

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Gamm, Richard Seelmaecker
und Dennis Gladiator (CDU) vom 15.12.20

und Antwort des Senats

Betr.: Zweieinhalb Jahre Dieselfahrverbote in Hamburg – Wie hat sich die Autofahrer-Schikane von SPD und GRÜNEN seit der Einführung 2018 auf die Mobilität der Menschen und die Arbeit der Polizei ausgewirkt?

Einleitung für die Fragen:

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.“

Trotzdem sind am 31. Mai 2018 auf Geheiß von Umweltsenator Jens Kerstan (GRÜNE) die deutschlandweit ersten Dieselfahrverbote in der Max-Brauer-Allee (für Pkws unterhalb der Abgasnorm Euro 6 und für Lkws unterhalb der Abgasnorm Euro VI) und in der Stresemannstraße (für Lkws 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 hatten.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Im Falle von Verkehrsbeschränkungen steht den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern eine große Vielzahl von Ausweichrouten zur Verfügung. Es hängt primär vom Start- und Zielpunkt, aber auch von individuellen Fahrtpräferenzen und von der konkreten Verkehrslage ab, welche Ausweichrouten tatsächlich gewählt werden. Die auf Ausweichrouten bezogenen Fragen lassen sich daher ohne weitere Konkretisierung, welche Straßen gemeint sind, nicht beantworten.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

I. Mobilität und Verkehrssicherheit

Vorbemerkung: Zum Stichtag 1. April 2018 waren in Hamburg 329.769 Diesel-Kraftfahrzeuge (Kfz) zugelassen, von denen wiederum 213.642 nicht die Abgasnorm Euro 6 beziehungsweise Euro VI erfüllten.

Frage 1: *Wie viele Diesel-Kfz sind aktuell in Hamburg zugelassen?*

Frage 2: *Wie viele der aktuell in Hamburg zugelassenen Diesel-Kfz erfüllen nicht die Abgasnormen Euro 6 beziehungsweise Euro VI?*

Antwort zu Fragen 1 und 2:

Zum Stichtag 1. November 2020 waren 326.318 Kfz mit Dieselantrieb in Hamburg zugelassen.

Davon erfüllten 159.645 nicht die Abgasnorm Euro 6/Euro VI.

Frage 3: *Wie viele stadtteigene Diesel-Kfz welcher Behörden und Landesbetriebe gibt es aktuell und wie viele davon erfüllen nicht die Abgasnorm Euro 6 beziehungsweise Euro VI?*

Antwort zu Frage 3:

Bei den meisten Diesel-Kfz handelt es sich um Lastkraftwagen und Sonderfahrzeuge, bei denen der Dieselantrieb die serienmäßig vorgesehene Antriebsart ist. Elektro- oder Hybridantriebe sind hier meist nicht serienmäßig, oft auch nicht gegen Aufpreis verfügbar.

Tabelle 1

Behörde/Landesbetrieb	Anzahl Diesel-Kfz	Davon nicht Euro 6 bzw. Euro VI
Landesbetrieb Verkehr	1	1
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer	87	55
Landesamt für Verfassungsschutz	22	5
Einwohner-Zentralamt	9	6
Polizei	923	214
Senat	9 (Leasingfahrzeuge)	0
Feuerwehr	613*	346
Sozialbehörde	2	1
Behörde für Schule und Berufsbildung	6	6
Landesbetrieb Erziehung und Beratung	19	15
Hamburger Institut für Berufliche Bildung	4	4
Behörde für Wirtschaft und Innovation	3	1
Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft	9	9
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen	3	3**
Landesbetrieb für Geoinformation und Vermessung	16	6
Justizvollzug	28	11
Verbraucherschutz	5	5
Bezirk Hamburg-Mitte	42	34***
Bezirk Altona	18	5
Bezirk Wandsbek	50	37
Bezirk Hamburg-Nord	58	53
Bezirk Eimsbüttel	28	19
Bezirk Bergedorf	37	29
Bezirk Harburg	29	20

* Aufgrund der langen Nutzungszeiten der Löschfahrzeuge von mindestens 15 Jahren ist ein kurz- bis mittelfristiger Ersatz nicht realisierbar.

** Bei zwei Fahrzeugen der BSW handelt es sich um sogenannte Poolfahrzeuge, die von der BUKEA und BSW gleichermaßen genutzt werden.

*** Aufgrund der langen Nutzungszeiten und geringen Jahreslaufleistungen ist ein kurz- bis mittelfristiger Ersatz nicht realisierbar.

