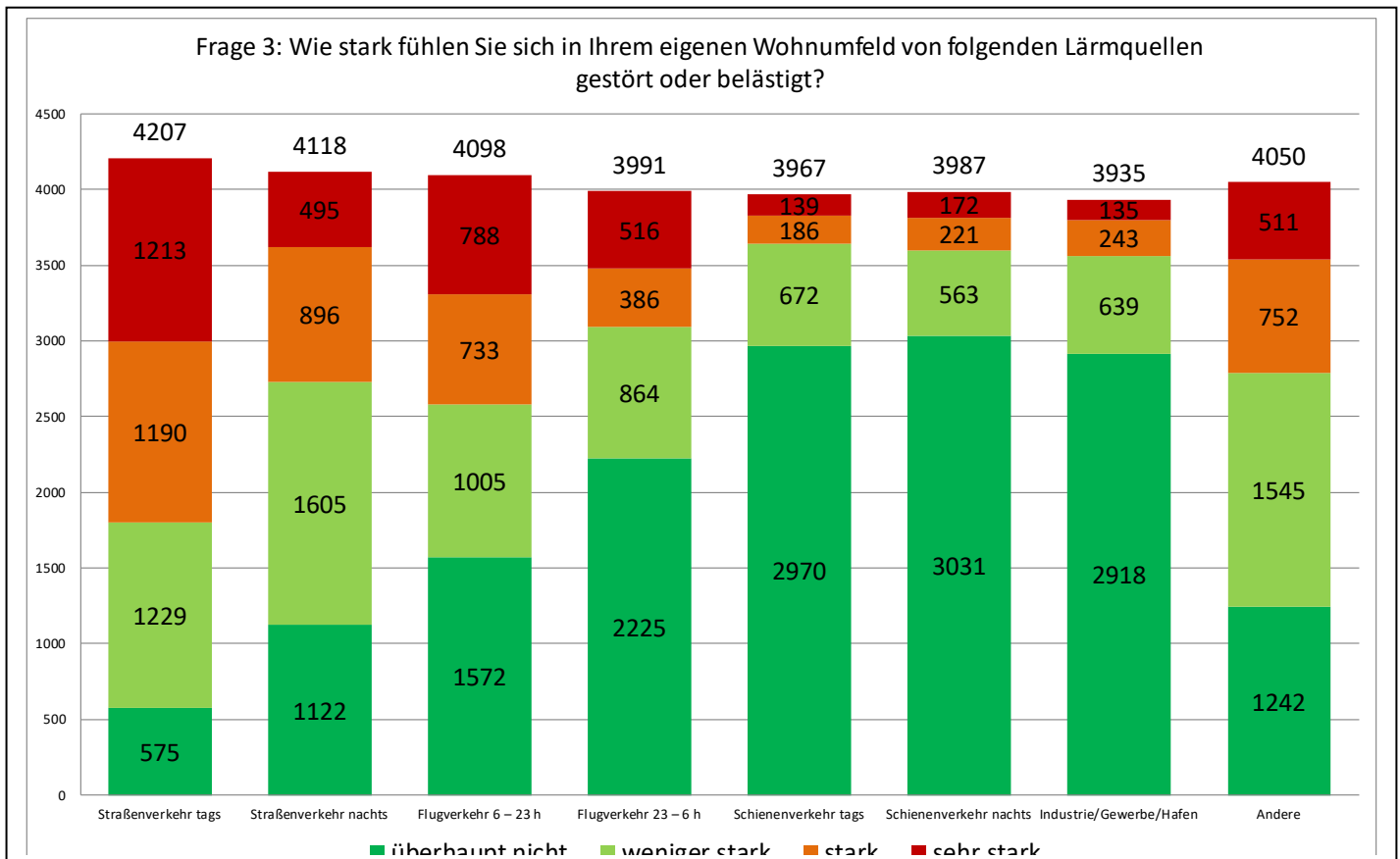
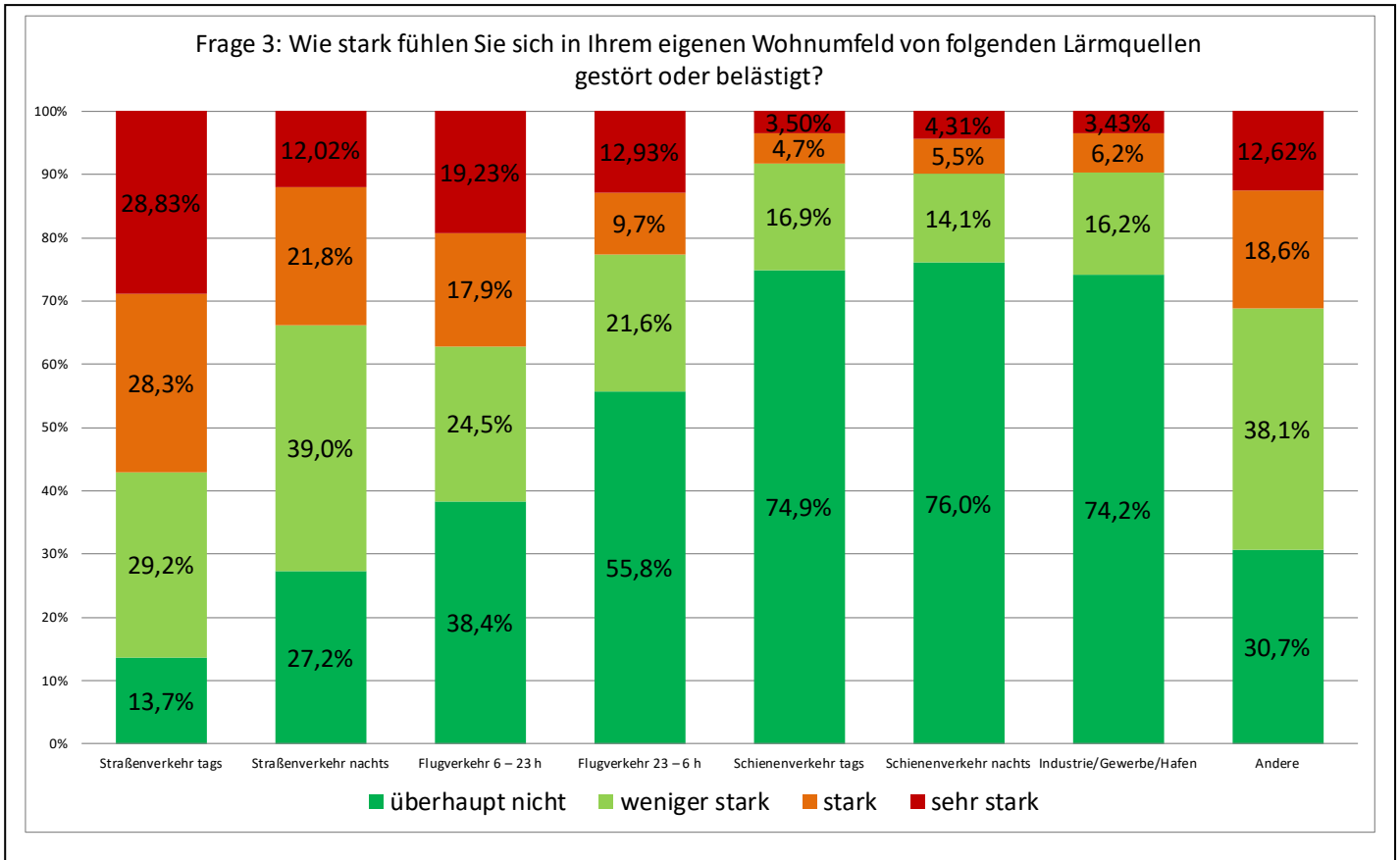
(Zutreffendes bitte ankreuzen)

	überhaupt nicht	weniger stark	stark	sehr stark
Straßenverkehr tags	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nachts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Flugverkehr 6 – 23 h	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
23 – 06 h	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schienenverkehr tags	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nachts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Industrie/Gewerbe/Hafen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere (z.B. Baustellen, Events, Freizeit, Nachbarschaft)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## Antworten

	überhaupt nicht	weniger stark	stark	sehr stark	
<b>Straßenverkehr tags</b>	13,7%	29,2%	<b>28,3%</b>	<b>28,83%</b>	100,0%
<b>Straßenverkehr nachts</b>	27,2%	39,0%	<b>21,8%</b>	<b>12,02%</b>	100,0%
Flugverkehr 6 – 23 h	38,4%	24,5%	17,9%	19,23%	100,0%
Flugverkehr 23 – 6 h	55,8%	21,6%	9,7%	12,93%	100,0%
Schienenverkehr tags	74,9%	16,9%	4,7%	3,50%	100,0%
Schienenverkehr nachts	76,0%	14,1%	5,5%	4,31%	100,0%
Industrie/Gewerbe/Hafen	74,2%	16,2%	6,2%	3,43%	100,0%
Andere	30,7%	38,1%	18,6%	12,62%	100,0%

	überhaupt nicht		weniger stark		stark		sehr stark		gültig	kA
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Anzahl
<b>Straßenverkehr tags</b>	575	13,7	1229	29,2	<b>1190</b>	28,3	<b>1213</b>	28,83	4207	170
<b>Straßenverkehr nachts</b>	1122	27,2	1605	39,0	<b>896</b>	21,8	<b>495</b>	12,02	4118	259
Flugverkehr 6 – 23 h	1572	38,4	1005	24,5	733	17,9	788	19,23	4098	279
Flugverkehr 23 – 6 h	2225	55,8	864	21,6	386	9,7	516	12,93	3991	386
Schienenverkehr tags	2970	74,9	672	16,9	186	4,7	139	3,50	3967	410
Schienenverkehr nachts	3031	76,0	563	14,1	221	5,5	172	4,31	3987	390
Industrie/Gewerbe/Hafen	2918	74,2	639	16,2	243	6,2	135	3,43	3935	442
Andere	1242	30,7	1545	38,1	752	18,6	511	12,62	4050	327



**Kommentar:**

Insgesamt ergibt sich ein differenziertes Bild ohne offensichtliche Übergewichtung einer Gruppe, wie z.B. die der Fluglärm betroffenen o.ä.

Insgesamt zeichnet sich innerhalb der gesamten Befragtengruppe ein **Schwerpunkt bei der Straßenverkehrslärmbetroffenheit** ab.



## 4.9.4 Störung/Belästigung nach Fahrzeugarten (Frage 4)

Wenn Sie an Straßenverkehr in Ihrem eigenen Wohnumfeld denken, fühlen Sie sich in besonderer Weise von *bestimmten Fahrzeugarten* gestört oder belästigt?

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

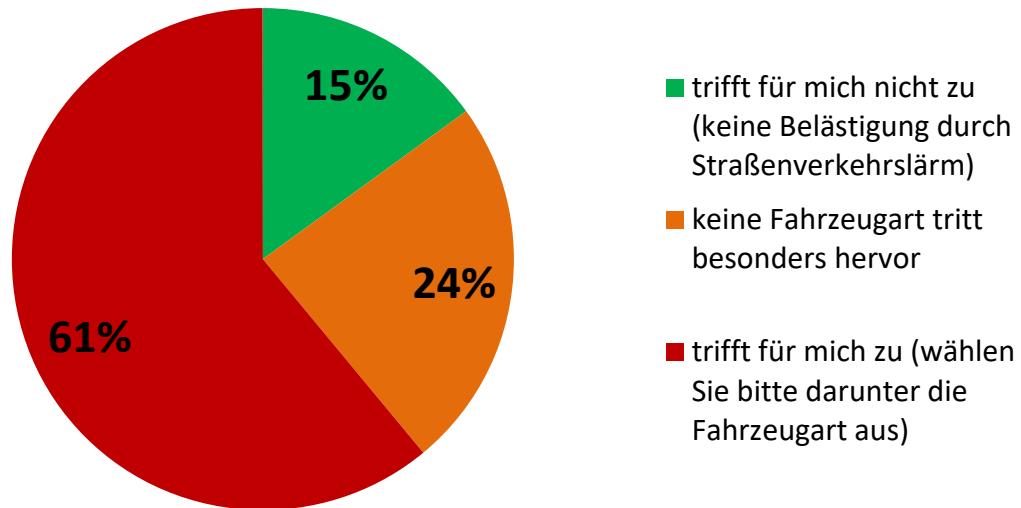
		Tags	Nachts	immer
trifft für mich nicht zu (keine Belästigung durch Straßenverkehrslärm)	<input type="radio"/>			
keine Fahrzeugart tritt besonders hervor	<input type="radio"/>			
ja, besonders vom Pkw-Verkehr		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ja, besonders von Lkw		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ja, besonders von Bussen		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ja, besonders von Motorrädern/Mopeds		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ja, besonders von Rasern/überlaute Fahrzeuge		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## Antworten

	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
trifft für mich <b>nicht zu</b> (keine Belästigung durch Straßenverkehrslärm)	642	14,7	642	15,0
keine Fahrzeugart tritt besonders hervor	1029	23,5	1029	24,0
<b>trifft für mich zu</b> → Fahrzeugart siehe unten	2616	59,8	2616	61,0
kA	90	2,1		
gesamt	4377	100	4287	100

... ja, besonders von	Tags		Nachts		Immer		gültig	kA
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Anzahl
Pkw-Verkehr	720	42,4	182	10,7	796	46,9	1698	918
Lkw	763	49,9	152	9,9	614	40,2	1529	1087
Bussen	412	52,0	99	12,5	282	35,6	793	1823
Motorrädern/Mopeds	581	32,2	303	16,8	923	51,1	1807	809
Rasern/überlaute Fahrzeuge	485	21,8	428	19,2	1315	59,0	2228	388

Frage 4: Wenn Sie an Straßenverkehr in Ihrem eigenen Wohnumfeld denken, fühlen Sie sich in besonderer Weise von bestimmten Fahrzeugarten gestört oder belästigt?



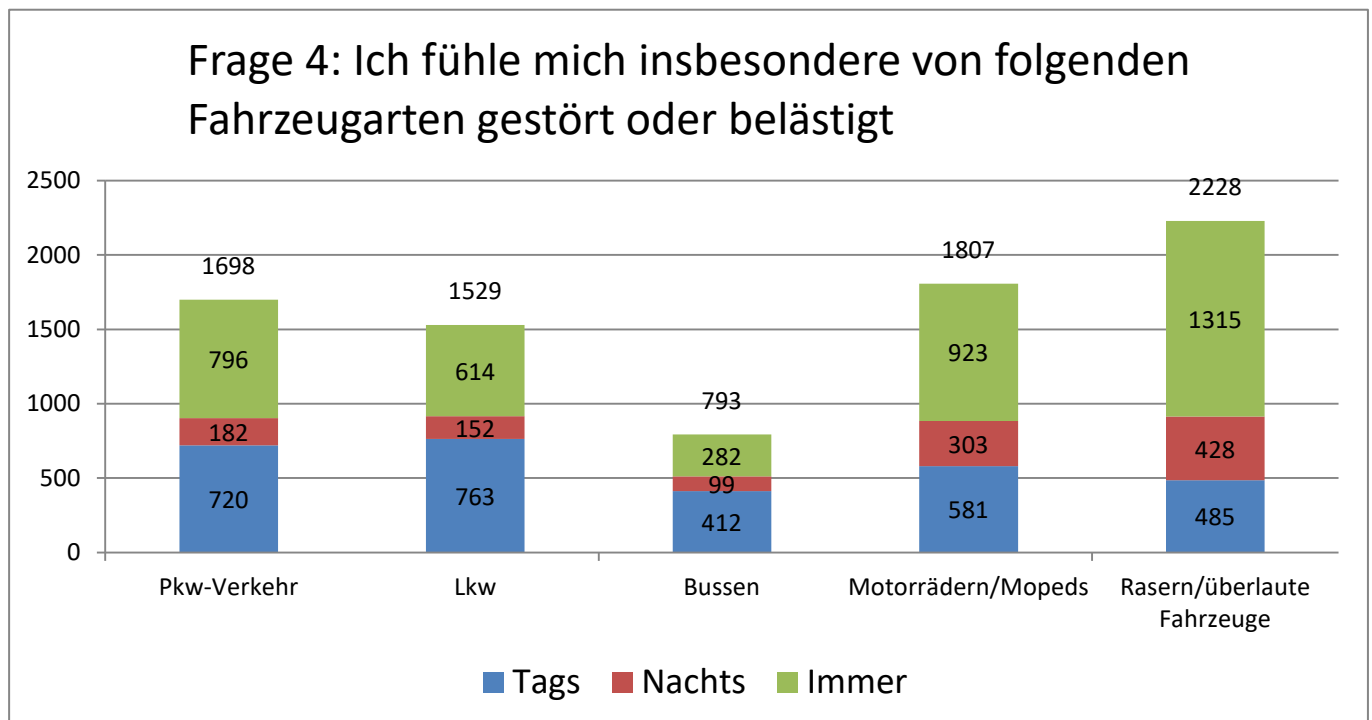
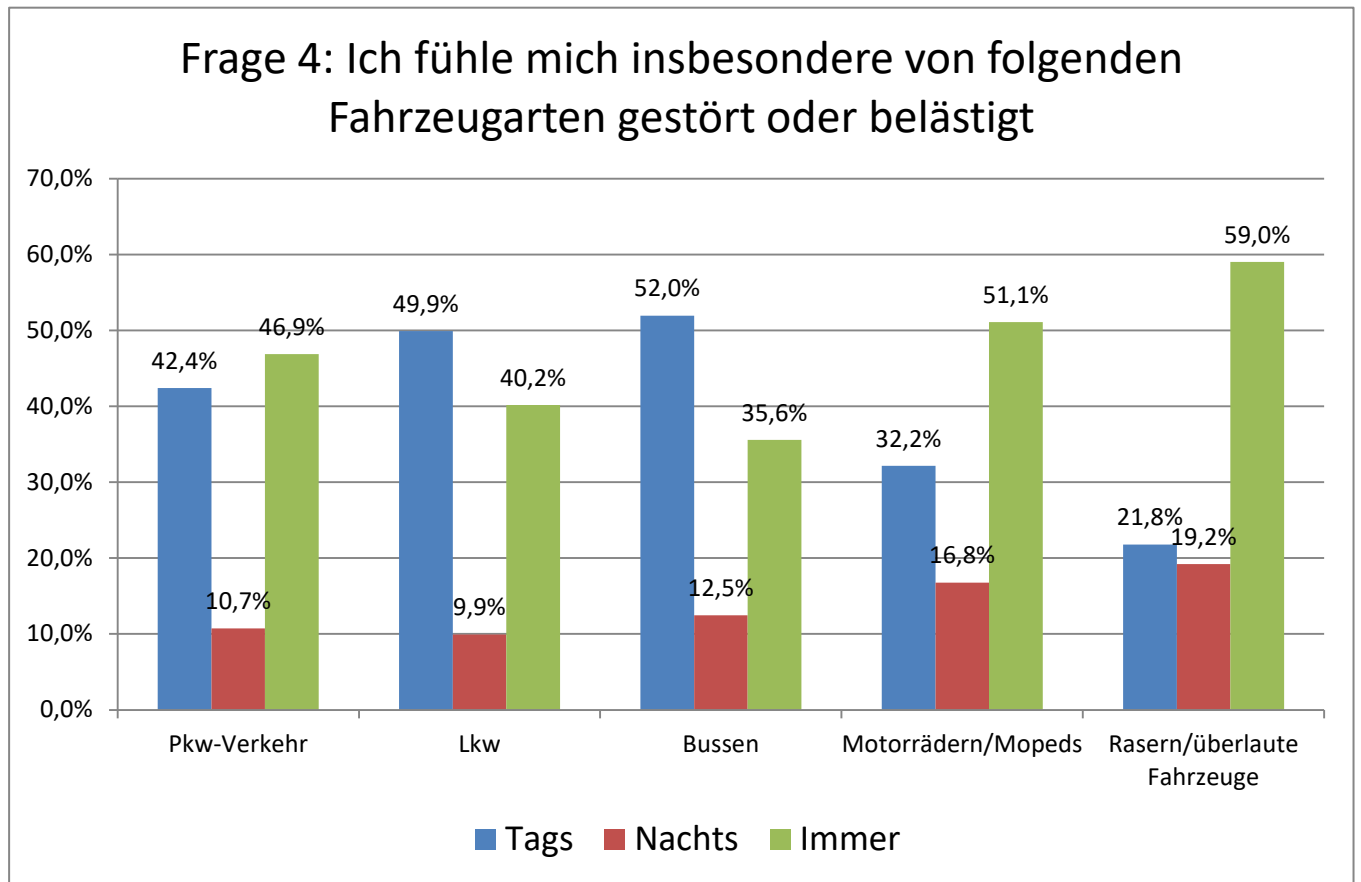
N: 4.287

**Kommentar:**

Insgesamt fühlen sich 85% der Befragten von Straßenverkehr gestört oder belästigt. 61% geben an, dass sie dies besonderen Fahrzeugarten zuordnen können. Diese Differenzierung ergibt sich aus der Tabelle "ja, besonders von ...", deren Zahlen und Prozentwerte in den umseitigen Balkendiagrammen dargestellt werden.

Dabei zeigt sich ein sehr hohes Störungspotenzial von "Motorrädern/Mopeds" und "Rasern/überlauten Fahrzeugen", und zwar sowohl in der zeitlichen Zuordnung "immer" also auch "nachts". Tagsüber machen sich vor allem Busse und Lkw zu überproportionalen Anteilen störend bemerkbar

Das Balkendiagramm mit den absoluten Zahlen zeigt die Antwortverteilung für die fünf abgefragten Fahrzeugarten in der Zusammenfassung alle drei zeitlichen Kategorien.



## 4.9.5 Störung/Belästigung innerhalb der Wohnung (Frage 5)

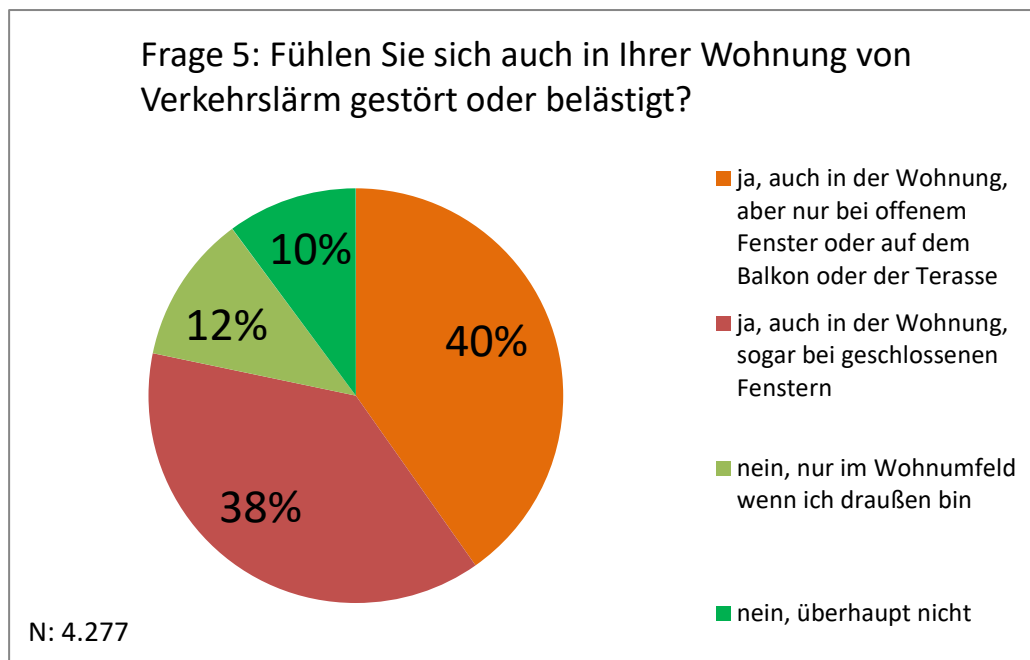
**Fühlen Sie sich auch in Ihrer Wohnung von Verkehrslärm gestört oder belästigt?**

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

- ja, auch in der Wohnung, aber nur bei offenem Fenster oder auf dem Balkon oder der Terasse
- ja, auch in der Wohnung, sogar bei geschlossenen Fenstern
- nein, nur im Wohnumfeld wenn ich draußen bin
- nein, überhaupt nicht

**Antworten**

	<b>Gesamt</b>		<b>Gültig</b>	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
ja, auch in der Wohnung, aber nur bei offenem Fenster oder auf dem Balkon oder der Terasse	1720	39,3	1720	40,2
ja, auch in der Wohnung, sogar bei geschlossenen Fenstern	1628	37,2	1628	38,1
nein, nur im Wohnumfeld wenn ich draußen bin	495	11,3	495	11,6
nein, überhaupt nicht	434	9,9	434	10,1
kA	100	2,3		
gesamt	4377		4277	

**Kommentar:**

78% der Befragten fühlen sich auch innerhalb ihrer Wohnung von Verkehrslärm gestört oder belästigt. Dies korreliert mit hohen Zustimmungswerten bei der Frage nach Schlafstörungen (Frage 6) und nach Sorgen um die eigene Gesundheit (Frage 7).

Nur jeder Zehnte gibt an, überhaupt nicht von Verkehrslärm gestört oder belästigt zu sein.

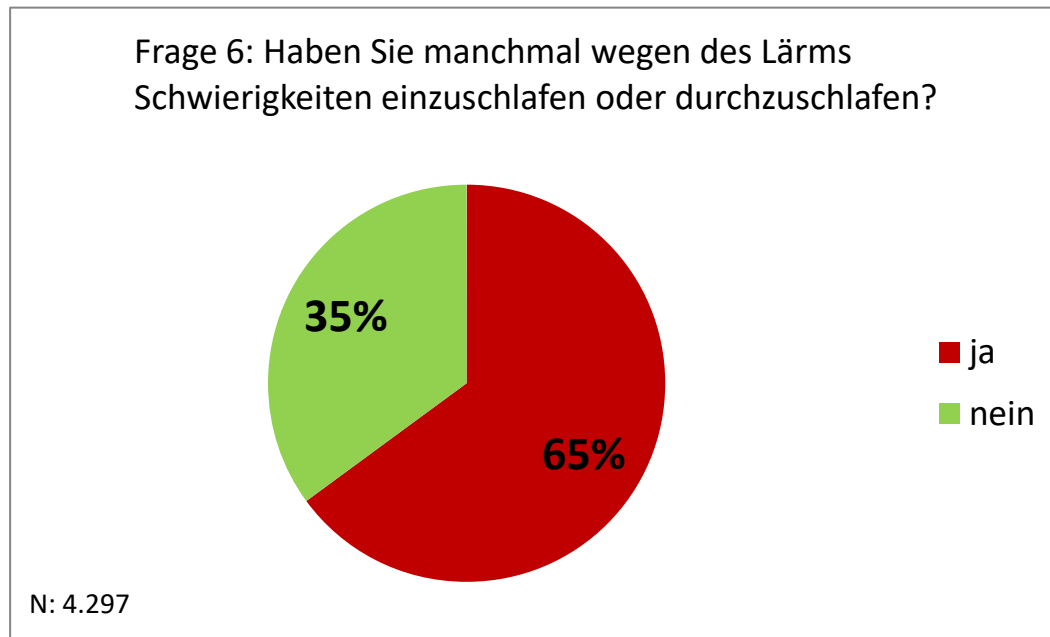
## 4.9.6 Schlafschwierigkeiten (Frage 6)

**Haben Sie manchmal wegen des Lärms Schwierigkeiten einzuschlafen oder durchzuschlafen?***(Zutreffendes bitte ankreuzen)*

- ja  
 nein

**Antworten**

	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
ja	2789	63,7	2789	64,9
nein	1508	34,5	1508	35,1
kA	80	1,8		
gesamt	4377	100,0	4297	100,0



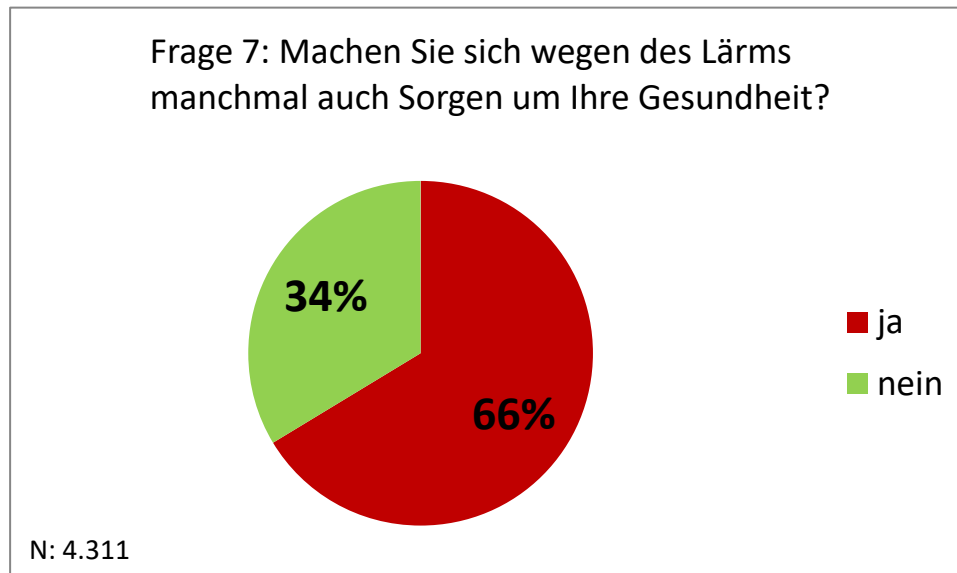
## 4.9.7 Sorgen um Gesundheit (Frage 7)

**Machen Sie sich wegen des Lärms manchmal auch Sorgen um Ihre Gesundheit?***(Zutreffendes bitte ankreuzen)*

- ja  
 nein

**Antworten**

	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
ja	2859	65,3	2859	66,3
nein	1452	33,2	1452	33,7
kA	66	1,5		
gesamt	4377	100,0	4311	100,0



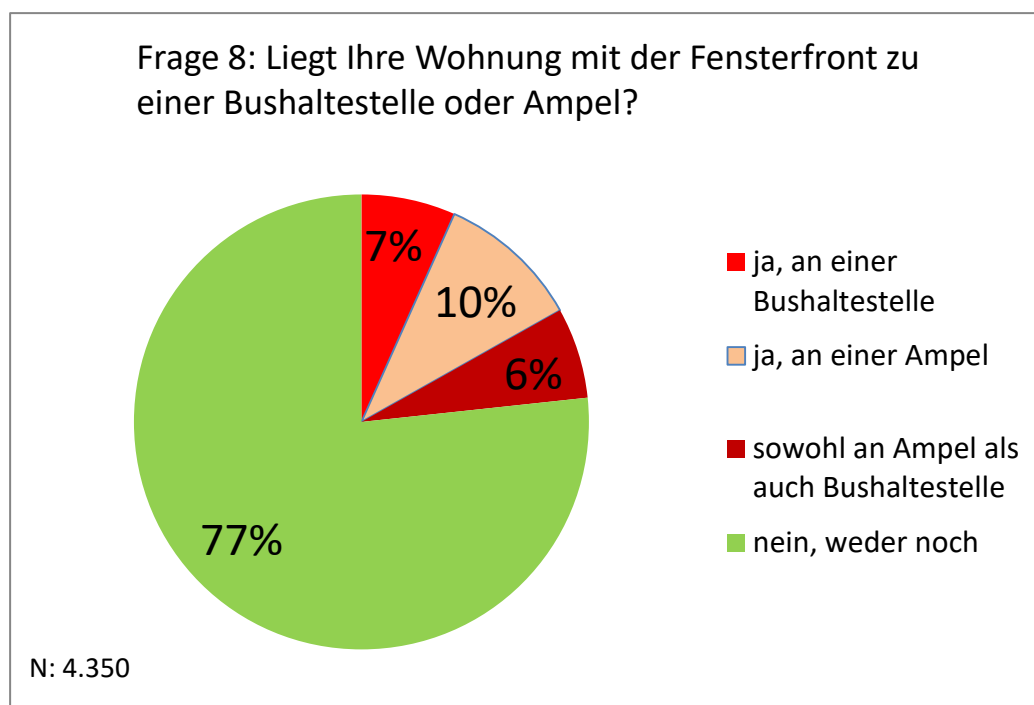
## 4.9.8 Lage der Wohnung an Bushaltestelle oder Ampel (Frage 8)

**Liegt Ihre Wohnung mit der Fensterfront zu einer Bushaltestelle oder Ampel?***(Zutreffendes bitte ankreuzen, Mehrfachantworten möglich)*

- ja, an einer Bushaltestelle  
 ja, an einer Ampel  
 nein, weder noch

**Antworten**

	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
ja, an einer Bushaltestelle	291	6,6%	291	6,7%
ja, an einer Ampel	442	10,1%	442	10,2%
sowohl an Ampel als auch Bushaltestelle	280	6,4%	280	6,4%
nein, weder noch	3337	76,2%	3337	76,7%
kA	27	0,6%		
gesamt	4377		4350	

**Kommentar:**

Bei dieser Frage handelt es sich nur um eine Kontrollfrage, die dem Plausibilitäts-Check dient. Näheres dazu siehe Kapitel 4.1, Absatz 2.

