
**Synopse zu eingegangenen
Stellungnahmen zur
Lärmaktionsplanung (2. Stufe, 2013)
der Stadt Ahrensburg**

21. Januar 2015

Stadt Ahrensburg
Manfred-Samusch-Straße 5
22926 Ahrensburg

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines.....	3
2.	Stellungnahmen	3
2.1.	Anwohner Dorfstraße vom 02. Dezember 2014.....	3
2.2.	Diverse Anwohner Bereich Eilshorst vom 25.11.2014 (Unterschriftensammlung)	4
2.3.	Anwohner Bereich Reeshoop vom 27.11.2014	5
2.4.	Eigentümer im Bredenbeker Teiche und Ufergrundstücke vom 28.11.2014, Stellungnahme über Mohr Rechtsanwälte Hamburg.....	6
2.5.	Anwohner Siedlung Waldgut vom 03.12.2014 (Stellungnahme verspätet aufgrund Krankheit).....	10

1. Allgemeines

Die Stadt Ahrensburg hat in der 1. Stufe der Lärminderungsplanung eine kurzgefasste Lärmaktionsplanung erarbeitet. In der aktuellen 2. Stufe der Lärminderungsplanung wurde diese fortgeschrieben und umfangreich erweitert. Der Öffentlichkeit wurde umfangreich die Möglichkeit der Mitwirkung gegeben. Mit Stand vom 8. September 2014 wurde eine Entwurfsfassung erstellt. Diese wurde öffentlich vorgestellt und ausgelegt.

Die Einwendungen wurden in der Lenkungsgruppe, die die Erstellung der Lärmaktionsplanung begleitet hat, diskutiert. Im Folgenden erfolgt eine Beantwortung und Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen in Form einer Synopse (Gegenüberstellung).

2. Stellungnahmen

2.1. Anwohner Dorfstraße vom 02. Dezember 2014

<p>Hinweis, dass die Dorfstraße trotz der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zu laut ist, insbesondere da sich die Autofahrer nicht an diese halten. Drei Lösungsvorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none">• Hindernisse auf der Straße (Einbuchungen oder Kübel)• Umgehungsstraße zwischen Vogel- und Starweg bauen• Südtangente bauen	<p>2.1.1. Zur Kenntnis genommen.</p> <p>2.1.2. Nach Rücksprache mit dem LBV sind keine weiteren verkehrsrechtlichen Anordnungen möglich, da hierfür eine Gefahrenlage im Sinne der StVO gegeben sein muss.</p> <p>2.1.3. Die Straßenraumgestaltung stützt den dörflichen Charakter, zusätzlich wird die Straße vielfach von Pferden und landwirtschaftlichen Betrieben genutzt, daher sind weitere Maßnahmen im Straßenraum nicht anzustreben. Parkbuchten zur Einengung im Einfahrtsbereich sind bereits vorhanden, zusätzlich werden Polizeikontrollen durchgeführt.</p> <p>2.1.4. Der Bau von Umgehungsstraßen für diesen Bereich steht hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Effekts außer Verhältnis.</p>
---	---