Frage 4: Welche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) wurde im Jahr 2017 für den betroffenen Streckenabschnitt der Max-Brauer-Allee oder den nächstgelegenen Messpunkt an der Max-Brauer-Allee gemessen?

Antwort zu Frage 4:

Siehe Drs. 21/13739.

Frage 5: Welche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) wurde im Jahr 2017 für die betroffenen Straßenabschnitte der Ausweichroute für die Max-Brauer-Allee gemessen?

Antwort zu Frage 5:

Siehe Vorbemerkung.

Frage 6: Welche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) wurde im Jahr 2017 für den betroffenen Streckenabschnitt der Stresemannstraße oder den nächstgelegenen Messpunkt an der Stresemannstraße gemessen?

Antwort zu Frage 6:

Siehe Drs. 21/13739.

Frage 7: Welche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) wurde im Jahr 2017 für die betroffenen Straßenabschnitte der Ausweichrouten für die Max-Brauer-Allee gemessen?

Antwort zu Frage 7:

Siehe Vorbemerkung.

Frage 8: Welche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) wurde im Jahr 2020 für den betroffenen Streckenabschnitt der Max-Brauer-Allee oder den nächstgelegenen Messpunkt an der Max-Brauer-Allee gemessen?

Antwort zu Frage 8:

Die Durchschnittswerte für das Jahr 2020 liegen noch nicht vor. Hilfsweise wird bei den Fragen 8 bis 11 der DTVw 2019 sowie der Tagesverkehr (TV) 2020 angegeben, soweit vorhanden.

- Max-Brauer-Allee südwestlich Holstenstraße:
DTVw 2019 = circa 25.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 5 Prozent
TV 13.08.2020 = circa 23.500 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 5 Prozent
- Max-Brauer-Allee nordöstlich Gerichtstraße:
TV 22.10.2020 = circa 23.400 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 5 Prozent

Frage 9: Welche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) wurde im Jahr 2020 für die betroffenen Straßenabschnitte der Ausweichroute für die Max-Brauer-Allee gemessen?

Antwort zu Frage 9:

Siehe Vorbemerkung.

Frage 10: Welche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) wurde im Jahr 2020 für den betroffenen Streckenabschnitt der Stresemannstraße oder den nächstgelegenen Messpunkt an der Stresemannstraße gemessen?

Antwort zu Frage 10:

- Stresemannstraße nordwestlich Neuer Pferdemarkt:
DTVw 2019 = circa 28.000 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 7 Prozent
TV 16.06.2020 = circa 29.600 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 8 Prozent

- Stresemannstraße östlich Max-Brauer-Allee
TV 22.10.2020 = circa 28.700 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 8 Prozent
- Stresemannstraße westlich Max-Brauer-Allee
TV 22.10.2020 = circa 28.800 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 9 Prozent
- Stresemannstraße östlich Alsenstraße
TV 22.10.2020 = circa 31.600 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 8 Prozent
- Stresemannstraße westlich Alsenstraße
TV 22.10.2020 = circa 34.500 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 7 Prozent
- Stresemannstraße östlich Kieler Straße
TV 22.10.2020 = circa 34.500 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 7 Prozent
- Stresemannstraße westlich Kieler Straße
TV 22.10.2020 = circa 35.100 Kfz/24 Stunden, SV-Anteil circa 5 Prozent

Frage 11: *Welche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) wurde im Jahr 2020 für die betroffenen Straßenabschnitte der Ausweichrouten für die Max-Brauer-Allee gemessen?*

Frage 12: *Wie viele Verkehrsunfälle mit wie vielen leicht, schwer, tödlich verletzten Personen haben sich im Zeitraum Juni 2018 bis heute auf dem betroffenen Streckenabschnitt der Max-Brauer-Allee und der Max-Brauer-Allee insgesamt ereignet?*

Frage 13: *Wie viele Verkehrsunfälle mit wie vielen leicht, schwer, tödlich verletzten Personen haben sich im Zeitraum Juni 2018 bis heute auf den betroffenen Straßen der Ausweichroute für die Max-Brauer-Allee ereignet?*

Frage 14: *Wie viele Verkehrsunfälle mit wie vielen leicht, schwer, tödlich verletzten Personen haben sich im Zeitraum Juni 2018 bis heute auf dem betroffenen Streckenabschnitt der Stresemannstraße und der Stresemannstraße insgesamt ereignet?*

Frage 15: *Wie viele Verkehrsunfälle mit wie vielen leicht, schwer, tödlich verletzten Personen haben sich im Zeitraum Juni 2018 bis heute auf den betroffenen Straßen der Ausweichrouten für die Stresemannstraße ereignet?*

Antwort zu Fragen 11 bis 15:

Die nachfolgenden Verkehrsunfalldaten sind am 17. Dezember 2020 durch Abfragen in der Unfalldatenbank Elektronische Unfalltypensteckkarte (EUSka) ermittelt worden. Auswertbare Daten liegen bis einschließlich 31. Oktober 2020 vor, die Daten für 2020 sind vorläufig.