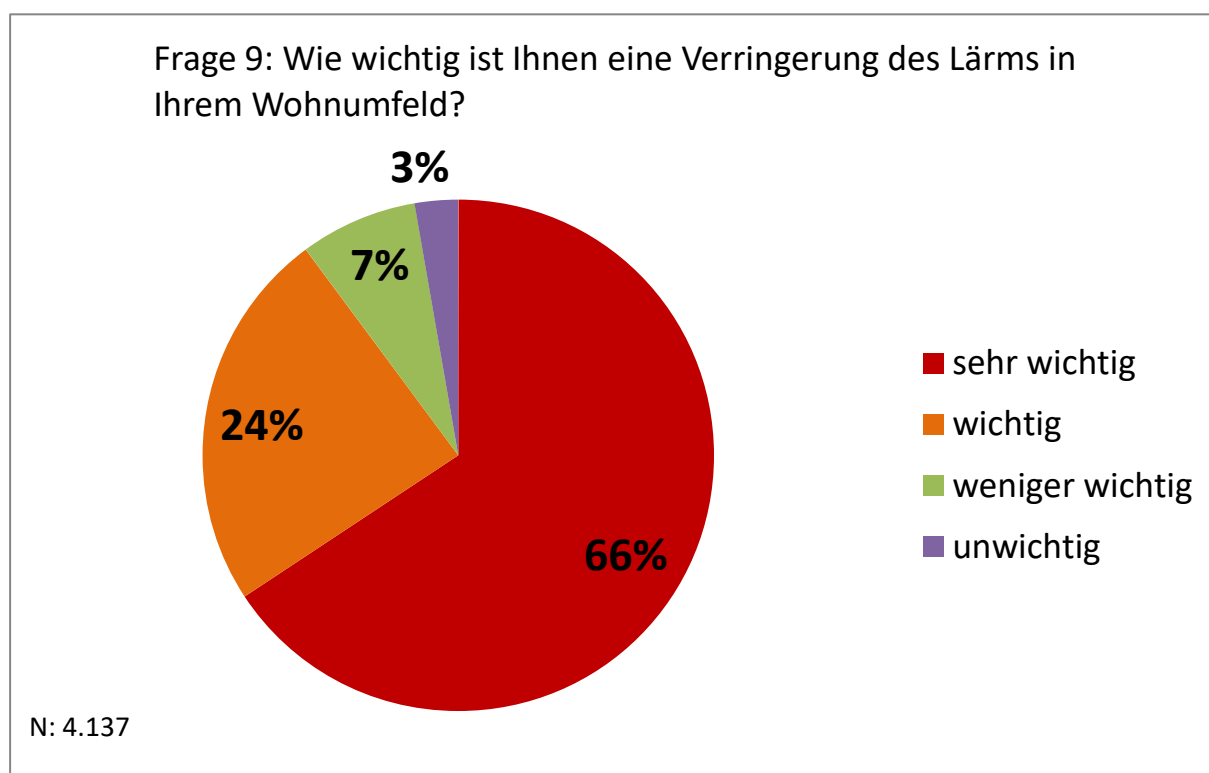
## 4.9.9 Wichtigkeit der Verringerung von Lärm im Wohnumfeld (Frage 9)

**Wie wichtig ist Ihnen eine Verringerung des Lärms in Ihrem Wohnumfeld?***(Zutreffendes bitte ankreuzen)*

- sehr wichtig  
 wichtig  
 weniger wichtig  
 unwichtig

**Antworten**

	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
sehr wichtig	2718	62,1	2718	65,7
wichtig	999	22,8	999	24,1
weniger wichtig	307	7,0	307	7,4
unwichtig	113	2,6	113	2,7
kA	240	5,5		
gesamt	4377	100,0	4137	100,0

**Kommentar:**

Neun von zehn der Befragten ist die Verringerung des Lärms im eigenen Wohnumfeld sehr wichtig oder wichtig. Der Anteil derjenigen, für die dies unwichtig ist, liegt mit 3% in einem fast zu vernachlässigenden Bereich. Gleichwohl zeigt ein Anteil von insgesamt 31% derjenigen, für die die Verringerung des Lärms im eigenen Wohnumfeld weniger wichtig oder sogar unwichtig ist, dass nicht in demselben Umfang, wie die Menschen eine persönliche Lärmbetroffenheit ausdrücken auch die Wichtigkeit des Handelns bewertet wird. Die Antwortverteilung belegt Ernsthaftigkeit und Ehrlichkeit bei der Beantwortung des Fragebogens.



4.9.10 Inkaufnahme/Akzeptanz von Nachteilen infolge von Maßnahmen (Frage 10)

**Manche Möglichkeiten zur Verringerung von Lärm in Ihrem Wohnumfeld oder Ihrer Wohnung wären mit Nachteilen in anderen Bereichen verbunden. Welche Nachteile wären Sie bereit in Kauf zu nehmen, wenn damit eine spürbare Lärmentlastung verbunden wäre?**

*(Zutreffendes bitte ankreuzen)*

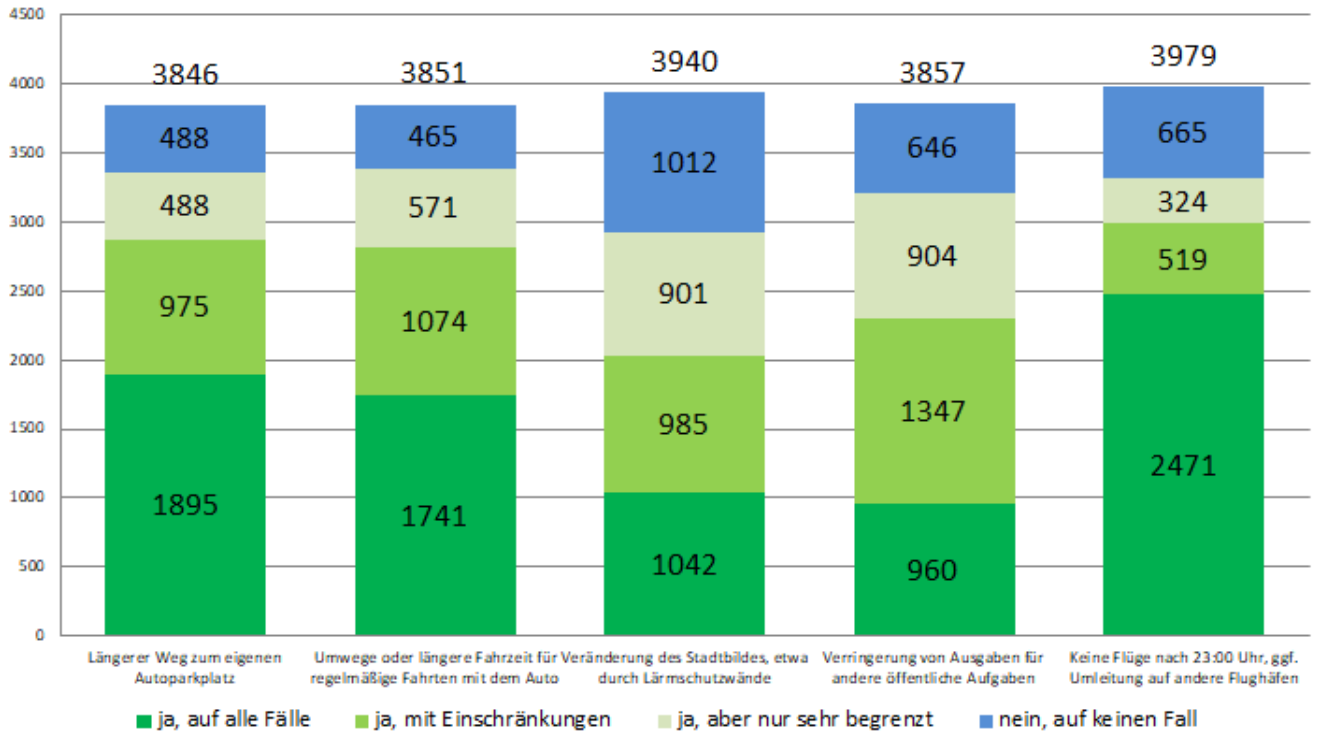
	ja, auf alle Fälle	ja, mit Einschränkungen	ja, aber nur sehr begrenzt	nein, auf keinen Fall
Längerer Weg zum eigenen Autoparkplatz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umwege oder längere Fahrzeit für regelmäßige Fahrten mit dem Auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Veränderung des Stadtbildes, etwa durch Lärmschutzwände	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verringerung von Ausgaben für andere öffentliche Aufgaben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keine Flüge nach 23:00 Uhr, ggf. Umleitung auf andere Flughäfen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**Antworten**

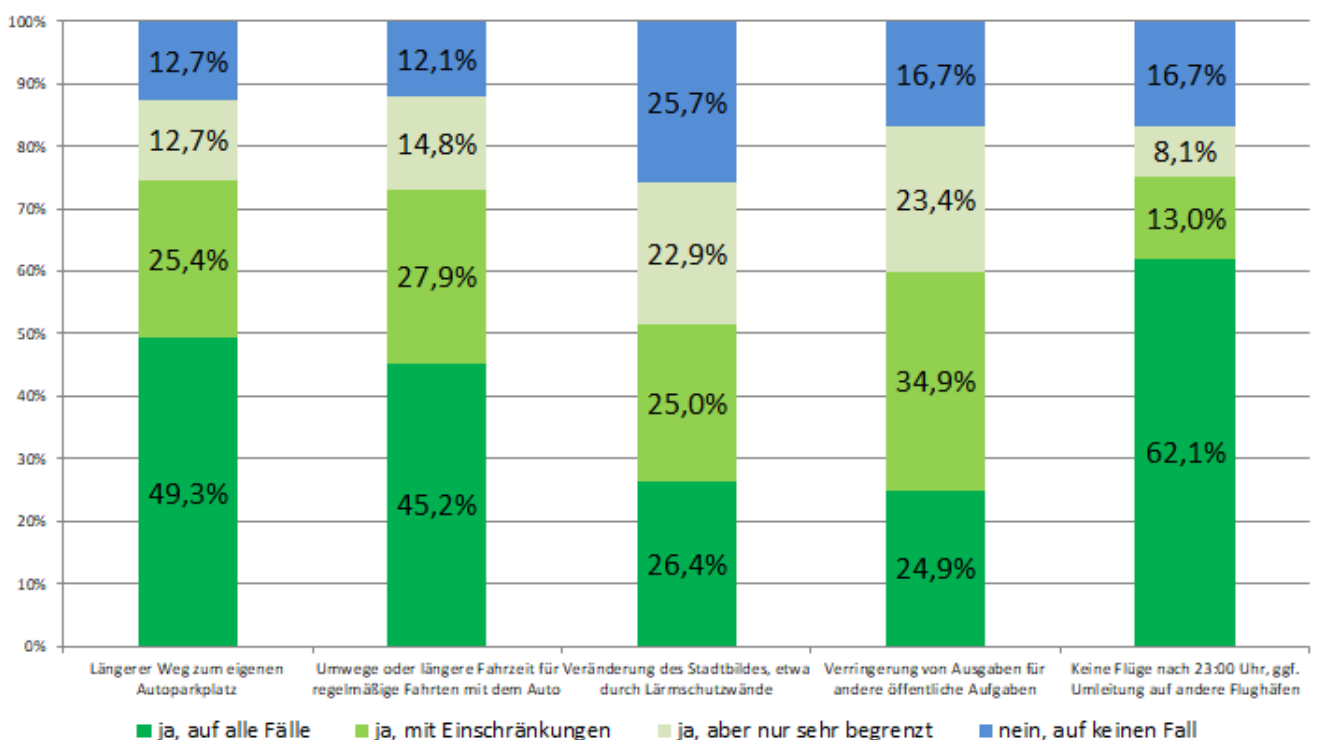
	Längerer Weg zum eigenen Autoparkplatz	Umwege oder längere Fahrzeit für regelmäßige Fahrten mit dem Auto	Veränderung des Stadtbildes, etwa durch Lärmschutzwände	Verringerung von Ausgaben für andere öffentliche Aufgaben	Keine Flüge nach 23:00 Uhr, ggf. Umleitung auf andere Flughäfen
ja, auf alle Fälle	1895	1741	1042	960	2471
ja, mit Einschränkungen	975	1074	985	1347	519
ja, aber nur sehr begrenzt	488	571	901	904	324
nein, auf keinen Fall	488	465	1012	646	665
Nennungen insgesamt	3846	3851	3940	3857	3979

	Längerer Weg zum eigenen Autoparkplatz	Umwege oder längere Fahrzeit für regelmäßige Fahrten mit dem Auto	Veränderung des Stadtbildes, etwa durch Lärmschutzwände	Verringerung von Ausgaben für andere öffentliche Aufgaben	Keine Flüge nach 23:00 Uhr, ggf. Umleitung auf andere Flughäfen
ja, auf alle Fälle	49,3%	45,2%	26,4%	24,9%	62,1%
ja, mit Einschränkungen	25,4%	27,9%	25,0%	34,9%	13,0%
ja, aber nur sehr begrenzt	12,7%	14,8%	22,9%	23,4%	8,1%
nein, auf keinen Fall	12,7%	12,1%	25,7%	16,7%	16,7%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Frage 10: Manche Möglichkeiten zur Verringerung von Lärm in Ihrem Wohnumfeld oder Ihrer Wohnung wären mit Nachteilen in anderen Bereichen verbunden. Welche Nachteile wären Sie bereit in Kauf zu nehmen, wenn damit eine spürbare Lärmrentlastung verbunden wäre?



Frage 10: Manche Möglichkeiten zur Verringerung von Lärm in Ihrem Wohnumfeld oder Ihrer Wohnung wären mit Nachteilen in anderen Bereichen verbunden. Welche Nachteile wären Sie bereit in Kauf zu nehmen, wenn damit eine spürbare Lärmrentlastung verbunden wäre?



Die Antworten zeigen eine hohe Bereitschaft zur Inkaufnahme möglicher Nachteile, die infolge von Maßnahmen eintreten können, die zur Verringerung des Lärms im eigenen Wohnumfeld beitragen können.

Der Nennungen mit einem klaren "nein, auf keinen Fall" liegen je nach Art der beschriebenen möglichen Nachteile nur zwischen 12% und 26%.

Dies korreliert mit dem hohen Betroffenheitslevel und dem Wunsch nach Verbesserungen.

Besonders interessant ist die Bewertung der möglichen Perspektive "Längerer Weg zum eigenen Autoparkplatz":

Bei der Antwortkategorie "Inkaufnahme Längerer Weg zum eigenen Autoparkplatz" gibt es bei 531 Nicht-Antwortern nur 488 x die Angabe "nein, auf keinen Fall" (zusammen 1.019), während 3.358 mal "ja" geantwortet wird (1.895 mal "auf alle Fälle", 975 mal "mit Einschränkungen" und 488 mal "aber nur sehr begrenzt". Das ist bei 1.170 Personen, die angeben, in der Stadt Hamburg **überwiegend** mit dem Pkw unterwegs zu sein (28% aller Befragten, siehe Kap. 4.9.18), sehr bemerkenswert. Die 488 Antwort mit "nein, auf keinen Fall" entsprechen nur 12,7% aller zur Parkplatzfrage abgegebenen Antworten.

Beinahe dieselbe Antwortverteilung findet sich bezüglich der normalerweise ähnlich streitbaren, potenziellen Maßnahmenfolge "Umwege oder längere Fahrzeit für regelmäßige Fahrten mit dem Auto".

Bei den Antworten der Kategorie "ja, auf alle Fälle" hat die weitaus größte Akzeptanz die Einschränkung der Flugverkehrszeit bis max. 23:00h einschließlich des damit ggf. verbundenen Erfordernisses der Umleitung auf andere Flughäfen (62,1 % uneingeschränkte Zustimmung = 2.471 Pers.). Dabei ist zu beachten, dass 10,7% der Befragten (454 Pers.) den Flughafen Helmut Schmidt regelmäßig und weitere 67,9% (2.886 Pers.) gelegentlich benutzen.

4.9.11 Kenntnis des LAP 2013 (Frage 11)

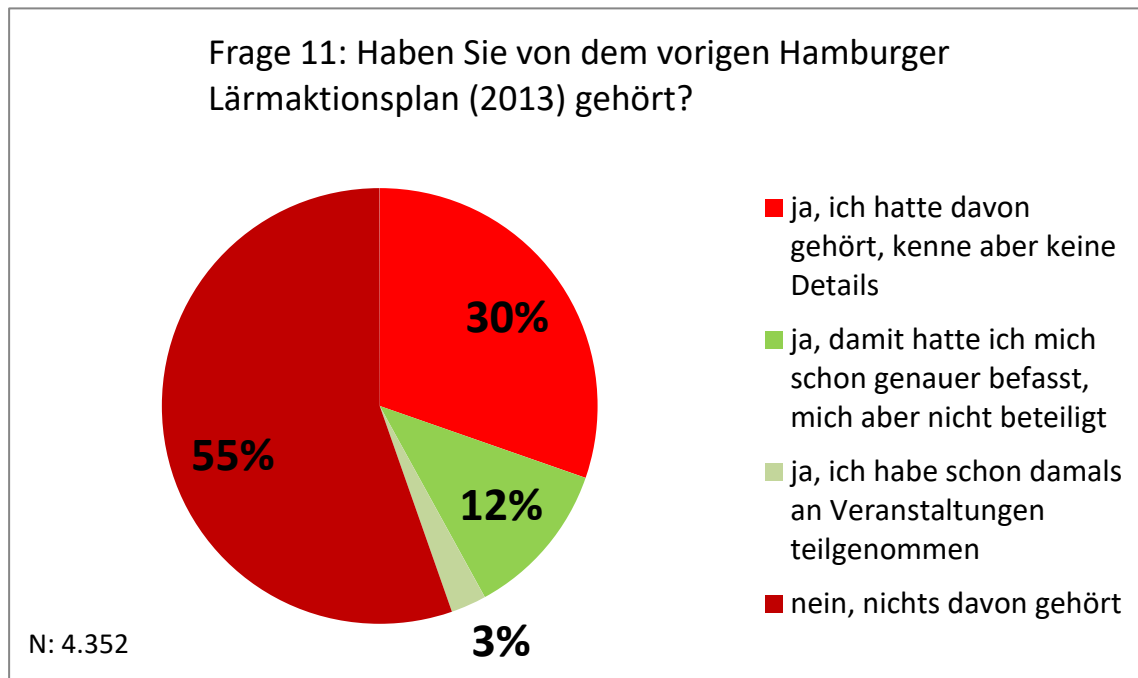
**Haben Sie von dem vorigen Hamburger Lärmaktionsplan (2013) gehört?**

*(Zutreffendes bitte ankreuzen)*

- ja, ich hatte davon gehört, kenne aber keine Details
- ja, damit hatte ich mich schon genauer befasst, mich aber nicht beteiligt
- ja, ich habe schon damals an Veranstaltungen teilgenommen
- nein, nichts davon gehört

**Antworten**

	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
ja, ich hatte davon gehört, kenne aber keine Details	1321	30,2	1321	30,4
ja, damit hatte ich mich schon genauer befasst, mich aber nicht beteiligt	507	11,6	507	11,6
ja, ich habe schon damals an Veranstaltungen teilgenommen	114	2,6	114	2,6
nein, nichts davon gehört	2410	55,1	2410	55,4
kA	25	0,6		
gesamt	4377	100,0	4352	100,0



**Kommentar:**

Fast 85% der Befragten sind bezüglich der Lärmaktionsplanung uninformiert bzw. nicht detailliert informiert. 55% haben noch nichts vom LAP 2013 gehört (somit auch sicher nichts Näheres vom LAP 2018). Dies zeigt nicht nur, dass an der Befragung nicht nur "Insider" teilgenommen haben, sondern kann als Beleg dafür gelten, dass es einen enormen Handlungsbedarf auf der Ebene der Öffentlichkeitsarbeit gibt.

4.9.12 Zufriedenheit mit Lärmschutz in Hamburg (Frage 12)

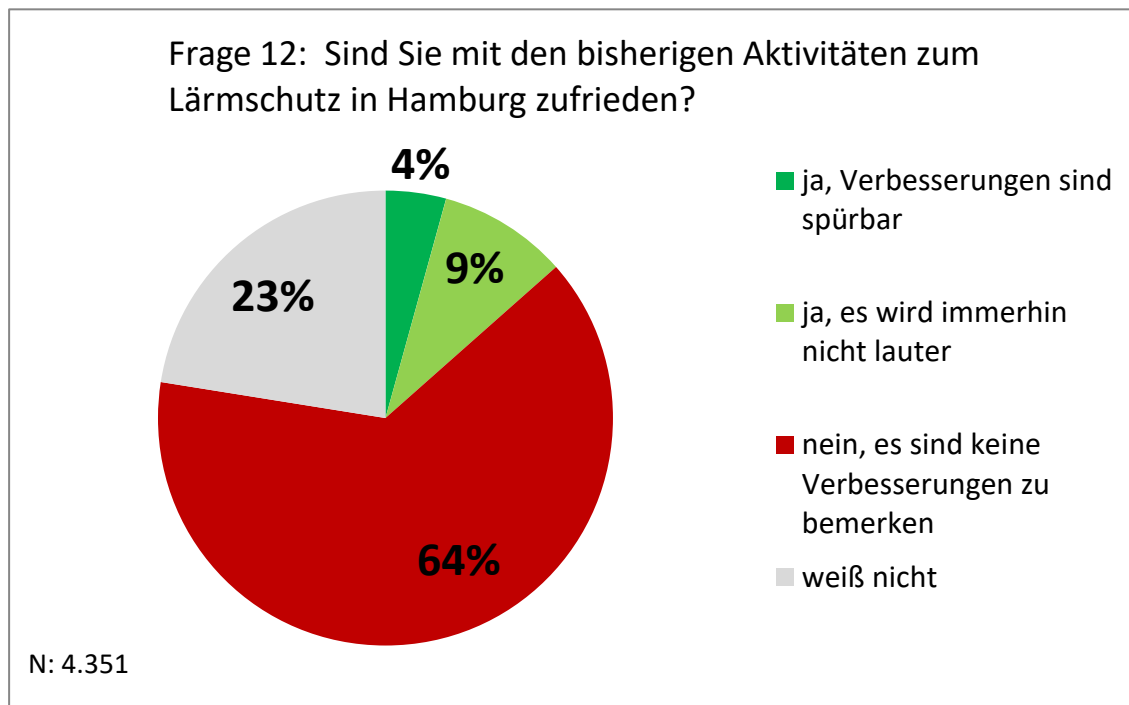
**Sind Sie mit den bisherigen Aktivitäten zum Lärmschutz in Hamburg zufrieden?**

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

- ja, Verbesserungen sind spürbar
- ja, es wird immerhin nicht lauter
- nein, es sind keine Verbesserungen zu bemerken
- weiß nicht

**Antworten**

	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
ja, Verbesserungen sind spürbar	187	4,3	187	4,3
ja, es wird immerhin nicht lauter	399	9,1	399	9,2
nein, es sind keine Verbesserungen zu bemerken	2787	63,7	2787	64,1
weiß nicht	978	22,3	978	22,5
kA	26	0,6		
gesamt	4377	100,0	4351	100,0



## 4.9.13 Erwartungen an LAP 2018 (Frage 13)

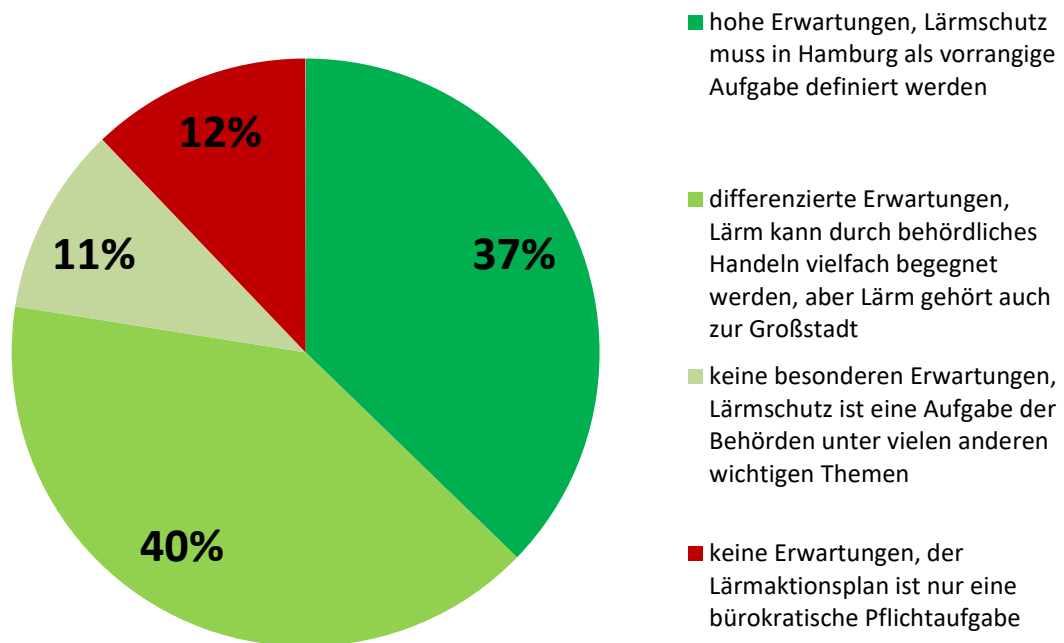
**Welche Erwartungen haben Sie in Bezug auf den aktuellen Lärmaktionsplan, der zurzeit für Hamburg erarbeitet wird?***(Zutreffendes bitte ankreuzen)*

- hohe Erwartungen, Lärmschutz muss in Hamburg als vorrangige Aufgabe definiert werden
- differenzierte Erwartungen, Lärm kann durch behördliches Handeln vielfach begegnet werden, aber Lärm gehört auch zur Großstadt
- keine besonderen Erwartungen, Lärmschutz ist eine Aufgabe der Behörden unter vielen anderen wichtigen Themen
- keine Erwartungen, der Lärmaktionsplan ist nur eine bürokratische Pflichtaufgabe

**Antworten**

	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
hohe Erwartungen, Lärmschutz muss in Hamburg als vorrangige Aufgabe definiert werden	1583	36,2	1583	37,3
differenzierte Erwartungen, Lärm kann durch behördliches Handeln vielfach begegnet werden, aber Lärm gehört auch zur Großstadt	1710	39,1	1710	40,2
keine besonderen Erwartungen, Lärmschutz ist eine Aufgabe der Behörden unter vielen anderen wichtigen Themen	440	10,1	440	10,4
keine Erwartungen, der Lärmaktionsplan ist nur eine bürokratische Pflichtaufgabe	516	11,8	516	12,1
kA	128	2,9		
gesamt	4377	100,0	4249	100,0

Frage 13: Welche Erwartungen haben Sie in Bezug auf den aktuellen Lärmaktionsplan, der zurzeit für Hamburg erarbeitet wird?



