

Lärmaktionsplan für die Stadt Pinneberg zur Umsetzung der vierten Runde der EU-Umgebungslärmrichtlinie



Stand: 25.04.2025

Entwurf zur Veröffentlichung / Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Gelbe Markierungen werden nach der Veröffentlichung / Beteiligung aktualisiert

Ausführende Fachbehörde:
Fachbereich III – Stadtentwicklung
Fachdienst Stadt- und Landschaftsplanung
Bismarckstraße 8
25421 Pinneberg

Inhaltsübersicht

1	Allgemeines.....	5
1.1	Für den Lärmaktionsplan zuständige Behörde	5
1.2	Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird	5
1.3	Rechtlicher Hintergrund.....	6
1.4	Geltende Grenzwerte	7
2	Bewertung der Ist-Situation	9
2.1	Zusammenfassung der Daten der erweiterten Lärmkartierung	9
2.1.1	Straßen.....	9
2.1.2	Haupteisenbahnstrecke.....	11
2.2	Ermittlung der Belastetenzahlen.....	13
2.3	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	14
3	Straßenverkehrslärmbelastete Situationen	17
3.1	Kriterien für die Prioritätensetzung im Rahmen der Lärmaktionsplanung für die Findung von Handlungsschwerpunkten.....	17
3.2	Angabe zu Bereichen mit Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	18
3.3	Maßnahmenschwerpunkte	23
4	Maßnahmenplanung	24
4.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	24
4.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	28
4.2.1	HA 1 – Kreuzung Elmshorner Straße / Friedrich-Ebert-Straße.....	28
4.2.2	HA 2 – Straße Damm als Zubringer zur BAB A23.....	29
4.2.3	HA 3 – Elmshorner Straße Richtung Norden.....	29
4.2.4	HA 4 – Moltkestraße.....	30
4.2.5	Weitere Maßnahmenplanungen	30
4.2.6	Haupteisenbahnstrecke.....	32
4.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm.....	32
4.4	Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz	36
4.5	Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm in den nächsten fünf Jahren reduziert	38
5	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans	38
5.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung	38
5.2	Art der öffentlichen Mitwirkung	38

5.3	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	38
5.4	Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation	39
6	Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan.....	39
7	Evaluierung des Aktionsplans	39
8	Inkrafttreten des Aktionsplans	41
8.1	Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch den Beschluss der Stadtvertretung der Stadt Pinneberg.....	41
8.2	Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans.....	41
9	Anlagenverzeichnis.....	42

1 Allgemeines

1.1 Für den Lärmaktionsplan zuständige Behörde

Name der Kommune: Stadt Pinneberg

Amtlicher Gemeindeschlüssel: 01056039

Kontakt: Herr Bogojevic

Adresse: Stadt Pinneberg, Bismarckstraße 8, 25421 Pinneberg

Telefon: 04101-2113401

E-Mail: bogojevic@stadtverwaltung.pinneberg.de und

PF-Planung@stadtverwaltung.pinneberg.de

Internet: www.pinneberg.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Stadt Pinneberg, im südöstlichen Schleswig-Holstein gelegen, bildet den Mittelpunkt des gleichnamigen Landkreises und zählt zu den bedeutenden Mittelzentren der Region. Die Stadt hat rund 46.500 ¹ Einwohner und erstreckt sich auf eine Fläche von 21,54 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 2.159 Einwohnern je qkm.

Durch ihre Lage etwa 20 Kilometer nordöstlich von Hamburg ist die Stadt Pinneberg ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt in der Region. Die Stadt Pinneberg wird von mehreren stark frequentierten Verkehrsachsen durchzogen, darunter die Autobahn A23 und die Landesstraßen L76, L103 und L106.

Diese Hauptverkehrsadern müssen im Wesentlichen den innerstädtischen aber auch den überregionalen Verkehr bewältigen, was zu unterschiedlich hohen Lärmbelastungen in den verschiedenen Stadtteilen, wie Pinneberg-Nord und dem Pinneberg-Quellental führt.

Auf Grund ihrer überregionalen Bedeutung und der Verkehrsmenge gehören die L76 (bis zu 11.700 Kfz/Tag), die L103 (14.700 Kfz/Tag) und die L106 (bis zu 15.400 Kfz/Tag) zu den vom Land Schleswig-Holstein im Rahmen der EU-

¹ Landesamt für Statistik Niedersachsen, LSN-Online Regionaldatenbank, Tabelle A100001G: Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, Stand 31. Dezember 2023

Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG² (ULR) zu kartierenden Hauptverkehrsstraßen³, für die von der Gemeinde ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist.

Im Rahmen der ULR sind auch Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen zu berücksichtigen (siehe Kap. 1.3).

Pinneberg wird von mehreren wichtigen Bahnverbindungen durchquert, welche von der Deutschen Bahn betrieben werden. Zu den wichtigen kartierungspflichtigen Strecken⁴ (vgl. Kap. 1.3), die durch Pinneberg führen, gehören:

- Strecke 1220 Hamburg-Altona – Kiel Hbf. mit rund 115.000 Zugbewegungen/Jahr
- Strecke 1225 S-Bahn S3 Pinneberg mit rund 69.500 Zugbewegungen/Jahr

Zuständig für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Von Fluglärm entsprechend den Darstellungsschwellen DEN 55 dB(A) und Night 50 dB(A) gemäß der ULR ist Pinneberg nicht betroffen.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für „...Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen...“. Die Lärmaktionspläne sind spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Vorgaben für die Inhalte des Lärmaktionsplans ergeben sich aus Anhang V und Anhang VI der ULR sowie aus

² Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

³ Verkehrsmengen entsprechend Angaben aus dem Newsletter „Ergebnisse der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen“ Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim 25. Januar 2023

⁴ <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>, Stand: 04/2024

dem Durchführungsbeschluss⁵. Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen⁶.

1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Störungen der Nachtruhe oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse, Balkon oder Naherholungsbe- reich ausdrücken. Aktuelle Untersuchungen zeigen insbesondere lärmbe- dingte gesundheitliche Belastungen wie depressive Episoden, Herzinfarkte, Herzinsuffizienz und Schlaganfälle aber auch Lerndefizite bei Kindern, die er- höhten Lärmpegeln ausgesetzt sind⁷.

Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen so- wie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die Straßenlärmkarten sind vom Schleswig-Holsteinischen Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur als ein Kar- tenservice in dem Geoportal Umgebungslärm für alle kartierten Hauptver- kehrsstraßen der vierten Runde der ULR in Schleswig-Holstein veröffentlicht.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Er- forderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans vorliegt. Auch die natio- nale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkreti- sierung beitragen. Mit dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens ge- gen Deutschland⁸ und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 31.03.2022 gegen Portugal⁹ hat die EU-Kommission aber klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästi- genden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmakti- onspläne aufzustellen sind. Die EU-Kommission sieht einen Ermessensspiel- raum erst bei der Festlegung von Maßnahmen in den Plänen, nicht jedoch

⁵ DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2021/1967 DER KOMMISSION vom 11. Novem- ber 2021

⁶ Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg. 08. Februar 2023

⁷ NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelt- haus GmbH. 2016

⁸ Mahnschreiben zur Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG von der EU-Kommission am 28. September 2016 an die Bundesrepublik Deutschland (VVV 2016/2116) in: Bundestagsdrucksache 18/10151

⁹ Urteil des Europäischen Gerichtshofs (Achte Kammer) vom 31. März 2022 – Kommis- sion/Portugal (Umgebungslärm) (Rechtssache C-687/20)

bei der Frage, ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in Schleswig-Holstein die Gemeinden zuständig.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes¹⁰ von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in reinen und allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Auslösewerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19¹¹ erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB¹² abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB zur RLS-19 nicht möglich¹³. Weitere nationale und relevante Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

¹⁰ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)

In Verbindung mit: Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27. Juli 2020, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)

¹¹ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkBl. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

¹² Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)

Anlage 1: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen : (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB

Anlage 2: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF

Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB

Anlage 4: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB-D

Anlage 5: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF-D

vom 07. September 2021 (Banz AT 05. Oktober 2021 B4)

¹³ DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2021/1967 DER KOMMISSION vom 11. November 2021

2 Bewertung der Ist-Situation

Im Rahmen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind für die strategische Lärmkartierung schalltechnische Berechnungen aus Gründen der Vergleichbarkeit zwingend vorgeschrieben. Bei einer flächigen Erfassung für einen durchschnittlichen Jahreswert ist dies mit Messungen praktisch nicht realisierbar. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen geringfügig unter den berechneten Werten.

Die 34. BImSchV¹⁴ (Lärmkartierungsverordnung) legt mit den BUB das Verfahren fest, wie Lärmkarten zu erstellen sind und an die EU weitergeleitet werden. Gleichzeitig fordert die Verordnung, dass zur Unterrichtung der Öffentlichkeit Lärmkarten in verständlicher Darstellung und leicht zugänglichen Formaten zu verbreiten sind. Aus diesem Grunde werden der Öffentlichkeit und den Gemeinden mit den Kartierungsergebnissen 2022 auf dem Internetportal des Schleswig-Holsteinischen Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur Lärmkarten zur Verfügung gestellt:

<https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaerm/index.html?lang=de#/>

Dargestellt werden die rechnerisch ermittelten Lärmbelastungen an Hauptverkehrsstraßen für einen über den gesamten Tag (24 Stunden) gemittelten Lärmpegel L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Pegel) oder einen über die Nachtstunden gemittelten Lärmpegel L_{Night} (Nacht-Pegel, 22:00-6:00 Uhr) vor einer jeweils passenden Hintergrundkarte.

2.1 Zusammenfassung der Daten der erweiterten Lärmkartierung

2.1.1 Straßen

Die Analyse der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen wurde u.a. auf der Grundlage von Verkehrsdaten des Schleswig-Holsteinischen Landesbetriebes für Straßenbau und Verkehr (LBV.SH) und mit Gebäudedaten des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein (*LVermGeo SH*) durchgeführt.