Die Verkehrsunfalldaten im Sinne der Fragen für den Zeitraum 1. Juni 2018 bis 31. Oktober 2020 sind in den folgenden Tabellen dargestellt.

Tabelle 2

Abschnitt Max-Brauer-Allee	Anzahl
Anzahl Verkehrsunfälle	95
leicht verletzte Personen	26
schwer verletzte Personen	1
getötete Personen	-

Tabelle 3

Max-Brauer-Allee insgesamt	Anzahl
Anzahl Verkehrsunfälle	640
leicht verletzte Personen	164
schwer verletzte Personen	8
getötete Personen	-

Tabelle 4

Abschnitt Stresemannstraße	Anzahl
Anzahl Verkehrsunfälle	594
leicht verletzte Personen	97
schwer verletzte Personen	4
getötete Personen	-

Tabelle 5

Stresemannstraße insgesamt	Anzahl
Anzahl Verkehrsunfälle	888
leicht verletzte Personen	175
schwer verletzte Personen	10
getötete Personen	-

II. Kontrolle und Vollzug

Frage 16: *Wie viele Verkehrskontrollen zur Einhaltung der Dieseldurchfahrtsbeschränkungen wurden jeweils in der Max-Brauer-Allee und der Stresemannstraße seit deren Inkrafttreten bis heute insgesamt durchgeführt? (Bitte jahresweise aufschlüsseln.)*

Frage 17: *Wie viele Personalstunden sind durch die für diese Verkehrskontrollen eingesetzten Polizisten seit Inkrafttreten der Dieseldurchfahrtsbeschränkungen bis heute insgesamt angefallen? (Bitte jahresweise aufschlüsseln.)*

Frage 18: *Wie viele Fahrzeuge wurden hierbei jeweils seit Inkrafttreten der Dieseldurchfahrtsbeschränkungen bis heute insgesamt kontrolliert und wie viele Verstöße welcher Art sind hierdurch aktenkundig und gegebenenfalls zur Anzeige gebracht worden? (Bitte jahresweise aufschlüsseln.)*

Antwort zu Fragen 16, 17 und 18:

Angaben zur Anzahl der insgesamt kontrollierten Fahrzeuge liegen nicht vor.

Bis zum 31. Juli 2018 wurden bei festgestellten und angezeigten Verstößen gegen die Dieseldurchfahrtsbeschränkungen verschiedene in Betracht kommende Tatbestände genutzt. Es handelt sich bei den Tatbestandsnummern unter anderem um Anzeigen wegen Verstößen gegen die Vorschriftszeichen 251 beziehungsweise 253. Die Angabe eines entsprechenden Zusatzzeichens (streckenbezogenes Verkehrsverbot für Dieselmotorkraftfahrzeuge) wurde bei dem entsprechenden Tatvorwurf nicht verlangt. Aus diesem Grund ist eine statistische Auswertung bis zu dem genannten Stichtag nicht möglich. Es müssten mehrere Hundert Verfahren im Hinblick auf den Tatort händisch überprüft und zugeordnet werden. Dies ist in der zur Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

Nachdem zum 1. August 2018 besondere sogenannte Auffangtatbestände zur alleinigen Nutzung bei festgestellten Verstößen gegen die eingerichteten Dieselfahrverbote eingeführt wurden, ist ab Tattag 1. August 2018 eine entsprechende statistische Differenzierung im Hinblick auf die nun einschlägigen Tatbestände, aber nach wie vor nicht auf die Örtlichkeit der Verstöße, möglich. Siehe hierzu die nachfolgende Übersicht:

Tabelle 6

Tatbestandsnummer	Tatbestandstext	Regelbetrag	Anzeigen ab 1.08.2018	Anzeigen gesamt im Jahr 2019	Anzeigen gesamt im Jahr 2020 bis 15.12.2020
910000	Sie benutzten mit einem Kraftfahrzeug den Verkehrsbereich, obwohl dieser für Dieselfahrzeuge bis einschl. Euro V durch Zeichen 251 mit Zusatzzeichen gesperrt war.	20,-- €	123	215	175
910100	Sie benutzten mit einem Kraftfahrzeug bis 3,5 t zul. Gesamtmasse mit Anhänger oder einem Kraftomnibus den Verkehrsbereich, obwohl dieser für Dieselfahrzeuge bis einschl. Euro V durch Zeichen <251/253> mit Zusatzzeichen gesperrt war.	25,-- €	15	20	15
910200	Sie benutzten mit einem Kraftfahrzeug über 3,5 t zul. Gesamtmasse (ausgenommen Pkw und KOM) den Verkehrsbereich, obwohl dieser für Dieselfahrzeuge bis einschl. Euro V durch Zeichen <251/253> mit Zusatzzeichen gesperrt war.	75,-- €	13	11	30

Im Übrigen siehe Drs. 21/17203.