N: 4.249

## 4.9.14 Interesse an "Passivem Schallschutz" (Frage 14)

**Bitte lesen Sie sich die folgenden Aussagen zum Thema "passiver Schallschutz" durch und kreuzen Sie an, welche Aussage auf Sie zutrifft.**

*(Zutreffendes bitte ankreuzen, Mehrfachantworten möglich)*

- Ich bin Mieter/in und wäre froh über Lärmschutzverglasung und würde auch einen Anteil der Kosten über eine höhere Miete tragen.
- Ich bin Eigentümer/in und würde bei einer anteiligen Förderung gerne meine Wohnung / mein Haus vor Lärm schützen
- Ich bin bereits einmal aus einer zu lauten Wohnung weggezogen, um mich vor Lärm zu schützen.
- Lärm beeinträchtigt mich in der Wohnung nicht, daher würde ich auch kein Geld für Maßnahmen zum Lärmschutz ausgeben wollen
- Lärm ist nur eines von vielen Umwelt-Problemen, wenn man in der Stadt wohnt. Da sollte man an anderer Stelle Geld ausgeben.

**Antworten**

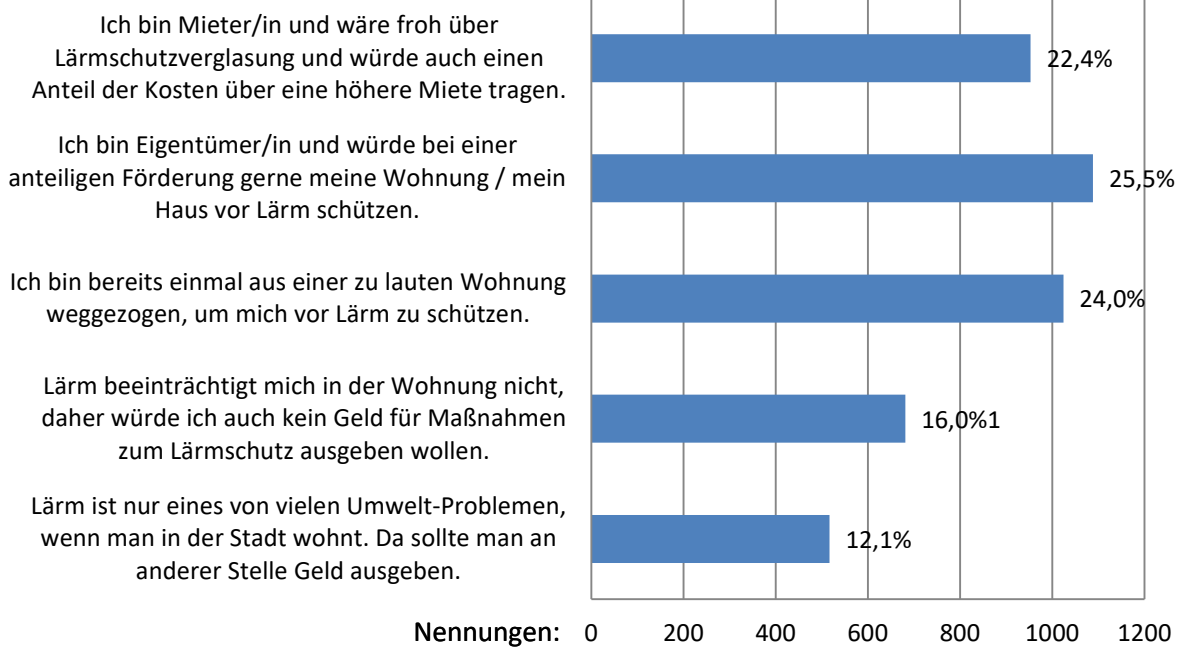
	<b>Anzahl Nennungen (Mehrfachantworten möglich)</b>	<b>Anteil an allen Nennungen</b>
Ich bin Mieter/in und wäre froh über Lärmschutzverglasung und würde auch einen Anteil der Kosten über eine höhere Miete tragen.	953	22,4%
Ich bin Eigentümer/in und würde bei einer anteiligen Förderung gerne meine Wohnung / mein Haus vor Lärm schützen.	1088	25,5%
Ich bin bereits einmal aus einer zu lauten Wohnung weggezogen, um mich vor Lärm zu schützen.	1024	24,0%
Lärm beeinträchtigt mich in der Wohnung nicht, daher würde ich auch kein Geld für Maßnahmen zum Lärmschutz ausgeben wollen.	681	16,0%
Lärm ist nur eines von vielen Umwelt-Problemen, wenn man in der Stadt wohnt. Da sollte man an anderer Stelle Geld ausgeben.	517	12,1%
Summe Nennungen (Antworten)	4263	
Summe Antworter (von insgesamt 4377 Befragten)	3733	
Summe Nicht-Antworter	644	

**Kommentar:**

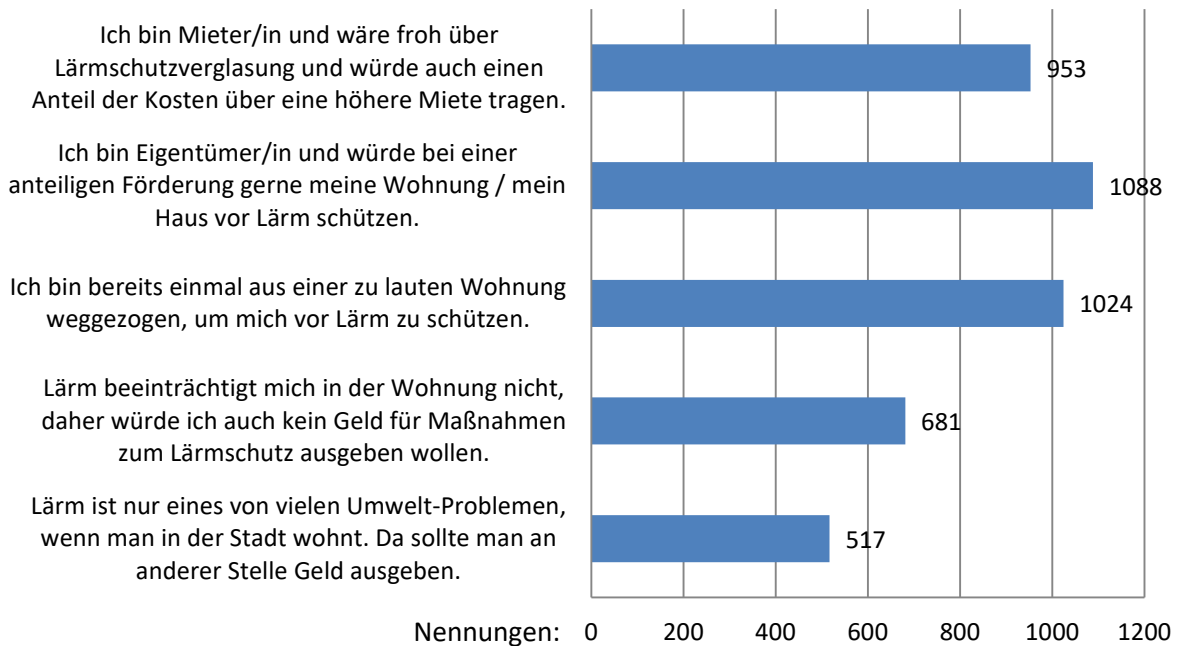
1.024 der Befragten (24% der gültigen Stimmen) geben an, dass sie schon einmal aus einer zu lauten Wohnung weggezogen sind, um sich vor Lärm zu schützen. Dies ist ein hoher Wert und belegt das Niveau der Lärmbetroffenheit. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Mehrheit der Befragten offensichtlich eher "sesshaft" ist, also keineswegs nomadenhaft umherzieht (siehe Angaben zur Wohndauer in Kap. 4.9.18). Mit einem Viertel aller Nennungen liegt Eigentümerseitig ein hohes Interesse an der Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen vor. Fast 1.000 mal (22,4% der Nennungen) sagen Mieter, dass sie bereit wären einen Anteil der Kosten über eine höhere Miete zu tragen.



**Frage 14: Bitte lesen Sie sich die folgenden Aussagen zum Thema "passiver Schallschutz" durch und kreuzen Sie an, welche Aussage auf Sie zutrifft. (N=4263 Nennungen)**



**Frage 14: Bitte lesen Sie sich die folgenden Aussagen zum Thema "passiver Schallschutz" durch und kreuzen Sie an, welche Aussage auf Sie zutrifft. (N=4263 Nennungen)**



## 4.9.15 Erfahrungen mit lärmindernden Fahrbahnbelägen (Frage 15)

**Seit einigen Jahren werden bei Sanierungsarbeiten und Neubau im Hamburger Straßennetz nur noch leise Fahrbahnoberflächen hergestellt (sog. lärmindernde Fahrbahnbeläge). Haben Sie persönlich damit schon Erfahrungen gemacht?**

*(Zutreffendes bitte ankreuzen, Mehrfachantworten möglich)*

- Ich wohne in einer solchen Straße und finde den Effekt positiv.
- Ich kenne Menschen, die in einer solchen Straße wohnen und von positiven Effekten berichten.
- Ich habe eine solche Straße vor und nach der Sanierung besucht und kann im Vergleich eine Lärminderung wahrnehmen.
- Andere Lärmquellen sind so dominant, dass ich auch nach dem Umbau keine Lärminderung festgestellt habe.
- Nein, ich habe weder eigene Erfahrungen noch von Erfahrungen Anderer gehört.

**Antworten**

	<b>Anzahl Nennungen</b> <i>(Mehrfachantworten möglich)</i>	<b>Anteil an allen Nennungen</b>
Ich wohne in einer solchen Straße und finde den Effekt positiv.	68	1,5%
Ich kenne Menschen, die in einer solchen Straße wohnen und von positiven Effekten berichten.	371	8,2%
Ich habe eine solche Straße vor und nach der Sanierung besucht und kann im Vergleich eine Lärminderung wahrnehmen.	596	13,2%
Andere Lärmquellen sind so dominant, dass ich auch nach dem Umbau keine Lärminderung festgestellt habe.	659	14,6%
Nein, ich habe weder eigene Erfahrungen noch von Erfahrungen Anderer gehört.	2818	62,5%

Summe Nennungen (Antworten)

4512

Summe Antworter (von insgesamt 4377 Befragten)

4306

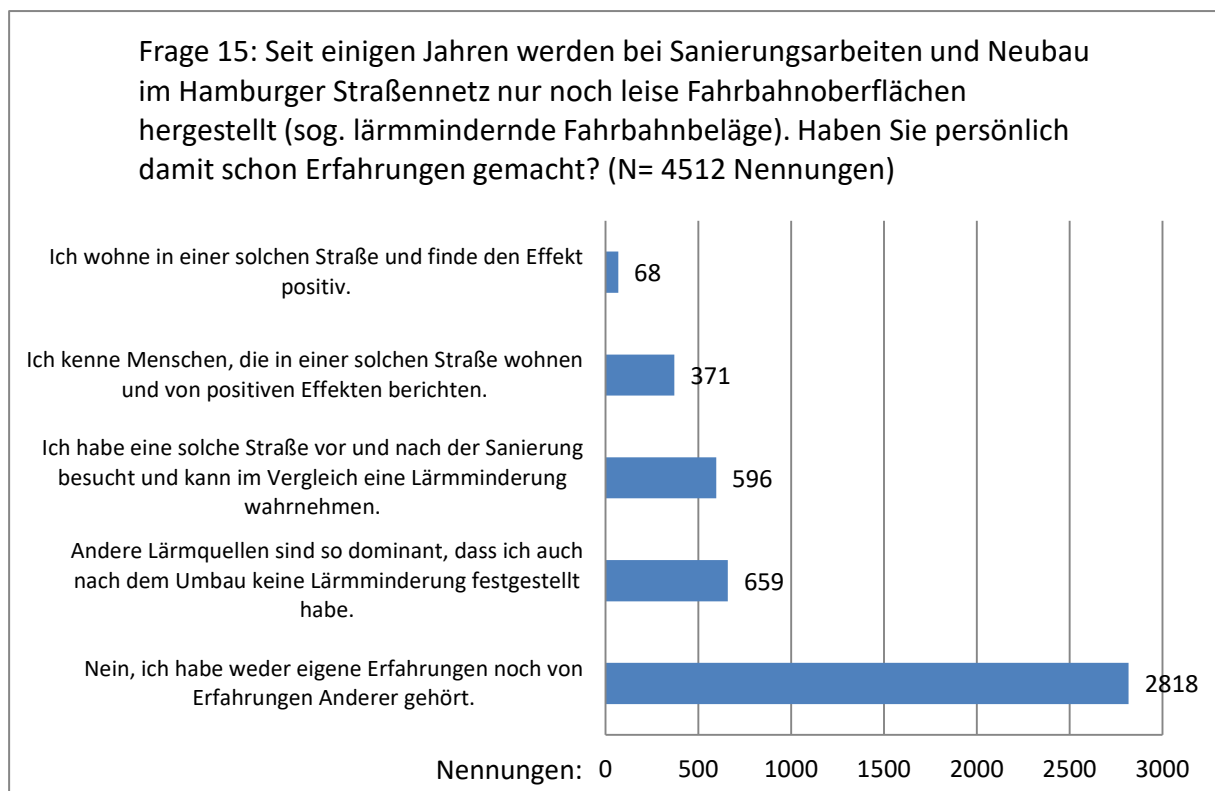
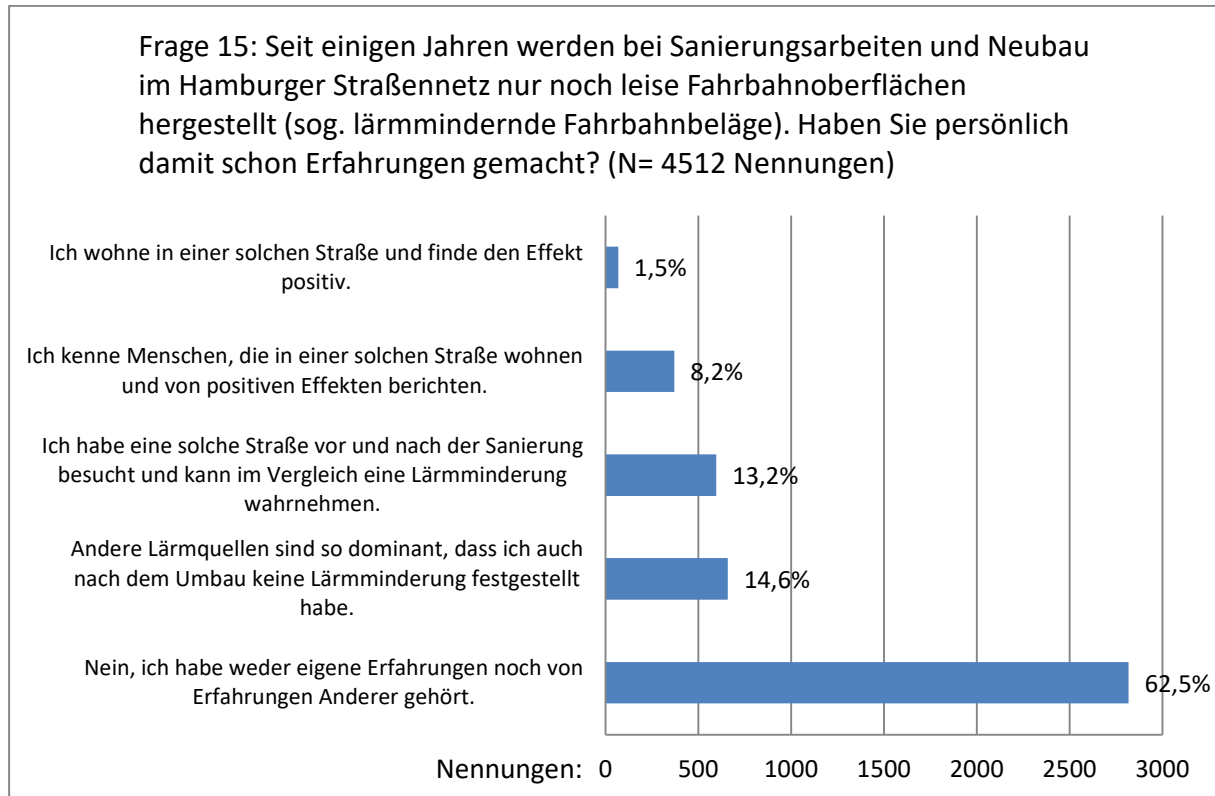
Summe Nicht-Antworter

71

**Kommentar:**

Die lärmarmen Fahrbahnbeläge werden mit insgesamt 22,9% aller Nennungen positiv bewertet. 14,6% können den möglichen Effekt aufgrund von Überlagerungseffekten mit anderen Lärmquellen nicht heraushören.

Komplett fehlende Erfahrungen mit der Maßnahme machen gute Dreifünftel (62,5%) aller Nennungen aus.



## 4.9.16 Erfahrungen mit nächtlicher Anordnung von Tempo 30 (Frage 16)

**In den letzten Jahren wurde an einigen Straßenabschnitten im Hamburger Straßennetz Tempo 30 nachts umgesetzt. Haben Sie persönlich damit schon Erfahrungen gemacht?***(Zutreffendes bitte ankreuzen, Mehrfachantworten möglich)*

- Ich wohne an einem solchen Straßenabschnitt und finde es positiv.
- Ich kenne Menschen, die an einem solchen Straßenabschnitt wohnen und es positiv finden.
- Nein, ich habe weder eigene Erfahrungen noch von Erfahrungen Anderer gehört.
- Andere Lärmquellen sind so dominant, dass ich keine Lärminderung festgestellt habe.
- Ich erwarte nicht, das es etwas bringt.

**Antworten**

	<b>Anzahl Nennungen</b> <i>(Mehrfachantworten möglich)</i>	<b>Anteil an allen Nennungen</b>
Ich wohne an einem solchen Straßenabschnitt und finde es positiv.	209	4,4%
Ich kenne Menschen, die an einem solchen Straßenabschnitt wohnen und es positiv finden.	869	18,4%
Nein, ich habe weder eigene Erfahrungen noch von Erfahrungen Anderer gehört.	2043	43,3%
Andere Lärmquellen sind so dominant, dass ich keine Lärminderung festgestellt habe.	551	11,7%
Ich erwarte nicht, das es etwas bringt.	1041	22,1%
Summe Nennungen (Antworten)	4713	
Summe Antworter (von insgesamt 4377 Befragten)	4318	
Summe Nicht-Antworter	59	

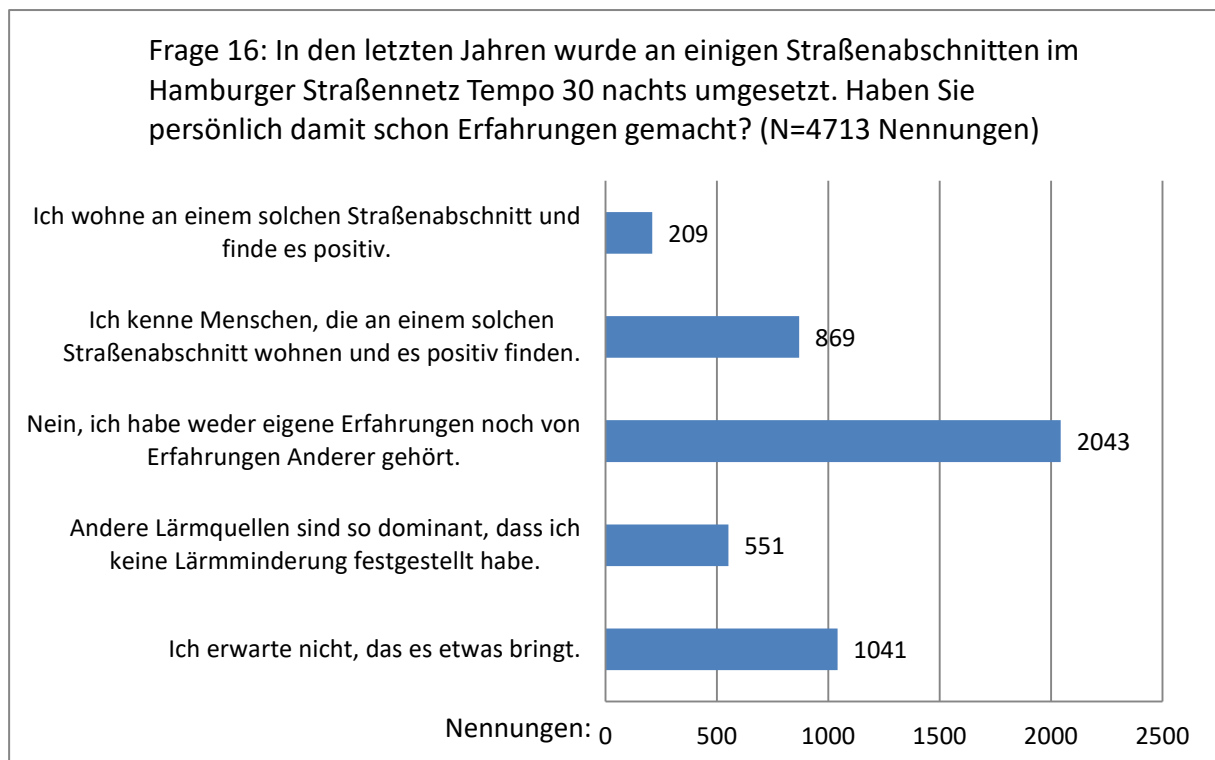
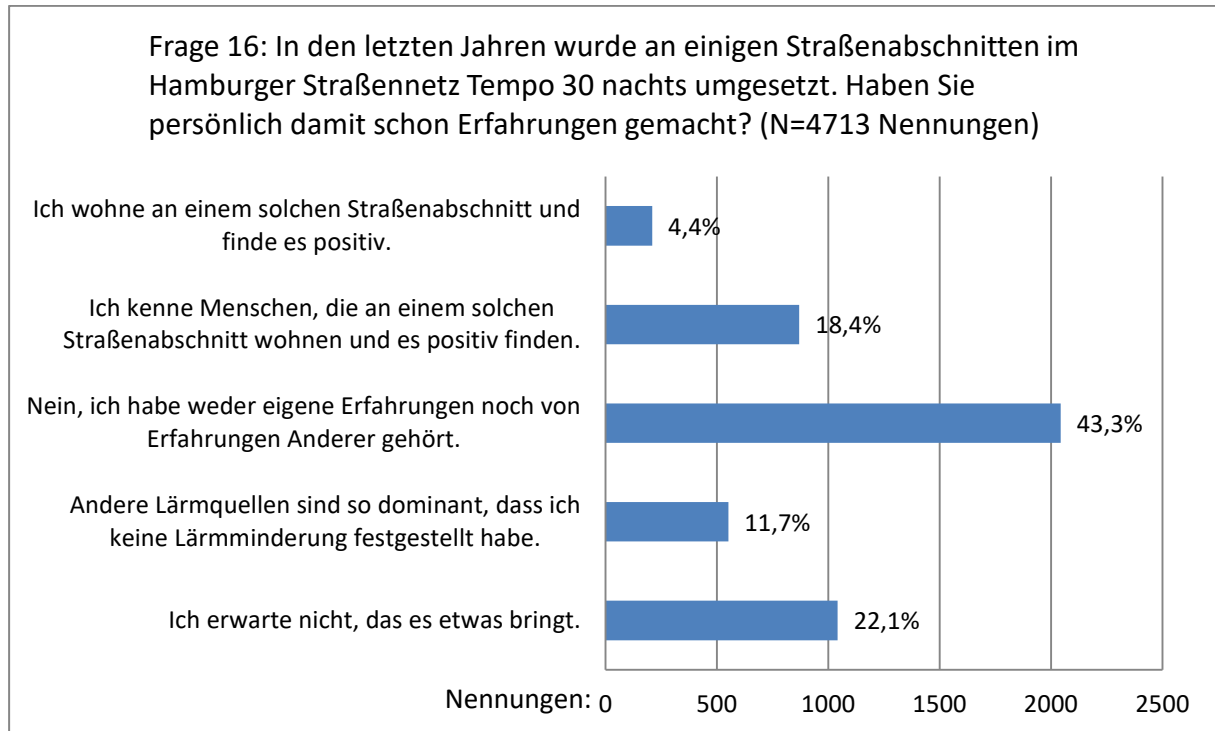
**Kommentar:**

Mit einem guten Fünftel der Nennungen (22,1%) zeigt sich eine relativ hohe Skepsis gegenüber der Maßnahme. Weitere 11,7% meinen, dass die Maßnahme nach ihrer Erfahrung nicht den gewünschten Effekt bringen würde.

Der größte Anteil aller Nennungen entfällt aber auf mangelnde eigene Erfahrung sowie fehlende Erfahrungsberichte anderer Personen. Hier kann und sollte aktive Informationsarbeit ansetzen.

Eine (andere) Erklärung für das offensichtliche Erfahrungsdefizit könnte darin bestehen, dass es einfach noch nicht sehr viele positive Erfahrungsmöglichkeiten mit der Maßnahme im Hamburger Straßennetz gibt.

Diagramme umseitig.



## 4.9.17 Meinung zur Einführung von "Ruhigen Gebieten" (Frage 17)

**In Hamburg sind derzeit "Ruhige Gebiete" nicht formal festgelegt. Was würden Sie davon halten, wenn bestimmte, heute noch relativ wenig von Lärm belastete, unbebaute Bereiche (auch kleinere) erstmalig zu sogenannten "Ruhigen Gebieten" erklärt würden, für die künftig ein besonderer Schutzstatus besteht?**

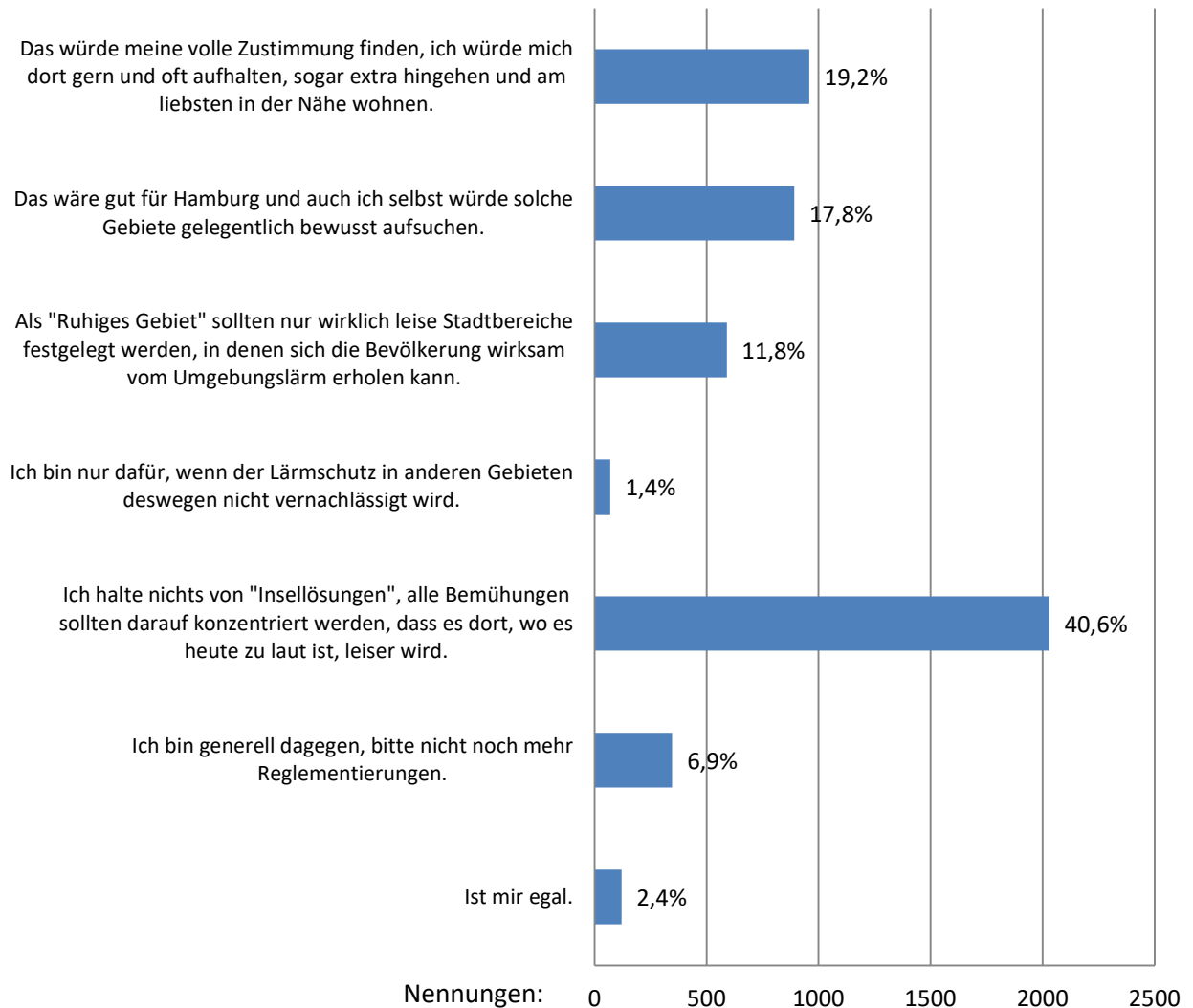
*(Zutreffendes bitte ankreuzen, Mehrfachantworten möglich)*

- Das würde meine volle Zustimmung finden, ich würde mich dort gern und oft aufhalten, sogar extra hingehen und am liebsten in der Nähe wohnen.
- Das wäre gut für Hamburg und auch ich selbst würde solche Gebiete gelegentlich bewusst aufsuchen.
- Als "Ruhiges Gebiet" sollten nur wirklich leise Stadtbereiche festgelegt werden, in denen sich die Bevölkerung wirksam vom Umgebungslärm erholen kann.
- Ich bin nur dafür, wenn der Lärmschutz in anderen Gebieten deswegen nicht vernachlässigt wird.
- Ich halte nichts von "Insellösungen", alle Bemühungen sollten darauf konzentriert werden, dass es dort, wo es heute zu laut ist, leiser wird.
- Ich bin generell dagegen, bitte nicht noch mehr Reglementierungen.
- Ist mir egal.