2.2. Diverse Anwohner Bereich Eilshorst vom 25.11.2014 (Unterschriftensammlung)

<p>Die Inhalte der Lärmaktionsplanung werden begrüßt, folgende Ergänzungen werden vorgeschlagen:</p> <p>Mittelfristig</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung der Lärmschutzwand über den Straßenzug An der Eilshorst erweitern • Aufbringen von Pflüsterasphalt <p>Kurzfristig</p> <ul style="list-style-type: none"> • 60er Zone beidseitig ab Abfahrt Aalfang • Durchsetzung 60er Zone durch Starrenkasten sowie stationäre Geschwindigkeitsüberwachung (Smiley-Geräte) • Betrachtung des Verkehrsnetzes auf Kommunalebene mit den anliegenden Gemeinden in Abstimmung mit dem Landesbetrieb • Engere Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden zur Umsetzung von gesamtheitlichen Verkehrskonzepten (Hinweis, dass Bürgermeister der Gemeinde Großhansdorf dies zugesagt hat) • Einbeziehung des Bebauungsplans Beimoor Süd und der daraus resultierenden Verkehre in die Lärmaktionsplanung 	<p>2.2.1. Vorschlag einer Lärmschutzwand für den Bereich an der Eilshorst wird als Machbarkeitsprüfung mit Gemeinde Großhansdorf in die Lärmaktionsplanung übernommen.</p> <p>2.2.2. Es gibt derzeit noch keinen Straßenbelag, der sich im hier relevanten Bereich < 70 km/h zul. Höchstgeschwindigkeit nachweisbar lärmmindernd auswirkt (Pflüsterasphalt bzw. offenporiger Asphalt fängt bei 70 km/h an zu wirken), ist jedoch aus diversen anderen Gründen konfliktbehaftet. Mit der Maßnahme Nr. 9 wird angestrebt, lärmmindernde Straßendecken einzubauen, sobald zugelassen und aus sonstigen Gründen notwendig.</p> <p>2.2.3. Gewünschte Ausweitung 60 km/h stellt die Maßnahme Nr. 45 der Lärmaktionsplanung dar.</p> <p>2.2.4. Nach Rücksprache mit dem LBV gibt es im Kreis Stormarn keine festen Blitzer, Smiley-Geräte und Ähnliches sind vornehmlich für Gemeindestraßen und innerörtliche sonstige Straßen vorgesehen. Überwachung des fließenden Verkehrs ist Aufgabe der Polizei, diese werden im Bereich Eilshorst des Öfteren durchgeführt.</p> <p>2.2.5. Maßnahme Nr. 46 der Lärmaktionsplanung sieht interkommunale Betrachtung der Verkehrsbelastung auf dem Ost-ring mit den Nachbargemeinden vor.</p> <p>2.2.6. Die Mehr-Verkehrsbelastung (Prognose 2018) durch den Bebauungsplan Beimoor-Süd ist gemäß Aussage des begleitenden Verkehrsplaners berücksich-</p>
--	---

	tigt.
--	-------

2.3. Anwohner Bereich Reeshoop vom 27.11.2014

<p>Umfangreiche Ausführungen und Darstellungen zu Verkehrserhebungen und Verkehrsmengenannahmen auf dem Reeshoop.</p> <p>Kritik an der Annahme der Verkehrsmengen im Rahmen der Lärmaktionsplanung sowie Lärmkartierung.</p>	<p>2.3.1. Zur Kenntnis genommen.</p> <p>2.3.2. Die Verkehrsmengen in der Lärmkartierung wurden nicht in Zusammenarbeit mit einem Verkehrsplaner erarbeitet und im Rahmen der Lärmaktionsplanung entsprechend korrigiert. Die Darstellung ist somit eine reine Dokumentation, maßgebend sind die Annahmen in der Lärmaktionsplanung. Die Lärmkartierung selbst wird nicht mehr überarbeitet.</p> <p>2.3.3. Es wird nach Rücksprache mit dem Verkehrsplaner in der Lärmaktionsplanung nun für den betreffenden Abschnitt des Reeshoops pauschal eine Anpassung des DTV auf 7.900 Kfz/24h vorgenommen. Eine Nebenrechnung wird nicht als erforderlich angesehen, da die schalltechnischen Auswirkungen dieser Anpassung nicht als beurteilungsrelevant angesehen werden. Ergänzend wird folgender Absatz integriert:</p> <p><i>Für den nördlichen Reeshoop (nördlich Bei der Doppeleiche) gibt es aus dem Verkehrsmodell zum Masterplan Verkehr, mehreren Verkehrserhebungen der Büros Lairm Consult und urbanus sowie individueller Verkehrszählungen einiger Anwohner unterschiedliche Kfz-Belegungswerte in einer Spanne zwischen rund 6.500 Kfz/24h DTV und rund 7.900 Kfz/24h DTV, die im Rahmen des LAP nicht abschließend plausibilisiert werden konnten. Diese Diskrepanz hat aber keinen maßgeblichen Einfluss auf die Lärmbewertung und die daraus abgeleiteten Maßnahmen zur Lärm-</i></p>
--	---

	<i>minderung insbesondere im betroffenen Quartier 4. Der Vermerk wird dennoch auf Beschluss der LAP-Lenkungsgruppe mit aufgenommen."</i>
--	--

