

Schriftliche Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Stephan Gamm, Dennis Thering, Michael Westenberger und
Dennis Gladiator (CDU) vom 09.07.18**

und Antwort des Senats

Betr.: Dieselfahrverbote in Hamburg – Wie hat sich die Antiautofahrer-Schikane im Juni 2018 auf die Umwelt, die Mobilität und auf die Arbeit der Polizei ausgewirkt?

Noch im Juli 2016 versprach der damals amtierende Hamburger Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) den Hamburgerinnen und Hamburgern: „Es wird keine Fahrverbote geben. Das wird der Hamburger Senat nicht beschließen, die Hamburger Bürgerschaft auch nicht... Wir können nicht eine Entscheidung treffen, dass Hunderttausende, die ein Diesel-Fahrzeug fahren, das nicht mehr benutzen können. Das wird es jedenfalls mit mir in keinem Fall geben.“¹ Trotzdem sind am 31. Mai 2018 auf Geheiß von Umweltsenator Jens Kerstan (GRÜNE) die deutschlandweit ersten Dieselfahrverbote in der Max-Brauer-Allee (für Pkw unterhalb der Abgasnorm Euro 6 und für Lkw unterhalb der Abgasnorm Euro VI) und in der Stresemannstraße (für Lkw unterhalb der Abgasnorm Euro VI) in Kraft getreten. Es stellt sich die Frage, welche Auswirkungen diese auf die Umwelt, die Mobilität und die Arbeit der Polizei in Hamburg bisher haben.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

In der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) sind Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgeschrieben. In Hamburg wird ausschließlich der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid nicht eingehalten. Zur Beurteilung der Wirksamkeit der Verkehrsbeschränkungen für ältere Dieselfahrzeuge werden die Luftqualitätsmesswerte der verkehrsnahen Luftmessstationen in der Max-Brauer-Allee und Stresemannstraße herangezogen. Es wird darauf hingewiesen, dass für eine Bewertung der Maßnahmenwirkung Jahresmittelwerte heranzuziehen sind, da Durchschnittswerte weniger Monatsmittelwerte aufgrund der Abhängigkeit der Messwerte von meteorologischen Verhältnissen sowie sonstiger externer Abhängigkeiten keine validen Aussagen zur tatsächlichen Belastungssituation im Jahresmittel zulassen.

Bei den umgesetzten Maßnahmen handelt sich im Übrigen nicht um generelle Fahrverbote, sondern um Durchfahrtsbeschränkungen für einige Fahrzeuge. Aufgrund der Ausnahmereglungen wird auch künftig mit jedem Fahrzeug jedes Ziel in der Stadt erreichbar sein.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

¹ Siehe unter anderem: <http://www.bild.de/regional/hamburg/scholz-lehnt-fahrverbote-fuer-dieselautos-46923996.bild.html>, letzter Zugriff: 6.7.2018.

I. Emissionen und Immissionen

1. *Wie lautete der durch die Verkehrsstation in der Max-Brauer-Allee gemessene Mittelwert für die Stickoxidkonzentration im Juni 2018?*
2. *Wie lautete der durch die Verkehrsstation in der Max-Brauer-Allee gemessene Mittelwert für die Stickoxidkonzentration im Juni 2017?*
3. *Wie lautete der durch die Verkehrsstation in der Max-Brauer-Allee gemessene Mittelwert für die Stickoxidkonzentration im Zeitraum Januar bis Mai 2018?*
4. *Wie lautete der durch die Verkehrsstation in der Max-Brauer-Allee gemessene Mittelwert für die Stickoxidkonzentration im Zeitraum Januar bis Mai 2017?*

Sowohl die an den verkehrsnahen Luftmessstationen erhobenen Luftqualitätsmesswerte des Hamburger Luftmessnetzes als auch die entsprechenden Berichte für die Monatsdaten werden nach abgeschlossener Datenvalidierung veröffentlicht und sind online abrufbar, siehe dazu: <http://luft.hamburg.de>.