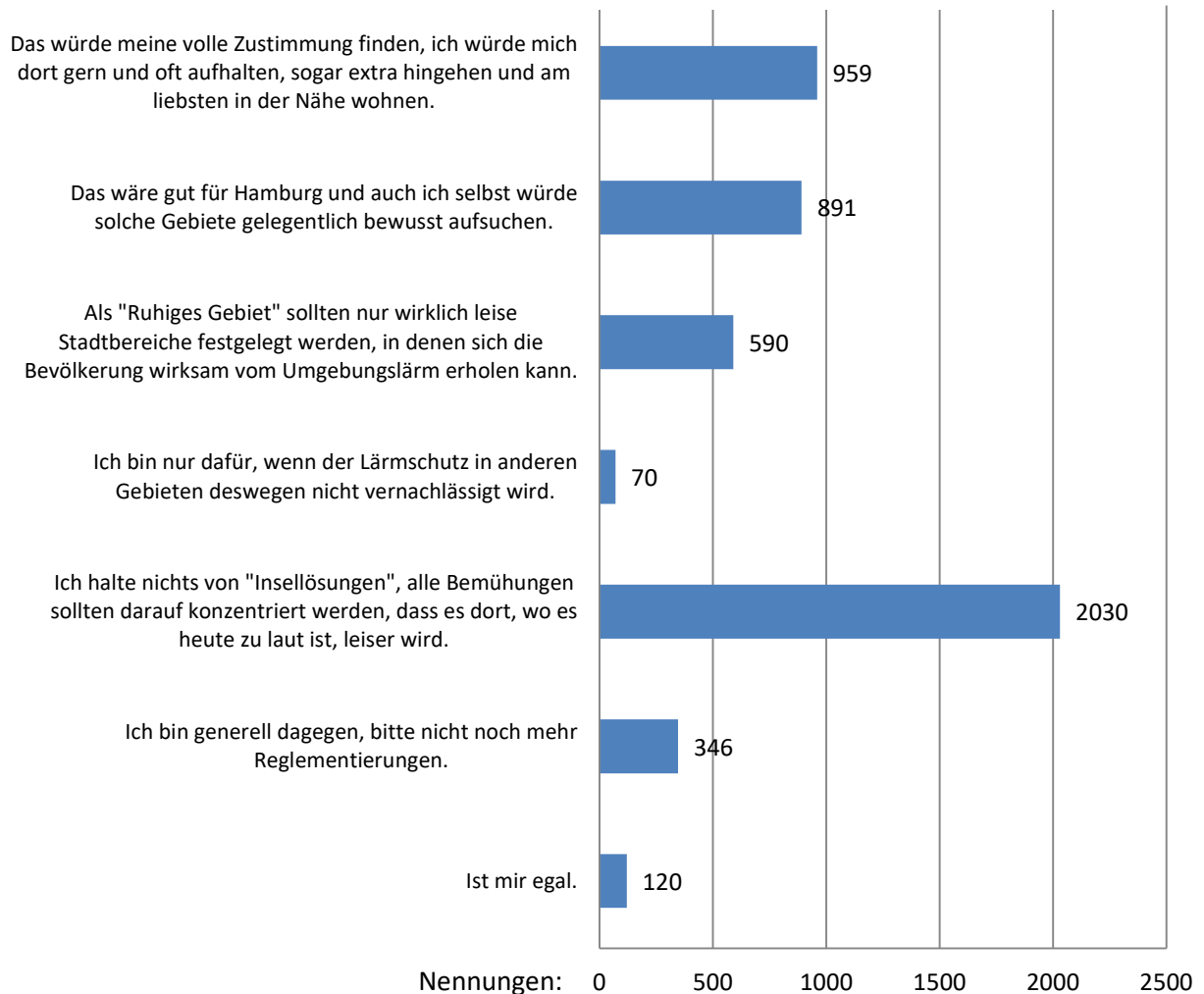
**Antworten**

	<b>Anzahl Nennungen</b> <i>(Mehrfachantworten möglich)</i>	<b>Anteil an allen Nennungen</b>
Das würde meine volle Zustimmung finden, ich würde mich dort gern und oft aufhalten, sogar extra hingehen und am liebsten in der Nähe wohnen.	959	19,2%
Das wäre gut für Hamburg und auch ich selbst würde solche Gebiete gelegentlich bewusst aufsuchen.	891	17,8%
Als "Ruhiges Gebiet" sollten nur wirklich leise Stadtbereiche festgelegt werden, in denen sich die Bevölkerung wirksam vom Umgebungslärm erholen kann.	590	11,8%
Ich bin nur dafür, wenn der Lärmschutz in anderen Gebieten deswegen nicht vernachlässigt wird.	70	1,4%
Ich halte nichts von "Insellösungen", alle Bemühungen sollten darauf konzentriert werden, dass es dort, wo es heute zu laut ist, leiser wird.	2030	40,6%
Ich bin generell dagegen, bitte nicht noch mehr Reglementierungen.	346	6,9%
Ist mir egal.	120	2,4%
Summe Nennungen	5006	
Summe Antworter (von insgesamt 4377 Befragten)	3881	
Summe Nicht-Antworter	496	

Frage 17: In Hamburg sind derzeit "Ruhige Gebiete" nicht formal festgelegt. Was würden Sie davon halten, wenn bestimmte, heute noch relativ wenig von Lärm belastete, unbebaute Bereiche (auch kleinere) erstmalig zu sogenannten "Ruhigen Gebieten" erklärt würden, für die künftig ein besonderer Schutzstatus besteht?



Frage 17: In Hamburg sind derzeit "Ruhige Gebiete" nicht formal festgelegt. Was würden Sie davon halten, wenn bestimmte, heute noch relativ wenig von Lärm belastete, unbebaute Bereiche (auch kleinere) erstmalig zu sogenannten "Ruhigen Gebieten" erklärt würden, für die künftig ein besonderer Schutzstatus besteht?



#### Kommentar:

Die Antwortverteilung bei dieser Frage zeigt ein differenziertes Bild. Allerdings halten sich die uneingeschränkt bis eingeschränkt positiven Nennungen im Vergleich zu den skeptischen und ablehnenden Stimmen jeweils in der Summenbetrachtung ungefähr die Waage.

Augenfällig ist der hohe Ausschlag bei den Antworten zur Kategorie "Ich halte nichts von "Insellösungen", alle Bemühungen sollten darauf konzentriert werden, dass es dort, wo es heute zu laut ist, leiser wird" mit 40,6% aller Nennungen. Dies macht den übergroßen Anteil der "Skeptiker" aus, die offenbar eine ganz klare Prioritätenbildung bei aktiven Lärminderungsmaßnahmen wünschen.

Mit insgesamt 37,8% aller Nennungen haben aber auch die uneingeschränkt befürwortenden Umfrageteilnehmer ein starkes Statement abgegeben.



## 4.9.18 Sozio-demographische sowie mobilitäts- u. wohnungsbezogene Merkmale der Befragten

Geschlecht der Befragten:

	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
weiblich	1978	45,2	1978	46,9
männlich	2240	51,2	2240	53,1
kA	159	3,6		
gesamt	4377	100,0	4218	100,0

Altersverteilung der Befragten:

	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
unter 18 Jahre	18	0,4	18	0,4
18-30 Jahre	443	10,1	443	10,4
31-50 Jahre	1771	40,5	1771	41,7
50-65 Jahre	1540	35,2	1540	36,2
über 65 Jahre	477	10,9	477	11,2
kA	128	2,9		
	4377	100,0	4249	100,0

Sozialer/ beruflicher Status der Befragten (nur 1 Antwort möglich):

	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
berufstätig	3242	74,1	3242	76,3
nicht erwerbstätig	197	4,5	197	4,6
in Ausbildung	145	3,3	145	3,4
in Rente/Pension	663	15,1	663	15,6
kA	130	3,0		
	4377	100,0	4247	100,0

Haben die Befragten einen lauten Arbeitsplatz an ihrer Arbeitsstelle?

	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
ja	1418	32,4	1418	38,0
nein	2309	52,8	2309	62,0
kA	650	14,9		
gesamt	4377	100,0	3727	100,0

**Kommentar:** Die Frage nach dem Arbeitsplatz diente nur der Überprüfung, ob sich besonders lärmgestresste Menschen im Rahmen der Umfrage Gehör verschaffen (Plausibilitätscheck). Da auch ein Teil der Rentner\*innen mit "nein" geantwortet hat, würde sich bei Bereinigung der Statistik mit Zuordnung der Rentner zu "kA" (weil kein Arbeitsplatz) anstelle von "nein" eine leichte Korrektur hin zur Kategorie "ja" ergeben. Dies würde jedoch immer noch im Bereich einer plausiblen Verteilung liegen, in der sich die heutige Arbeitswelt mit steigenden Anteilen von Büro-, Dienstleistungs- und Kreativarbeitsplätzen realistisch widerspiegelt.

Typische Aufenthaltsdauer werktags in der Wohnung:

	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
eher viel (privat, beruflich)	2091	47,8	2091	49,5
eher wenig	2130	48,7	2130	50,5
kA	156	3,6		
gesamt	4377	100,0	4221	100,0

Wohndauer in Straße oder Wohnung:

	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
weniger als 1 Jahr	156	3,6	156	3,7
1-5 Jahre	1212	27,7	1212	28,5
6-10 Jahre	869	19,9	869	20,4
mehr als 10 Jahre	2013	46,0	2013	47,4
kA	127	2,9		
	4377	100,0	4250	100,0

So sind die Befragten in der Stadt Hamburg **überwiegend** unterwegs (nur 1 Antwort möglich):

	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
zu Fuß	251	5,7	251	6,0
mit Bus und Bahn	1425	32,6	1425	34,2
mit dem Fahrrad	1252	28,6	1252	30,0
mit dem eigenen Pkw	1170	26,7	1170	28,0
als Nutzer von Carsharing	18	0,4	18	0,4
anders	56	1,3	56	1,3
kA	205	4,7		
	4377	100,0	4172	100,0

Nutzung des Flughafens Helmut Schmidt (nur 1 Antwort möglich):

	Gesamt		Gültig	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
regelmäßig	454	10,4	454	10,7
gelegentlich	2886	65,9	2886	67,9
nie	937	21,4	937	22,0
kA	100	2,3		
	4377	100,0	4277	100,6

## 5 Erläuterung zu den Anhängen

Die Inhalte des Online-Beteiligungstools werden in den folgenden Anhängen A-1 bis A-7 (siehe Kasten) im Wortlaut dokumentiert.

### ***Übersicht:***

**A-1** Projektinfos

**A-2** Gesamtstädtische Maßnahmen

**A-3** Lärminfo

**A-4** FAQ (Häufig gestellte Fragen)

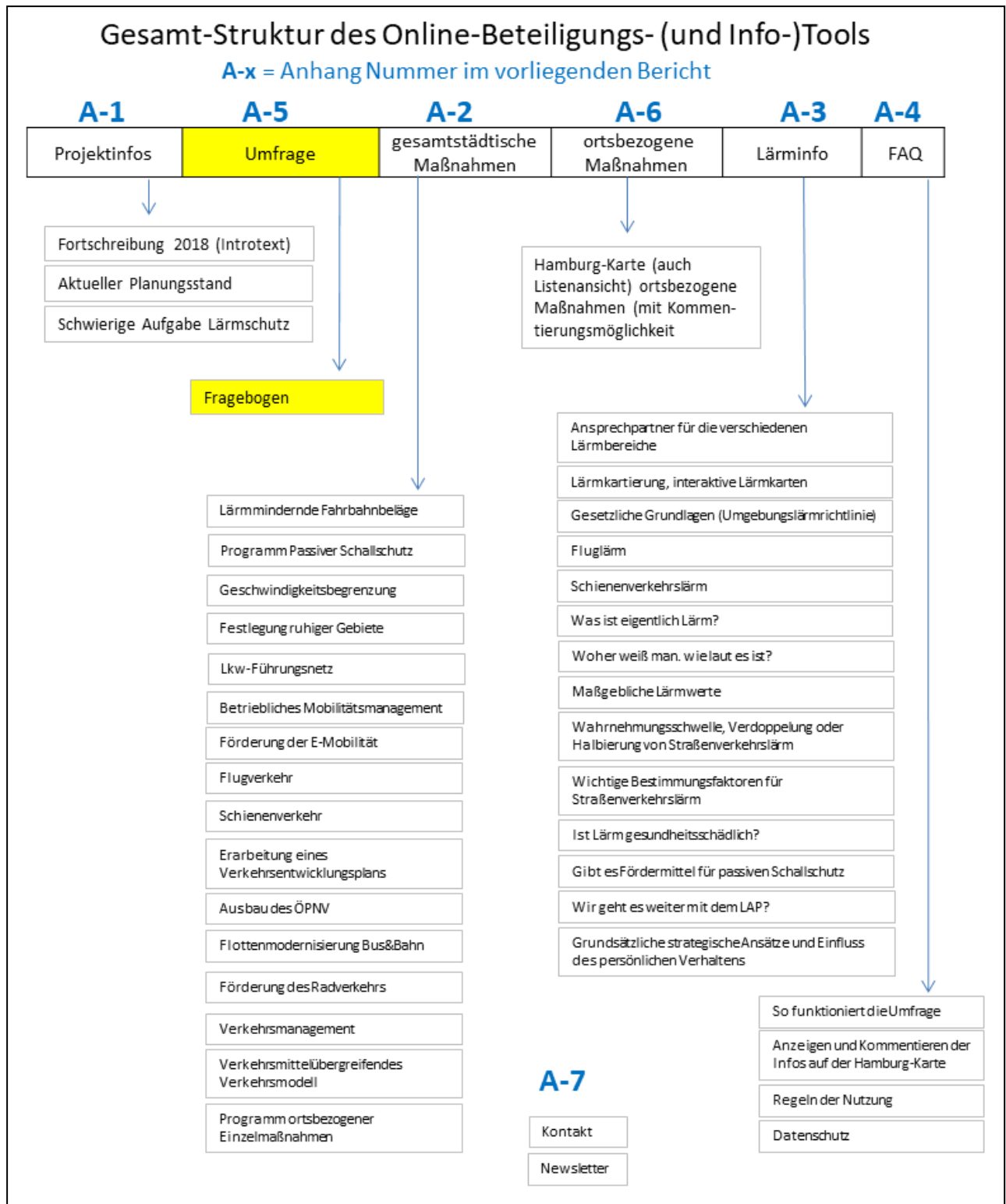
**A-5** Umfrage zum Beteiligungsverfahren LAP Hamburg 2018

**A-6** Inhalte der ortsbezogenen Informationen (Hamburg-Karte)

**A-7** Kontakt und Informationsbestellmöglichkeiten

**A-8** Ferner findet sich in Anhang **A-8** "Presse" die zum Start herausgegebene Pressemitteilung sowie ein zum Ende der Beteiligung veröffentlichter Zeitungsartikel.

Die folgende Grafik zeigt im Überblick die Gesamt-Struktur des Beteiligungstools anhand der Schaltfläche des Tools (quasi "sitemap"), mit Verweis auf die Nummer des jeweiligen Anhangs (in **Blau**):.



Die Hyperlinks innerhalb der Anhang-Texte sind aktiv, d. h. bei vorhandener Online-Verbindung führen sowohl interne als auch externe Links - auch vom PDF-Dokument - zur entsprechenden Zieladresse im Internet. Die internen Hyperlinks werden dabei auf eine Version geleitet, die auf dem Server des "geoportal-hamburg.de" liegt. Die Produktiv-Version des Tools, die für die User bei normaler Internetnutzung sichtbar ist liegt auf "Hamburg.de" und ist somit in den Frame des Stadtportals eingebettet.

## A-1 Projektinfos

### Fortschreibung Lärmaktionsplan 2018

Alle fünf Jahre wird der Lärmaktionsplan (LAP) fortgeschrieben. Dies ist gesetzlich vorgeschrieben und beinhaltet eine Rückschau auf das bisher Erreichte und die Planung des weiteren Vorgehens.





Auf dieser Plattform informieren wir Sie über den aktuellen Verfahrens- und Planungsstand und laden Sie zur Mitwirkung ein. Der letzte LAP ist von 2013.

Beteiligen Sie sich an der [Umfrage](#), die in der Zeit vom 22. Mai bis zum 19. Juni 2018 auf dieser Plattform freigeschaltet ist. Die sogenannte 3. Stufe des LAP soll bis zum Herbst/Winter 2018 unter Mitwirkung der Öffentlichkeit erarbeitet werden.

Informieren Sie sich über den Stand der [Gesamtstädtischen Maßnahmen](#) oder über [Ortsbezogene Maßnahmen](#). In der Rubrik [Lärminfo](#) erhalten Sie Basisinfos rund um das Thema Lärm.

Wie im Rahmen Hamburger Beteiligungsprojekte üblich, finden Sie an verschiedenen Stellen auch immer wieder Möglichkeiten, Kommentare zu verfassen oder Maßnahmen einfach zu bewerten. In den [FAQ](#) (häufig gestellte Fragen) werden die Spielregeln für diese Form der Beteiligung erläutert.

Downloads:

-  [Umfrage LAP Hamburg 2018 Printversion.pdf](#)
-  [LAP Hamburg 2013 \(Stufe 2\) - Kurzfassung.pdf](#)
-  [LAP Hamburg 2013 \(Stufe 2\) 7,4 MB.pdf](#)
-  [Umgebungslärmrichtlinie.pdf](#)

### Aktueller Planungsstand

#### Überprüfen und Fortschreiben des Lärmaktionsplans (3. Stufe)

Zurzeit wird der Lärmaktionsplans nach den Vorgaben der [Umgebungsglärmrichtlinie](#) überarbeitet. Hierfür ziehen die Behörden eine Art Zwischenbilanz zur Erfolgskontrolle der bisherigen Aktivitäten. Dazu gehören auch die Beschreibung der aktuellen Lärmsituation und der Vergleich mit den Vorjahren. Darauf aufbauend wird das Vorgehen für die kommenden Jahre beschrieben. Erfolgversprechende Maßnahmen werden fortgesetzt, neue Maßnahmen entwickelt. Die alle fünf Jahre erfolgende Fortschreibung bildet die Grundlage für die politische Beschlussfassung und die weitere Finanzierung. In diesem Prozess kann der bisher eingeschlagene Weg bekräftigt werden, aber es gibt auch die Gelegenheit für Kurskorrekturen und neue Schwerpunktsetzungen.

### Koordination

Die Koordination dieses Prozesses, an dem sich viele Akteure beteiligen, liegt bei der Behörde für Umwelt und Energie. Dies gilt auch für die Initiierung und Auswertung der gesetzlich vorgeschriebenen Mitwirkung der Öffentlichkeit. Die Behörde wird dabei von externen Gutachtern unterstützt.

### Gesamtschau

Basierend auf einer intensiven Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Behörden (Umwelt, Verkehr, Gesundheit, Bau, Polizei usw.) entsteht eine Gesamtschau der Probleme, Möglichkeiten und Grenzen. Diese wird erweitert durch die Einbeziehung persönlicher Meinungen, Einschätzungen und konkreter Erfahrungen, die die Teilnehmer an der [Umfrage](#) in dieser Form erstmalig im Rahmen der Hamburger Lärmaktionsplanung in den Diskussionsprozess einbringen können.

### Entwurf und öffentliche Veranstaltung

All dies mündet in einem Entwurf, der im Herbst oder Winter 2018 vorgelegt und zur Diskussion gestellt wird, unter anderem auch im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung. Sie sind herzlich eingeladen, an dieser Veranstaltung teilzunehmen. Bei Interesse können Sie sich über Zeitpunkt und Ort dieser Präsentations- und Diskussionsveranstaltung informieren lassen.

### Neue Lärmkartierung 2017

Für das Bezugsjahr 2017 liegen neue [Lärmkarten](#) vor, die der Problemanalyse und Lösungsfindung zugrunde gelegt werden. Lärmkarten wurden für folgende Bereiche erstellt: Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr sowie Industrie und Gewerbe.

### Schwerpunkt Straßenverkehr

Der Schwerpunkt des LAP 2018 liegt beim Straßenverkehr. Informieren Sie über den Stand der [Gesamtstädtischen Maßnahmen](#) oder über die [Ortsbezogenen Maßnahmen](#).

Grundlage und Bezugspunkt für die Fortschreibung ist der LAP von 2013 (2. Stufe):

- [LAP Hamburg 2013 \(Stufe 2\) Langfassung, 112 Seiten, PDF, 7,2 MB](#)
- [LAP Hamburg 2013 \(Stufe 2\) Kurzfassung, 10 Seiten, PDF, 340 KB](#)

Der [Fluglärm](#) bildet einen eigenständigen Schwerpunktbereich, für den es unter Begleitung der Fluglärm-schutzkommission eigene Formen der Diskussion, Planung und Beteiligung gibt. Die Prüfung der Umsetzbarkeit und die Ausführung von Lärminderungsmaßnahmen an Schienenwegen liegen in der Zuständigkeit der [Deutschen Bahn](#).

### Finanzielle Förderung von Schallschutzmaßnahmen

Das im September 2016 aufgelegte [Programm](#) zum passiven Lärmschutz wird fortgeführt.

### Monitoring

Seit Ende 2014 finden regelmäßige dokumentierte Besprechungen einer behördenübergreifenden Arbeitsgruppe Lärmaktionsplanung zur Umsetzung und Fortschreibung der Lärmaktionsplanung statt. Das Kataster zum passiven Schallschutz ist seit Februar 2017 aufgebaut und beinhaltet zurzeit die Daten aus dem Förderprogramm 2009/11. Die Bezirke werden ihre Daten eigenverantwortlich aufarbeiten und in das Kataster einpflegen. Die weiteren Inhalte des Monitorings zur Lärmaktionsplanung sind im Aufbau.

### **Schutz Ruhiger Gebiete**

Erstmalig sollen im LAP 2018 [ruhige Gebiete](#) mit besonderem Schutzstatus ausgewiesen werden.

### **Lärminformationen**

In der Rubrik [Lärminfo](#) finden Sie viele nützliche Hinweise und Informationen rund um das Thema Lärm und Lärmaktionsplanung, u.a. auch Ansprechpartner zu allen Lärmarten

## **Schwierige Aufgabe Lärmschutz**

### **Lebendigkeit ist selten leise**

Hamburg ist eine lebendige, quirlige Metropole mit starker Wirtschaft und hoher Attraktivität für Bewohner und Besucher. Das Wirtschaftsleben, die Mobilität und in Teilen auch die Freizeitaktivitäten der Menschen verursachen Lärm. Das ist in einem dicht besiedelten Ballungsraum unvermeidbar. Ein Übermaß an Lärm kann auf Dauer gesundheitsschädlich sein, daher müssen Politik und Verwaltung Wege zur Lärmminde- rung suchen. Dies ergibt sich auch aus gesetzlichen Verpflichtungen und gehört zu den Zielen des Ham- burger Senats.

### **Keine einfachen Lösungen**

Lösungen sind nicht einfach, weil sie bei den Aktivitäten ansetzen müssen, die uns wichtig sind. Können diese leiser gestaltet werden, beispielsweise durch den Einsatz neuer Technologien? Sind sie vermeidbar oder können sie verlagert werden? Hierzu gibt es viele verschiedene Meinungen und Möglichkeiten. Men- schen sind unterschiedlich betroffen und unterschiedlich bereit, einen eigenen Beitrag zu leisten. Jedem Betroffenen stehen Verursacher gegenüber und viele der Betroffenen sind selbst auch Verursacher. Staatli- ches Handeln muss die unterschiedlichen Belange berücksichtigen. Sämtliche Richtlinien zum Lärmschutz beinhalten deshalb auch immer Hinweise auf Abwägungserfordernisse zur Wahrung der Verhältnismäßig- keit von Maßnahmen und Konzepten.

### **Umsetzungshindernisse, viele Beteiligte und unterschiedliche Interessen**

Umsetzungshindernisse für Maßnahmen der Lärmaktionsplanung treten vor allem dann zu Tage, wenn Vorschläge Zweifel an der Verhältnismäßigkeit der Mittel aufkommen lassen oder wenn lokal wirksame Lösungen an die Grenzen übergeordneter Zuständigkeiten oder rechtlicher Rahmenbedingungen stoßen. Im Stadtteil und im Bezirk besteht naturgemäß eine andere Wahrnehmung des Themas Lärm als auf der Ebene des Stadtstaates Hamburg, der das Gesamtinteresse der Stadt zusammenführt. Hamburg wiederum stößt an zwei große Nachbarländer, die teilweise andere Zielsetzungen und Prioritäten beim Lärmschutz haben. Der Bund, bundeseigene Unternehmen wie die Deutsche Bahn, betreiben mit Schienen und Auto- bahnen wichtige Infrastrukturen in Hamburg. Die EU ist häufig Quelle normierender und schützender Re- gelwerke und gleichzeitig als größter Binnenmarkt der Welt unmittelbar an Verkehrsfluss und Warenaus- tausch interessiert. Daraus ergeben sich viele kleine und große Spannungsbögen zwischen den Akteuren und Institutionen. Alle diese Interessen ergänzen und überlagern sich. Dies macht die Lösungssuche zu ei- ner ambitionierten Aufgabe.

### **Wirksame Lärminderung braucht Mitwirkung**

Eine erfolgreiche Lärminderung braucht daher die Mitwirkung aller Bürger, Institutionen und Wirt-

schaftsakteure. Hierfür erarbeitet die Lärmaktionsplanung konkrete Vorschläge und beschreibt Möglichkeiten, Grenzen und Kompromisse. Wo es zu laut ist, können Lärminderungsmaßnahmen auf Basis gültiger Grenzwerte gesetzlich durchgesetzt werden. Wenn eine Minderung des Lärms nicht möglich ist, können Betroffene finanzielle Mittel aus dem Programm "Passiver Schallschutz" (z.B. für den Einbau von Schallschutzfenstern oder Balkonverglasung) beantragen. Maßnahmen und Konzepte, die über die gesetzlichen Anforderungen hinaus noch mehr erreichen wollen, sind nicht rigide durchsetzbar und brauchen politische Willensbildung. Um den Verkehrslärm spürbar zu mindern, werden neben den erforderlichen finanziellen Mitteln vor allem Zeit, Geduld und Überzeugungskraft gebraucht. Da es sich um ein stadtweites Phänomen handelt, ist die Mitwirkung aller Bürger gewünscht und gefragt.



## A-2 Gesamtstädtische Maßnahmen

Informieren Sie sich über gesamtstädtisch wirkende Maßnahmen und übergreifende Konzepte, die bereits Bestandteil des Lärmaktionsplans sind oder künftig werden sollen. Einige Maßnahmen wurden schon im [LAP 2013](#) als Schwerpunktaufgabe beschrieben, andere zwischenzeitlich neu begonnen oder erst kürzlich als Vorschlag in die Diskussion gebracht, teilweise auch in anderen Planungszusammenhängen.