2.4. Eigentümer im Bredenbeker Teiche und Ufergrundstücke vom 28.11.2014, Stellungnahme über Mohr Rechtsanwälte Hamburg

<p>Die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung ist fehlerhaft und darf in vorliegender Form nicht beschlossen werden. Das Planwerk weckt Zweifel an der Vollständigkeit, Erforderlichkeit und Ermessensfehlerfreiheit der Lärmaktionsplanung. Daher wird folgendes gefordert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in Bezug auf ruhige Gebiete bei den Bredenbeker Teichen vollständige Lärmbetrachtung unter Einbeziehung anderer Lärmarten als Straßenlärm • durch die Festlegung eines Untersuchungsquartiers vollständige Ermittlung Lärmkonflikt • konkrete Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete <p>Umfangreiche Ausführungen zur Begründung, unter anderem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lärmimmissionen durch Golfplatzanlage laufen dem Zwecke der ruhigen Gebiete zuwider und werden nicht betrachtet • Lärmaktionsplanung übersieht den vorherrschenden Lärmkonflikt in dem hier betrachteten ruhigen Gebiet (wertvoll für Erholung der Bevölkerung und die vorhandene Flora und Fauna) • Ursache für Lärmimmissionen sind die vom Golfclub Ahrensburg betriebenen Maschinen zur Pflege und Entwicklung des Golfplatzes (nicht nur Mähelärm wie 	<p>2.4.1. Die Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wurde mit dem 6. Teil des BImSchG in nationales Recht umgesetzt, damit bildet diese die maßgebliche gesetzliche Grundlage.</p> <p>2.4.2. Allgemein ist auf den Hintergrund hinzuweisen, dass die Lärmaktionsplanung ein junges Instrument ist, das sich sowohl in der Öffentlichkeit als auch den politischen Gremien sowie der Verwaltung seine Akzeptanz noch zu stärken hat. Gegenüber der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung haben sich die Inhalte in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung umfangreich erweitert, dabei erfolgte eine vorgegebene Prioritätensetzung. Gemäß den Vorgaben der 34. BImSchV steht dabei insbesondere der Schutz der Menschen an ihren Wohnorten und sonstigen Bereichen, in denen sie sich vor allem auch im Innenraum aufhalten im Vordergrund. So erfolgt eine vielschichtige Auswertung der belasteten Menschen über Fassadenpegel an den Wohngebäuden und eine Auswertung der belasteten Schulen und Krankenhäuser. Daraus ergibt sich eine Prioritätensetzung / Fokussierung. Mit dem Anspruch an eine fundierte Lärmaktionsplanung ist einem solchen jungen Instrument, das gesamt-</p>
---	---