5. *Welcher Mittelwert für die Stickoxidkonzentration wurde auf der, aufgrund des für die Max-Brauer-Allee verhängten Dieselfahrverbots, vorgesehenen Ausweichroute im Juni 2018 gemessen?*

An den Ausweichrouten erfolgt keine Luftqualitätsmessung.

Im Rahmen des Immissionsgutachtens zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg wurde die zu erwartende NO₂-Konzentration an den Ausweichrouten berechnet. Es wurden keine zusätzlichen NO₂-Überschreitungen prognostiziert. Der Senat geht davon aus, dass die realen Luftqualitätswerte den Berechnungen entsprechen.

6. *Wie lautete der durch die Verkehrsstation in der Stresemannstraße gemessene Mittelwert für die Stickoxidkonzentration im Juni 2018?*
7. *Wie lautete der durch die Verkehrsstation in der Stresemannstraße gemessene Mittelwert für die Stickoxidkonzentration im Juni 2017?*
8. *Wie lautete der durch die Verkehrsstation in der Stresemannstraße gemessene Mittelwert für die Stickoxidkonzentration im Zeitraum Januar bis Mai 2018?*
9. *Wie lautete der durch die Verkehrsstation in der Stresemannstraße gemessene Mittelwert für die Stickoxidkonzentration im Zeitraum Januar bis Mai 2017?*

Siehe Antwort zu 1 bis 4.

10. *Welcher Mittelwert für die Stickoxidkonzentration wurde auf den, aufgrund des für die Stresemannstraße verhängten Dieselfahrverbots, vorgesehenen Ausweichrouten im Juni 2018 gemessen? Bitte für jede drei Ausweichrouten separat angeben.*

Siehe Antwort zu 5.

II. Mobilität und Verkehrssicherheit

11. *Zum Stichtag 1. April 2018 waren in Hamburg 329.769 Dieselmotorkraftfahrzeuge (Kfz) zugelassen, von denen wiederum 213.642 nicht die Abgasnorm Euro 6 beziehungsweise Euro VI erfüllen.*
 - a) *Wie viele Diesel-Kfz sind aktuell in Hamburg zugelassen?*
 - b) *Wie viele der aktuell in Hamburg zugelassenen Diesel-Kfz erfüllen nicht die Abgasnormen Euro 6 beziehungsweise Euro VI?*

Zum 1. Juli 2018 In Hamburg sind 330.560 Diesel-Kfz zugelassen, von denen 207.070 nicht die Abgasnorm Euro 6 beziehungsweise Euro VI erfüllen.

- c) *Wie viele stadteigene Diesel-Kfz welcher Behörden und Landesbetriebe gibt es aktuell und wie viele davon erfüllen nicht die Abgasnorm Euro 6 beziehungsweise Euro VI?*

Siehe Drs. 21/12761, zu der sich folgende Änderungen ergeben haben:

Behörde/Landesbetrieb	Anzahl Diesel-Kfz	davon nicht Euro 6/VI
BA Harburg ²	31	27
Behörde für Arbeit, Soziales, Familie und Integration	1	1
Behörde für Inneres und Sport ³	1.580	1.015
Landesbetrieb Schulbau Hamburg ⁴	0	entfällt
Senatsfuhrpark	0	entfällt
Institut für Hygiene und Umwelt	8	8
Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz	4	4

12. *Welche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) wurde im Juni 2018 für*

- a) *den betroffenen Streckenabschnitt der Max-Brauer-Allee oder den nächstgelegenen Messpunkt an der Max-Brauer-Allee,*
- b) *die betroffenen Straßenabschnitte der Ausweichroute für die Max-Brauer-Allee,*
- c) *den betroffenen Streckenabschnitt der Stresemannstraße oder den nächstgelegenen Messpunkt an der Stresemannstraße,*
- d) *die betroffenen Straßenabschnitte der Ausweichrouten für die Max-Brauer-Allee*

gemessen?