Darüber hinaus werden Statistiken im Sinne der Fragestellungen nicht geführt. Zur Beantwortung wäre eine Durchsicht aller infrage kommenden Einsatzakten und Berichte des erfragten Zeitraums bei der Polizei erforderlich. Die Auswertung von mehreren Tausend Akten ist in der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

Frage 19: *Von welchen Dienststellen stammten jeweils wie viele der im Rahmen der Verkehrskontrollen eingesetzten Beamten? (Bitte jahresweise aufschlüsseln.)*

Antwort zu Frage 19:

Siehe Drs. 21/17203.

Darüber hinaus werden Statistiken im Sinne der Fragestellungen bei der Polizei nicht geführt. Zur Beantwortung wäre eine Durchsicht aller infrage kommenden Einsatzakten und Berichte des erfragten Zeitraums bei der Polizei erforderlich. Die Auswertung von mehreren Tausend Akten ist in der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

Frage 20: *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?*

Antwort zu Frage 20:

Die Durchführung von Verkehrskontrollen nach der Straßenverkehrs-Ordnung liegt in der originären Zuständigkeit der Polizei und ist somit auch eine originäre Vollzugsaufgabe. Eine Vernachlässigung originärer Vollzugsaufgaben ist daher nicht gegeben.

Frage 21: *Wie viel Prozent der von den Dieseldurchfahrtsbeschränkungen betroffenen Fahrer haben sich auf Basis der Erkenntnisse aus den Verkehrskontrollen seit deren Inkrafttreten bis heute insgesamt nicht an die Dieseldurchfahrtsbeschränkungen gehalten?*

Antwort zu Frage 21:

Siehe Antworten zu 16 bis 18 und 19.

Frage 22: *Wie viele neue Verkehrsschilder wurden im Rahmen der Einrichtung und des Inkrafttretens der Dieseldurchfahrtsbeschränkungen bisher insgesamt errichtet?*

Frage 23: *Welche Kosten sind für Beschaffung, Aufbau und Unterhaltung dieser Schilder bislang entstanden? (Bitte jahresweise aufschlüsseln.)*

Antwort zu Fragen 22 und 23:

Siehe Drs. 21/17203.

Frage 24: *Wie viele Schilder sind seit der Aufstellung beschädigt, zerstört oder entwendet worden und welche zusätzlichen Kosten sind dadurch entstanden? (Bitte jahresweise aufschlüsseln.)*

Antwort zu Frage 24:

Die Hamburg Verkehrsanlagen GmbH wurde in 2019 mit der Beseitigung eines Schadens beauftragt. Die Kosten betragen 8.776,32 Euro. Weitere Schäden wurden nicht gemeldet und sind daher nicht bekannt.

III. Allgemeines und Sonstiges

Frage 25: *Ist der Senat zufrieden mit der Umsetzung und den Auswirkungen der Dieseldurchfahrtsbeschränkungen in Hamburg?*

Frage 26: *Ist die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) zufrieden mit der Umsetzung und den Auswirkungen der Dieseldurchfahrtsbeschränkungen in Hamburg?*

Frage 27: *Ist die Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) zufrieden mit der Umsetzung und den Auswirkungen der Dieseldurchfahrtsbeschränkungen in Hamburg?*

Frage 28: *Ist die Behörde für Inneres und Sport (BIS) zufrieden mit der Umsetzung und den Auswirkungen der Dieseldurchfahrtsbeschränkungen in Hamburg?*

Frage 29: *Ist die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) zufrieden mit der Umsetzung und den Auswirkungen der Dieseldurchfahrtsbeschränkungen in Hamburg?*

Antwort zu Fragen 25 bis 29:

Die Umsetzung der Dieseldurchfahrtsbeschränkungen erfolgte planmäßig. Die Wirkungen der Maßnahmen wurden gemäß Luftreinhalteplan für das Jahr 2020 abgeschätzt. Der derzeit vorliegende gleitende Jahresmittelwert unterschreitet $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, womit sich diese Maßnahmen als wirksam und angemessen erwiesen haben. Eine abschließende Bewertung der Maßnahmen für das Jahr 2020 wird auf Basis der qualitätsgesicherten Jahresmittelwerte Anfang 2021 erfolgen.