<p>bisher in Lärmaktionsplanung beschrieben)</p> <ul style="list-style-type: none">• Ausweisung als ruhiges Gebiet wird gleichbedeutend mit dem Umstand gesehen, dass eine Bewältigung des herrschenden Konflikts für erforderlich und möglich erachtet wird (konkrete Maßnahmen fehlen)• aus Festlegung ruhiges Gebiet wird Obliegenheit gesehen, konkrete Schutz- und Vorsorgemaßnahmen festzuschreiben• Verweis auf Urteil VG Berlin vom 07. Mai 2013 wonach ruhige Gebiete aktiv vor Lärm zu schützen sind• Kritik, dass auch in 1. Stufe der Lärmaktionsplanung keine Ausweisung von Schutzmaßnahmen erfolgt ist• Instrument der Kontingentierung der golfplatzbedingten Schallimmissionen sollte genutzt genutzt werden (Konkretisierung immissionsschutzrechtlicher Grundpflichten)• Vorgaben zum Schutz des ruhigen Gebietes bei Baumaßnahmen und der Bauleitplanung, damit Abwägungsdirektive entsprochen wird• Ausweisung ruhiges Gebiet als Untersuchungsquartier zur Bewältigung Lärmkonflikt und Monitoring der Schutzmaßnahmen (Skizze)• Kritik, dass sich „aus nicht nachvollziehbaren Gründen“ auf die Betrachtung Straßenverkehrslärm beschränkt wurde• Ausführungen zum Begriff Umgebungslärm gemäß §47 BImSchG (Lärm von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr, Geräte die für Verwendung im	<p>städtisch auf ganz oberster Ebene plant, ein Entwicklungsmöglichkeit einzuräumen.</p> <p>2.4.3. Gemäß §47 des BImSchG und §34 BImSchV erstrecken sich die Lärmkarten auf die Hauptlärmquellen in Bezug auf die Lärmarten Straße, Schiene, (zivilen) Flugverkehr sowie Industrieanlagen gemäß IVU-Richtlinie. Die Definition von Hauptverkehrsstraßen ist gekoppelt an Belastungsmengen. Zusätzlich sind in Ballungsräume „sonstige Lärmquellen“ zu betrachten. Die Stadt Ahrensburg hat sich soweit in ihrem Rahmen möglich, an die Vorgaben gehalten. Demnach wurde das Straßennetz umfangreich erweitert. Eine Lärmaktionsplanung für den Großflughafen Hamburg wurde vom Betreiber erstellt und ist öffentlich einsehbar. In Bezug auf den Schienenverkehrslärm wurden die Datengrundlagen vom Betreiber nicht fristgerecht zur Verfügung gestellt. Gemäß Angabe der in Schleswig-Holstein für die Lärminderungsplanung zuständigen Behörde (LLUR), siehe Infobriefe, konnte aufgrund der vorhandenen Fristsetzung keine detaillierte Berücksichtigung des Schienenlärms erfolgen. Gleichwohl wurde in den betreffenden Quartieren Hinweis zum Vorhandensein der Schienenstrecke gegeben. Zwischenzeitlich ist nunmehr eine Gesetzesänderung relevant, demnach ist seit 2015 das Eisenbahnbundesamt zuständig für die Ausarbeitung der Lärmaktionsplanung für Hauptschienenstrecken. IVU-Anlagen wurden durch das LLUR für das Stadtgebiet nicht gemeldet. Weitere Lärmarten sind gemäß § 47 BImSchG nicht zu beurteilen – zu verweisen ist diesbezüglich auch auf den Umstand, dass in Anhang II der EG-Umgebungslärmrichtlinie keine Berechnungsmethoden für die Berechnung</p>
--	--

<p>freien vorgesehen sind und Ausrüstungen der Industrie)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hinweis, dass eine Gesamtlärmbeurteilung vorzunehmen ist, die sich im Planwerk nicht widerspiegelt (andere Lärmarten fehlen) – sonst nicht ermes- senfehlerfrei • Es fehlen für das hier betrachtete Ru- hige Gebiet der Fluglärm, der Lärm durch Freizeitaktivitäten und der Lärm durch die Bewirtschaftung der Golf- platzanlage • Besonderheit der Lärmsituation in Ahrensburg wird nicht erfasst, die ge- mäß §47 BImSchG vom Gesetzgeber eingeräumten kommunalen Hand- lungsspielräume wurden nur eindi- mensional genutzt • Bei den aufgeführten Maßnahmen ist die gesetzliche Intention nicht erkenn- bar, keine Berücksichtigung mehrerer Lärmquellen und Festlegung von Prio- ritäten • Aufgabe der Umweltfachplanung, zu der die Lärmaktionsplanung zählt, ist es die Situation der Umwelt in ihren vielfältigen Ursachen- und Wirkzu- sammenhängen systematisch zu er- fassen, zukünftige Entwicklungen zu prognostizieren und auf dieser Basis ein rationales Konzept zu entwickeln. • konsistentes Gefüge mit übrigen Pla- nungen ist herzustellen <p>Eine grundlegende Überarbeitung des Entwurfs nach erfolgter Gesamtlärmbe- trachtung, insbesondere in dem ruhigen Gebiet der Bredenbeker Teiche, ist demzu- folge durchzuführen.</p>	<p>von Freizeitlärm oder Lärm von Geräten im Freien oder ähnliches enthalten sind.</p> <p>2.4.4. Gemäß § 4 Absatz (2) der 34. BImSchV hat die Ausarbeitung der Lärm- karten für jede Lärmart getrennt zu erfol- gen.</p> <p>2.4.5. Durch die Wiedergabe von zwei einzelnen Maßnahmenvorschlagslisten für die 1. Stufe und 2. Stufe und dem separa- ten Maßnahmenkatalog erfolgte für die Stadt Ahrensburg eine Prioritätensetzung. Eine wichtige Grundlage hierzu ist die De- finition der Untersuchungsquartiere. Diese umfassen gemäß Leitfaden des LLUR jene Bereiche, in denen Lärmkonflikte vorherr- schen. Diese definieren sich durch die Überschreitung bestimmter Auslösewerte durch Fassadenpegel an Wohn-, Schul- und Krankenhausgebäuden durch die zu beurteilenden Lärmarten. Die Unters- suchungsquartiere entsprechen daher den Anforderungen, durch die Ausweisung ru- higer Gebiete erfolgt ebenso ein Auswei- sung von Flächen, nicht jedoch von Flä- chen mit vielen hoch oder sehr hoch belas- teten Menschen. Eine Ausweisung der ru- higen Gebiete als Untersuchungsraum würde einer Prioritätensetzung konträr lau- fen. Aufgrund des Umstands, dass es sich um ein junges Instrument handelt und dass es maßgebende Lärmkonflikte in Bezug auf den Straßen- und Schienenverkehrslärm gibt, ist aus dem Ermessenspielraum der Behörde eine Fokussierung auf Maßnah- men zur Reduzierung dieser Lärmkonflikte begründbar.</p> <p>Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass gemäß LAI-Hinweisen ein ruhiges Gebiet nicht als per se ruhiges Gebiet anzusehen</p>
---	---