Als Grundlage für die Aufstellung des Lärmaktionsplans wurden innerhalb des Stadtgebietes Pinneberg Straßen bis zu einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 1.100 Kfz/24h in die Lärmkartierung aufgenommen.

¹⁴ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) Zuletzt geändert durch Art. 84 V vom 31. August 2015 I 1474

Diese Verkehrsmenge wurde als Grenze gewählt, da an Straßen mit noch weniger Verkehr nur noch untergeordnet relevante Verkehrsgeräusche nach ULR zu erwarten sind. Die in der Lärmkartierung berücksichtigten Straßenverkehrsmengen wurden in Abstimmung mit der Stadt Pinneberg von der Firma SHP Ingenieure zur Verfügung gestellt und beziehen sich auf das Verkehrsmodell der Stadt Pinneberg (Analyse 2022). Zudem sind in den Gebäuden der Stadt die gemeindebezogenen Einwohnerdaten des Landesamtes für Statistik Schleswig-Holstein berücksichtigt.

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation im kartierten erweiterten Straßennetz der Stadt Pinneberg

Geschätzte Zahl der von Lärm im kartierten erweiterten Straßenverkehrsnetz in Pinneberg belasteten Menschen				
L _{DEN} dB(A)	belastete Menschen		L _{Night} dB(A)	belastete Menschen
55 bis 59	8.400		50 bis 54	6.600
60 bis 64	5.300		55 bis 59	3.300
65 bis 69	2.700		60 bis 64	300
70 bis 74	100		65 bis 69	0
ab 75	0		ab 70	0
Summe	16.500		Summe	10.200
Geschätzte Zahl der von Lärm im kartierten erweiterten Straßenverkehrsnetz in Pinneberg belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern				
L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Kranken- häuser*
ab 55 bis 64	7,79	6.500	19	2
ab 65 bis 74	2,31	1.400	0	0
ab 75	0,43	0	0	0
Summe	10,53	7.900	19	2
Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung				
geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten				5
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung				2.634
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung				587

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten des erweiterten Straßenverkehrsnetzes in Pinneberg finden sich in den Anlagen 2 (L_{DEN}) und 3 (L_{Night}).

2.1.2 Haupteisenbahnstrecke

Tabelle 2: Übersicht der Belastungssituation aufgrund der kartierten Haupteisenbahnstrecke in Pinneberg

Geschätzte Zahl der von Lärm an der kartierten Haupteisenbahnstrecke in Pinneberg belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes, Stand: 06.2023				
L _{DEN} dB(A)	belastete Menschen		L _{Night} dB(A)	belastete Menschen
55 bis 59	1.170		50 bis 54	900
60 bis 64	610		55 bis 59	540
65 bis 69	280		60 bis 64	110
70 bis 74	60		65 bis 69	50
ab 75	0		ab 70	0
Summe	2.120		Summe	1.600
Geschätzte Zahl der von Lärm an der kartierten Haupteisenbahnstrecke in Pinneberg belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: 06.2023				
L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
ab 55 - 64	1,80	1.010	3	0
ab 65 - 74	0,42	160	0	0
ab 75	0,07	0	0	0
Summe	2,29	1.170	3	0
Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung Stand: 06.2023				
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung			386	
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung			177	

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecken in Pinneberg sind in Abbildung 1 und Abbildung 2 sowie im Geoportal des Eisenbahnbundesamtes¹⁵ zu finden.

¹⁵ https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html#doc1528304bodyText2

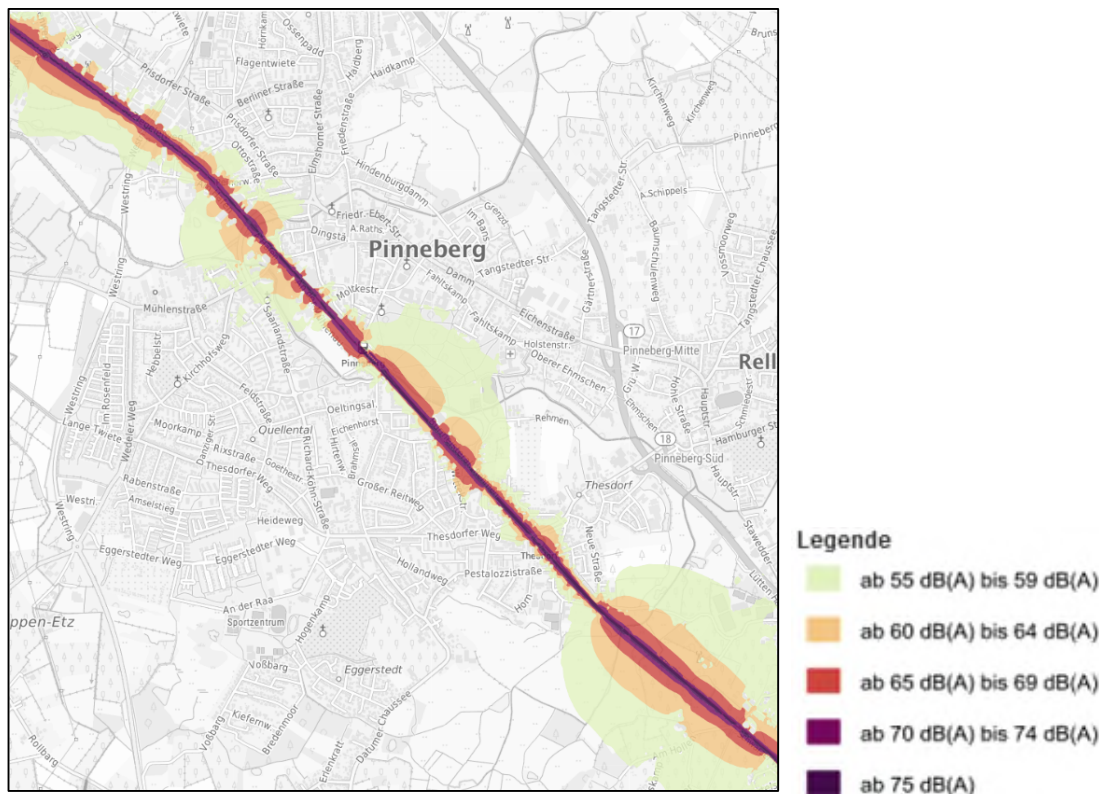


Abbildung 1: Schallimmissionsplan L_{DEN} der Bahnstrecken gem. ULR

Quelle: © Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie, Eisenbahn-Bundesamt

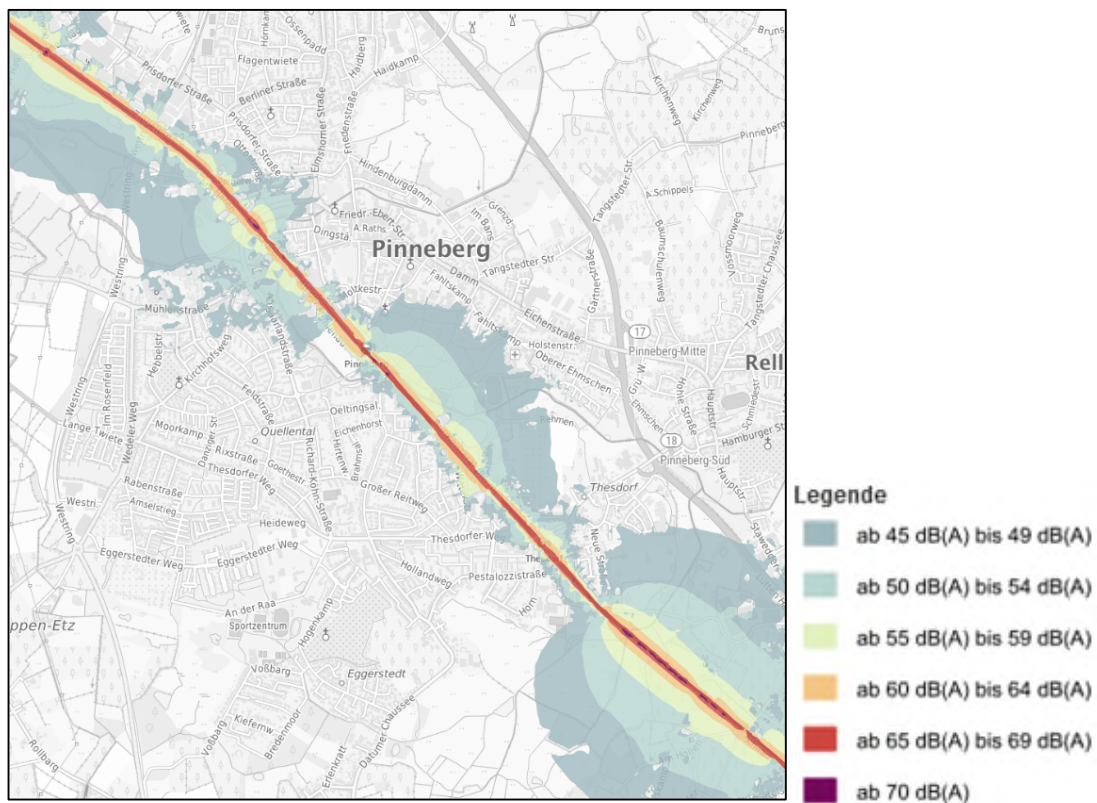


Abbildung 2: Schallimmissionsplan L_{Night} der Bahnstrecken gemäß ULR

Quelle: © Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie, Eisenbahn-Bundesamt

2.2 Ermittlung der Belastetenzahlen

Im Rahmen der Lärmkartierungen zu den Runden 1 bis 3 war die VBEB¹⁶, die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden.