Die straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen zur Umsetzung der Dieseldurchfahrtsbeschränkungen in der Max-Brauer-Allee und Stresemannstraße erfolgten entsprechend den Vorgaben des Luftreinhalteplans. Die Beschilderung entspricht straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben und ist nicht zu beanstanden.

Frage 30: *Prüfen der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden die Einrichtung von Dieseldurchfahrtsbeschränkungen in weiteren Straßen?*

Wenn ja, für welche Straßen und warum?

Antwort zu Frage 30:

Die Freie und Hansestadt Hamburg wurde vom Obergerverwaltungsgericht Hamburg mit Urteil vom 29. November 2019 dazu aufgefordert, den derzeit gültigen Luftreinhalteplan fortzuschreiben. Im Rahmen des Klageverfahrens standen die Habichtstraße sowie der Straßenzug Nordkanalstraße/Spaldingstraße/Högerdamm im Fokus. Daher werden in der derzeit laufenden Fortschreibung des Luftreinhalteplans Maßnahmen für die genannten Straßenabschnitte geprüft, mit denen der über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) in Höhe von 40 µg/m³ Luft schnellstmöglich eingehalten werden kann.

Frage 31: *Zu wann (welcher Monat welchen Jahres) planen der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden nach jetzigem Stand die Aufhebung der Dieseldurchfahrtsbeschränkungen für die Max-Brauer-Allee?*

Frage 32: *Zu wann (welcher Monat welchen Jahres) planen der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden nach jetzigem Stand die Aufhebung der Dieseldurchfahrtsbeschränkungen für die Stresemannstraße?*

Antwort zu Fragen 31 und 32:

Die Dieseldurchfahrtsbeschränkungen wurden zum Schutz der Gesundheit der dortigen Wohnbevölkerung angeordnet. Sobald die dauerhafte Einhaltung des Jahresmittelgrenzwertes an diesen Streckenabschnitten auch ohne diese Maßnahmen sichergestellt werden kann, werden die Maßnahmen aufgehoben. Die Entwicklung der NO₂-Konzentration im Jahr 2021 bleibt abzuwarten.

Im Übrigen siehe Drs. 21/17203.

Frage 33: *Wie viele Anfragen, Anträge, Eingaben und/oder Klagen sind bei den jeweils zuständigen Stellen im Zusammenhang mit den Dieseldurchfahrtsbeschränkungen seit Inkrafttreten bis heute insgesamt eingegangen? (Bitte jahresweise aufschlüsseln.)*

Frage 34: *Wogegen richteten sich speziell die seit dem Inkrafttreten der Dieseldurchfahrtsbeschränkungen bei den jeweiligen Stellen eingereichten beziehungsweise gestellten Anträge, Eingaben, Klagen und wie wurden diese jeweils beschieden beziehungsweise wie wurde darüber geurteilt?*

Antwort zu Fragen 33 und 34:

Grundsätzlich sind neben Parlamentarischen Anfragen in der BUKEA, der BVM und der BIS Anfragen von der Presse, Bezirksversammlungen sowie Bürgerinnen und Bürgern mit Bezug zu Dieseldurchfahrtsbeschränkungen in Hamburg eingegangen. Anfragen, Anträge und Eingaben werden jedoch nicht statistisch auswertbar im Sinne der Fragestellung erfasst.

Bisher sind folgende Verfahren registriert worden:

- Ein Widerspruchsverfahren (Az.: J31/3202/2018) sowie ein hierzu anhängiges Klage- und Eilverfahren (Az.: 5 K 3422/18 und 5 E 5281/18 beziehungsweise 1 Bs 90/19), die sich auf die Durchfahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge in der Max-Brauer-Allee beziehen;
- Ein Widerspruchsverfahren (Az.: J31/3007/2018) sowie ein hierzu anhängiges Eilverfahren (Az.: 5 E 4484/18 beziehungsweise 1 Bs 91/19), die sich ebenfalls auf die Durchfahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge in der Max-Brauer-Allee beziehen.

Beide Widersprüche wurden im Jahr 2018 erhoben. Die Widersprüche und Gerichtsverfahren richten sich gegen das Durchfahrtsverbot für Dieselfahrzeuge bis Abgasnorm Euro 5/V in der Max-Brauer-Allee.

Im Übrigen siehe Drs. 21/17203.