Sie finden hier kurze Informationen zum aktuellen Stand der im LAP 2013 beschriebenen gesamtstädtischen Schwerpunktmaßnahmen, also auch Stichworte zur Darstellung des Erreichten sowie zu zwischenzeitlich vorgenommenen konzeptionellen Veränderungen. Dies bietet einen kurzen Einblick in die anstehende ausführliche Zwischenbilanzierung, die im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des LAP erfolgen wird. Nicht alle Maßnahmen dienen allein oder primär der Lärminderung. Aber es gehört zum Prinzip der Lärmaktionsplanung, dass alle sinnvollen Ansätze, die zur Lärminderung beitragen können, mit einbezogen werden (Nutzung sogenannter "Synergien"), beispielsweise Themen, die in der Verkehrsentwicklungsplanung oder der Luftreinhalteplanung entwickelt, detailliert beschrieben und beschlossen sind.

Maßnahmen oder Maßnahmenpakete, die einzelnen Straßen zuzuordnen sind, werden bei den [Ortsbezogenen Maßnahmen](#) beschrieben.

Bitte wählen Sie ein Thema:

- [Lärmindernde Fahrbahnbeläge](#)
- [Programm Passiver Schallschutz](#)
- [Geschwindigkeitsbegrenzung](#)
- [Festlegung ruhiger Gebiete](#)
- [Lkw-Führungsnetz](#)
- [Betriebliches Mobilitätsmanagement](#)
- [Förderung der Elektromobilität](#)
- [Flugverkehr](#)
- [Schienenverkehr](#)
- [Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans](#)
- [Ausbau des ÖPNV](#)
- [Flottenmodernisierung Bus & Bahn](#)
- [Förderung des Radverkehrs](#)
- [Verkehrsmanagement](#)
- [Verkehrsmittelübergreifendes Verkehrsmodell](#)
- [Programm ortsbezogener Einzelmaßnahmen](#)

## Lärmindernde Fahrbahnbeläge

Umsetzungsstand:

Bezogen auf die 40 im Lärmaktionsplan 2013 genannten lauten Straßenabschnitte ist der Umsetzungsstand Juni 2017:

- 7 Straßenabschnitte wurden vollständig und 12 Straßenabschnitte teilweise saniert.
- In 2018 werden 2 Abschnitte ganz und 2 weitere teilweise saniert.
- In 2019 werden 6 Abschnitte saniert.
- Für 16 Straßenabschnitte ist die Sanierung noch nicht terminiert.

Diese Maßnahmen finden Sie auch auf der Karte der [Ortsbezogenen Maßnahmen](#).

Erläuterung des Programms:

In Hamburg wird mittlerweile der Einbau von lärmindernden, nicht-offenporigen Deckschichten (SMA 8 Hmb) im Zuge von Straßensanierungen regelhaft eingesetzt. Gegenüber dem herkömmlichen Asphaltbeton (Referenzbelag der RLS 90) kann mit der Deckschicht SMA 8 Hmb eine Lärminderung von -3 dB(A) erzielt werden.

im Hinblick auf eine weitere Lärmreduzierung wurde eine neue Deckschicht (SMA 5 Hmb) entwickelt und wurde im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms an der Fuhlsbüttler Straße eingebaut. Sie befindet sich noch in der Erprobung und soll eine noch höhere Lärminderung erzielen und einfacher einzubauen sein.

Grundsätzliche Einschränkungen der Verwendbarkeit dieser Beläge sind nicht gegeben. Bei Geschwindigkeiten unterhalb von 40 km/h ist ihr Einsatz jedoch nicht mehr sinnvoll, da in diesem Geschwindigkeitsbereich die Rollgeräusche von den Antriebsgeräuschen stärker überlagert werden. Die Geschwindigkeiten im Hauptverkehrsstraßennetz betragen allerdings in der Regel mindestens 50 km/h, so dass lärmindernde Fahrbahnbeläge mehr oder weniger flächendeckend zum Einsatz kommen können.

Die Realisierung baulicher Maßnahmen mit lärminderndem Asphalt muss auch in Abhängigkeit vom Erneuerungsbedarf der Substanz des betreffenden Straßenabschnitts gesehen werden. Welche und wie viele der in Frage kommenden Maßnahmen in dem angegebenen Zeitraum umgesetzt werden können, wird davon beeinflusst, inwieweit die allgemeine Baustellen- und Verkehrssituation die Umsetzung dieser zusätzlichen Maßnahmen ohne größere Störungen für das Verkehrsgeschehen (Baustellenkoordination) zulässt.

Den aktuellen Straßenzustandsbericht 2018 der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation finden Sie in der [Parlamentsdatenbank Hamburg](#) unter der Dokumentennummer 21/12968.

Weiterführende Links zum Thema:

- [Info des Umweltbundesamts](#)
- [Publikation des Umweltbundesamtes](#)

## Programm Passiver Schallschutz

Die im Lärmaktionsplan aufgeführte Maßnahme „Passiver Schallschutz“ beinhaltet die Erarbeitung eines Förderprogramms.

Von 2009 bis 2011 hat es bereits ein Förderprogramm „Schallschutz an städtischen Straßen“ gegeben. Als Einstiegsvoraussetzung wurden die Werte  $L_{DEN} \geq 70$  dB(A) und  $L_{Night} \geq 60$  dB(A) gewählt. (Zu den Werten siehe Näheres unter [Lärminfo](#).) Dabei wurden Schallschutzmaßnahmen in Höhe von 5 Mio. € umgesetzt.

Ein neues Förderprogramm „Schallschutzmaßnahmen“ ist seit September 2016 auf Basis der Werte  $L_{DEN} \geq 65$  dB(A) und  $L_{Night} \geq 55$  dB(A) in Kraft.

Für den Zeitraum von 2016 bis 2020 stehen insgesamt 6,4 Millionen Euro zur Verfügung. Davon sind 4,4 Millionen Euro Fördermittel aus dem Kommunalinvestitionsförderfonds. Zusätzlich kommen für die Jahre 2019 und 2020 jeweils 1 Millionen Euro aus dem Haushalt der Behörde für Umwelt und Energie.

Die Förderrichtlinie berücksichtigt kostenintensive Schallschutzmaßnahmen bei Wohngebäuden mit starker Lärmbelastung an besonders verkehrsreichen Straßen in Hamburg. Die Abwicklung erfolgt durch die Hamburgische Investitions- und Förderbank.

Gefördert werden Lärmschutzmaßnahmen auf Wohngrundstücken und an Wohngebäuden, welche zu einer kurzfristigen und nachhaltigen Verbesserung der Wohnqualität an stark lärmbelasteten Straßen in Hamburg beitragen, insbesondere auch dadurch, dass die natürliche Belüftung erhalten bleibt.

Das sind z.B. schalldämmende Fenster und Außentüren mit Lüftungseinrichtungen und Rollladenkästen sowie verglaste Balkone und der Bau von Schallschutzwänden zwischen Bestandsbauten.

Details zum [Passiven Schallschutz](#).

Direkt zu den [Förderbedingungen](#) der Hamburgischen Investitions- und Förderbank.

Sie können sich auch einen Flyer mit den Informationen zum Förderprogramm über das Formular in der Infoleiste zuschicken lassen.

Anträge auf Schallschutzmaßnahmen nach dem Fluglärmschutzgesetz können an das zuständige Bezirksamt gerichtet werden. Hier finden Sie die benötigten [Unterlagen](#).

## Geschwindigkeitsbegrenzung

An den 40 am stärksten belasteten Abschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes, an denen eine spürbare Lärminderung mittels anderer Maßnahmen kurzfristig nicht möglich ist, wurde geprüft, ob eine Absenkung der zulässigen Geschwindigkeiten zum Zweck der Pegelminderung vor allem im besonders sensiblen Nachtzeitraum erfolgen kann.

Kriterien im Rahmen eines Prüfverfahrens sind:

- Vereinbarkeit mit den Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogramms (Tempo-30- Strecken sollten in der Regel außerhalb der Beschleunigungsabschnitte liegen),
- Sicherung der Erreichbarkeit für Rettungsdienste,
- besondere Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs,
- Anpassung von LSA-Schaltungen und Koordinierungen (Grüne Wellen).

In Folge der Prüfung kam es im Jahre 2014 zur straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen für Tempo 30 nachts für die Moorstraße, die Winsener Straße (Bereich Jägerstraße bis Anschluss A 253) und die Harburger Chaussee (Bereich An der Hafensbahn bis 500 m weiter westlich).

Eine Prüfung weiterer Abschnitte erfolgte im Rahmen der sogenannten „Technischen Unterstützung Geschwindigkeitskonzept“. Darauf basierend wurde seit Anfang 2018 in zehn weiteren Straßenabschnitten Tempo 30 für die Nachtzeit angeordnet. Diese Maßnahmen können Sie sich auf der Karte der [Ortsbezogenen Maßnahmen](#) mit einem speziellen Layer anzeigen lassen. Aktuell erfolgt die Vorbereitung der Erfolgskontrolle (Evaluierung) für diese Straßenabschnitte.

Im Allgemeinen wird davon ausgegangen, dass mit einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h die Lärmemissionen in Abhängigkeit vom Lkw-Anteil um 2 bis 3 dB(A) gesenkt werden können.

Es ist vorgesehen, das Geschwindigkeitsverhalten und somit die Verkehrsdisziplin durch den Einsatz von Dialogdisplays, die die aktuell gefahrene Geschwindigkeit anzeigen, zu unterstützen. Für die Abschnitte der Harburger Chaussee, Winsener Straße, Holtenklinkerstraße, Bergedorfer Straße (zusammenhängend) und Eiffestraße sind je 2 Dialogdisplays aufgestellt. Für den Bereich Mühlendamm/Kuhmühle wird die Aufstellung in den nächsten Wochen erfolgen.

Zusätzliche Informationen:

Hamburg hat bereits viele Tempo-30-Zonen. Diese können Sie sich ebenfalls auf der Karte der [Ortsbezogenen Maßnahmen](#) mit einem speziellen Layer anzeigen lassen.

Aufgrund einer neuen Regelung in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) kann aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Anordnung von Tempo 30 vor an Hauptverkehrsstraßen gelegenen besonders sensiblen Einrichtungen (Schulen, Kitas, Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen usw.) erfolgen. Dies erfordert eine Reihe von Einzelentscheidungen und ist auch schon in Angriff genommen worden.

## Ruhige Gebiete

Neben der Reduzierung von hohen Lärmbelastungen fordert die [Umgebungslärmrichtlinie](#) auch die Identifizierung so genannter "Ruhiger Gebiete" und verlangt Maßnahmen zum Schutz gegen eine Zunahme des dortigen Lärms.

Im Lärmaktionsplan Hamburg 2013 (Stufe 2) wurden Vorschläge für Ruhige Gebiete aufgeführt und in einer Karte dargestellt. Anhand systematischer Kriterien wurden insgesamt 52 Flächen identifiziert, die heute noch als relativ ruhig gelten. Hier soll eine zusätzliche Verlärmung verhindert werden.

Eine vertiefte Betrachtung der vorgelegten Vorschläge erfolgte im Rahmen einer gutachtlichen Aufarbeitung. Diese dient als Grundlage für die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange für eine Festlegung von Ruhigen Gebieten in Hamburg.

Der Gesetzgeber liefert für die Festlegung Ruhiger Gebiete keine im Detail festgelegten Kriterien. Vor diesem Hintergrund befasste sich die vertiefende Untersuchung zur Festsetzung von Ruhigen Gebieten in Hamburg mit den rechtlichen Rahmenbedingungen. Darauf aufbauend erfolgte eine Diskussion möglicher Auswahlkriterien für Ruhige Gebiete in Hamburg. Teilziel der Untersuchung war es, Auswahlkriterien zu definieren. Diese sollen zukünftig im Rahmen der vom Gesetzgeber verlangten Fortschreibung der Lärmaktionsplanung verwendet und weiter entwickelt werden können.

Die Untersuchung mündete in einer systematischen Entwicklung von Gebietskulissen anhand von Kriterien, die transparent und nachvollziehbar sind.

Die vertiefende Untersuchung im Auftrag der Behörde für Umwelt und Energie wurde planerisch und fachlich von einer Arbeitsgruppe mit Vertretern der beteiligten Fachbehörden und Bezirksverwaltungen begleitet.

Die Endabstimmung der festzusetzenden Gebietskulisse steht noch aus.

## Lkw-Führungsnetz

Der Lkw-Anteil im Verkehr hat einen sehr starken Einfluss auf die Lärmemissionen des Straßenverkehrs.

Das LKW-Führungskonzept verfolgt vor allem das Ziel, das Routing des LKW-Verkehrs zu optimieren, um sensible Bereiche zu schützen.

Für Wilhelmsburg wurde im Rahmen eines LKW-Lenkungskonzeptes speziell der LKW-Verkehr im Jahr 2014 untersucht. Die Untersuchung hatte zum Ziel kurzfristig umsetzbare Optionen zur Verbesserung der Erschließung für Handel, Gewerbe und Industrie einerseits und zum Schutz der Anwohner sowie zur Verminderung der Belastung sensibler Nutzungen andererseits zu erarbeiten.

Die weitere Verfeinerung der Ergebnisse dieser Untersuchung zeigten, dass die LKW-Lenkung auf der Elbinsel gut funktioniert und es sehr wenig LKW-Durchgangsverkehr gibt. Beim LKW-Verkehr auf der Elbinsel handelt es sich in der Regel auch um Quell-Ziel-Verkehre. Optimierungspotentiale wurden bei einigen Knotenpunkten festgestellt. Diese werden bei den weiteren Planungen berücksichtigt.

Der LKW-Verkehr im nördlichen Hamburg ist geprägt durch vielfältige Quell-Ziel-Beziehungen, welche zu einer hohen Komplexität führen.

Die weitere Konkretisierung eines gesamtstädtischen Konzepts kann erst mit Fertigstellung des Hamburger [Verkehrsmodells](#) - voraussichtlich Ende 2018 - erfolgen.

## Betriebliches Mobilitätsmanagement

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

Das Betriebliche Mobilitätsmanagement wird im Rahmen der [Luftgütepartnerschaft](#) vorangetrieben, die im Januar 2016 für weitere fünf Jahre verlängert wurde. Sie ist auch Bestandteil des inzwischen beschlossenen [Luftreinhalteplans](#) (Maßnahmenpaket 3, Seite 182).

## Förderung der Elektromobilität

Die Förderung der Elektromobilität kann wichtige Beiträge zur Lärminderung leisten.

Als eine von acht Modellregionen aus dem Bundesgebiet wird Hamburg vom Bundesverkehrsministerium beim modellhaften innerstädtischen Einsatz von Elektrofahrzeugen und beim Aufbau der Ladeinfrastruktur gefördert.

Von September 2012 bis Ende 2016 beteiligte sich Hamburg an verschiedenen Projekten:

Wirtschaftsverkehr: Wirtschaft am Strom:

Erprobung von bis zu 120 Elektrofahrzeugen in den Fuhrparks der Behörden und mehrheitlich öffentlichen Unternehmen.

Quartiersentwicklung: Verbundvorhaben „E-Quartier Hamburg“:

Durchführung einer exemplarischen Erprobung der Verknüpfung von Wohnen und Elektromobilität in ausgesuchten Quartieren.

Intermodale Verknüpfung: Mobilitäts-Service-Punkte (MSP):

Ende Mai 2013 wurde der erste MSP am Berliner Tor eröffnet.

ÖPNV:

Erprobung und Weiterentwicklung verschiedener Formen elektrischer Busantriebe (Brennstoffzellen, Batterien, externe Ladung) und Einsatz von Hybridbussen.

Ladeinfrastruktur:

Mit dem im August 2014 verabschiedeten „Masterplan öffentlich-zugängliche Ladeinfrastruktur“ wurde die Basis für eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur in Hamburg geschaffen.

Finanzierungszusage des Bundes:

Im April 2017 wurde vom Bund die Finanzierung weiterer 600 Ladestationen zugesichert.

Bereits im Luftreinhalteplan beschlossen sind die Fortführung der sogenannten "Flottenprojekte" (im Rahmen von Bundesförderprogrammen) sowie die Elektrifizierung der Carsharing-Flotten.

Auch der Ausbau von klassischen U-Bahn- und S-Bahnstrecken ist letztlich ein Beitrag zur künftigen "Elektrifizierung" des öffentlichen Verkehrs. Gleichzeitig macht weiterer Linienausbau den öffentlichen Verkehr attraktiver und gegenüber dem Auto konkurrenzfähiger.

Die Modernisierung der Busflotte des HVV umfasst die Beschaffung und Einsatz leiserer Fahrzeuge und auch den Einsatz von Elektrobussen.

Die Maßnahme ist wichtiger Bestandteil des [Luftreinhalteplans](#) (Maßnahmenpaket 6, Seite 197) und der [Verkehrsentwicklungsplanung](#).

## Flugverkehr

Der Lärmaktionsplan beschreibt Maßnahmen, die bereits in der Vergangenheit eingeführt wurden (z. B. Nachtflugbeschränkungen, Pistenbenutzungsregeln, lärmoptimierte Abflugrouten, Lärmzuschläge auf Landeentgelte).

Ergänzt werden diese Maßnahmen durch die Umsetzung eines bürgerschaftlichen Ersuchens („16-Punkte-Plan“) zum Fluglärm vom Januar 2015. Dabei konnte u. a. erreicht werden, im Luftfahrthandbuch des Hamburger Flughafens Empfehlungen für lärmmindernde An- und Abflugverfahren festzulegen. Seitdem verzichten immer mehr Fluggesellschaften auf das lärmintensive „Flachstartverfahren“ und starten steiler, was die Flughafenanwohner im Nahbereich entlastet.

Zudem werden zur verbesserten Information der Betroffenen in besonders durch Fluglärm betroffenen Stadtteilen Bürgerfragestunden angeboten. Belange des Fluglärmschutzes und der Flughafenentwicklung werden außerdem in einer „Allianz für den Fluglärmschutz“ besprochen. Seit Ende 2014 finden regelmäßige dokumentierte Besprechungen einer behördenübergreifenden Arbeitsgruppe Lärmaktionsplanung zur Umsetzung und Fortschreibung der Lärmaktionsplanung statt.

Seit Juli 2016 verfügt die Freie und Hansestadt Hamburg über ein Fluglärmschutzbeauftragtengesetz.

Seit 2012 läuft das 9. Lärmschutzprogramm, im Rahmen dessen Fluglärm-betroffene Aufwendungen für passiven Schallschutz erstattet bekommen können, sofern die Immobilie in der Tagschutzzone 1 oder der Nachtschutzzone liegt. Im Internet lässt sich mittels einer [interaktiven Karte](#) die Lage des Grundstücks in Hinblick auf die Fluglärmschutzzonen prüfen. Eventuelle Anträge auf Schallschutzmaßnahmen sind an das zuständige Bezirksamt zu richten, hier finden Sie die benötigten [Unterlagen](#).

Die weiteren Inhalte des Monitorings zur Lärmaktionsplanung sind im Aufbau. Die Veröffentlichung von Informationen im Internet über die Umsetzungserfolge der Lärmaktionsplanung ist in Vorbereitung. Auf der Internetseite zum [Fluglärm](#) kann man sich über Hamburger Lärmschutzbereiche (Detailkarten als pdf-Datei und interaktive Karte), Schallschutzmaßnahmen, Antragsunterlagen, Fördermöglichkeiten sowie gesetzliche Grundlagen der Flugschutzverordnung, Berechnungen und Datenblätter zum Hamburger Flughafen informieren.

Bei der Mitwirkung der Öffentlichkeit im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2018 steht allerdings der Straßenverkehrslärm im Mittelpunkt. Dies liegt nicht daran, dass der Fluglärm weniger wichtig ist. Jedoch ist das Thema Fluglärm ein spezielles Aktionsfeld, mit Strukturen, Zuständigkeiten und Akteursgruppen, die sich über Jahre herausgebildet haben und eigene Dialogverfahren kennen.

Kontinuierlich wird an einem ganzen Bündel von Maßnahmen unter Begleitung der Fluglärmschutzkommission gearbeitet:

- Lärmoptimierung bei den Abflugrouten
- Restriktive Handhabung bei den Nachtflugbestimmungen
- Evaluierung der lärmabhängigen Landeentgelte
- betriebliche Regelungen am Boden
- passiver Schallschutz über die gesetzlichen Anforderungen hinaus

Ein aktueller Schwerpunkt liegt bei der Reduzierung der Anzahl verspäteter Flüge nach 23 Uhr zum Schutz der Nachtruhe für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner. Hierzu tragen unterschiedliche Maßnahmen bei, etwa die Erhebung höherer Entgelte für Flüge zwischen 23 und 24 Uhr und die Durchführung von Ordnungswidrigkeitsverfahren mit der Erhebung von Bußgeldern bei vermeidbar verspäteten Flügen nach 23 Uhr.

Einen Überblick gibt auch die Bürgerschafts-Drucksache 21/10688 vom 17.10.17:

"Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft - Jährlicher Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg und über ihre Tätigkeit und

Jährlicher Bericht des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft aus Drucksache 20/14334 (16-Punkte-Plan) gemäß Drucksache 21/4209".

## Schienenverkehr

### LAP 2013

Da es sich hier im Regelfall um Maßnahmen der Deutschen Bahn als Baulastträger, Eigentümer und Betreiber von Schienenwegen handelt, wurden die seinerzeit vorgesehenen und in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen zur Lärminderung im Schienenverkehr informativ in den Lärmaktionsplan der Freien und Hansestadt Hamburg übernommen. Einen aktuellen Umsetzungsstand finden Sie unter [Lärmsanierung Hamburg](#) und zum [Entwicklungsstand der S 4](#).

### LAP 2018

Seit dem 1. Januar 2015 wird die Lärmaktionsplanung vom Eisenbahn-Bundesamt unabhängig von der Besiedlungsstruktur an allen Haupteisenbahnstrecken vorgenommen. Dies umfasst auch die Haupteisenbahnstrecken in den Ballungsräumen.

Dafür haben bereits [zwei Phasen](#) der Öffentlichkeitsbeteiligung stattgefunden:

1. ) vom 30. Juni bis 25. August 2017



2. ) 24. Januar bis 7. März 2018

Die daraus entstehenden Teile A und B sollen zusammen den [Lärmaktionsplan](#) für die Haupteisenbahnstrecken ergeben. [Teil A](#) des Lärmaktionsplans wurde gerade veröffentlicht. Teil B soll Mitte des Jahres 2018 veröffentlicht werden.

Weite Informationen:

- zu [Initiativen](#) des Bundes zur Lärmreduzierung
- zu [Schallschutzmaßnahmen](#) an Schienenstrecken
- zur [Lärmaktionsplanung](#) an Haupteisenbahnstrecken des Bundes

Die Bahn wirbt aktiv damit, bis 2020 den Schienenverkehrslärm zu [halbieren](#).

## Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans

Die Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans (VEP) dient der Problemanalyse und der Erarbeitung von nachhaltigen Lösungsansätzen für den Verkehrsbereich. Am Ende dieses Planungsprozesses, der in größeren Städten immer sehr aufwändig ist und mehrere Jahre braucht, stehen konkrete Handlungskonzepte für den Zeithorizont bis 2030.

In diesem Prozess, an dem in bestimmten Phasen auch die Öffentlichkeit, die Verbände und die Träger öffentlicher Belange beteiligt werden, kooperieren alle wichtigen Akteure in Hamburg. Die Anforderungen der Lärminderung, der Luftreinhaltung, des Umweltschutzes, der Klimapolitik und der Gesundheitsvorsorge werden in Form von Zielvorgaben oder Maßnahmenvorschlägen im VEP berücksichtigt. Umgekehrt, werden viele Maßnahmen, die im Rahmen des VEP entwickelt werden, als Beitrag zur Lärminderung wirken. Dies trifft zum Beispiel für die Förderung des Radverkehrs oder des ÖPNV zu, weil mit der Veränderung der Verkehrsmittelwahl (weniger Autonutzung) gesamtstädtisch zur Lärminderung beigetragen werden kann.

Einige Konzepte und Maßnahmen sind bereits im [Luftreinhalteplan](#) beschlossen worden und finden dadurch direkt Eingang in den VEP. Genauso gut kann der Lärminderungsplan in diesem Prozess eigene Akzente setzen.

Ausgangspunkt für die Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg war die Erstellung des [Mobilitätsprogramms 2013](#)

Seit Januar 2014 ist eine AG „Kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung“ unter Federführung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) aktiv. Ein Mobilitätsbeirat begleitet den Planungsprozess.

Zum Einstieg in den Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung wurde eine Positionsbestimmung vorgenommen. Dazu gehören die Analyse der derzeitigen Situation, die systematische Zusammenstellung vorhandener Konzepte und Planungsabsichten sowie die Ableitung eines verkehrlichen Leitbildes.

Am 31.1.2017 wurde die [Drucksache](#) mit dem Titel „Mobilität in Hamburg – Ziele“ (Nummer 21/7748) der Bürgerschaft vorgestellt und verabschiedet. Darin sind Leitlinien und verbindliche Ziele unter Berücksichtigung von Umweltaspekten vorgegeben.

Zurzeit wird die Leistungsbeschreibung für eine europaweite Ausschreibung für ein Handlungskonzept mit den Teilbereichen Konzept, Projektmanagement und Öffentlichkeitsbeteiligung vorbereitet. Ziel ist es, im November 2018 zu einem Vertragsabschluss für gutachterliche Leistungen zu kommen.

Eine wichtige Grundlage für die Verkehrsentwicklungsplanung bildet auch das zurzeit in der Entstehung befindliche [verkehrsmittelübergreifende Verkehrsmodell](#), mit dem die Wirkungen verschiedener Szenarien, Konzepte und Maßnahmen berechnet werden können. Dieses Modell soll bis Ende 2018 einsatzfähig sein.

Hinsichtlich der Lärminderung verfolgt der Verkehrsentwicklungsplan folgende strategische Ansatzpunkte und Aufgaben:

- Ermittlung der Potenziale des Umweltverbundes (ÖPNV, zu Fuß und Fahrrad) unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen von Mobilität und Verkehr und Ableitung von Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Gezielte Nutzung innovativer Mobilitätsformen für die Entlastung von motorisiertem Individualverkehr (Carsharing, Elektromobilität, emissionsfreie Busse, City-Logistik, etc.)
- Entwicklung von integrierten Gesamtkonzepten für alle Verkehrsarten und Verkehrsmittel
- Vorschlag konkreter Maßnahmen, wie z.B. Ausbau und Verbesserung des vorhandenen Schnellbahnnetzes durch Verlängerung der U4 bis zu den Elbbrücken, den Bau der S4, den Bau neuer S-Bahnstationen an den Elbbrücken und in Ottensen sowie Kapazitätsausweitung des Bussystems oder Planung von Radschnellwegen und eines Veloroutenkonzepts, Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur, aber auch Maßnahmen zur Verkehrslenkung und zum Verkehrsmanagement bis hin zu einem Lkw-Führungsnetz

## Ausbau des ÖPNV

Die Kapazitäten des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) stoßen in Hamburg derzeit an ihre Grenzen. Vielfältige Planungen für Erweiterungs- und Optimierungsmaßnahmen sowohl des Bussystems als auch des Schienenpersonenverkehrs zielen darauf, die Attraktivität zu steigern, so dass es zu Verlagerungen vom Autoverkehr hin zum ÖPNV kommen soll. Dies ist auch ein wichtiges Anliegen des Lärmaktionsplans und ist der Grund für die Festlegung des entsprechenden Maßnahmenpakets 1 zum "Ausbau des ÖPNV" im [Luftreinhalteplan](#) (Seite 186).

Dieses Maßnahmenpaket soll auch Eingang in den LAP 2018 finden und wird im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung weiter differenziert.

Es umfasst unter anderem neun konkrete Ausbaumaßnahmen, darunter finden Sie zum Beispiel:

- die U4-Verlängerung Horner Geest (angestrebte Inbetriebnahme Ende 2019)
- den neuen U-Bahnhaltepunkt Oldenfelde der Linie U1 (angestrebte Inbetriebnahme 2019)
- die neue S-Bahnstation Ottensen (angestrebte Inbetriebnahme 2020)

## Flottenmodernisierung Bus & Bahn

Die laufende Modernisierung der Fahrzeugflotten bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben umfasst die Beschaffung von Fahrzeugen, die dem modernsten emissionsarmen Standard entsprechen.

Die Maßnahme ist wichtiger Bestandteil des [Luftreinhalteplans](#) (Maßnahmenpaket 5, Seite 196) und der [Verkehrsentwicklungsplanung](#). Sie leistet auch einen effektiven Beitrag zur Lärminderung und soll deshalb auch Bestandteil des Lärminderungsplans 2018 werden.

## Förderung des Radverkehrs

In der Rückschau auf den Lärmaktionsplan 2013 sind bereits viele der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs umgesetzt worden. Dies wird in der Fortschreibung des LAP 2018 beschrieben.

Künftig wird die Förderung des Radverkehrs einen hohen Stellenwert im Rahmen der [Verkehrsentwicklungsplanung](#) einnehmen.

Auch im bereits beschlossenen [Luftreinhalteplan](#) werden im Maßnahmenpaket 2 (Seite 182) Schlüsselmaßnahmen benannt:

- Umsetzung Veloroutenkonzept
- Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur
- Radschnellwege planen und bauen
- StadtRad ausbauen und weiterentwickeln

Diese sollen in den Lärmaktionsplan 2018 einfließen.