Seit dem 31. Dezember 2018 ist die BEB¹⁷, Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, verbindlich der Berechnung zu Grunde zu legen. Grund dafür ist die europaweit vereinheitlichte Zählweise der belasteten Personen je Wohngebäude. Diese neue Zähl- bzw. Auswertemethode führt zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten belasteten Personen in Deutschland. Während bei der VBEB alle Einwohner eines Wohngebäudes gleichmäßig allen berechneten Fassadenpunkten und damit auch allen Fassadenseiten zugeordnet wurden, werden nach der neuen BEB alle Anwohnerinnen und Anwohner der lautesten Hälfte aller Fassadenpunkte eines Gebäudes zugeordnet.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Belastetenzahlen gegenüber den vergangenen drei Lärmkartierungsrunden deutlich zunehmen. Je nach Lage und Situation kommt es in den einzelnen Lärmpegelbereichen zu zum Teil sehr deutlichen Erhöhungen der berechneten Belasteten.¹⁸

Die berechneten Belastetenzahlen der aktuellen Lärmkartierung sind somit mit den Belastetenzahlen der vorhergehenden Lärmkartierungen nicht vergleichbar!

Zudem wird nach BUB seit der Kartierungsrunde vier (aktuelle Kartierung) die Betroffenenenauswertung ergänzt durch:

1. die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten
2. die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und
3. die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung.

Diese sind aus epidemiologischen Forschungsergebnissen abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der ULR berechnet werden. Die Er-

¹⁶ Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 09. Februar 2007 (BAnz. Nr. 75 vom 20. April 2007 S. 4137)

¹⁷ Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)
Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB vom 07. September 2021 (Banz AT 05. Okt. 2021 B4)

¹⁸ Newsletter „Ergebnisse der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen“ Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim 25. Januar 2023

mittlung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen erfolgt nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 der 34. BImSchV¹⁹ entsprechend Anhang III der ULR auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“²⁰ veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ²¹.

Die Kartierungsergebnisse der Lärmkartierung der 4. Runde weichen auf Grund der neuen Berechnungs- und Darstellungsvorgaben z.T. deutlich von den vorhergehenden Lärmkartierungen ab. *„Durch diese Verfahren wird innerorts die Lärmsituation tendenziell leiser aber mit zunehmendem Abstand zur Lärmquelle tendenziell lauter als in der Kartierung 2017 dargestellt.“*²² Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Pinneberg lässt sich daraus nicht ableiten!

Trotz aller Unterschiede gegenüber den bisherigen Berechnungsergebnissen zeigt die aktuelle Lärmkartierung vergleichbare Lärmbrennpunkte, wie sie auch die bisherigen Berechnungen gezeigt haben. Insofern liefert diese Lärmkartierung genauso wie die bisherigen Lärmkartierungen eine fundierte Grundlage für den Lärmaktionsplan und zeigt auf, wo Maßnahmen zur Lärmreduzierung erforderlich sind.

2.3 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Pinneberg werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche entlang des kartierten Gesamtstraßennetz betrachtet, um die Anzahl der Bürgerinnen und Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu

¹⁹ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) Zuletzt geändert durch Art. 84 V vom 31. August 2015 I 1474

²⁰ Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa 2018

²¹ LAI-Hinweise zur Lärmkartierung – Dritte Aktualisierung –, Beschlussfassung durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 143. Sitzung am 29. und 30. März 2022

²² Newsletter „Ergebnisse der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen“ Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim 25. Januar 2023

senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

Tabelle 3: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L_{DEN} > 60 dB(A) L_{Night}	sehr hohe Belastung	- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen²³, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden - eine Überschreitung der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist bei diesen Werten anzunehmen (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f)
65-70 dB(A) L_{DEN} 55-60 dB(A) L_{Night}	hohe Belastung	- Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein - Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchV²⁴ können überschritten sein - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden - kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)²⁵
55-65 dB(A) L_{DEN} 50-55 dB(A) L_{Night}	Belastung/ Belästigung	- Vorsorgewerte für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV²⁴ können überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus - die WHO empfiehlt durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 (dB) L_{DEN} zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist²⁶.

²³ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

²⁴ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) „Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S.1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist

²⁵ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

²⁶ LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region, ZUSAMMENFASSUNG, Kopenhagen, 2018

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf die Tabelle 3 zurückgegriffen die sehr ähnlich auch dem Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie²⁷ entnommen werden kann. Die Tabelle zieht dabei für die Lärmbewertung der Lärmsituation die Angaben in vorhandenen nationalen Regelwerken zur Orientierung heran. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch direkt nicht.

Es sind ca. 16.500 Personen und somit etwa 35% der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Pinneberg durch Umgebungslärm über **55 dB(A) L_{DEN}** betroffen, verursacht durch die kartierten Straßenverkehrswege.

Es sind ca. 10.200 Personen und somit etwa 22% der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Pinneberg durch Umgebungslärm über **50 dB(A) L_{Night}** also zwischen 22:00 und 6:00 Uhr betroffen, verursacht durch die kartierten Straßenverkehrswege.

Von hohen Belastungen durch die kartierten Straßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über **65 dB(A) L_{DEN}** sind ca. 2.800 Personen und somit 6% betroffen.

Von hohen Belastungen durch die kartierten Straßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über **60 dB(A) L_{Night}** sind ca. 300 Personen betroffen, was einem Anteil von etwa 0,6% der Einwohner Pinnebergs entspricht.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der Runde 4 der ULR ist aus dem Jahr 2023 und berücksichtigt Verkehrszahlen für das kartierte Straßennetz aus dem Jahr 2022. Die hinterlegten Verkehrszahlen im erweiterten Straßennetz (>1.100 Kfz/24h) entstammen ebenfalls dem Analyse-Verkehrsmodell aus dem Jahr 2022 von der Firma SHP Ingenieure, die über die Stadt Pinneberg zur Verfügung gestellt wurden.

²⁷ Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

3 Straßenverkehrslärmbelastete Situationen

3.1 Kriterien für die Prioritätensetzung im Rahmen der Lärmaktionsplanung für die Findung von Handlungsschwerpunkten

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Pinneberg werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den kartierten Straßen betrachtet, um besonders die Bürgerinnen und Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu entlasten. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch **keine** Grenz- oder Auslösewerte rechtlich verbindlich vorgegeben. Als kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen wurden für die priorisierte Entwicklung von Lärm-minderungsmaßnahmen für die Stadt Pinneberg die sowohl vom Umweltbundesamt als auch vom SRU)²⁸ empfohlenen Werte von 65 dB(A) DEN und 55 dB(A) Night herangezogen.

Anmerkung:

Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben für den Straßenverkehr A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel (Mittelungspegel) dar. Der Mittelungspegel wird bei zeitlich schwankenden Geräuschsituationen verwendet. Einzelereignisse wie z.B. einzelne laute Fahrzeuge können durchaus lautere Pegel erzeugen. Solche Einzelereignisse werden überproportional im Mittelungspegel berücksichtigt.

Zur Verortung von besonders von Straßenverkehrslärm betroffenen Abschnitten werden die mit den neuen Berechnungsverfahren mit Hilfe der LärmKennZiffer (LKZ)²⁹ (Produkt aus der Anzahl der über den Schwellenwerten DEN 65 / Night 55 dB(A) Betroffenen und der Schwellenwertüberschreitung) ermittelten Belastungsschwerpunkte fachgutachterlich zusammengestellt. Die gesamtstädtischen LKZ-Karten können den Anlagen 4 (DEN) und 5 (Night) entnommen werden. Über die Farbskale in den genannten Anlagen

²⁸ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

²⁹ Bönnighausen, G., Popp, C. (1988): LärmKennZiffer-Methode. Methode zur Beurteilung lärmbedingter Konfliktpotentiale in der städtebaulichen Planung, Freie und Hansestadt Hamburg

ist zu erkennen, an welchen Stellen besonders viele Menschen über den genannten dB(A)-Schwellen und auch besonders intensiv von Straßenverkehrslärm betroffen sind.

3.2 Angabe zu Bereichen mit Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Aus den Anlagen 4 und 5 sind erst einmal die Lärmschwerpunkte im Stadtgebiet zu bestimmen.

Als Schwerpunkte können angesehen werden:

- Kreuzung Elmshorner Str. / Friedrich-Ebert-Str.
- Straße Damm als Zubringer zur A23
- Elmshorner Str. nach Norden
- Moltkestraße

Jedoch sind alle Straßenabschnitte mit farblich gekennzeichneten LKZ-Kacheln als Handlungsbereiche anzusehen, da die empfohlenen und angewandten Auslöseschwellen hier überschritten sind.

Um die genannten vier belasteten Bereiche in Pinneberg detaillierter zu verstehen, wurden auf Grundlage der Berechnungsergebnisse der erweiterten Lärmkartierung Wohngebäude dargestellt, die Fassadenpunkte mit Pegeln von 55 bis 59 dB(A) L_{Night} (gelb) und ab 60 dB(A) L_{Night} (rot, rechtl. anerkannte Gesundheitsgefährdungsschwelle) aufweisen.

Im Kreuzungsbereich der Elmshorner Straße und der Friedrich-Ebert-Straße ergeben sich sehr hohe Belastungen und hohe Belastung an den straßennahen Wohngebäuden (siehe Abbildung 3).

Ähnliche Belastungen lassen sich auch im Bereich der Straße Damm (siehe Abbildung 4) und entlang der Elmshorner Straße Richtung Norden (siehe Abbildung 5) feststellen. Auch die Wohngebäude straßennah zur Moltkestraße sind Pegeln von bis zu 59 dB(A) ausgesetzt und damit konstant mit hohem Lärm konfrontiert (vgl. Abbildung 6).