13. *Welche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) wurde im Juni 2017 für*

- a) *den betroffenen Streckenabschnitt der Max-Brauer-Allee oder den nächstgelegenen Messpunkt an der Max-Brauer-Allee,*
- b) *die betroffenen Straßenabschnitte der Ausweichroute für die Max-Brauer-Allee,*
- c) *den betroffenen Streckenabschnitt der Stresemannstraße oder den nächstgelegenen Messpunkt an der Stresemannstraße,*
- d) *die betroffenen Straßenabschnitte der Ausweichrouten für die Max-Brauer-Allee*

gemessen?

In den genannten Straßenbereichen befinden sich keine Dauerzählstellen, daher können dort keine Durchschnittswerte ermittelt werden.

14. *Welche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) wurde im Jahr 2017 für*

- a) *den betroffenen Streckenabschnitt der Max-Brauer-Allee oder den nächstgelegenen Messpunkt an der Max-Brauer-Allee,*

² Die Differenz ist zu einem Teil zwischenzeitlichen Fahrzeugwechselln geschuldet sowie andererseits dem Umstand, dass seinerzeit nur die Anzahl der Pkws angegeben wurde. Nunmehr sind auch die für den Straßenverkehr zugelassenen Lkws enthalten.

³ In Drs. 21/12761 wurden über den eigenen Fahrzeugbestand der BIS beziehungsweise des Senatsfuhrparks und des LBV hinaus geleaste Fahrzeuge statistisch erfasst.

⁴ In der Drs. 21/12761 waren bezüglich SBH versehentlich falsche Zuordnungen vorgenommen worden.

An den betroffenen Straßenabschnitten wurden nachfolgende Durchschnittswerte DTVw 2017 und Schwerverkehr(SV)-Anteile ermittelt:

- Max-Brauer-Allee, südwestlich Holstenstraße: DTVw = circa 27.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 6 Prozent
 - b) *die betroffenen Straßenabschnitte der Ausweichroute für die Max-Brauer-Allee,*
- Holstenstraße, südlich Max-Brauer-Allee: DTVw = circa 26.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 4 Prozent
- Königstraße, östlich Blücherstraße: DTVw = circa 21.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 5 Prozent
- Königstraße, westlich Blücherstraße: DTVw = circa 14.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 3 Prozent
- Königstraße, östlich Max-Brauer-Allee: DTVw = circa 14.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 3 Prozent
- Max-Brauer-Allee, nördlich Königstraße: DTVw = circa 15.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 6 Prozent
- Max-Brauer-Allee, südlich Ehrenbergstraße: DTVw = circa 15.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 6 Prozent
- Max-Brauer-Allee, nördlich Ehrenbergstraße: DTVw = circa 23.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 5 Prozent
- Max-Brauer-Allee, nördlich Paul-Neveermann-Platz (Süd): DTVw = circa 24.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 7 Prozent
 - c) *den betroffenen Streckenabschnitt der Stresemannstraße oder den nächstgelegenen Messpunkt an der Stresemannstraße,*
- Stresemannstraße, nordwestlich Neuer Pferdemarkt: DTVw = circa 30.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 9 Prozent
 - d) *die betroffenen Straßenabschnitte der Ausweichrouten für die Max-Brauer-Allee*
gemessen?

Der Senat geht bei der Beantwortung davon aus, dass die betroffenen Straßenabschnitte der Ausweichrouten für die Stresemannstraße erfragt werden sollen:

- Holstenkamp, westlich Große Bahnstraße: DTV_w = circa 34.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 6 Prozent
- Holstenkamp, östlich Große Bahnstraße: DTV_w = circa 26.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 8 Prozent
- Fruchttallee, nordwestlich Emiliensstraße: DTV_w = circa 53.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 5 Prozent
- Doormannsweg, südwestlich Fruchttallee: DTV_w = circa 38.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 4 Prozent
- Schäferkampsallee, nordwestlich Beim Schlump: DTV_w = circa 41.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 6 Prozent
- Schröderstiftstraße, südöstlich Beim Schlump: DTV_w = circa 40.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 5 Prozent
- Schröderstiftstraße, nordwestlich Rentzelstraße: DTV_w = circa 36.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 5 Prozent
- Rentzelstraße, südlich Schröderstiftstraße: DTV_w = circa 26.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 3 Prozent