## Verkehrsmanagement

Verkehrsmanagement stellt eine Daueraufgabe dar, die auch im Rahmen der [Verkehrsentwicklungsplanung](#) eine große Rolle spielen wird. Es umfasst vielfältige Maßnahmen, die auf eine Optimierung und Lenkung des Verkehrs sowie auf die Beeinflussung des Verkehrsverhaltens zielen. Hierbei kommen moderne Informations- und Steuerungstechnologien zum Einsatz.

Die Bedeutung dieses Handlungsfeldes, an dem viele Akteure beteiligt sind, wird auch im [Luftreinhalteplan](#) gewürdigt. Die dort im Maßnahmenpaket 4 (Seite 195) benannten konkreten Pilotprojekte zur Citylogistik werden auch Eingang in den Lärmaktionsplan 2018 finden.

## Verkehrsmittelübergreifendes Verkehrsmodell

Die [Verkehrsentwicklungsplanung](#) stützt sich in Analyse und Prognose auf ein komplexes Verkehrsmodell.

Dieses Verkehrsmodell wird seit 2015 im Auftrag der Verkehrsbehörde von einem Ingenieurbüro erstellt. Damit lassen sich die Verkehrsströme detailliert darstellen und für zukünftige Szenarien prognostizieren. Die Stadt ist dazu in 940 Verkehrszellen eingeteilt, für die alle relevanten Parameter der Verkehrsprognose kleinteilig erhoben werden. Dazu gehören unter anderem: Straßenmerkmale, Verkehrsregelungen, die Verkehrsnetze für Busse, Bahnen, Radverkehr und Fußgänger sowie Strukturdaten wie Einwohnerzahl, Arbeitsplätze, Gewerbestandorte, Freizeitnutzungen und Informationen zum Mobilitätsverhalten und zur Verkehrsnachfrage (aus Befragungen).

Die Stadt will mit Hilfe des Verkehrsmodells Prognosen dazu entwickeln, wie viele Fahrzeuge im Jahr 2030 auf Hamburgs Straßen unterwegs sein werden, wie sich der Verkehr auf Pkw und Lastwagen sowie auf Busse, Bahnen, das Fahrrad oder das Zufußgehen aufteilt und aus welchen Gründen Menschen und Fahrzeuge unterwegs sind. Ob es sich zum Beispiel bei Autofahrten vorwiegend um beruflich bedingten Verkehr handelt oder inwieweit sich der Lkw-Verkehr in der Stadt mittelbar auf den Hafen zurückführen lassen wird. Das Verkehrsmodell soll verkehrsmittelübergreifende Aussagen zulassen. Dabei wird auch berechnet, wie sich Veränderungen in einer Verkehrsart auf andere Verkehrsarten auswirken.

Derzeit wird das Analysemodell für das Ausgangsjahr 2014 geprüft (kalibriert). Dabei werden die Modellparameter so eingestellt, dass die Verkehrsbelastungen aus dem Verkehrsmodell weitgehend mit den realen Belastungen, die aus Zählungen bekannt sind, übereinstimmen. Damit wird gewährleistet, dass das Modell auch für zukünftige Jahre bei Eingabe veränderter Parameter eine realistische Prognose erstellen kann, die dem weiteren Planungs- und Diskussionsprozess zugrunde gelegt werden kann.

Erst wenn das Modell lauffähig und geprüft ist, erfolgen die Berechnungen für das Prognosejahr 2030. Hierfür werden alle voraussichtlichen strukturellen Entwicklungen in der Stadt und im Umland abgeschätzt und in das Verkehrsmodell eingesetzt. Außerdem werden alle Maßnahmen berücksichtigt, die bereits beschlossen sind, sich in Planung oder bereits im Bau befinden. So als wären sie schon alle realisiert. Hieran werden später die weiteren Prognose-Szenarien für das Jahr 2030 (oder auch spätere Jahre) gemessen. Damit kann die voraussichtliche Wirkung neuer Maßnahmen prognostiziert werden. Die Entwicklung des sogenannten Prognose-Nullfalls für das Jahr 2030 wird im Rahmen der ersten Stufe der [Verkehrsentwicklungsplanung](#) erfolgen.

Es wird davon ausgegangen, dass das Verkehrsmodell ab Ende 2018 einsatzbereit sein wird.

## Programm ortsbezogener Einzelmaßnahmen

Im Lärmaktionsplan 2013 wurde die Planung für eine Reihe von konkreten Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündeln für Straßen bzw. Straßenabschnitte beschrieben, die sogenannten Pilotprojekte. Außerdem sind mögliche Maßnahmen auch für die 40 im LAP 2013 benannten "lautesten Straßenabschnitte" geprüft worden. Eine nochmalige Erweiterung erfolgt mit der Fortschreibung des LAP 2018.

Für alle Pilotprojekte und Prüfabschnitte wurde anhand systematischer Kriterien untersucht, ob Maßnahmen aus folgenden Schwerpunktprogrammen in Frage kommen:

- Einbau [Lärmindernder Fahrbahnbeläge](#)
- [Geschwindigkeitsbegrenzung](#) (Tempo 30 nachts) in besonders betroffenen Straßenabschnitten

Die weitere Umsetzung erfolgt künftig unter dem Schlagwort "Lärmbrennpunkte".

Den aktuellen Stand der Umsetzung für die einzelnen Straßen finden Sie unter [Ortsbezogene Maßnahmen](#), die Sie sich nach dem Planungs- bzw. Umsetzungsstatus gefiltert anzeigen lassen können.

Die Darstellung umfasst auch die beiden großen langjährigen Infrastrukturprojekte, die auf eine Entlastung des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes zielen und mit umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen gekoppelt sind:

- Ausbau und Teilabdeckung der BAB A7 [Hamburger Deckel](#)
- Verlegung der [B 4/ B 75 Wilhelmsburger Reichsstraße](#) (bis Ende 2019) an die Bahnstrecke Hamburg-Hannover

## A-3 Lärminfo / Basisinfo Lärm

### *Drop-Down-Liste:*

[Ansprechpartner für die verschiedenen Lärmbereiche](#)

[Lärmkartierung, interaktive Lärmkarten](#)

[Gesetzliche Grundlagen \(Umgebungslärmrichtlinie\)](#)

[Fluglärm](#)

[Schienenverkehrslärm](#)

[Was ist eigentlich Lärm?](#)

[Woher weiß man, wie laut es ist?](#)

[Maßgebliche Lärmwerte](#)

[Wahrnehmungsschwelle, Verdoppelung oder Halbierung von Lärm](#)

[Wichtige Bestimmungsfaktoren für Straßenverkehrslärm](#)

[Ist Lärm gesundheitsschädlich?](#)

[Gibt es Fördermittel für passiven Schallschutz?](#)

[Wie geht es weiter mit dem LAP?](#)

[Grundsätzliche strategische Ansätze und Einfluss des persönlichen Verhaltens](#)

## Ansprechpartner für die verschiedenen Lärmbereiche

Lärm ist nicht gleich Lärm. Für die verschiedenen Arten von Lärm gibt es, je nach Geräuschquelle unterschiedliche [Ansprechpartner](#), an die Sie sich wenden können. Entsprechend differenziert sind auch die Zuständigkeiten geregelt.

## Lärmkartierung, interaktive Lärmkarten

Die Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten bildet die Grundlage für die Information der Bevölkerung und die Erstellung von Aktionsplänen zum Lärmschutz. In der Europäischen Union (EU) geschieht dies nach einheitlichen Verfahren basierend auf der [Umgebungslärmrichtlinie](#).

Für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans werden jeweils neue Lärmkarten erstellt. Die aktuelle Kartierung für Hamburg liegt für das [Bezugsjahr 2017](#) vor. Auf dem Portal der Freien und Hansestadt Hamburg finden Sie:

- Erläuterungen zur Berechnung der Lärmkarten
- Zugang zu interaktiven Lärmkarten für den Straßenverkehr mit Adressfinder (Werte für Tag und Nacht)
- Lärmkarten für Straßenverkehr, Flug- und Eisenbahnverkehr sowie Industrie und Gewerbe als PDF zum Download
- Angaben zur Anzahl der Betroffenen
- Lärmkarten 2007 und 2012 (Archiv)

Auf der Hamburg-Karte mit den [Ortsbezogenen Maßnahmen](#) können Sie Layer für den Straßenverkehrslärm 2017 hinzuschalten.

## Gesetzliche Grundlagen (Umgebungslärmrichtlinie)

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans ist ein gesetzlicher Auftrag. Das Verfahren wird in der [Umgebungslärmrichtlinie](#) geregelt.

## Fluglärm

Der Fluglärm bildet einen eigenständigen Schwerpunktbereich, für den es unter Begleitung der Fluglärm-schutzkommission eigene Formen der Diskussion, Planung und Beteiligung gibt. Die [wichtigsten Ansätze](#) werden bei den gesamtstädtischen Maßnahmen beschrieben.

Aktuelle Informationen zu allen Belangen des Fluglärms finden Sie auf dem Portal zum [Fluglärm-schutz](#) in Hamburg.

## Schienenverkehrslärm

Die Prüfung der Umsetzbarkeit und die Ausführung von Lärmschutzmaßnahmen an Schienenstrecken liegen in der Verantwortung der [Deutschen Bahn AG](#), die auch die entsprechende Lärmkartierung vornimmt und ein eigenes Beteiligungsverfahren durchführt.

## Was ist eigentlich Lärm?

Lärm wird subjektiv wahrgenommen, abhängig von der Geräuschcharakteristik der Quelle und von der persönlichen Disposition der Betroffenen. Eine einfache und gut verständliche Definition bietet das [Bundesumweltministerium](#) auf seiner Webseite.

Zum Umweltproblem Lärm existieren keine einheitlichen Bewertungsmaßstäbe. In einer Unterscheidung nach Geräuschquellen werden spezielle Beurteilungsverfahren angewendet, um die Störwirkung innerhalb einer Quellgruppe objektivierbar und vergleichbar zu machen. Zu jeder Quelle gehören i. d. R. entsprechende gesetzliche Vorgaben, die den Bereich der Zumutbarkeit von Lärm konkretisieren.

Eine Definition von Straßenverkehrslärm in Abgrenzung zu anderen Lärmarten findet sich beim [Umweltbundesamt](#).

## Woher weiß man, wie laut es ist?

Die Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm erfolgt anhand von Lärmkarten. In der Europäischen Union (EU) geschieht dies nach einheitlichen Verfahren basierend auf der [Umgebungslärmrichtlinie](#).

Die Lärmwerte werden jeweils über den gesamten Tag und gesondert für die Nacht bestimmt. Zur Vergleichbarkeit der Ergebnisse werden EU-weit einheitliche Kenngrößen verwendet, und zwar der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L DEN) und der Nachtlärmindex (L Night)

Die Berechnung der Pegel erfolgt unter Berücksichtigung der künstlichen und natürlichen Hindernisse. Die Berechnungsmodalitäten sind in der Vorschrift „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen VBUS“ vom 10.05.2006 festgelegt. Die Ergebnisse sind in Form von Pegelbändern in Klassen mit einer Klassenbreite von 5 dB(A) als strategische Lärmkarten (Schallimmissionspläne) dargestellt.

Ausführliche Informationen zur Definition des Mittelungspegels und des Beurteilungspegels sowie zur Frage "Messen oder Berechnen" finden sich auf der Internetseite des [Bundesumweltministeriums](#).



## Maßgebliche Lärmwerte

Maßgeblich für die Fortschreibung des LAP ist die vorliegende [dritte Lärmkartierung](#) mit dem Bezugsjahr 2017. Wie bei den vorhergehenden Kartierungen werden die EU-weit einheitlichen Kenngrößen verwendet, und zwar der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L DEN) und der Nachtlärmindex (L Night).

Ein Vergleich mit früheren Jahren (Lärmkarten von 2012 oder 2007) ist nur eingeschränkt möglich, da sich verschiedene Berechnungsparameter geändert haben.

Die Berechnung des Umgebungslärms erfolgt nach den „Vorläufigen Berechnungsmethoden zum Umgebungslärm“ für die jeweiligen Quellen, womit eine Vergleichbarkeit der einzelnen Mitgliedstaaten der EU erreicht werden soll.

## Wahrnehmungsschwelle, Verdoppelung oder Halbierung von Lärm

Eine Senkung um 10 dB(A) wird subjektiv näherungsweise als Halbierung des Lärmpegels wahrgenommen.

In vielen Regelwerken wird davon ausgegangen, dass bei Pegeldifferenzen von 3 dB(A) oder mehr Unterschiede in der Lautstärke zu erwarten sind. Ab einer Differenz von 1 dB(A) können aber bereits Lautstärkeunterschiede wahrgenommen werden. In verschiedenen Studien konnten bereits Lärmpegelminderungen deutlich unter 3 dB(A) zu einer Reduzierung der subjektiven Lärmbelästigung führen.

Näheres zu den physikalischen und messtechnischen Zusammenhängen sowie zu den Schwellenwerten finden Sie auf der Internetseite des [Bundesumweltministeriums](#).

## Wichtige Bestimmungsfaktoren für Straßenverkehrslärm

Die Entstehung von Lärm im Straßenverkehr ist von vielfältigen Einflüssen abhängig. Deshalb müssen Maßnahmen in Bezug auf die jeweilige örtliche Situation sorgfältig abgewogen werden, um zu gewährleisten, dass die Kosten gerechtfertigt und mögliche Einschränkungen - z.B. für die Pkw-Fahrer - zweckdienlich und verhältnismäßig sind.

Rechnerisch ergibt sich die Belastung durch den Straßenverkehrslärm insbesondere aus der durchschnittlichen Anzahl der Fahrzeuge pro Tag, ihrer zulässigen Höchstgeschwindigkeit, dem LKW-Anteil und der jeweiligen Straßenoberfläche sowie der Steigung der Straße. Die Berechnung der Pegel erfolgt unter Berücksichtigung der künstlichen und natürlichen Hindernisse.

### Antriebsgeräusch

Bei geringen Geschwindigkeiten ist der Motor die dominierende Geräuschquelle. Hohe Drehmomente sorgen auch im Auspuff für eine höhere Lautstärke. Dies ist vor allem beim Anfahren an Ampeln zu hören.

### Reifen und Fahrbahn

Das Rollgeräusch wird hervorgerufen durch die Reibung, die entsteht, wenn der Reifen über die Fahrbahn rollt. Mit höher werdenden Geschwindigkeiten über 30 km/h werden sie zur dominanten Geräuschquelle. Eine Reduzierung der Lautstärke ist auch durch verbesserte und spezielle Straßenbeläge möglich.

### Aerodynamisches Geräusch

Luftverwirbelungen am Fahrzeug verursachen mit zunehmender Geschwindigkeit eine höhere Lautstärke. Auf Landstraßen und Autobahnen sind sie die dominierende Geräuschquelle.

### Geschwindigkeit

Die Reduzierung der Geschwindigkeit bewirkt nicht nur eine Verringerung der Durchschnittslautstärke, sondern es werden auch die Lärmspitzen abgesenkt.

Nähere Informationen finden Sie auf den Internetseiten des [Umweltbundesamtes](#) sowie des [Bundesumweltministeriums](#).

Der Lkw-Anteil in einer Straße wirkt sich überproportional in der Lärmbelastung aus. In manchen Straßen würde eine starke Reduzierung bzw. Herausnahme des Lkw-Verkehrs ähnlich stark wirken wie eine Halbierung der gesamten Pkw-Verkehrsmenge.

Besondere Belastungen ergeben sich im Nahbereich von Bushaltestellen sowie zu bestimmten Verkehrszeiten an ampelgeregelten Kreuzungen. Ein gleichmäßiger Verkehrsfluss ist für die Geräuschentwicklung i. d. R. günstiger.

Weiterhin spielt die Zusammensetzung der privaten, gewerblichen und öffentlichen Fahrzeugflotten hinsichtlich ihres Modernisierungsstandes eine große Rolle. In allen Fahrzeugarten und -klassen gibt es erhebliche Unterschiede bei den Emissionswerten.

## Ist Lärm gesundheitsschädlich?

Aus repräsentativen Umfragen des Umweltbundesamtes ergibt sich, dass der Straßenverkehrslärm mit Abstand als der größte Störfaktor empfunden wird. Straßenlärm wird von den Deutschen als [größte Lärmquelle](#) benannt.

Fast ein Drittel aller Europäer wird gesundheitlich von Verkehrslärm beeinträchtigt. In den westlichen Ländern der Europäischen Region führt Verkehrslärm nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO) jährlich zum Verlust von über einer Million gesunden Lebensjahren. Dies wird im Bericht ["Burden of disease from environmental noise"](#) beschrieben.

Oberhalb eines Dauerschallpegels von 55 dB(A) ist zunehmend mit Beeinträchtigungen des psychischen und sozialen Wohlbefindens zu rechnen. Das Umweltbundesamt geht aufgrund von Untersuchungen davon aus, dass ab einem Verkehrslärm-Dauerschallpegel von 65 dB(A) am Tage das Herzinfarktrisiko bei Männern um 30 Prozent steigt. In der Nacht ist bereits oberhalb von 55 dB(A) außen von einem deutlich erhöhten Risiko für stressvermittelte Erkrankungen auszugehen. Nach neueren Übersichtsarbeiten wird die Wirkungs-

schwelle für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bereits bei Lärmbelastungen in der Größenordnung von 50 Dezibel (dB(A)) gesehen.

Ausführliche Informationen hierzu und zur Beschreibung von Lärmwirkungen finden Sie unter:

- [Umweltbundesamt Info zu Lärmwirkungen 1](#)
- [Umweltbundesamt Info zu Lärmwirkungen 2 \(PDF 5,1 MB, ab Seite 102\)](#)

## Gibt es Fördermittel für passiven Schallschutz?

Ja, das 2016 aufgelegte [Programm Passiver Schallschutz](#) wird fortgeführt.

Direkt zu den [Förderbedingungen](#).

Sie können sich auch über das Formular in der Infoleiste nähere Informationen zuschicken lassen.

## Wie geht es weiter mit dem LAP?

Zurzeit erfolgt eine behördeninterne Prüfung der Lärmsituation in Hamburg sowie der Fortschritte in der Lärminderung seit dem letzten LAP (2013). Die Behörden werden bei diesem Prozess von externen Fachgutachtern unterstützt. Nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung wird im Herbst/Winter zu einer öffentlichen Veranstaltung eingeladen, bei der ein Entwurf des LAP 2018 vorgestellt und diskutiert wird. Daraus anschließend beginnt die Abstimmung in den politischen Gremien.

Weitere Informationen unter [Aktueller Planungsstand](#).

## Grundsätzliche strategische Ansätze und Einfluss des persönlichen Verhaltens

Eine effektive Minderung des Straßenverkehrslärms braucht Maßnahmen und Konzepte auf verschiedenen Ebenen. Insbesondere ist es wichtig, an der Lärmquelle (als Verursacher) anzusetzen. So wie man sich dabei der [Schwierigkeit der Aufgabe](#) bewusst sein muss, ist es auch wichtig, sich mit den grundsätzlich möglichen Strategien auseinanderzusetzen. Nicht vergessen werden darf in diesem Zusammenhang der persönliche Beitrag, den jede/jeder Einzelne leisten kann.

Grundsätzlich kommen Maßnahmen, die an der Lärmquelle bzw. der Ursache ansetzen, auf folgenden Ebenen in Frage:

- beim Fahrer
- beim Fahrzeug
- beim Weg

Einen sehr großen Einfluss auf die Lärmentstehung hat das Fahrverhalten. Eine ruhige, niedertourige Fahrweise im höchstmöglichen Gang kann nicht vorgeschrieben aber geübt werden. Vorgeschrieben werden können maximal zulässige Höchstgeschwindigkeiten. Und auch über das breite Instrumentarium verkehrslenkender Maßnahmen kann Einfluss auf die Fahrer bzw. auf die Fahrweise genommen werden. Kaufentscheidungen für oder gegen besonders laute Fahrzeuge unterliegen dagegen nicht direkt behördlichem Einfluss und haben viel mit Vernunft und verantwortlichem Handeln jedes Einzelnen zu tun. Die Zulässigkeit von Technikkomponenten wird zwar in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) geregelt, aber es gibt darüber hinaus große Spielräume, die von privaten und gewerblichen Verbrauchern genutzt werden können.

Straßen können mit geräuschkämpfenden Oberflächen hergestellt werden. Auch die Benutzung von Straßen kann unter bestimmten Umständen eingeschränkt oder untersagt werden. Aus gutem Grund liegt hierfür die Latte der zu erfüllenden Kriterien aber sehr hoch. Gleichzeitig müssen sich alle Straßenbenutzer die Frage stellen, ob sie der gebotenen Rücksichtnahme generell oder zu den Ruhezeiten (Nachts, Wochenende, Feiertage) nachkommen. Die betrifft die Fahrweise, das Türenschielen, eventuell klappernde Aufbauten usw.

Politik und Planung müssen diese Ansatzpunkte bei "Fahrer-Fahrzeug-Weg" gegen die Möglichkeiten von Maßnahmen abwägen, die an den Ausbreitungsbedingungen des Lärms ansetzen (z.B. Straßenraumgestaltung, städtebauliche Maßnahmen) oder passiven Schutz für die Betroffenen bieten (z.B. Lärmschutzfenster, verglaste Balkone, Lärmschutzwände).

Eine andere Faustformel spricht deshalb auch von den drei Großen V's der Verkehrsplanung. Demnach können Maßnahmen wie folgt an "störendem" Verkehr ansetzen:

- bei der Vermeidung
- bei der Verlagerung (sektoral oder räumlich, d. h. Verkehrsmittelwahl oder Wahl von Strecke oder Zeit)
- bei der vertraglichen Abwicklung des unvermeidbaren und nicht verlagerbaren Verkehrs (Fahrzeugtechnik, Verkehrslenkung- und management, Lärmvorsorge in Straßenentwurf und -gestaltung) sowie bei der Verminderung von Lärmbetroffenheit durch passiven Schallschutz.

Dies gibt Hinweise auf die Vielfalt möglicher Lösungen, wie auch auf die theoretischen Prioritäten im Hinblick auf nachhaltige und effiziente Konzepte: Vermeidung spart Aufwand bei Verlagerung, vertraglicher Abwicklung und passivem Schallschutz usw.

Entsprechende Einschätzungen zur Wirksamkeit und Prioritätenfolge strategischer Ansätze finden sich auch auf den Internetseiten des [Umweltbundesamtes](#) sowie des [Bundesumweltministeriums](#).

## A-4 Häufig gestellte Fragen

### **Drop-Down-Liste:**

[So funktioniert die Umfrage](#)

[Anzeigen und Kommentieren der Infos auf der Hamburg-Karte](#)

[Regeln zur Nutzung](#)

[Datenschutz](#)

## **So funktioniert die Umfrage**

### **Wo finde ich die Umfrage?**

Einfach den Karteireiter "Umfrage" anklicken und mitmachen. So können Sie sich aktiv an der Erarbeitung des Lärmaktionsplans beteiligen.

### **Wer darf mitmachen?**

Jede/Jeder kann dabei sein. Je mehr Menschen mitwirken, desto besser.

### **Worum geht es?**

Es geht um Ihre Meinung sowie um Ihre persönlichen Einschätzungen und Erfahrungen. Dies ist wichtig für die aktuelle Fortschreibung des Lärmaktionsplans.

### **Umfang**

Die Umfrage umfasst insgesamt 17 Fragen. Für die Beantwortung aller Fragen sollten Sie sich ungefähr 10 Minuten Zeit nehmen.

### **Abbruch möglich, wäre aber schade**

Ein Abbruch ist jederzeit möglich, führt dann aber zu unbrauchbaren Datensätzen.

### **Vorschau möglich**

Sie können die Fragen vorher anschauen. Auch während der Umfrage können Sie zu jede Zeit vor- und zurückblättern.

### **Korrekturen möglich**

Wenn Sie während der Umfrage ihre Antworten ändern möchten, können Sie sie jederzeit tun. Erst ganz zum Schluss werden Sie gebeten, ihren Datensatz abzuschicken.

### **Teilnahme ist freiwillig**

Dies gilt für die Teilnahme generell, wie auch für die Beantwortung jeder einzelnen Frage. Je vollständiger Sie die Umfrage ausfüllen, desto nutzbringender ist Ihr Beitrag.

### **Kommentierung möglich**

Am Ende erhalten Sie die Möglichkeit, in einem Freitextfeld einen kurzen Kommentar zu hinterlassen. Anregungen und Kritik sind willkommen.

### **Woher kommen die Fragen**

Die Fragen wurden von einem Fachbüro in enger Abstimmung mit den Hamburger Behörden entwickelt und abgestimmt.

### **Was passiert mit meinen Daten?**

Umfrage und Auswertung erfolgen anonym unter Einhaltung der Datenschutzrichtlinien. Ihre IP wird nicht gespeichert. Mit der Auswertung ist ein erfahrenes Fachbüro beauftragt, das dem Datenschutz verpflichtet ist. Das Ergebnis der Umfrage wird in einem Bericht niedergelegt und fließt in die Erarbeitung des Lärmaktionsplans 2018 ein. Der Auswertungsbericht wird auch hier auf dieser Webseite veröffentlicht.

## **Anzeigen und Kommentieren der Infos auf der Hamburg-Karte**

Die Informationen sind nach Themen sortiert, die mit verschiedenfarbigen Symbolen (Icons) angezeigt werden. Themen bedeutet "Status" der Maßnahmen: abgeschlossen, laufend, geplant, nicht weiter verfolgt. Häufungen von Infos an einzelnen Orten werden in der Hamburg-Karte als Zahlen dargestellt. Der Klick auf die Zahl öffnet die Liste der Infos. Um alle Infos sehen zu können, zoomen Sie bitte mit Hilfe von + und - in den entsprechenden Ausschnitt der Karte. Bei gedrückter Umschalt-Taste können Sie mit der Maus auch ein Zoom-Fenster aufziehen. Der Klick auf ein farbiges Symbol öffnet den Text. Sie können die Infos auch nach Themen filtern: dazu bitte die entsprechende Kategorie auswählen und "Filtern" klicken.

Sie können alle Maßnahmen auch bewerten (Daumen hoch oder runter) und textlich kommentieren.

## **Regeln zur Nutzung**

Jeder und jede darf sich an diesem Projekt beteiligen, so lange er/sie dabei die Regeln einhält. Bei Regelverstößen behalten wir uns die sofortige Löschung von Kommentaren vor. Eine Vorwarnung oder Benachrichtigung erfolgt nicht. Bitte achten Sie darauf, dass Ihre Beiträge sachlich bleiben. Gehen Sie respektvoll mit den Positionen und Meinungen anderer um. Beiträge und Kommentare mit folgenden Inhalten sind nicht zulässig: Beleidigungen, rassistische Äußerungen, persönliche Angriffe, sexistische und pornographische Inhalte, politisch und religiös extreme Positionen, kommerzielle oder private Angebote von Waren oder Dienstleistungen.

## **Datenschutz**

Für eine Teilnahme an der Online-Beteiligung ist keine vorherige Anmeldung und keine Angabe von personenbezogenen Daten erforderlich. Alle sonstigen Daten werden lediglich im Rahmen des Projektes sowie zur Evaluation und Verbesserung des online-Beteiligungstools verwendet und nicht an Dritte weitergegeben.

## **A-5 Umfrage zum Beteiligungsverfahren LAP Hamburg 2018**

### **Ihre Mitwirkung ist gefragt!**

Beteiligen Sie sich an der Umfrage (17 Fragen, 10 min Zeitbedarf). Es geht um Ihre Meinung sowie um Ihre persönlichen Einschätzungen und Erfahrungen. Dies ist wichtig für die aktuelle Fortschreibung des Lärmaktionsplans.

Wenn Sie wollen, können Sie sich die Fragen vorher anschauen. Erst ganz zum Schluss senden Sie Ihre Eingaben ab. Bis zum Absenden können Sie Ihre Antworten noch beliebig ändern.

Die Beantwortung jeder Frage ist freiwillig. Je vollständiger Sie die Umfrage ausfüllen, desto wertvoller wird Ihr Beitrag. Am Ende erhalten Sie die Möglichkeit, einen kurzen Kommentar zu hinterlassen, Anregungen und Kritik sind willkommen.

Umfrage und Auswertung erfolgen anonym unter Einhaltung der Datenschutzrichtlinien.

Das Ergebnis der Umfrage fließt in die Erarbeitung des Lärmaktionsplans 2018 ein und wird auch auf dieser Seite veröffentlicht.