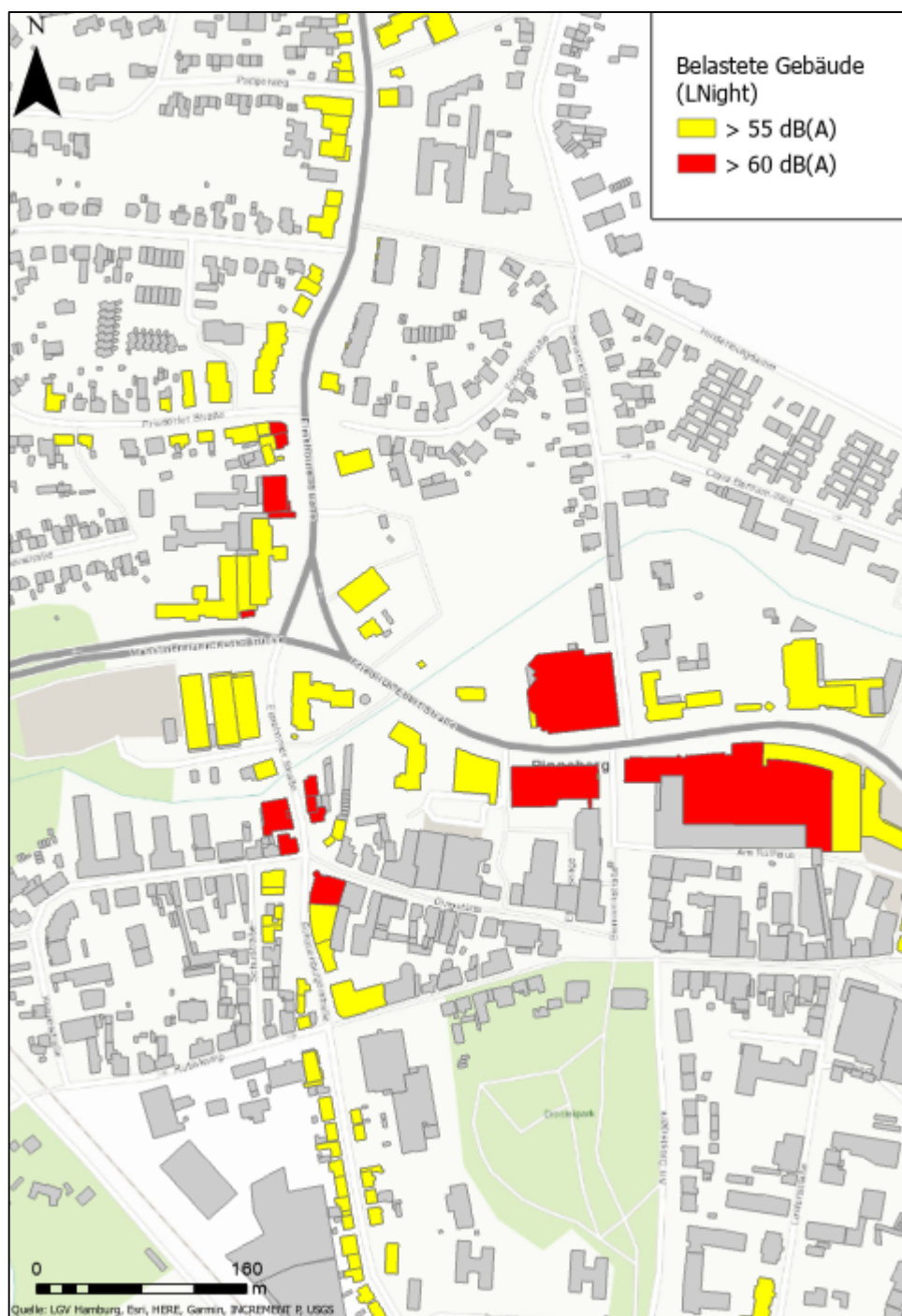


Abbildung 3: Nach ULR durch Umgebungslärm (L_{Night}) belastete Wohngebäude im Kreuzungsbereich der Elmshorner Straße / Friedrich-Ebert-Straße in Pinneberg.

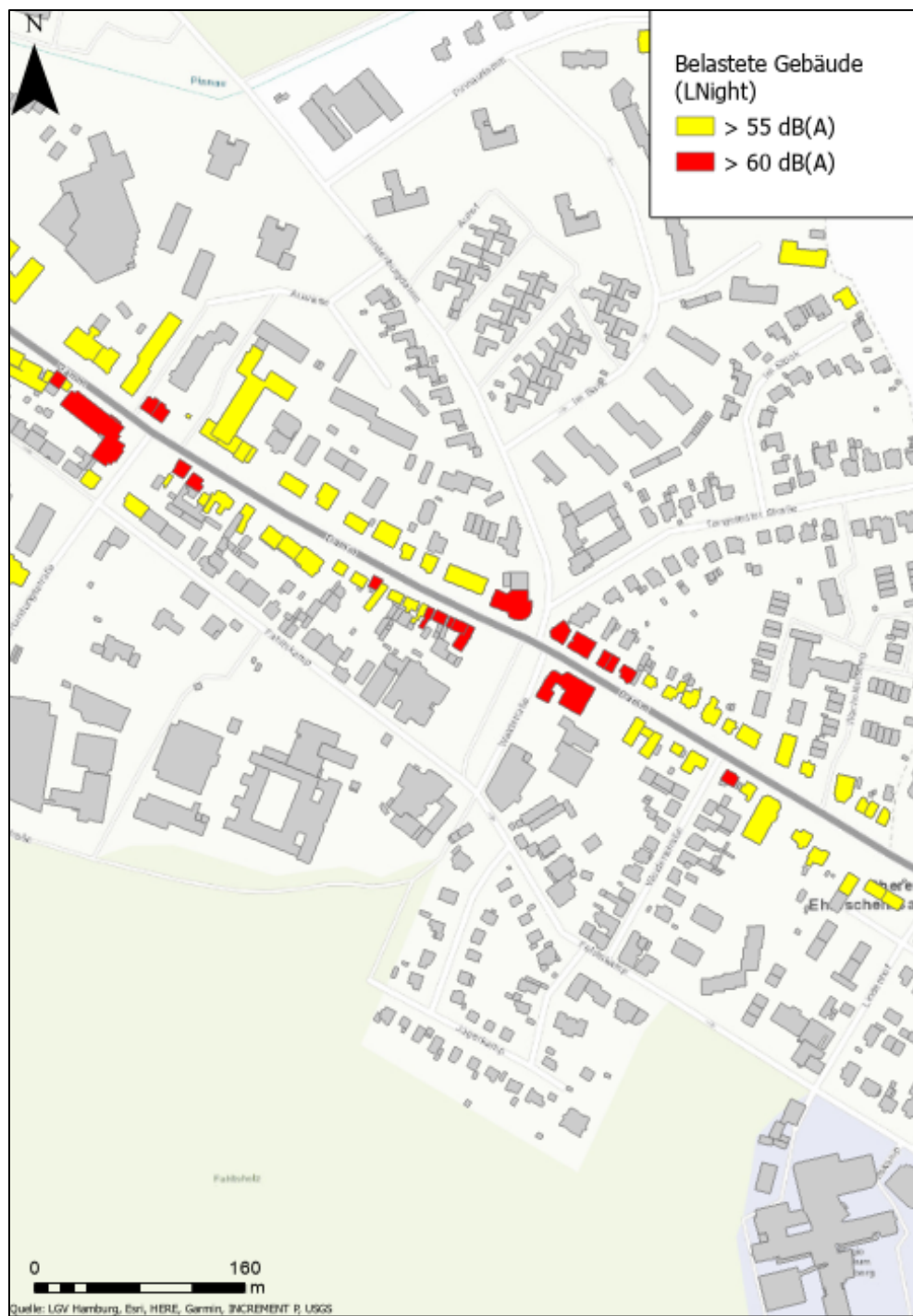


Abbildung 4: Nach ULR durch Umgebungslärm (L_{Night}) belastete der Straße Damme in Pinneberg