- Messeplatz, nördlich St. Petersburger Straße: DTV_w = circa 28.000 Kfz/24Std., SV-Anteil circa 3 Prozent
- Lombardsbrücke, westlich Ballindamm: DTV_w = circa 59.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 4 Prozent
- Amsinckstraße, westlich Spaldingstraße: DTV_w = circa 71.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 6 Prozent

15. *Wie viele Verkehrsunfälle mit wie vielen leicht-, schwer-, tödlich verletzten Personen haben sich im Juni 2018 in*

- a) dem betroffenen Streckenabschnitt der Max-Brauer-Allee und der Max-Brauer-Allee insgesamt,*
- b) den betroffenen Straßen der Ausweichroute für die Max-Brauer-Allee,*
- c) dem betroffenen Streckenabschnitt der Streseemannstraße und der Streseemannstraße insgesamt,*
- d) den betroffenen Straßen der Ausweichrouten für die Streseemannstraße*

ereignet?

Die Polizei erfasst Verkehrsunfalldaten in der Unfalldatenbank Elektronische Unfalldatensteckkarte (EUSka). In EUSka liegen vorläufige statistische Daten für 2018 derzeit nur bis einschließlich 30. April 2018 vor.

16. *Wie viele Verkehrsunfälle mit wie vielen leicht-, schwer-, tödlich verletzten Personen haben sich im Juni 2017 in*

Die Verkehrsunfalldaten sind am 10. Juli 2018 durch Abfragen in EUSka ermittelt worden:

- a) dem betroffenen Streckenabschnitt der Max-Brauer-Allee und der Max-Brauer-Allee insgesamt,*

Für den betroffenen Streckenabschnitt der Max-Brauer-Allee sind zwei Verkehrsunfälle registriert; bei keinem wurde eine Person verletzt. Für die Max-Brauer-Allee insgesamt (ohne Endknoten) sind 24 Verkehrsunfälle registriert; bei vier Verkehrsunfällen wurde jeweils eine Person leicht verletzt.

- b) den betroffenen Straßen der Ausweichroute für die Max-Brauer-Allee,*

Es wurden 16 Verkehrsunfälle (ohne Endknoten) im Sinne der Fragestellung registriert, keiner davon mit Personenschaden.

- c) dem betroffenen Streckenabschnitt der Streseemannstraße und der Streseemannstraße insgesamt,*

Für den betroffenen Streckenabschnitt der Streseemannstraße sind 26 Verkehrsunfälle registriert; bei vier Verkehrsunfällen wurde jeweils eine Person leicht verletzt. Für die Streseemannstraße insgesamt (ohne Endknoten) sind 35 Verkehrsunfälle registriert; bei fünf Verkehrsunfällen wurde jeweils eine Person leicht verletzt.

- d) den betroffenen Straßen der Ausweichrouten für die Streseemannstraße*

ereignet?

Es wurden 169 Verkehrsunfälle (ohne Endknoten) im Sinne der Fragestellung registriert, 39 davon mit Personenschäden. Vier Personen wurden dabei schwer und 45 leicht verletzt.