Frage 1:

**Würden Sie sagen, dass Sie nach Ihrer persönlichen Einschätzung in einem eher lauten oder in einem vergleichsweise ruhigen Wohnumfeld leben?**

*(Zutreffendes bitte ankreuzen)*

- eher laut
- eher ruhig, aber mit deutlichen Lärmspitzen
- eher ruhig

Frage 2:

**Wenn Sie an die letzte Zeit in Ihrem eigenen Wohnumfeld denken, fühlen Sie sich persönlich von Lärm gestört oder belästigt?**

*(Zutreffendes bitte ankreuzen)*

	ja, insbesondere von Einzelgeräuschen	ja, insbesondere von Dauergeräuschen	nein
Tags	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nachts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Frage 3:

**Wie stark fühlen Sie sich in Ihrem eigenen Wohnumfeld von folgenden *Lärmquellen* gestört oder belästigt?**

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

	überhaupt nicht	weniger stark	stark	sehr stark
Straßenverkehr tags	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nachts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Flugverkehr 6 – 23 h	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
23 – 06 h	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schienenverkehr tags	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nachts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Industrie/Gewerbe/Hafen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere (z.B. Baustellen, Events, Freizeit, Nachbarschaft)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Frage 4:

**Wenn Sie an Straßenverkehr in Ihrem eigenen Wohnumfeld denken, fühlen Sie sich in besonderer Weise von *bestimmten Fahrzeugarten* gestört oder belästigt?**

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

		Tags	Nachts	immer
trifft für mich nicht zu (keine Belästigung durch Straßenverkehrslärm)	<input type="radio"/>			
keine Fahrzeugart tritt besonders hervor	<input type="radio"/>			
ja, besonders vom Pkw-Verkehr		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ja, besonders von Lkw		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ja, besonders von Bussen		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ja, besonders von Motorrädern/Mopeds		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ja, besonders von Rasern/überlaute Fahrzeuge		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Frage 5:

**Fühlen Sie sich auch in Ihrer Wohnung von Verkehrslärm gestört oder belästigt?**

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

- ja, auch in der Wohnung, aber nur bei offenem Fenster oder auf dem Balkon oder der Terasse
- ja, auch in der Wohnung, sogar bei geschlossenen Fenstern
- nein, nur im Wohnumfeld wenn ich draußen bin
- nein, überhaupt nicht



Frage 6:

**Haben Sie manchmal wegen des Lärms Schwierigkeiten einzuschlafen oder durchzuschlafen?**

*(Zutreffendes bitte ankreuzen)*

- ja
- nein

Frage 7:

**Machen Sie sich wegen des Lärms manchmal auch Sorgen um Ihre Gesundheit?**

*(Zutreffendes bitte ankreuzen)*

- ja
- nein

Frage 8:

**Liegt Ihre Wohnung mit der Fensterfront zu einer *Bushaltestelle* oder *Ampel*?**

*(Zutreffendes bitte ankreuzen, Mehrfachantworten möglich)*

- ja, an einer Bushaltestelle
- ja, an einer Ampel
- nein, weder noch

Frage 9:

**Wie wichtig ist Ihnen eine Verringerung des Lärms in Ihrem Wohnumfeld?**

*(Zutreffendes bitte ankreuzen)*

- sehr wichtig
- wichtig
- weniger wichtig
- unwichtig

Frage 10:

**Manche Möglichkeiten zur Verringerung von Lärm in Ihrem Wohnumfeld oder Ihrer Wohnung wären mit Nachteilen in anderen Bereichen verbunden. Welche Nachteile wären Sie bereit in Kauf zu nehmen, wenn damit eine spürbare Lärmentlastung verbunden wäre?**

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

	ja, auf alle Fälle	ja, mit Einschränkungen	ja, aber nur sehr begrenzt	nein, auf keinen Fall
Längerer Weg zum eigenen Autoparkplatz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umwege oder längere Fahrzeit für regelmäßige Fahrten mit dem Auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Veränderung des Stadtbildes, etwa durch Lärmschutzwände	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verringerung von Ausgaben für andere öffentliche Aufgaben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keine Flüge nach 23:00 Uhr, ggf. Umleitung auf andere Flughäfen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Frage 11:

**Haben Sie von dem vorigen Hamburger Lärmaktionsplan (2013) gehört?**

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

- ja, ich hatte davon gehört, kenne aber keine Details
- ja, damit hatte ich mich schon genauer befasst, mich aber nicht beteiligt
- ja, ich habe schon damals an Veranstaltungen teilgenommen
- nein, nichts davon gehört

Frage 12:

**Sind Sie mit den bisherigen Aktivitäten zum Lärmschutz in Hamburg zufrieden?**

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

- ja, Verbesserungen sind spürbar
- ja, es wird immerhin nicht lauter
- nein, es sind keine Verbesserungen zu bemerken
- weiß nicht

Frage 13:

**Welche Erwartungen haben Sie in Bezug auf den aktuellen Lärmaktionsplan, der zurzeit für Hamburg erarbeitet wird?**

*(Zutreffendes bitte ankreuzen)*

- hohe Erwartungen, Lärmschutz muss in Hamburg als vorrangige Aufgabe definiert werden
- differenzierte Erwartungen, Lärm kann durch behördliches Handeln vielfach begegnet werden, aber Lärm gehört auch zur Großstadt
- keine besonderen Erwartungen, Lärmschutz ist eine Aufgabe der Behörden unter vielen anderen wichtigen Themen
- keine Erwartungen, der Lärmaktionsplan ist nur eine bürokratische Pflichtaufgabe

Frage 14:

**Bitte lesen Sie sich die folgenden Aussagen zum Thema "passiver Schallschutz" durch und kreuzen Sie an, welche Aussage auf Sie zutrifft.**

*(Zutreffendes bitte ankreuzen, Mehrfachantworten möglich)*

- Ich bin Mieter/in und wäre froh über Lärmschutzverglasung und würde auch einen Anteil der Kosten über eine höhere Miete tragen.
- Ich bin Eigentümer/in und würde bei einer anteiligen Förderung gerne meine Wohnung / mein Haus vor Lärm schützen
- Ich bin bereits einmal aus einer zu lauten Wohnung weggezogen, um mich vor Lärm zu schützen.
- Lärm beeinträchtigt mich in der Wohnung nicht, daher würde ich auch kein Geld für Maßnahmen zum Lärmschutz ausgeben wollen
- Lärm ist nur eines von vielen Umwelt-Problemen, wenn man in der Stadt wohnt. Da sollte man an anderer Stelle Geld ausgeben.

Frage 15:

**Seit einigen Jahren werden bei Sanierungsarbeiten und Neubau im Hamburger Straßennetz nur noch leise Fahrbahnoberflächen hergestellt (sog. lärm mindernde Fahrbahnbeläge). Haben Sie persönlich damit schon Erfahrungen gemacht?**

*(Zutreffendes bitte ankreuzen, Mehrfachantworten möglich)*

- Ich wohne in einer solchen Straße und finde den Effekt positiv.
- Ich kenne Menschen, die in einer solchen Straße wohnen und von positiven Effekten berichten.
- Ich habe eine solche Straße vor und nach der Sanierung besucht und kann im Vergleich eine Lärminderung wahrnehmen.
- Andere Lärmquellen sind so dominant, dass ich auch nach dem Umbau keine Lärminderung festgestellt habe.
- Nein, ich habe weder eigene Erfahrungen noch von Erfahrungen Anderer gehört.

Frage 16:

**In den letzten Jahren wurde an einigen Straßenabschnitten im Hamburger Straßennetz Tempo 30 nachts umgesetzt. Haben Sie persönlich damit schon Erfahrungen gemacht?**

*(Zutreffendes bitte ankreuzen, Mehrfachantworten möglich)*

- Ich wohne an einem solchen Straßenabschnitt und finde es positiv.
- Ich kenne Menschen, die an einem solchen Straßenabschnitt wohnen und es positiv finden.
- Nein, ich habe weder eigene Erfahrungen noch von Erfahrungen Anderer gehört.
- Andere Lärmquellen sind so dominant, dass ich keine Lärminderung festgestellt habe.
- Ich erwarte nicht, das es etwas bringt.

Frage 17:

**In Hamburg sind derzeit "Ruhige Gebiete" nicht formal festgelegt. Was würden Sie davon halten, wenn bestimmte, heute noch relativ wenig von Lärm belastete, unbebaute Bereiche (auch kleinere) erstmalig zu sogenannten "Ruhigen Gebieten" erklärt würden, für die künftig ein besonderer Schutzstatus besteht?**

*(Zutreffendes bitte ankreuzen, Mehrfachantworten möglich)*

- Das würde meine volle Zustimmung finden, ich würde mich dort gern und oft aufhalten, sogar extra hingehen und am liebsten in der Nähe wohnen.
- Das wäre gut für Hamburg und auch ich selbst würde solche Gebiete gelegentlich bewusst aufsuchen.
- Als "Ruhiges Gebiet" sollten nur wirklich leise Stadtbereiche festgelegt werden, in denen sich die Bevölkerung wirksam vom Umgebungslärm erholen kann.
- Ich bin nur dafür, wenn der Lärmschutz in anderen Gebieten deswegen nicht vernachlässigt wird.
- Ich halte nichts von "Insellösungen", alle Bemühungen sollten darauf konzentriert werden, dass es dort, wo es heute zu laut ist, leiser wird.
- Ich bin generell dagegen, bitte nicht noch mehr Reglementierungen.
- Ist mir egal.

Zum Schluss bitten wir Sie noch um ein paar persönliche Angaben, mit deren Hilfe die Aussagekraft dieser Befragung deutlich verbessert werden kann.

Ich bin:  männlich  weiblich

Mein Alter ist:  unter 18 Jahre  
 18-30 Jahre  
 31-50 Jahre  
 50-65 Jahre  
 über 65 Jahre

So halte ich mich an Werktagen tagsüber in meiner Wohnung auf:  
 eher viel (privat, beruflich)  eher wenig

Ich bin zurzeit:  berufstätig  
 nicht erwerbstätig  
 in Ausbildung  
 in Rente/Pension

So lange wohne ich schon in meiner Straße bzw. Wohnung:  
 weniger als 1 Jahr  1-5 Jahre  6-10 Jahre  mehr als 10 Jahre

Auf meiner Arbeitsstelle habe ich einen lauten Arbeitsplatz  ja  nein

So bin ich in der Stadt Hamburg *überwiegend* unterwegs:

- zu Fuß
- mit Bus und Bahn
- mit dem Fahrrad
- mit dem eigener Pkw
- als Nutzer von Carsharing
- anders

Ich nutze den Hamburger Flughafen Helmut Schmidt (privat oder geschäftlich)

- regelmäßig
- gelegentlich
- nie

Gern würden wir auch erfahren, in welcher Straße Sie wohnen:

Straße, Postleitzahl

**vielen Dank!**

Die Befragung ist nun fast abgeschlossen.

Falls Sie Bemerkungen, Anregungen oder Verbesserungsvorschläge haben, können Sie uns diese über das angezeigte Textfeld übermitteln (max. 250 Zeichen).

Wenn Sie keine weiteren Hinweise eintragen möchten, klicken Sie einfach auf "Absenden" um die Befragung abzuschließen.

max. 250 Zeichen (einschl. Leerzeichen)

konzepte, Maßnahmen  
besonders wichtig ist.

Wollen Sie Ihre Eingaben jetzt absenden?

senden

löschen

zurück....

## A-6 Inhalte der ortsbezogenen Informationen (Karte)

Informieren Sie sich über Lärmschutzmaßnahmen im Hamburger Straßennetz. Filtern Sie nach Themen (abgeschlossen, laufend und geplant) und lassen Sie sich Layer anzeigen.

Sie haben die Möglichkeit, jede Maßnahme zu kommentieren oder per Daumensymbol zu bewerten.

Sie können sich die Informationen auch in Listenform anzeigen lassen. Übergreifende Konzepte werden unter Gesamtstädtische Maßnahmen beschrieben.

PROJEKTINFOS
UMFRAGE
GESAMTSTÄDTISCHE MAßNAHMEN
ORTSBEZOGENE MAßNAHMEN
LÄRMINFO
FAQ
ADMIN
LOGOUT

### Maßnahmen

In Karte anzeigen
In Liste anzeigen

Informieren Sie sich über Lärmschutzmaßnahmen im Hamburger Straßennetz. Filtern Sie nach Themen (abgeschlossen, laufend und geplant) und lassen Sie sich Layer anzeigen.

Sie haben die Möglichkeit, jede Maßnahme zu kommentieren oder per Daumensymbol zu bewerten.

Sie können sich die Informationen auch in Listenform anzeigen lassen. Übergreifende Konzepte werden unter **Gesamtstädtische Maßnahmen** beschrieben.

**Thema**

- Alle -

- Alle -

Abgeschlossene Maßnahmen

Laufende Maßnahmen

Geplante Maßnahmen

Nicht weiter verfolgte Maßnahmen

**Grundkarte**

Stadtkarte

Luftbild

Lärmkarte Straßenverkehr 2017 Nacht

Lärmkarte Straßenverkehr 2017 Tag/Abend/Nacht

Tempo 30 Zonen

Tempo 30 nachts

Tempo 30 nachts geplant

Fahrradstraßen

Velo- und Freizeitrouen

Ladestationen für E-Autos

StadtRad Stationen

Park- und Ride-Parkplätze

Großraum- und Schwertransportrouen

### Maßnahmen

- Abgeschlossene Maßnahmen
- Laufende Maßnahmen
- Geplante Maßnahmen
- Nicht weiter verfolgte Maßnahmen

Legende

In der Rubrik **Ortsbezogene Maßnahmen** werden auf der Hamburg-Karte (und wahlweise auch in Listenform) insgesamt 86 Maßnahmen dargestellt, die über das Auswahlmenü als thematische Layer ein- und ausgeblendet werden können:

- abgeschlossene Maßnahmen: 30 St.
- laufende Maßnahmen: 17 St.
- geplante Maßnahmen: 33 St.
- nicht weiter verfolgte Maßnahmen: 6 St

Die folgenden Tabellen dieses Anhangs geben den Inhalt der je Maßnahme über die Karte angebotenen Informationen im Dateneingabeformat wieder:



<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Geschwindigkeitsüberwachung in der Rennbahnstraße / Horner Rampe</b>
<b>Beschreibung1:</b>	2017 wurde aus Verkehrssicherheitsgründen eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage (GÜA) angebracht.
<b>Beschreibung2:</b>	Die genaue Lage ist in der Rennbahnstraße zwischen Washingtonallee und Weddestraße (gegenüber der Hausnummer 101a).
<b>Koordinate:</b>	53.551097, 10.084638

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Umgestaltung der Fuhlsbüttler Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	zwischen der Barmbeker-Ring Brücke und Hellbrookstraße
<b>Beschreibung2:</b>	2017 wurde durch die Umgestaltung im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms eine messbare Pegelverminderung von 0,7 dB(A) erreicht. Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 11/ Ausbau des ÖPNV
<b>Koordinate:</b>	<b>53.580121, 10.040032</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Tempo 30 (nachts) in der Moorstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	2014 wurde in der Moorstraße Tempo 30 (nachts) angeordnet.
<b>Beschreibung2:</b>	An diesem Abschnitt des Hauptverkehrsstraßennetzes ist eine spürbare Lärminderung mittels anderer Maßnahmen kurzfristig nicht möglich. Um den Lärmpegelwert zu senken, ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im besonders sensiblen Nachtzeitraum erfolgt. Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C3/ Geschwindigkeitsbegrenzung
<b>Koordinate:</b>	<b>53.457004, 9.987163</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Tempo 30 (nachts) in der Winsener Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	2014 wurde in der Winsener Straße zwischen der Jägerstraße und dem Anschluss der Autobahn A 253 Tempo 30 (nachts) angeordnet. Zusätzlich sind zur Unterstützung für eine Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zwei Dialogdisplays angebracht worden.

<b>Beschreibung2:</b>	An diesem Abschnitt des Hauptverkehrsstraßennetzes ist eine spürbare Lärminderung mittels anderer Maßnahmen kurzfristig nicht möglich. Um den Lärmpegelwert zu senken, ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im besonders sensiblen Nachtzeitraum erfolgt. Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 3 / Geschwindigkeitsbegrenzung
<b>Koordinate:</b>	<b>53.448631, 9.988612</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Tempo 30 (nachts) in der Harburger Chaussee</b>
<b>Beschreibung1:</b>	2014 wurde in der Hamburger Chaussee zwischen der Straße An der Hafentbahn bis 500 m in westliche Richtung Tempo 30 (nachts) angeordnet. Zusätzlich sind zur Unterstützung für eine Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zwei Dialogdisplays angebracht worden.
<b>Beschreibung2:</b>	An diesem Abschnitt des Hauptverkehrsstraßennetzes ist eine spürbare Lärminderung mittels anderer Maßnahmen kurzfristig nicht möglich. Um den Lärmpegelwert zu senken, ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im besonders sensiblen Nachtzeitraum erfolgt. Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 3 / Geschwindigkeitsbegrenzung
<b>Koordinate:</b>	<b>53.520875, 10.008684</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Tempo 30 (nachts) in der Holtenkliner Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Im März 2018 wurde zwischen der Justus-Brinkmann-Straße bis Wentorfer Straße Tempo 30 (nachts) angeordnet. Zusätzlich sind zur Unterstützung für eine Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zwei Dialogdisplays angebracht worden.
<b>Beschreibung2:</b>	An diesem Abschnitt des Hauptverkehrsstraßennetzes ist eine spürbare Lärminderung mittels anderer Maßnahmen kurzfristig nicht möglich. Um den Lärmpegelwert zu senken, ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im besonders sensiblen Nachtzeitraum erfolgt. Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: <b>Link zu C 3 / Geschwindigkeitsbegrenzung</b>
<b>Koordinate:</b>	<b>53.484080, 10.220026</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Tempo 30 (nachts) in der Bergedorfer Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Im März 2018 wurde zwischen der Vierlandenstraße bis Wentorfer Straße Tempo 30 (nachts) angeordnet.

<b>Beschreibung2:</b>	Zusätzlich sind zur Unterstützung für eine Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zwei Dialogdisplays angebracht worden.  An diesem Abschnitt des Hauptverkehrsstraßennetzes ist eine spürbare Lärminderung mittels anderer Maßnahmen kurzfristig nicht möglich. Um den Lärmpegelwert zu senken, ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im besonders sensiblen Nachtzeitraum erfolgt. Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 3 / Geschwindigkeitsbegrenzung
<b>Koordinate:</b>	<b>53.486543, 10.212986</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Tempo 30 (nachts) in der Rennbahnstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Im März 2018 wurde zwischen der Washington-Allee bis Bergedorfer Straße Tempo 30 (nachts) angeordnet.
<b>Beschreibung2:</b>	An diesem Abschnitt des Hauptverkehrsstraßennetzes ist eine spürbare Lärminderung mittels anderer Maßnahmen kurzfristig nicht möglich. Um den Lärmpegelwert zu senken, ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im besonders sensiblen Nachtzeitraum erfolgt. Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 3 / Geschwindigkeitsbegrenzung
<b>Koordinate:</b>	<b>53.552236, 10.084256</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Tempo 30 (nachts) in der Eiffestraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Im März 2018 wurde zwischen Luisenweg bis Rückersweg Tempo 30 (nachts) angeordnet.
<b>Beschreibung2:</b>	Zusätzlich sind zur Geschwindigkeitskontrolle 2 Dialogdisplays angebracht worden. An diesem Abschnitt des Hauptverkehrsstraßennetzes ist eine spürbare Lärminderung mittels anderer Maßnahmen kurzfristig nicht möglich. Um den Lärmpegelwert zu senken, ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im besonders sensiblen Nachtzeitraum erfolgt. Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 3 / Geschwindigkeitsbegrenzung
<b>Koordinate:</b>	<b>53.551297, 10.056256</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Tempo 30 (nachts) im Mühlendamm / Kuhmühle</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Im März 2018 wurde zwischen der Lübecker Straße bis Armgartstraße Tempo 30 (nachts) angeordnet.

<b>Beschreibung2:</b>	Zusätzlich werden im Laufe der nächsten Monate zur Unterstützung für eine Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit Dialogdisplays zur Geschwindigkeitskontrolle aufgestellt. An diesem Abschnitt des Hauptverkehrsstraßennetzes ist eine spürbare Lärminderung mittels anderer Maßnahmen kurzfristig nicht möglich. Um den Lärmpegelwert zu senken, ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im besonders sensiblen Nachtzeitraum erfolgt.  Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 3 / Geschwindigkeitsbegrenzung
<b>Koordinate:</b>	<b>53.561472, 10.025250</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Tempo 30 (nachts) in der Vogt-Wells-Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Im März 2018 wurde zwischen der Julius-Vosseler-Straße bis Osterfeldstraße Tempo 30 (nachts) angeordnet.
<b>Beschreibung2:</b>	An diesem Abschnitt des Hauptverkehrsstraßennetzes ist eine spürbare Lärminderung mittels anderer Maßnahmen kurzfristig nicht möglich. Um den Lärmpegelwert zu senken, ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im besonders sensiblen Nachtzeitraum erfolgt. Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 3 / Geschwindigkeitsbegrenzung
<b>Koordinate:</b>	<b>53.599500, 9.961299</b>

<b>Thema:</b>	Laufende Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Tempo 30 (nachts) in der Holstenstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Ab dem 3. Quartal 2018 wird zwischen Gählerstraße bis Max-Brauer-Allee Tempo 30 (nachts) angeordnet.
<b>Beschreibung2:</b>	An diesem Abschnitt des Hauptverkehrsstraßennetzes ist eine spürbare Lärminderung mittels anderer Maßnahmen kurzfristig nicht möglich. Um den Lärmpegelwert zu senken, soll deshalb eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im besonders sensiblen Nachtzeitraum erfolgen. Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 3 / Geschwindigkeitsbegrenzung
<b>Koordinate:</b>	<b>53.557218, 9.949917</b>

<b>Thema:</b>	Laufende Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Tempo 30 soll (nachts) in der Straße Braamkamp angeordnet werden</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Ab dem 3. Quartal 2018 wird zwischen Alsterdorfer Straße bis zum Jahning Tempo 30 (nachts) angeordnet.

<b>Beschreibung2:</b>	An diesem Abschnitt des Hauptverkehrsstraßennetzes ist eine spürbare Lärminderung mittels anderer Maßnahmen kurzfristig nicht möglich. Um den Lärmpegelwert zu senken, soll deshalb eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im besonders sensiblen Nachtzeitraum erfolgen. Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 3 / Geschwindigkeitsbegrenzung
<b>Koordinate:</b>	<b>53.600890, 10.002570</b>

<b>Thema:</b>	Laufende Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Tempo 30 (nachts) in der Bramfelder Chaussee</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Ab dem 3. Quartal 2018 wird zwischen Fabriciusstraße bis Werner-Otto-Straße Tempo 30 (nachts) angeordnet.
<b>Beschreibung2:</b>	An diesem Abschnitt des Hauptverkehrsstraßennetzes ist eine spürbare Lärminderung mittels anderer Maßnahmen kurzfristig nicht möglich. Um den Lärmpegelwert zu senken, soll deshalb eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im besonders sensiblen Nachtzeitraum erfolgen. Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 3 / Geschwindigkeitsbegrenzung
<b>Koordinate:</b>	<b>53.597756, 10.064778</b>

<b>Thema:</b>	Laufende Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Tempo 30 (nachts) in der Tarpenbekstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Ab dem 3. Quartal 2018 wird zwischen Martinistraße bis Straße Nedderfeld Tempo 30 (nachts) angeordnet.
<b>Beschreibung2:</b>	An diesem Abschnitt des Hauptverkehrsstraßennetzes ist eine spürbare Lärminderung mittels anderer Maßnahmen kurzfristig nicht möglich. Um den Lärmpegelwert zu senken, soll deshalb eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im besonders sensiblen Nachtzeitraum erfolgen. Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 3 / Geschwindigkeitsbegrenzung
<b>Koordinate:</b>	<b>53.596289, 9.983834</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Städtebauliche Aufwertung in der Holstenstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Zwischen Holstenplatz bis Max-Brauer-Allee sollen zur Reduzierung des Lärms großzügigere Vorflächen vor der Bebauung geschaffen werden.

<b>Beschreibung2:</b>	Durch Verdichtung der Begrünung, mehr Platz für Radabstellanlagen und für den Fußgängerverkehr sind Lärmpegelminderungen bis zu 3 dB(A) möglich. Zur Zeit werden verschiedene Maßnahmen untersucht: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verschiebung der Fahrbahn am Holstenplatz zur Stresemannstraße</li> <li>• Verschiebung der Haltelinie der südlichen Zufahrt zum Holstenplatz nach Norden und Einordnung der Rechtsabbiegespur erst nach der Bebauung</li> <li>• Kürzung der sehr lang ausgebildeten Rechtsabbiegespur von der Holstenstraße in die Max-Brauer-Allee</li> </ul> Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmindernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.559861, 9.948617</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Umbau Holstenstraße-Holstenplatz</b>
<b>Beschreibung1:</b>	2020 wird der Knotenpunkt Holstenstraße/ Holstenplatz/ Haubachstraße bis zur Einmündung Gefionstraße/Alsenstraße umgebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Zum einen soll die Veloroute 13 komfortabel und durchgängig attraktiv und sicher gestaltet werden, zum anderen soll die Metrobuslinie 20/25 beschleunigt werden. Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 11 / Ausbau des ÖPNV, C13 / Ausbau des Radverkehrs
<b>Koordinate:</b>	<b>53.561359, 9.948630</b>

<b>Thema:</b>	Nicht weiter verfolgte Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Lärmschutzmaßnahmen in der Stresemannstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Zwischen Kaltenkircher Platz und Schanzenstraße ist im Rahmen der Planungen zur Erneuerung der Sternbrücke die Möglichkeit der Einflussnahme auf Festsetzungen zum Schallschutz über Bauanträge geprüft und als gering eingestuft worden.
<b>Beschreibung2:</b>	Der Lärmschutz kann aber langfristig erhöht werden über <ul style="list-style-type: none"> <li>• die verkehrliche Entlastung im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung</li> <li>• bedarfsgerechte Radverkehrsanlagen, Freihaltung der Radwege und Bau von Fahrradabstellanlagen</li> <li>• die Erneuerung der Sternbrücke und durch</li> <li>• Schließung von Baulücken zur Schaffung rückwärtiger ruhiger Bereiche</li> </ul> Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1/ Lärmmindernde Fahrbahnbeläge, C 9/ Schienenverkehr, C 10/ Verkehrsentwicklungsplan
<b>Koordinate:</b>	<b>53.561752, 9.952906</b>

<b>Thema:</b>	Nicht weiter verfolgte Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Bau einer Mittelinsel in der Rennbahnstraße / Horner Rampe</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Zwischen Washingtonallee und Weddestraße wurde der Bau einer Mittelinsel in Betracht gezogen. Diese Maßnahme wird vorerst nicht weiter verfolgt.
<b>Beschreibung2:</b>	Die sich durch eine Mittelinsel mit Querungshilfe (eventuell auch mit Fußgängerampel) ergebene Fahrbahnverswenkung zu einer Geschwindigkeitsreduzierung führen.  Stattdessen wurde eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage (GÜA) aufgestellt.  Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C3/ Geschwindigkeitsbegrenzung
<b>Koordinate:</b>	<b>53.550908, 10.084559</b>

<b>Thema:</b>	Nicht weiter verfolgte Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Bau einer Schallschutzwand und einer Mittelinsel in der Straße Braamkamp</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Die geplante Schallschutzwand zwischen den Blöcken Beim Jacobistift in der Straße Braamkamp zwischen Alsterdorfer- und Ohlsdorfer Straße wurde aus Denkmalschutzgründen abgelehnt.
<b>Beschreibung2:</b>	Weiterhin ist geprüft worden, ob der Bau einer Mittelinsel als Fußgängerquerung im Braamkamp in Höhe Vogelbeerenweg zur Verbesserung der Querbarkeit möglich ist. Diese Maßnahme hätte zur Absenkung der realen Fahrgeschwindigkeit führen können.  Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 2/ Passiver Schallschutz
<b>Koordinate:</b>	<b>53.601252, 10.001304</b>

<b>Thema:</b>	Nicht weiter verfolgte Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Geschwindigkeitsüberwachung und Bau einer Mittelinsel in der Buxtehuder Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Auf der 300 m langen Strecke westlich der Seehafenbrücke in der Buxtehuder Straße werden vorerst Maßnahmen zur fortwährenden Geschwindigkeitsüberwachung nicht weiter verfolgt.
<b>Beschreibung2:</b>	Ebenfalls nicht mehr weiter verfolgt wird der Bau einer Mittelinsel. Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C3/Geschwindigkeitsbegrenzung
<b>Koordinate:</b>	<b>53.465161, 9.976987</b>

<b>Thema:</b>	Nicht weiter verfolgte Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Umgestaltung der Straße in der Wandsbeker Chaussee</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Zwischen Ritterstraße und S- Bahnbrücke Wandsbeker Chaussee sind mehrere mögliche Maßnahmen zur Lärmpegelminderung geprüft und verworfen worden.
<b>Beschreibung2:</b>	Im Einzelnen sind das folgende Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verminderung der sechs Fahrstreifen auf vier</li> <li>• Neuanlage von Mittelstreifen, Parkstreifen, Radfahrstreifen oder Busspur</li> <li>• Gesonderte Vorkehrungen für den Lieferverkehr</li> </ul>
<b>Koordinate:</b>	<b>53.568740, 10.053111</b>

<b>Thema:</b>	Nicht weiter verfolgte Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Bau von Schallschutzwänden in der Bramfelder Chaussee</b>
<b>Beschreibung1:</b>	zwischen Bramfelder Straße und Werner-Otto-Straße ist eine Lückenschließung durch Schallschutzwände untersucht und verworfen worden.
<b>Beschreibung2:</b>	Die Untersuchung betrifft die Blockgebäude im nördlichen Abschnitt, die senkrecht zur Fahrbahn stehen. Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C2 passiver Schallschutz
<b>Koordinate:</b>	<b>53.597056, 10.063872</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Bau einer Schallschutzwand in der Eiffestraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Zwischen Schurzallee-Nord und Luisenweg ist eine Schließung der Baulücke Eiffestraße Nr. 650c – 662a durch eine Schallschutzwand oder durch eine Baulückenschließung vorgesehen.
<b>Beschreibung2:</b>	Ein Pilotprojekt zur Gestaltung von Lärmschutzwänden in einem freiräumlichen Kontext ist angeschoben worden. Die konkreten Maßnahmen sind aber vorerst wegen anderer größerer Bauprojekte zurückgestellt worden.  Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C2/ Programm passiver Schallschutz
<b>Koordinate:</b>	<b>53.550913, 10.059756</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Großräumige Umgestaltung der Harburger Chaussee</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Auf der 500 m langen Strecke westlich von der Straße An der Hafenbahn gibt es großräumige Planungen auf der „Deichpark-Elbinsel“. Dabei werden 2 Varianten untersucht