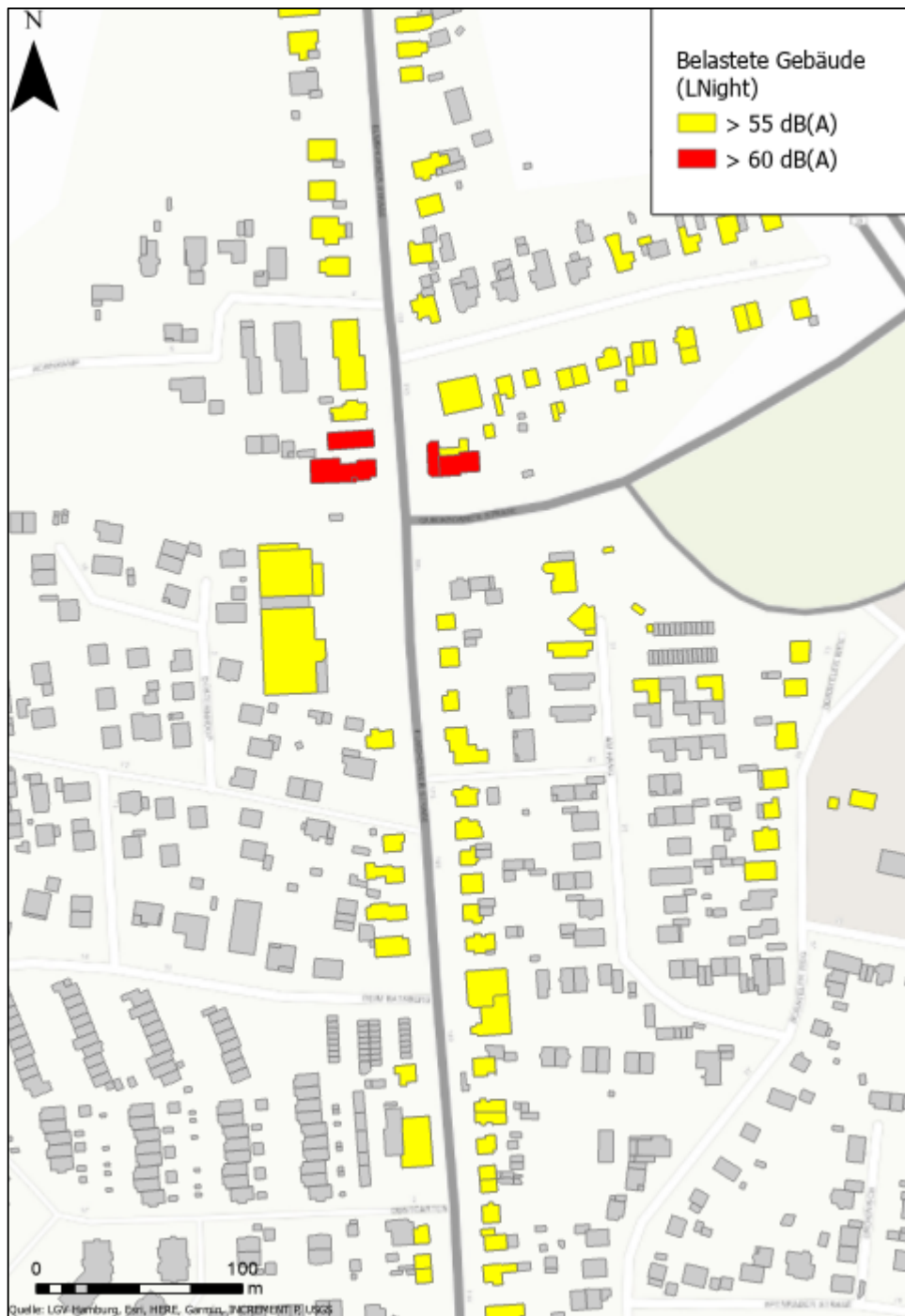


Abbildung 5: Nach ULR durch Umgebungslärm (L_{Night}) belastete Wohngebäude entlang der Elmshorner Straße in Pinneberg

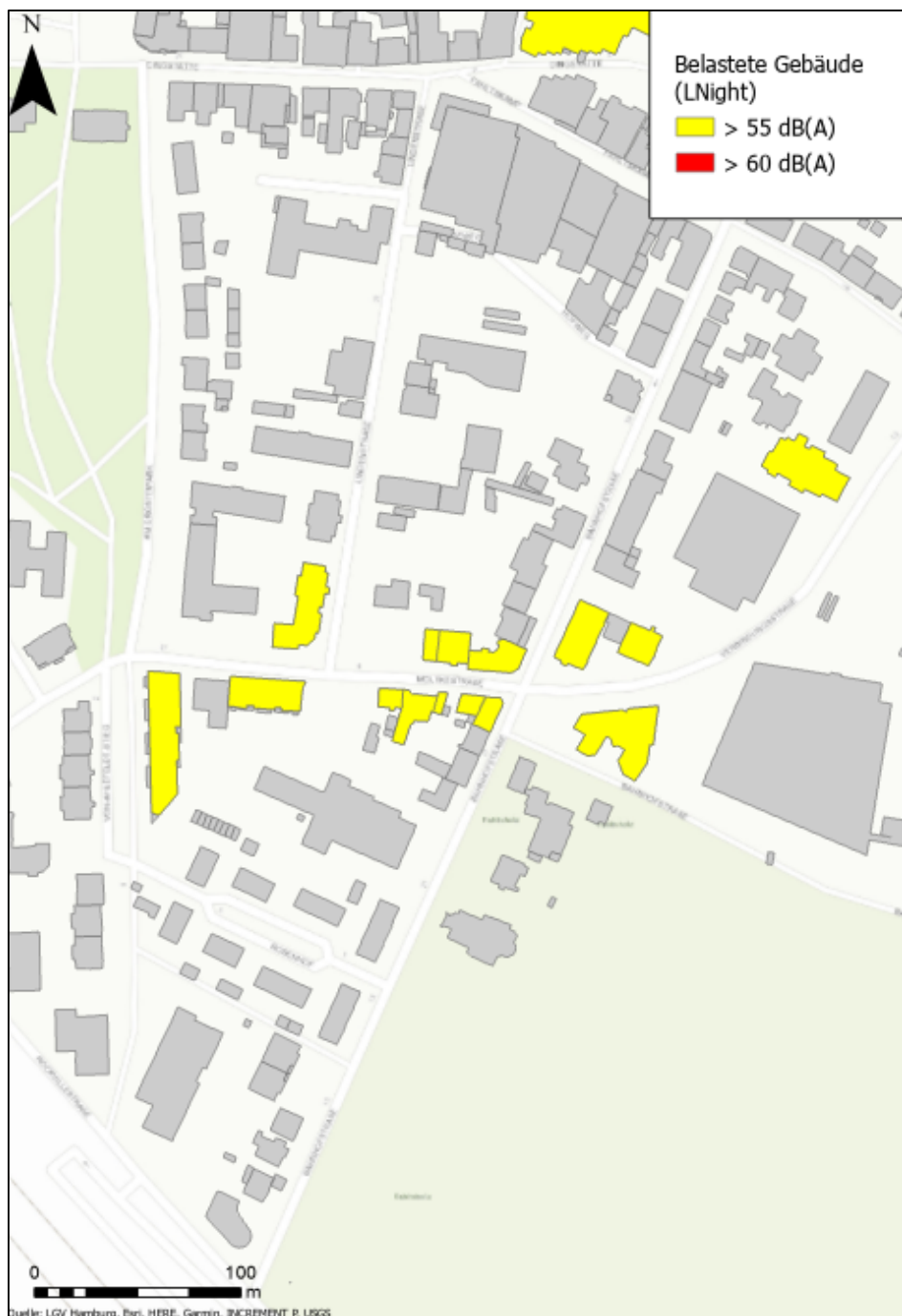


Abbildung 6: Nach ULR durch Umgebungslärm (L_{Night}) belastete Wohngebäude entlang der Moltkestraße in Pinneberg

Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben für die Bewertung von Straßenverkehrslärm A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel (Mittelungspegel) dar. Der Mittelungspegel wird bei zeitlich schwankenden Geräuschsituationen verwendet. Einzelereignisse wie z.B. einzelne laute Fahrzeuge durch veränderte Endschalldämpfer können durchaus lautere Schallpegel erzeugen.

3.3 Maßnahmenschwerpunkte

Die Verwaltung der Stadt Pinneberg und der im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes hinzugezogene Gutachter berieten über die aktionsplan-relevanten Gegebenheiten der Stadt und die einzubringenden Inhalte. Dabei wurde festgehalten, die in der Abbildung 7 dargestellten Maßnahmenschwerpunkte hinsichtlich möglicher Lärminderungspotenziale zu prüfen.

Die Entscheidung, welche Straßenabschnitte in Runde 4 der Lärmaktionsplanung die Hauptbelastungsschwerpunkte darstellen, orientierte sich in weiterer Näherung an den LKZ-Karten für die einzelnen Straßen(züge). Diese zeigten die Straßenabschnitte bzw. daran angrenzende Wohngebäude die besonders stark oberhalb von 65 dB(A) DEN und oberhalb von 55 dB(A) Night betroffen sind .

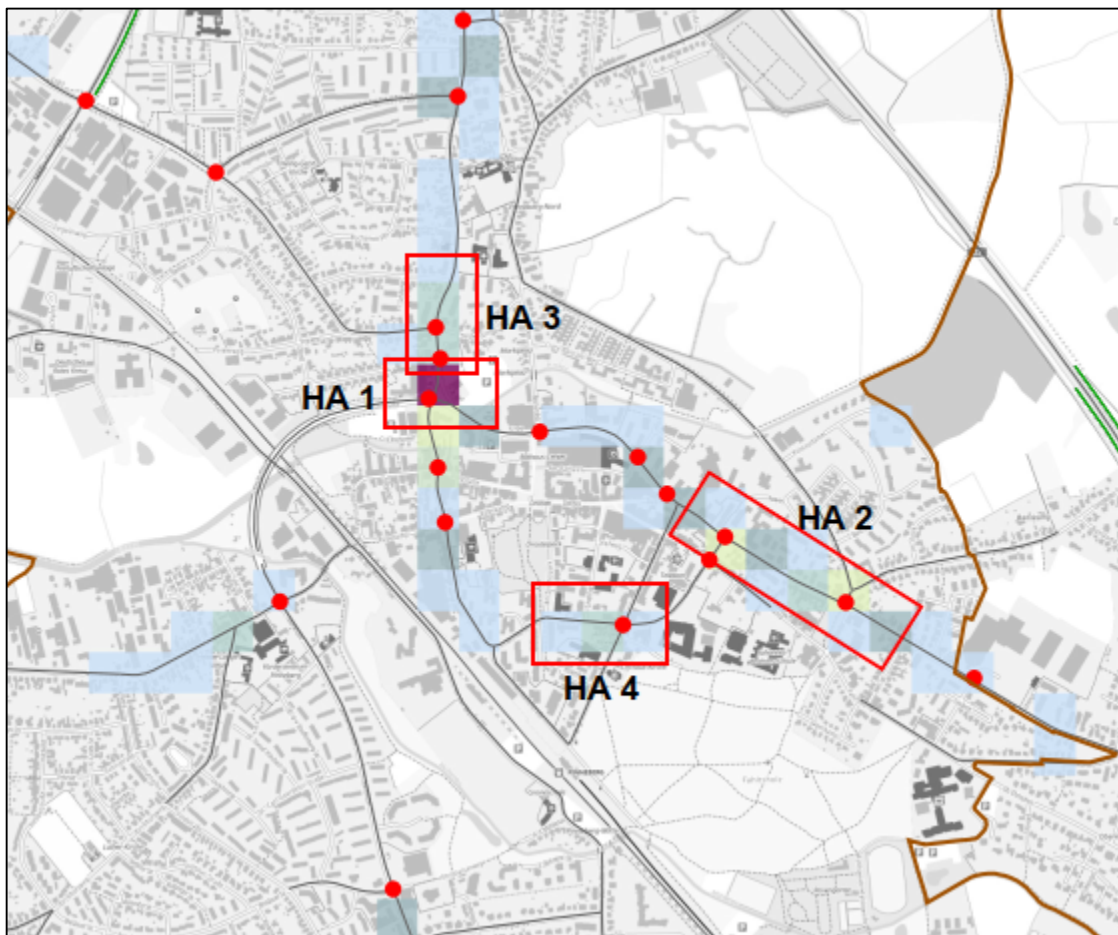


Abbildung 7: Maßnahmenschwerpunkte (HA) entlang der Straßen in Pinneberg

Darüber hinaus wurde festgelegt inwieweit auch an anderen Stellen entlang der kartierten Straßen Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden können um die Wohn- und Aufenthaltsqualität für die Bewohner/innen der Stadt zu

verbessern. Dabei ist die grundsätzlich verträgliche Umsetzbarkeit und Kombination mit Notwendigen baulichen Maßnahmen zur Erreichung sonstiger infrastruktureller oder städtebaulicher Maßnahmen mit in die Planung einbezogen worden.