III. Kontrolle und Vollzug

17. *Wie viele Verkehrskontrollen zur Einhaltung der Diesel-Durchfahrtsbeschränkungen wurden jeweils in der Max-Brauerallee und der Stresemannstraße*
- a) *im Juni 2018,*
b) *seit Inkrafttreten der Dieselfahrverbote insgesamt durchgeführt?*
18. *Wie viele Personalstunden sind durch die für diese Verkehrskontrollen eingesetzten Polizisten*
- a) *im Juni 2018,*
b) *seit Inkrafttreten der Dieselfahrverbote insgesamt angefallen?*
19. *Wie viele Fahrzeuge wurden hierbei jeweils*
- a) *im Juni 2018,*
b) *seit Inkrafttreten der Dieselfahrverbote insgesamt kontrolliert und wie viele Verstöße welcher Art sind hierdurch aktenkundig und gegebenenfalls zur Anzeige gebracht worden?*
20. *Von welchen Dienststellen stammten jeweils wie viele der im Rahmen der Verkehrskontrollen eingesetzten Beamten?*
21. *Zu welchen Auswirkungen führten die von den Beamten dieser Dienststellen durchgeführten Verkehrskontrollen in der Max-Brauer-Allee und der Stresemannstraße im Hinblick auf ihre originären Vollzugsaufgaben?*
22. *Wie viel Prozent der von den Diesel-Durchfahrtsbeschränkungen betroffenen Fahrer haben sich auf Basis der Erkenntnisse aus den Verkehrskontrollen*
- a) *im Juni 2018,*
b) *seit Inkrafttreten der Dieselfahrverbote insgesamt nicht an die Dieselfahrverbote gehalten?*

Die angeordneten straßenverkehrsrechtlichen Durchfahrtsbeschränkungen liegen in den örtlichen Zuständigkeitsbereichen der Polizeikommissariate (PK) 16 und 21. Beide Dienststellen haben zur Überwachung Auftragsbefehle erlassen, die Kontrollen im Rahmen der Regeldienste vorsehen. Der Auftrag hierzu ergibt sich aus der originären Zuständigkeit der Polizei für die Verkehrsüberwachung.

Statistische Daten im Sinne der Fragestellungen werden ausschließlich im Rahmen von zielgerichteten Maßnahmen oder Großkontrollen erhoben. Darüber hinausgehende Erhebungen erfolgen nicht, sodass allein zu den Großkontrollen Daten statistisch erfasst werden.

Nachstehende Großkontrollen wurden durchgeführt:

Datum	Einsatzort	Kontrollierte Fahrzeuge
21.06.2018	Stresemannstraße	50
22.06.2018	Stresemannstraße	19
25.06.2018	Max-Brauer-Allee	255
26.06.2018	Max-Brauer-Allee	279

Insgesamt wurden 603 Fahrzeuge kontrolliert. Gegen 173 Fahrzeugführer wurden Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet; dies entspricht einem Anteil von 29 Prozent der kontrollierten Fahrzeuge.

Im Rahmen der Großkontrollen fielen 1.169 Personalstunden an. Die Anzahl der von den einzelnen Dienststellen hierbei eingesetzten Polizeibeamten ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Dienststelle	eingesetzte Beamte
PK 16	4
PK 21	37
PK 23	3
PK 24	2
PK 25	8
PK 26	9
PK 34	2
PK 35	1
PK 43	3
Landesbereitschaftspolizei	13
Verkehrsdirektion	6
Wasserschutzpolizei (WSP) 513	5
WSP 7	6
Akademie der Polizei	66

23. *Wie viele neue Verkehrsschilder wurden im Rahmen der Einrichtung und des Inkrafttretens der Diesel-Durchfahrtsbeschränkungen bisher insgesamt errichtet?*

Es wurden 159 Schilder errichtet.

24. *Welche Kosten sind für Beschaffung, Aufbau und Unterhaltung dieser Schilder bislang entstanden?*

Für die Beschaffung und den Aufbau der Schilder sind Kosten in Höhe von rund 370.000 Euro angefallen. Unterhaltungskosten sind bisher nicht entstanden.

25. *Wie viele Schilder sind seit der Aufstellung beschädigt, zerstört oder entwendet worden und welche zusätzlichen Kosten sind dadurch entstanden?*

Es liegen keine Meldungen über oder im Zuge der Wegeaufsicht festgestellte Mängel an der Beschilderung vor.