	<p>ist, sondern als sensibler Bereich, der von den Bewohnern zur Naherholung genutzt wird – eine Ausweisung als ruhiges Gebiet ist im Abwägungsprozess sonstiger Planungen zu berücksichtigen und stellt somit für sich schon eine Maßnahme zu deren Schutz dar, in jedem Fall unterliegen jegliche Planungen in Bezug auf die Umwelteinflüsse einem Abwägungsprozess. Die ruhigen Gebiete sind dabei vornehmlich jene unbesiedelte Gebiete, wie auch in Ahrensburg umgesetzt, dies stellt auch das aufgeführte Urteil vom VG Berlin aus 2011 entsprechend dar.</p> <p>Der Kritik an Umfang und Ausarbeitung der Lärmaktionsplanung kann somit nicht generell bzw. in Gänze gefolgt werden. Im Ergebnis werden folgende Inhalte in der Lärmaktionsplanung angepasst:</p> <ul style="list-style-type: none">• im Sinne der Konsequenz und den Anforderungen wird der Maßnahmenvorschlag Nummer 2.52 bezüglich des Mählarms, der in dem Bürger-Workshop entstanden ist, aus der Lärmaktionsplanung entnommen, da diese Lärmart nicht im Geltungsbereich liegt und eine Einzelbetrachtung nicht dem Anspruch an die Vollständigkeit nachkommen kann (war nicht in Katalog, sondern lediglich Vorschlag)• es wird als gesamtstädtische Maßnahme im Maßnahmenkatalog eingefügt: Beachtung der Lärmaktionsplanung in sonstigen städtischen Planungen, insbesondere auch in Bezug auf den Schutz ruhiger Gebiete
--	--

2.5. Anwohner Siedlung Waldgut vom 03.12.2014 (Stellungnahme verspätet aufgrund Krankheit)

<p>Siedlung Waldgut wird immens beschallt aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf dem Ostring, die zumeist überschritten wird.</p> <p>Besondere Belastung saisonal und durch Motorräder mit neuen Sportauspuffanlagen, daher Zumutbarkeitsschwelle überschritten.</p> <p>Antrag auf Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 60 km/h (als Anpassung an nördlichen Bereich des Ostrings)</p>	<p>Der Ostring ist eine Landesstraße und damit eine Straße des übergeordneten Verkehrs. Zuständig für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV) im Rahmen ihrer Möglichkeiten. Im Abwägungsprozess heranzuziehen, um im Sinne des Lärmschutzes verkehrsrechtliche Maßnahmen anzuordnen, sind die § 45 der StVO und die Lärmschutzrichtlinien-StV. Dies bedeutet, dass Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) erreicht sein müssen (gemäß RLS-90), damit sich der Ermessenspielraum verdichtet. Damit kann für den Ostring keine Geschwindigkeitsreduzierung aus Gründen des Lärmschutzes in Aussicht gestellt werden.</p>
--	---

Ahrensburg, den 21. Januar 2015