Darüber hinaus werden die Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren in den Entscheidungsprozess eingebunden.

4 Maßnahmenplanung

4.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Entsprechend der erweiterten Lärmkartierung sind bereits verschiedene Lärmschutzmaßnahmen im Bestand berücksichtigt worden. Dazu zählen die als wesentliches Element die Fertigstellung der Westumfahrung (Westring) bis zum Autobahnanschluss Pinneberg Nord. Diese entlastet Pinnebergs Innenstadtbereich von starkem Verkehr und sorgt so für eine erhebliche Lärmreduzierung besonders entlang der Mühlenstraße sowie der Elmshorner Straße.

Die Westumfahrung ist auch aufgrund ihrer Lärmschutzanlagen die östlich zum Westring von der Prisdorfer Straße bis hin zur Autobahnauffahrt Pinneberg-Nord wie auch zwischen Wedeler Weg und Mühlenstraße verlaufen als besonders lärmmentlastend für die Einwohner/innen der Stadt anzusehen. Darüber hinaus sind Lärmschutzbauwerke an der BAB A 23 berücksichtigt vorhanden.

Zum Erhalt der bestehenden Schallschutzanlagen ist eine regelmäßige Prüfung und ggf. Instandhaltung zur Wahrung der Schutzfunktion vorgesehen.

Weitere vorhandene Lärminderungsmaßnahmen sind die bereits existierenden Kreisverkehre an den Knotenpunkten Wedeler Weg/L103/Westring und Richard-Köhn-Straße/Saarlandstraße/Heinrich-Christiansen-Straße, die als Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung und zur Verflüssigung des Verkehrs wirken.

Abbildung 8 zeigt einmal als allgemeinen Überblick wie sich grundsätzlich die Verteilung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf allen Straßen im Stadtgebiet Pinnebergs schon heute darstellt. Auf dem Großteil aller Straßen besteht bereits heute eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger.

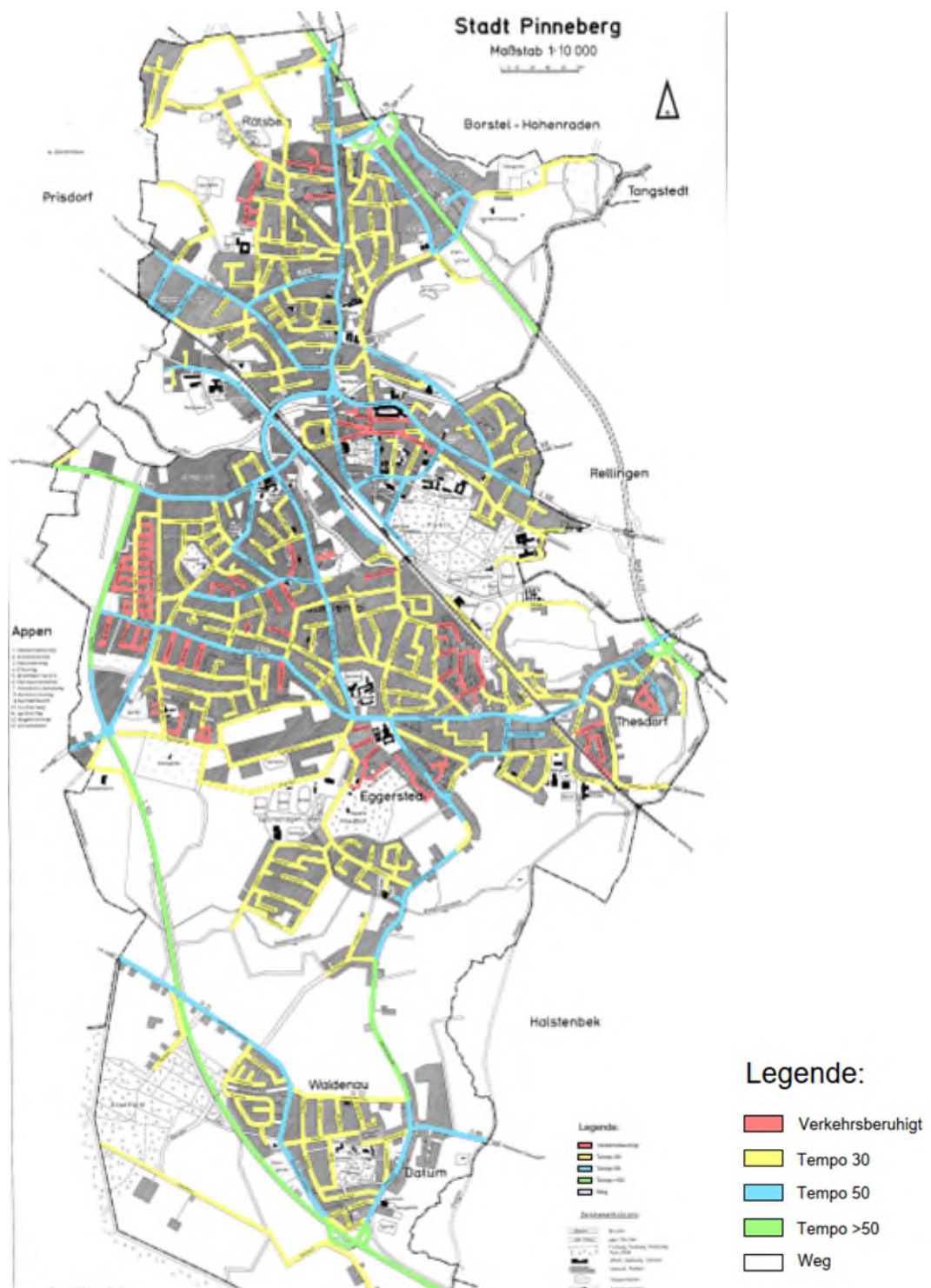


Abbildung 8: Überblick zu zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Straßennetz Pinnebergs, Stand 2024

Grundsätzlich ist die Ausweisung von allgemeinen Wohngebieten mit niedrigen Lärmgrenzwerten verbunden (siehe Anlage 1), die bei Planungen zu berücksichtigen sind. Diese gesetzlichen Vorgaben sind als bestehende Lärm-

schutzmaßnahmen zu verstehen, die im Regelfall dazu führen, dass zumindest jüngere Wohngebiete relativ gering mit Lärm belastet sind bzw. diese Gebiete Lärmschutzmaßnahmen in Form von lärmabgewandten oder anderweitig geschützten Außenwohnbereichen oder lärmabgewandte Gebäudegrundrisse aufweisen.

Auf einigen kartierten Straßen in Pinneberg ist entsprechend der Lärmkartierung als Straßendeckschicht ein SMA 8 (SMA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3) verbaut, der bei Geschwindigkeiten oberhalb 30 km/h eine lärmmindernde Wirkung von rund 2 dB entfaltet³⁰.

Nachfolgend werden die bereits abgeschlossenen Lärminderungsmaßnahmen der Vergangenheit aufgelistet.

- Fahrbahnsanierung der Mühlenstraße im Abschnitt Wedeler Weg bis Hochstraße, zwischen Wedeler Weg und Kirchhofweg mit lärmoptimiertem Asphalt, zwischen Kirchhofweg und Hochstraße mit konventionellem Asphalt
- Fahrbahnsanierung der Prisdorfer Straße im Abschnitt Ortseingang bis Berliner Straße
- LSA-Koordinierung für den Thesdorfer Weg im Abschnitt Rellinger Straße bis Richard-Köhn-Straße
- Umgestaltung des Knotenpunkts Saarlandstraße / Heinrich-Christiansen-Straße / Richard-Köhn-Straße zum Kreisverkehr
- Entwicklung eines gemeinsamen P+R-Konzeptes im Hamburger Ballungsraum (tlw. in Hamburg in Arbeit)
- beidseitiger grundhafter Ausbau der Radwege in der Mühlenstraße (Einseitig abgeschlossen)
- Schaffung von 180 Radabstellständen am Bahnhof Pinneberg

³⁰ Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)