IV. Allgemeines und Sonstiges

26. *Ist der Senat zufrieden mit der Umsetzung und den Auswirkungen der Diesel-Durchfahrtsbeschränkungen in Hamburg?*

27. *Ist die Behörde für Umwelt und Energie (BUE) zufrieden mit der Umsetzung und den Auswirkungen der Diesel-Durchfahrtsbeschränkungen in Hamburg?*

28. *Ist die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) zufrieden mit der Umsetzung und den Auswirkungen der Diesel-Durchfahrtsbeschränkungen in Hamburg?*

29. *Ist die Behörde für Inneres und Sport (BIS) zufrieden mit der Umsetzung und den Auswirkungen der Diesel-Durchfahrtsbeschränkungen in Hamburg?*

Die Dieseldurchfahrtsbeschränkungen sind Maßnahmen des aktuellen Luftreinhalteplans für Hamburg, der am 30. Juni 2017 vom Hamburger Senat beschlossen wurde. Diese werden dazu beitragen, dass der gesetzlich vorgeschriebene Jahresmittelgrenzwert für NO₂ auch an Straßen mit schluchtenartiger Bebauung und damit einhergehendem geringen Luftaustausch schnellstmöglich eingehalten werden kann. Die Wirkungen der Maßnahmen sind gutachterlich quantifiziert und dienen dem Gesundheitsschutz der Hamburger Bevölkerung. Die Umsetzung der Dieseldurchfahrtsbeschränkungen erfolgte planmäßig. Es wird davon ausgegangen, dass die Wirkungen den Berechnungen des Luftreinhalteplans entsprechen. Eine Evaluation steht noch aus.

Der beschlossene Luftreinhalteplan setzt geltendes Recht in Hamburg um. Eine Zufriedenheitsbewertung ist daher entbehrlich.

30. *Prüfen der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden die Einrichtung von Diesel-Durchfahrtsbeschränkungen in weiteren Straßen?*

Wenn ja, für welche Straßen und warum?

Nein.

31. *Zu wann (welcher Monat welchen Jahres) planen der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden nach jetzigem Stand die Aufhebung der Diesel-Durchfahrtsbeschränkungen für*

- a) *die Max-Brauer-Allee?*
b) *die Stresemannstraße?*

Sobald der NO₂-Jahresmittelgrenzwert ohne Dieseldurchfahrtsbeschränkungen sicher und dauerhaft eingehalten werden kann, wären diese obsolet. Ein konkreter Zeitpunkt hierfür kann derzeit dafür nicht genannt werden.

32. *Warum ist auf der Startseite von www.hamburg.de mit Stand 5. Juli 2018 weder ein eigener Reiter noch irgendein Hinweis auf die Diesel-Durchfahrtsbeschränkungen und auf hilfreiche Informationen für betroffene Kfz-Fahrer und -Halter eingestellt?*

Auf der Startseite des Portals werden aktuelle Themen der Freien und Hansestadt Hamburg über Teaser verknüpft. Auch die umfangreichen Informationen über die Durchfahrtsbeschränkungen waren hier zum Startzeitpunkt verknüpft, bis zum 4. Juni 2018 an oberster Stelle der Startseite sowie auf der Startseite der Rubrik Politik und Verwaltung bis zum 7. Juni 2018. Unterhalb des Presseportals des Senats (www.hamburg.de/presse-meldungen) waren die Informationen bis zum 15. Juni 2018 erreichbar. Userinnen und User, die darüber hinaus den RSS-Feed des Pressemeldungsbereichs abonniert haben, erhielten die Meldung automatisch in ihren RSS-Reader.

Die Informationen des Stadtportals www.hamburg.de sind für Suchmaschinen optimiert und damit auch direkt über Google erreichbar.

Im Übrigen siehe <http://www.hamburg.de/durchfahrtsbeschaenkungen/11067546/dieseldurchfahrtsbeschaenkungen-faq/>, www.hamburg.de/luftreinhaltung und www.hamburg.de/bwvi.