<b>Beschreibung2:</b>	<p>Variante 1: vollständige Verlegung der Straße in Richtung Deich Variante 2: Verlegung nur einer Fahrbahn</p> <p>Die mögliche Lärminderung ergibt sich durch die Erhöhung des Abstandes zwischen den Fassaden und der Fahrstreifen.</p> <p>Zur näheren Beschreibung wird verwiesen auf das Rahmenkonzept in der Drucksache 20/13206 (vom 30.09.2014) "Hamburgs Sprung über die Elbe – Zukunftsbild 2013+" sowie auf die IBA-Machbarkeitsstudie "Deichpark Elbinsel".</p>
<b>Koordinate:</b>	<b>53.520724, 10.007469</b>

<b>Thema:</b>	Laufende Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Neubau der B4/B75 / Wilhelmsburger Reichsstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Bis 2019 soll die Verlegung der B 4/ B 75 Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahnstrecke Hamburg – Hannover abgeschlossen sein.
<b>Beschreibung2:</b>	<p>Auf einer Länge von rund 4,6 Kilometern wird die Wilhelmsburger Reichsstraße auf der Westseite der heutigen Bahntrasse neu gebaut, um zwei große Verkehrswege, die den Stadtteil durchschneiden, auf einer Trasse zu bündeln. Die Lärmbelastung in Wilhelmsburg wird dadurch zukünftig deutlich verringert. Bereits jetzt sind im Zuge des Projekts umfangreiche Lärmschutzeinrichtungen an der Bahntrasse realisiert, die eine spürbare Wirkung entfalten.</p> <p>Grundsätzliche lärmindernde Effekte sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entlastung im Hauptverkehrsstraßennetz aufgrund der Bündelungswirkung</li> <li>• Querschnittreduktionen im Hauptverkehrsstraßennetz</li> <li>• Verminderte Lärmausbreitung durch bauliche Schallschutzmaßnahmen: 8,5 km Lärmschutzwände an der Straße und 6,2 km an Bahnanlagen</li> <li>• Deutliche Reduktion der Lärmpegel für mehr als 25 000 Menschen in 12 500 Wohnungen</li> </ul> <p>Weitere Informationen: <a href="http://www.hamburg.de/fernstrassen/wilhelmsburger-reichsstrasse/">http://www.hamburg.de/fernstrassen/wilhelmsburger-reichsstrasse/</a></p>
<b>Koordinate:</b>	<b>53.496170, 9.997502</b>

<b>Thema:</b>	Laufende Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Ausbau der BAB A7</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Bis 2025 soll die Gesamtbaumaßnahme des Autobahnausbaus BAB A7 von der AS HH Othmarschen bis zur Landesgrenze HH/ SH abgeschlossen sein.
<b>Beschreibung2:</b>	<p>Wie beim Neubau der Wilhelmsburger Reichsstraße werden durch Bündelungswirkungen die Kapazitäten in den Fahrbahnquerschnitten und an Knotenpunkten gesteigert als auch Teile des Hauptverkehrsstraßennetzes entlastet. Im Zuge des Ausbaus werden auch umfangreiche Schallschutzmaßnahmen realisiert, die Auswirkungen auf größere Stadtgebiete haben. Neben Lärmschutzwänden sind insbesondere die drei „überdeckelten“ Bereiche in Schnelsen, Stellingen und Bahrenfeld/ Othmarschen hervorzuheben, die erheblich zu einer flächenhaften Lärminderung der angrenzenden Gebiete beitragen. Damit werden auch neue Umgestaltungsspielräume in der Flächenentwicklung geschaffen.</p> <p>Weitere Informationen: <a href="http://www.hamburg.de/fernstrassen/a7-deckel/">http://www.hamburg.de/fernstrassen/a7-deckel/</a></p>

<b>Koordinate:</b>	<b>53.581521, 9.915381</b>
--------------------	----------------------------

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Bahrenfelder Chaussee</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Im Jahr 2017 wurde zwischen der Sauerstraße bis zum Vorkampsweg auf einer Länge von 600 m die Fahrbahn saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.565720, 9.910738</b>

<b>Thema:</b>	Laufende Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Holstenstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Im Jahr 2019 soll zwischen dem Holstenplatz bis zur Max-Brauer-Allee auf einer Länge von 335 m die Fahrbahn saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut werden.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.560259, 9.948339</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Holstenstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Zwischen der Max-Brauer-Allee bis zur Gählerstraße soll auf einer Länge von 480 die Fahrbahn saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut werden.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.555865, 9.950579</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Kieler Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant, in der Kieler Straße zwischen der Straße Ophagen und der Stresemannstraße auf einer Länge von 750 m die Fahrbahn zu sanieren und lärm-mindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge

<b>Koordinate:</b>	<b>53.566521, 9.944677</b>
--------------------	----------------------------

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Klopstockstraße / Elbchaussee</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant, in der Klopstockstraße zwischen der Fischers Allee bis zur Betty-Levin-Passage auf einer Länge von 850 m die Fahrbahn zu sanieren und lärm-mindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.546461, 9.926689</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Stresemannstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Zwischen der Bernstorffstraße bis zur Max-Brauer-Allee wurde auf einer Länge von 325 m die Fahrbahn saniert und lärm-mindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.560761, 9.957526</b>

<b>Thema:</b>	Laufende Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Stresemannstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Im Jahr 2018 wird zwischen der Max-Brauer-Allee bis zur Alsenstraße auf einer Länge von 420 m die Fahrbahn saniert und lärm-mindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.561917, 9.951697</b>

<b>Thema:</b>	Laufende Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Stresemannstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Im Jahr 2019 wird zwischen der Alsenstraße bis zur Kieler Straße auf einer Länge von 300 m die Fahrbahn saniert und lärm-mindernder Asphalt eingebaut  Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Beschreibung2:</b>	
<b>Koordinate:</b>	<b>53.562668, 9.947044</b>

<b>Thema:</b>	Laufende Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Stresemannstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Im Jahr 2019 wird die Fahrbahn der Kreuzung am Kaltenkirchen er Platz auf einer Länge von 85 m saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.563767, 9.941585</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der B5/ Bergedorfer Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Die Fahrbahn der Kreuzung Vierlandenstraße wurde auf einer Länge von 220 m saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.487383, 10.210591</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der B5/ Bergedorfer Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant, in der Bergedorfer Straße bis zur Wentorfer Straße die Fahrbahn auf einer Länge von 160 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.486543, 10.212957</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Holtenklinkerstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant zwischen der Justus-Brinkmann-Straße bis zur Wentorfer Straße die Fahrbahn in einer Länge von 590 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.483645, 10.220821</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt im Weidenbaumsweg</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant zwischen dem Sander Damm bis zum Billgrabenteich die Fahrbahn auf einer Länge von 500 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.482920, 10.200336</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt im Weidenbaumsweg/Alte Holsten-straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Die Fahrbahn im Weidenbaumweg zwischen Bergedorfer Straße und Ludwig-Rosenberg-Ring wurde auf einer Länge von 510 m saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.489949, 10.209089</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Wentorfer Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant zwischen der Holtenklinker Straße bis zur Saarstraße die Fahrbahn auf einer Länge von 500 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.487473, 10.219956</b>

<b>Thema:</b>	Laufende Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Fruchttallee</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Im Jahr 2018 wird die Fahrbahn der Kreuzung Doormannsweg auf einer Länge von 50 saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.570358, 9.956036</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Fruchttallee</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant die Fahrbahn bis zum Heußweg auf einer Länge von 500 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.572021, 9.951326</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Gärtnerstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Die Fahrbahn zwischen der Hoheluftchaussee bis zur Quickbornstraße wurde auf einer Länge von 680 m saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.581707, 9.966075</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Kieler Straße / Holstenkamp</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Die Fahrbahn zwischen dem Holstenkamp bis zur Langenfelderstraße wurde auf einer Länge von 1.250 m saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.572799, 9.939520</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Kieler Straße/Sportplatzring</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Die Fahrbahn zwischen dem Basselweg bis zur Kreuzung Jugendstraße wurde auf einer Länge von 450 m saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.592379, 9.931493</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Kieler Straße/Sportplatzring</b>

<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant die Fahrbahn von der Jugendstraße bis zum Sportplatzring auf einer Länge von 120 m zu sanieren und lärmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.591798, 9.929680</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärminderndem Asphalt in der Vogt-Wells-Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Die Fahrbahn vom Siemersplatz wurde auf einer Länge von 60 m saniert und lärmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.599812, 9.963880</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärminderndem Asphalt in der Vogt-Wells-Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant die Fahrbahn in der Vogt-Wells-Straße bis zum Grandweg auf einer Länge von 250 m zu sanieren und lärmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.599529, 9.961283</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärminderndem Asphalt in der Buxtehuder Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant die Fahrbahn von der Seehafenbrücke bis zur Moorburger Straße auf einer Länge von 1.170 m zu sanieren und lärmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.466981, 9.971203</b>

<b>Thema:</b>	<b>Laufende Maßnahmen</b>
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärminderndem Asphalt in der Eißendorfer Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Im Jahr 2019 wird die Fahrbahn an der Kreuzung zur Knoopstraße auf einer Länge von 40 m saniert und lärmindernder Asphalt eingebaut.

<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.460497, 9.976725</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Eißendorfer Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant die Fahrbahn in der Eißendorfer Straße ab Weusthoffstraße auf einer Länge von 550 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.456513, 9.958152</b>

<b>Thema:</b>	<b>Laufende Maßnahmen</b>
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Harburger Schloßstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Die Fahrbahn an der Kreuzung zur Straße Karnapp wird auf einer Länge von 15 m saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.464026, 9.982257</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Harburger Schloßstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant die Fahrbahn in der Harburger Schloßstraße auf einer Länge von 305 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.465756, 9.983563</b>

<b>Thema:</b>	<b>Laufende Maßnahmen</b>
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Moorstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Im Jahr 2019 wird die Fahrbahn der Moorstraße von der Hannoverschen Straße bis zur Wilster Straße auf einer Länge von 225 m saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge



<b>Koordinate:</b>	<b>53.457020, 9.987015</b>
--------------------	----------------------------

<b>Thema:</b>	<b>Geplante Maßnahmen</b>
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Winsener Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant die Fahrbahn von der A253 bis zur Jägerstraße auf einer Länge von 785 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.448167, 9.989247</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Eiffe Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant die Fahrbahn vom Luisenweg bis zur Schurzallee Nord auf einer Länge von 1.250 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.551030, 10.058212</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Harburger Chaussee</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant die Fahrbahn von der Bezirksgrenze bis zur Veddeler Straße auf einer Länge von 510 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.520345, 10.002872</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Rennbahnstraße/Horner Rampe</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Die Fahrbahn der Rennbahnstraße wurde vom Hermannstal bis zum Tribünenweg auf einer Länge von 560 m saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.557232, 10.082162</b>

<b>Thema:</b>	<b>Geplante Maßnahmen</b>
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Rennbahnstraße/Horner Rampe</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant die Fahrbahn von der A 24 bis zum Tribünenweg auf einer Länge von 330 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.560772, 10.080427</b>

<b>Thema:</b>	<b>Geplante Maßnahmen</b>
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Rennbahnstraße/Horner Rampe</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant die Fahrbahn vom Hermannstal bis zur Bergedorfer Straße auf einer Länge von 1.110 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.548648, 10.085731</b>

<b>Thema:</b>	<b>Geplante Maßnahmen</b>
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Simon-von-Utrecht Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant, die Fahrbahn von der Budapester Straße bis zur Holstenstraße auf einer Länge von 870 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.551279, 9.962423</b>

<b>Thema:</b>	<b>Abgeschlossene Maßnahmen</b>
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Stresemannstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Die Fahrbahn der Stresemannstraße wurde von der Bernstorffstraße bis zur Kreuzung Lerchenstraße auf einer Länge von 190 m saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.559748, 9.960635</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Stresemannstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Die Fahrbahn der Stresemannstraße wurde an der Kreuzung zum Neuen Pferdemarkt auf einer Länge von 30 m saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.558206, 9.963842</b>

<b>Thema:</b>	<b>Geplante Maßnahmen</b>
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Stresemannstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant, die Fahrbahn ab der Straße Neuer Pferdemarkt auf einer Länge von 160 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.559073, 9.961825</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Straße Am Schulwald</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant, die Fahrbahn von der Tangstedter Straße bis zum Gehlengraben auf einer Länge von 600 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.652162, 10.023545</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Straße Braamkamp</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant, die Fahrbahn von der Alsterdorfer Straße bis zum Jahning in einer Länge von 700 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.601379, 10.000872</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Fuhlsbütteler Straße</b>

<b>Beschreibung1:</b>	Die Fahrbahn der Fuhlsbütteler Straße wurde von der Hellbrookstraße bis zur Straße Langenfort auf einer Länge von 820 m saniert und lärmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.595431, 10.043631</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärminderndem Asphalt in der Hudtwalcker Straße/Ohlsdorfer Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Die Fahrbahn der Hudtwalcker Straße/Ohlsdorfer Straße wurde bis zur Kreuzung Sierichstraße auf einer Länge von 75 m saniert und lärmindernder Asphalt ein-gebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.593942, 9.995733</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärminderndem Asphalt in der Hudtwalcker Straße/Ohlsdorfer Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Die Fahrbahn wurde von der Bussestraße bis zur Straße Baumkamp auf einer Länge von 115 m saniert und lärmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.598564, 10.004778</b>

<b>Thema:</b>	<b>Geplante Maßnahmen</b>
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärminderndem Asphalt in der Hudtwalcker Straße/Ohlsdorfer Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant, die Fahrbahn auf der verbliebenen Strecke ab der Bussestraße auf einer Länge von 1.070 m zu sanieren und lärmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.596113, 10.002042</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärminderndem Asphalt in der Straße Mühlendamm/Kuhmühle</b>

<b>Beschreibung1:</b>	Die Fahrbahn wurde von der Lübecker Straße bis zur Armgartstraße auf einer Länge von 750 m saniert und lärmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.563988, 10.024446</b>

<b>Thema:</b>	<b>Laufende Maßnahmen</b>
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärminderndem Asphalt in der Nordschleswiger Straße/Habichtstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Im Jahr 2018 wird die Fahrbahn von der Straße Eulenkamp bis zur Bramfelder Straße auf einer Länge von 1.470 m saniert und lärmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.586547, 10.064700</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärminderndem Asphalt in der Tarpenbekstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Die Fahrbahn an der Kreuzung zum Nedderfeld wurde auf einer Länge von 15 m saniert und lärmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.600986, 9.984230</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärminderndem Asphalt in der Tarpenbekstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Die Fahrbahn an der Kreuzung zur Martinistraße wurde auf einer Länge von 12 m saniert und lärmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.592619, 9.983968</b>

<b>Thema:</b>	<b>Geplante Maßnahmen</b>
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärminderndem Asphalt in der Tarpenbekstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant, die Fahrbahn von der Straße Nedderfeld bis zur Martinistraße auf einer Länge von 943 m zu sanieren und lärmindernden Asphalt einzubauen.

<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.596315, 9.983911</b>

<b>Thema:</b>	<b>Laufende Maßnahmen</b>
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Straße Wartenau</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Im Jahr 2018 wird die Fahrbahn von der Lübecker Straße Eulenkamp bis zur Straße Eilenau auf einer Länge von 300 m saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.565456, 10.032891</b>

<b>Thema:</b>	<b>Geplante Maßnahmen</b>
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Bramfelder Chaussee/Bramfelder Dorfplatz</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant, die Fahrbahn vom Bramfelder Dorfplatz bis zur Berner Chaussee auf einer Länge von 640 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.616377, 10.076945</b>

<b>Thema:</b>	<b>Laufende Maßnahmen</b>
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Bramfelder Chaussee/Werner-Otto-Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Im Jahr 2019 wird die Fahrbahn an der Kreuzung zur Fabriciusstraße auf einer Länge von 75 m saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.616377, 10.076945</b>

<b>Thema:</b>	<b>Geplante Maßnahmen</b>
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Bramfelder Chaussee/Werner-Otto-Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant, die Fahrbahn bis zur Werner-Otto-Straße auf einer Länge von 935 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge

<b>Koordinate:</b>	<b>53.597909, 10.065158</b>
--------------------	-----------------------------

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Hummelsbütteler Hauptstraße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant, die Fahrbahn von der Straße Kurzer Kamp bis zum Hummelsbütteler Weg auf einer Länge von 800 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.639041, 10.035986</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Rennbahnstraße/Wandsbek</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Die Fahrbahn wurde von der A 24 bis zur Jüthornstraße auf einer Länge von 550 m saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.564585, 10.078036</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Rüterstraße/Wandsbeker Zoll-straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant, die Fahrbahn von der Wandsbeker Allee bis zur Eftinger Straße auf einer Länge von 900 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.575831, 10.078436</b>

<b>Thema:</b>	Abgeschlossene Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt im Schiffbeker Weg</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Die Fahrbahn wurde an der Kreuzung zur Rodigallee auf einer Länge von 40 m saniert und lärmmindernder Asphalt eingebaut.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.570920, 10.124507</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt im Schiffbeker Weg</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant, die Fahrbahn bis zur A 24 auf einer Länge von 460 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.568434, 10.123205</b>

<b>Thema:</b>	Geplante Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Einbau von lärmminderndem Asphalt in der Wandsbeker Chaussee</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Es ist geplant, die Fahrbahn von der Straße Wartenau bis zur Brauhausstraße auf einer Länge von 1.280 m zu sanieren und lärmmindernden Asphalt einzubauen.
<b>Beschreibung2:</b>	Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link zu C 1 / Lärmmin-dernde Fahrbahnbeläge
<b>Koordinate:</b>	<b>53.568476, 10.051407</b>

## Ergänzung

<b>Thema:</b>	Nicht weiter verfolgte Maßnahmen
<b>Titel:</b>	<b>Lärmschutzmaßnahmen in der Winsener Straße</b>
<b>Beschreibung1:</b>	Zwischen der Jägerstraße und dem Anschluss an die A 253 werden zur-zeit keine Lärmschutzmaßnahmen geplant.
<b>Beschreibung2:</b>	<p>In diesem Gebiet sind die erneute fachliche Prüfung und eine mögliche Umsetzung von neuen Straßenquerschnitten und/oder Verlegung der Bushaltestelle oder Einrichtung einer Kaphaltestelle erst realistisch, wenn eine Grundinstandsetzung der Straße erforderlich ist.</p> <p>Der Lärmschutz kann langfristig über einen Abstandsgewinn zu den Fas-saden verbessert werden. Durch einen Umbau könnten so pro Seite ca. 1,5 m gewonnen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alternative Querschnittsausbildungen: Variante 1: Schaffung von 2 überbreiten Fahrspuren Variante 2: rechte Fahrspur als kombinierter Bus- und Radstreifen</li> <li>• Prüfung einer Verlegung der Bushaltestelle oder Einrichtung einer Kaphaltestelle</li> </ul> <p>In diesem Zusammenhang muss die Verkehrssicherheit und die eventuelle</p>



---


	Verkehrsverdrängung bei der Planung berücksichtigt werden.  Diese Maßnahme ist Teil des Programms/der Programme: Link C 10/ Verkehrs- entwicklungsplan
<b>Koordinate:</b>	<b>53.448452, 9.988765</b>

## A-7 Kontakt- und Info-Bestellmöglichkeiten

### DOWNLOADS

 [LAP Hamburg 2013 \(Stufe 2\) - Kurzfassung.pdf](#)

 [LAP Hamburg 2013 \(Stufe 2\) 7,4 MB.pdf](#)

 [Umgebungslärmrichtlinie.pdf](#)

### KONTAKT

Behörde für Umwelt und Energie

Neuenfelder Straße 19  
21109 Hamburg

 [laermaktionsplan@bue.hamburg.de](mailto:laermaktionsplan@bue.hamburg.de)

### INFORMIEREN SIE SICH

Lassen Sie sich Informationen schicken:

- Bitte informieren Sie mich über Möglichkeiten der Finanzierung/Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen
- Bitte informieren Sie mich über Zeit und Ort des geplanten Lärmforums im Herbst/Winter 2018.

E-Mail \*

Abonnieren

Abmelden

## A-8 Presse

Die folgende Pressemitteilung wurde zur Onlineschaltung der Beteiligungsplattform herausgegeben:

### **Umweltbehörde startet Umfrage zur Lärmbelastung**

**Tausende Anwohner sind gesundheitsschädlichen Lautstärken ausgesetzt – Umweltsenator: „Je mehr wir wissen, desto mehr können wir erreichen“**

**Die Umweltbehörde will mehr über die Lärmbelastung in der Stadt wissen. Hierzu befragt sie jetzt Online Hamburgerinnen und Hamburger. Die Umfrage enthält 17 Fragen. Die Beantwortung dauert wenige Minuten und ist ab sofort unter der Internetadresse <http://www.hamburg.de/luft-laerm/> bis zum 19. Juni abrufbar. Die Umfrage ist Teil des öffentlichen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des Lärmaktionsplan (LAP) Hamburg 2018. Die so genannte 3. Stufe des LAP soll bis zum Herbst/Winter 2018 unter Mitwirkung der Öffentlichkeit erarbeitet werden.**

Gefragt werden die Bürgerinnen und Bürger hierin z.B. nach ihrer persönlichen Einschätzung, der subjektiven Lärmbelastung in ihrem jeweiligen Wohngebiet. Gefragt wird nach den als besonders störend empfundenen Lärmquellen im eigenen Wohnumfeld (Straßenverkehr, Flug-, Schienen-, Industrie-, Gewerbe- oder Hafenzulärm sowie nach Baustellen-, Event- oder Freizeitlärm). Wissen möchte die Umweltbehörde auch, welche Erfahrungen in Bezug auf den Lärm Anwohnerinnen und Anwohner von 30er-Zonen gemacht haben, ob passive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzverglasung als entlastend betrachtet würden oder veränderte, leisere Fahrbahnoberflächen im Wohngebiet die Lärmbelastung verbessern würden. Auch die Einschätzung, ob heute noch relativ gering von Lärm belastete, unbebaute Bereiche zu sogenannten „Ruhigen Gebieten“ erklärt werden sollten, für die künftig ein besonderer Schutzstatus gelten könnte, ist Teil der Umfrage. Bei der Umfrage und bei den ortsbezogenen Maßnahmen in der Karte können Kommentare abgegeben werden. Die Teilnahme ist anonymisiert.

**Umweltsenator Jens Kerstan: „Die Umgebungslärmrichtlinie erfordert es, die Lärmaktionsplanung alle fünf Jahre fortzuschreiben. Das ist in diesem Jahr wieder der Fall. Und damit wir mehr darüber wissen, wo Hamburgerinnen und Hamburger der Schuh beim Lärm drückt, wünsche ich mir eine möglichst hohe Beteiligung. So können wir unser Bild schärfen. Je mehr wir wissen, desto mehr können wir erreichen, um die gesundheitsschädliche Lärmbelastung in der Stadt zu mindern.“**

Auf der Plattform <http://www.hamburg.de/luft-laerm/> informiert die Umweltbehörde umfangreich und ausführlich über den aktuellen Verfahrens- und Planungsstand und lädt zur Mitwirkung ein. Nachzulesen ist eine Rückschau auf das bisher Erreichte sowie die Planung des weiteren Vorgehens.

Auf einer interaktiven Karte werden Maßnahmen oder Maßnahmenpakete vorgestellt, die einzelnen Straßen zuzuordnen sind. Diese ortsbezogenen Maßnahmen zeigen laufende, abgeschlossene oder geplante Maßnahmen an. Die Gesamtstädtischen Maßnahmen informieren ausführlich über übergreifende Konzepte, die bereits Bestandteil des Lärmaktionsplans sind oder künftig werden sollen.

In Hamburg sind 120.000 Menschen tagsüber durch Straßenverkehr-Lautstärken von über 65dB ausgesetzt. Nachts sind es sogar 133.000 Menschen, die von Lautstärken über 55dB betroffen sind. Das sind Lautstärke-Pegel, deren Überschreitung den Senat zum Handeln verpflichtet, weil die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner dieser Straßen durch den Lärm gesundheitlich gefährdet sein kann.

Hintergrund der Lärmaktionsplanung ist eine EU-Richtlinie von 2001, nach der die Mitgliedsstaaten verpflichtet sind, schädliche Umwelteinflüsse durch so genannten Umgebungslärm zu vermeiden und zu vermindern. Um dies zu gewährleisten, muss seither alle fünf Jahre für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnerinnen und Einwohner die Lärmbelastung einheitlich auf Karten dargestellt werden. Und zwar an Hauptverkehrsstraßen, Hauptschienenstrecken und Großflughäfen. Aus den Ergebnissen sind Lärminderungsmaßnahmen für die nächsten fünf Jahre abzuleiten.

### **Rückfragen der Medien**

Pressestelle der Behörde für Umwelt und Energie, Telefon: (040) 428 40 - 8006

Dieser Teaser wurde auf den behördlichen Internetseiten geschaltet, bei Start der Beteiligungsphase mit der Aufforderung zur Teilnahme, zurzeit textlich angepasst aufgrund der Beendigung der Umfrage.



### Lärmaktionsplanung

## Informationen zum Lärmaktionsplan Hamburg

Die vier wöchige Beteiligung hat am 19. Juni 2018 geendet. Die Ergebnisse werden Ihnen nach Auswertung zur Verfügung gestellt.

Artikel aufgrund der abschließenden Pressemitteilung:

Mittwoch, 20. Juni 2018

**HAM**  
...HANSESTADT · BEZIRKE · GESELL

---

### So laut ist Hamburg – große Umfrage zum Lärm endet

**HAMBURG ::** 3000 Menschen haben sich in Hamburg bisher an einer Umfrage der Umweltbehörde zur Lärmbelastung in der Stadt beteiligt. Die Erhebung geht am kommenden Dienstag zu Ende. Erste Ergebnisse der Untersuchung werden in frühestens vier Wochen erwartet.

Die Behörde will mit der Befragung Informationen für ihren Lärmaktionsplan bekommen, der in diesem Jahr turnusgemäß aktualisiert werden muss. Gefragt wurde unter anderem nach Lärmquellen, die als besonders störend empfunden werden, etwa Straßen-, Bahn- und Fluglärm, Baustellengeräusche, Hafentärm oder Lärm durch Freizeitevents. Außerdem wurde untersucht, wie gut Tempo-30-Zonen aus Sicht der Anwohner funktionieren und ob spezielle Fahrbahnbeläge die Belastungen für Anwohner verringern.

In Hamburg sind nach Angaben der Umweltbehörde zwischen 120.000 Menschen tagsüber und 133.000 nachts gesundheitsgefährdendem Straßenlärm ausgesetzt. Der Lärmaktionsplan geht auf eine EU-Richtlinie zurück, nach der alle fünf Jahre Lärmschutzmaßnahmen aus den Ergebnissen der Erhebung angepasst werden müssen. (Ino)

---

### Parken in der Elbphilharmonie ist jetzt noch teurer

**HAFENCITY ::** Der Schock kam beim

## Der Krimi um ein Bild

**16 Jahre nach Kunstdiebstahl** in der Schweiz bringt ein

**ANDRÉ ZAND-VAKILI**

**HAMBURG ::** Es ist der spektakulärste Kunstraub, den die Hamburger Polizei bisher aufklärte. Vor mehr als 16 Jahren war ein kostbares Gemälde aus einer Galerie in Zürich verschwunden. Wert: zwei Millionen Euro. Jetzt ist das Bild in Hamburg aufgetaucht. Ein Mann, der Streit mit dem unrechtmäßigen Besitzer hatte, gab es bei der Polizei ab. Fachleute bestätigten inzwischen die Echtheit des Kunstwerks.

Jahrelang soll das Gemälde „Letizia Raviola“ des Schweizer Malers Ferdinand Hodler (1853-1918) im Keller eines libanesischen Autohändlers in Hammerbrook gelegen haben. Das Gemälde von 1917 zeigt ein Modell, das Hodler mehrmals porträtierte und das vermutlich auch Muse des Malers war.

Kurz vor Weihnachten 2017 tauchte ein 49-Jähriger an der Polizeiwache in Billstedt auf. Der Landsmann des Autohändlers hatte das Bild unter dem Arm – und übergab es den Beamten mit dem Hinweis, dass es sich um Diebesgut handelt. Das Gemälde wurde sofort sichergestellt und untersucht.

Die Abfrage in einer Datenbank für gestohlene Kunstwerke ergab einen Treffer. Dann untersuchten Fachleute das Bild. Experten der Hamburger Kunsthalle begutachteten das Ölgemälde. Sie stufen es als Original ein, das fast genau 16 Jahre zuvor am 6. Dezember 2001 in der Schweiz gestohlen worden war.

**Für Hodlers Bilder werden bis zu 9,5 Millionen Euro bezahlt**

Auslöser für die ungewöhnliche Rück-