Anlage 4: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB-D

- Bau eines Aufzugs am Haltepunkt Thesdorf zur Radverkehrsförderung
- Fahrbahnsanierung im Thesdorfer Weg von Blauer Kamp bis Fasanenweg
- Erneuerung des Radwegbelages und der Markierungen sowie Neugestaltung der Grundstückszufahrten in der Elmshorner Straße
- ÖPNV-Anbindung im Bereich des Kreisverkehrs Wedeler Weg / L103 durch neue Bushaltestelle „Familia“
- Prüfung der Fahrbahnoberfläche im Thesdorfer Weg zwischen Schopenhauer Straße und Feldstraße
- Entlastung des Kfz-Verkehrs durch Westumgehung in der Elmshorner Straße, Mühlenstraße, Prisdorfer Straße
- Errichtung einer Lärmschutzwand an der L 76 (nördliche Seite) mit Bepflanzung als Ersatz für den gefälltten Baumbestand
- Planung von Lärmschutzwänden entlang: Eisenbahnstrecke im Stadtgebiet Pinneberg (vier Lärmschutzwände mit 3 m Höhe)
- Die Entstehung und Ausbreitung von Lärm kann durch kompakte Siedlungsstrukturen und durch die Festsetzung von lärmindernden Detailmaßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung beeinflusst werden. Hierzu zählen Baulückenschließungen in:
 - Thesdorfer Weg (südliche Seite auf Höhe Fröbelstraße bis Höhe Großer Reitweg)
 - Saarlandstraße (beidseitig)
 - Richard-Köhn-Straße (östliche Seite zwischen Großer Reitweg und Oeltingsallee)
 - Friedrich-Ebert-Straße (nördliche Seite auf Höhe „Am Rathaus“)
- Maßnahme abgeschlossen
- Förderung der Aufenthaltsqualität durch Begrünung des Straßenraums zur Beeinflussung des subjektiven Lärmempfindens in:

- Elmshorner Straße, Damm, Thesdorfer Weg, Schauenburger Straße, Saarlandstraße, Richard-Köhn-Straße, Rellinger Straße, Mühlenstraße, Prisdorfer Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Moltkestraße

4.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Einbau von lärmminderndem Asphalt (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Bau/Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen (baulicher Schallschutz)
- Verstetigung des Verkehrs durch Grüne Welle oder Kreisverkehre (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Einbau von Schallschutzfenstern (baulicher Schallschutz), Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärm

Für die betrachtete Autobahn BAB A23 ist seit dem 1. Januar 2021 die Autobahn GmbH zuständig. Für die L76, L103 und L106 ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV S-H) der zuständige Bau- lastträger. Bauliche Maßnahmen zur Lärminderung an diesen Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit diesen für die Umsetzung zuständigen Behörden erarbeitet werden. Für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Anordnungen ist die Verkehrsbehörde der Stadt Pinneberg zuständig.

Neben den bereits vorhandenen Lärmschutzwänden ist neben der Instandhaltung auch die Errichtung grüner Lärmschutzwände eine der geplanten Lärminderungsmaßnahmen in den nächsten fünf Jahren.

Für die identifizierten vier Lärmschwerpunkte im Stadtgebiet Pinnebergs wird anschließend die Bestandssituation analysiert und Maßnahme zur Verbesserung der Situation in den nächsten 5 Jahre genannt:

4.2.1 HA 1 – Kreuzung Elmshorner Straße / Friedrich-Ebert-Straße

Für die straßennahen Wohngebäude an dem Kreuzungsbereich der Elmshorner Straße und der Friedrich-Ebert-Straße wurden in der Lärmkartierung Fassadenpegel von deutlich >55 dB(A) im Nachtzeitraum ermittelt (vgl. Abbildung 3). In den betroffenen Abschnitten der Elmshorner Straße und der

Friedrich-Ebert-Straße ist bereits ein Splittmastixasphalt SMA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 verbaut. Dieser stellt einen „lärmreduzierten“ Fahrbahnbelag gegenüber dem Standardbelag „Gußasphalt“ dar.

Angesichts der verkehrlichen Auslastung der im Handlungsbereich liegenden Straßen findet regelmäßig eine Sanierung der Straßenbahnoberfläche bei Schadenbildung statt. Dadurch wird das bei 50 km/h dominierende Rollgeräusch der Fahrzeuge gegenüber einer schadhaften Fahrbahnoberfläche auf ein Minimum begrenzt.

Die Fertigstellung der Westumfahrung in Pinneberg im Jahr 2019 hat diesen Knotenpunkt deutlich verkehrlich entlastet, wodurch hier seitdem auch weniger Verkehrslärm entsteht.

4.2.2 HA 2 – Straße Damm als Zubringer zur BAB A23

Auch im Bereich der Straße Damm, die als Zubringer zu BAB A23 wirkt, wurden Fassadenpegel von über 59 dB(A) im Nachtzeitraum an straßennahen Wohngebäuden ermittelt (vgl. Abbildung 4). Auch hier sind die Anwohner von sehr starker Lärmbelastung betroffen. Zur Förderung des Fahrradverkehrs und damit zur Vermeidung von Kurzstreckenverkehre in diesem Abschnitt ist hier die bauliche Erneuerung der Geh- und Radwege zur besseren Nutzbarkeit vorgesehen.

Angesichts der verkehrlichen Auslastung entlang der Straße Damm findet regelmäßig eine Sanierung der Straßenbahnoberfläche bei Schadenbildung statt. Dadurch wird das bei 50 km/h dominierende Rollgeräusch der Fahrzeuge gegenüber einer schadhaften Fahrbahnoberfläche auf ein Minimum begrenzt.

Zudem wird eine Möglichkeit zur Ausweisung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum von Tempo 30 gemäß §45 StVO, Abs. 1, Pkt. 3 zwischen der Straße An der Berufsschule und dem Hindenburgdamm geprüft und ggf. umgesetzt.

4.2.3 HA 3 – Elmshorner Straße Richtung Norden

Entlang der gesamten Elmshorner Straße Richtung Norden werden die straßennahen Wohngebäude und damit zahlreiche Anwohner hohen Belastungen durch den Verkehrslärm ausgesetzt. Da auf der Elmshorner Straße ein bereits lärmarmes Splittmastixasphalt (SMA 8) verbaut ist, diese Lärm-minderungswirkung erhalten bleiben soll, wird regelmäßige bei Notwendigkeit eine Sanierung der Straße durchgeführt.

Die Fertigstellung der Westumfahrung in Pinneberg im Jahr 2019 hat diesen Knotenpunkt deutlich verkehrlich entlastet, wodurch hier seitdem auch weniger Verkehrslärm entsteht.

4.2.4 HA 4 – Moltkestraße

An den Fassaden der Gebäude nahe der Moltkestraße ließen sich Beurteilungspegel von über 55 dB(A) feststellen.

Hier wird die Möglichkeit zur Ausweisung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum von Tempo 30 gemäß §45 StVO, Abs. 1, Pkt. 3 zwischen der Bahnhofstraße und der Rockvillestraße geprüft und ggf. umgesetzt.

4.2.5 Weitere Maßnahmenplanungen

Die Stadt hat zudem unabhängig der ermittelten Lärmkennzifferkarten (vgl. Anlagen 4 und 5) festgelegt inwieweit auch an anderen Stellen entlang der kartierten Straßen Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden können um die Wohn- und Aufenthaltsqualität für die Bewohner/innen der Stadt zu verbessern. Dabei ist die grundsätzlich verträgliche Umsetzbarkeit und Kombination mit notwendigen baulichen Maßnahmen zur Erreichung sonstiger infrastruktureller oder städtebaulicher Maßnahmen mit in die Planung einbezogen worden. Hier sollen also Synergien zwischen notwendigen baulichen Maßnahmen im möglichen Lärminderungsmaßnahmen geschaffen werden.

Folgende Maßnahmen sind für die nächsten 5 Jahre vorgesehen:

- Fahrbahnsanierungen mit Splittmastixasphalt SMA 5, SMA 8 oder Asphaltbeton $\leq$ AC 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 entlang der Elmshorner Straße (zwischen Autobahnbrücke und L 76, zwischen Eschenweg und Höhe Pappe Weg sowie zwischen Höhe Schillerstraße und Prisdorfer Straße), Richard-Köhn-Straße (zwischen Schopenhauer Straße und Thesdorfer Weg), Moltkestraße (zwischen Bahnhofstraße und Am Drosteipark) → der SMA 5, SMA 8 oder Asphaltbeton $\leq$ AC 11 stellt einen „lärmreduzierten“ Fahrbahnbelag gegenüber dem Standardbelag „Gußasphalt“ dar
- Prüfung alternativer Verkehrslenkungen in der Saarlandstraße (zum Bahnhof über An der Mühlenau sowie weiterhin über K 1) sowie der Schauenburger Straße (zum Bahnhof über Verbindungsstraße bzw. Bahnhofstraße)
- Lkw-Durchfahrverbot zwischen Westumgehung und A 23 AS Pinneberg-Süd im Thesdorfer Weg sowie in der Rellinger Straße

- Überprüfung der Lärmschutzwand auf Luftschalldämmungseigenschaften an der A 23 auf Höhe AS Pinneberg-Süd
- Einfordern einer Überprüfung der Lärmbetroffenheiten nach RLS-90 entlang der A 23 beim Baulasträger (gemäß Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, §45 StVO, Abs. 1, Pkt. 3)
- Moltkestraße (zwischen Bahnhofstraße und Am Drosteipark soll grundhaft instand gesetzt werden)
- Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ganztags in der/dem:
 - Elmshorner Straße (zwischen Autobahnbrücke und L 76 → die LKZ-Pläne in den Anlagen 4 und 5 zeigen hier entsprechend hohe Betroffenheiten mit Werten nachts über 55 dB(A), DEN über 65 dB(A))
 - Thesdorfer Weg (zwischen Starenkamp und Richard-Köhn-Straße), Die Betroffenheiten liegen hier nachts zwischen → die LKZ-Pläne in den Anlagen 4 und 5 zeigen hier entsprechend hohe Betroffenheiten mit Werten nachts über 55 dB(A), DEN über 65 dB(A))
 - Richard-Köhn-Straße (zwischen Oeltingsallee und Thesdorfer Weg) → die LKZ-Pläne in den Anlagen 4 und 5 zeigen hier zum Teil hohe Betroffenheiten mit Werten nachts über 55 dB(A), DEN über 65 dB(A))
 - Prisdorfer Straße (zwischen Elmshorner Straße und Ziegeleiweg)
- Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in den Nachtstunden in der/dem:
 - Elmshorner Straße (zwischen L 76 und Höhe Markt) → der LKZ-Plan Anlagen 5 zeigt hier zum Teil hohe Betroffenheiten mit Werten nachts über 55 dB(A))
 - Thesdorfer Weg (zwischen Höhe Richard-Köhn-Straße und Höhe Großer Reitweg) → der LKZ-Plan Anlagen 5 zeigt hier zum Teil hohe Betroffenheiten mit Werten nachts über 55 dB(A))
- Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in den Schulzeiten in der Elmshorner Straße (zwischen L 76 und Berliner Straße) → neben der notwendigen Verkehrssicherheit sind hier auch hohe Lärmbelastungen vorhanden (vgl. Anlage 4, LKZ >65 dB(A) DEN)
- Fahrstreifenreduzierung mittels Parkstreifen im Thesdorfer Weg (zwischen Höhe Manfred-Richthofen-Straße und Großer Reitweg)

4.2.6 Haupteisenbahnstrecke

Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung für alle Bewohner in Deutschland, die sich durch Schienenlärm gestört fühlen, lief vom 13. März bis 24. April 2023. Die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte vom 20. November 2023 bis zum 2. Januar 2024. Der finale Lärmaktionsplan der Runde 4 steht seit dem 17. Juli 2024 zum Download³¹ bereit.

In der aktuellen Lärmkartierung des EBA ist ausgeführt, dass in Pinneberg 2.120 Einwohnerinnen und Einwohner mit über 55 dB(A) L_{DEN} und 1.600 Einwohnerinnen und Einwohner mit über 50 dB(A) L_{Night} betroffen sind (vgl. Kapitel 2.1.2)

Beim Schienenlärm kommt es gegenüber den bisherigen Kartierungsrunden 1-3 zu zum Teil sehr viel geringeren Auswirkungen. Dies ist darin begründet, dass seit 2020 alle Güterwagen mit leiseren Kunststoffbremsen (gegenüber Graugussbremsen) ausgerüstet sein müssen. *„Hierzu hat der Bund sowie die Schienenverkehrsgüterindustrie bereits große Anstrengungen zur Umrüstung der Bestandsflotte der Schienengüterwagen auf LL-Sohlen unternommen. Der Lärmpegel für umgerüstete Güterwagen ist dadurch um bis zu 10 dB gesunken.“*³²

4.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Der Managementansatz der EU-Umgebungslärmrichtlinie geht davon aus, dass das Thema „Lärm“ die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Aktionsplanung sind auch Strategien der Lärminderung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind insbesondere außerhalb der Ballungsräume die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Stadt, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz in der eigenen Baulast und die Bauleitplanung.

Die Stadt Pinneberg hat eine Reihe langfristiger Strategien zur Verbesserung der bestehenden Verkehrslärmsituation eingeleitet bzw. verfolgt diese fortwährend. Dazu zählen:

³¹ <https://laermaktionsplanung-eba-bund.hub.arcgis.com/pages/laermaktionsplanung>

³² <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/schienen-verkehrslaerm>, Stand: 03/2023

- **Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**

Durch eine Förderung des ÖPNV sollten möglichst viele Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg vom Auto zum ÖPNV motiviert werden, um so neben anderen positiven Umweltaspekten auch den Lärm durch die Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) zu reduzieren.

Für den Kreis Pinneberg wurde im Jahr 2022 der fünfte Regionale Nahverkehrsplan beschlossen.³³ Der aktuelle Nahverkehrsplan gilt bis 2026. Bestandteil sind dabei Maßnahmen zur Wiederherstellung und Verbesserung der Angebotsqualität, Fahrplanangebots- und Infrastrukturausbaumaßnahmen und weitere qualitäts- und klimaschutzorientierte Verbesserungsmaßnahmen. Auch die Umstellung der Busflotte von Diesel- auf Elektrobusse von 2021-2032 ist vorgesehen. Damit sind deutlich geringere Schallimmissionen durch den Busverkehr besonders im Bereich von Haltestellen und Kreuzungen zu erwarten.

- **Förderung des Fahrradverkehrs**

Ein gut ausgebautes Radwegenetz fördert den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Fahrrad und trägt so zur Lärmreduzierung bei. Der Ausbau der Fahrradwegeinfrastruktur sollte unter dem Gesichtspunkt Verkehrssicherheit, Attraktivitätssteigerung und Beschleunigung des Radverkehrs stehen. Dies soll durch folgende Maßnahmen gefördert werden:

- Anlage von Radfahrstreifen/Schutzstreifen,
- Bevorzugung des Radverkehrs an Kreuzungen,
- Fahrradabstellanlagen, auch für Lastenräder,
- Verhinderung von Radwegeparken,
- Bike + Ride-Einrichtungen,
- spezielle Wegweisung für Radfahrer.

Der Kreis Pinneberg hat aufgrund der allgemeinen Zunahme des Radverkehrs im Jahr 2020 ein Radverkehrskonzept erstellen lassen. Die darin aufgeführten Maßnahmen stellen Empfehlungen dar und werden aber

³³ Der fünfte Regionale Nahverkehrsplan 2022-2026 gilt für die Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg und ist u.a. auf der Online Plattform des Kreises Pinneberg einzusehen: https://www.kreis-pinneberg.de/pinneberg_media/Dokumente/Team+41/5_+RNVP+Kreise+PISEODRZ+2022-2026.pdf

auch in der Stadt Pinneberg in Teilen bereits umgesetzt. Ziel ist die Steigerung der Attraktivität des Fahrrades als Fortbewegungsmittel. Die Stadt sieht hier konkret folgende Umsetzungen zur Verbesserung der bestehenden Situation an den Nebenstrecken (NS) und Hauptstrecken (HS) vor:

- Elmshorner Straße (NS, Sanierung der Radverkehrsanlagen),
 - Damm (HS, Sanierung der Radverkehrsanlagen),
 - Thesdorfer Weg (HS, Sanierung der Radverkehrsanlagen),
 - Saarlandstraße (NS, Sanierung der Radverkehrsanlagen),
 - Richard-Köhn-Straße (NS, Sanierung der Radverkehrsanlagen),
 - Mühlenstraße (HS/NS, Sanierung der Radverkehrsanlagen),
 - Prisdorfer Straße (NS, Sanierung der Radverkehrsanlagen),
 - L 76 (NS, Sanierung der Radverkehrsanlagen).
- **Förderung des Fußverkehrs**
Im Zusammenhang mit der Förderung des ÖPNV kann die Förderung des Fußverkehrs helfen, mehr Personen dazu zu bewegen, das Auto stehen zu lassen und so den Lärm zu reduzieren.
Folgende Maßnahmen können beispielsweise dazu beitragen:
 - Anlage von Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen,
 - Einbau von Mittelinseln,
 - lückenloses Fußwegenetz,
 - ausreichend breite Gehwege,
 - gute Beleuchtung,
 - Verhinderung von Gehwegparken,
 - kurze Warte- und lange Grünphasen an Fußgängerampeln.
- Die Stadt prüft die bestehende Fußinfrastruktur in Hinblick auf die oben genannten Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs und damit zur Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs.
- **Verstetigung des Verkehrsflusses:**
Ein besserer Verkehrsfluss reduziert die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge und führt so zu weniger Lärm. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen umgesetzt werden:
 - Grüne Welle,

- Bau von Kreisverkehren,
- Optimierung der Knotenpunkte durch Anpassung der Lichtzeichenanlage und/oder Anlage von Abbiegespuren.

Die Stadt prüft das Straßenverkehrsnetz auf Optimierungsmöglichkeiten in Hinblick auf die oben genannten Maßnahmen zur Förderung der Verstärkung des Verkehrsflusses und damit zur Vermeidung unnötiger Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge.

- **Lärmreduzierte Fahrbahnoberflächen**

Einbau von lärmarmen Asphalten auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmindernder Asphalt für Gemeindestraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann³⁴. Besonders wirkungsvoll im innerstädtischen Bereich (Geschwindigkeiten bis 50 km/h) sind dabei Straßendeckschichten wie der LOA 5 D, DSH-V 5 bzw. DSH-V 8.

- **Bauleitplanung**

Bei der Ausweisung von neuen Wohngebieten nahe von stärker oder stark befahrenen Verkehrswegen sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005³⁵ Lärmbelastungen vermieden werden. Die Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte für die einzelnen Nutzungen ist „...wünschenswert, um die...Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.“³⁵

Langfristig können im Rahmen der Bauleitplanung verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral in den Orten eine möglichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen bzw. Radfahren und vermeidet Autofahrten. In der Folge ergibt sich eine Verkehrslärmreduzierung.

Hinzu kommt die Möglichkeit bei der Ausweisung neuer Wohngebiete durch eine vorgegebene Anordnung von Außenwohnbereichen und Aufenthaltsflächen diese vor Lärm zu schützen. Auch können Grundrissanordnungen so

³⁴ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkBl. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

³⁵ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

vorgesehen werden, dass Fenster von Aufenthaltsräumen oder auch „nur“ Schlafräumen lärmabgewandt orientiert werden.

4.4 Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz

Ziel des Lärmaktionsplans soll es auch sein, *„Ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“* (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der Ruhigen Gebiete in Zukunft zu vermeiden ist.

Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG machen weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, zu einem Lärmgrenzwert, zur Abgrenzung oder Festlegung Ruhiger Gebiete, so dass die Städte und Gemeinden hier über weitreichende Handlungsspielräume verfügen. Die Auswahl und Festlegung der Ruhigen Gebiete, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Stadt Pinneberg, gestellt.

Als Ruhige Gebiete kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche aus der forst- und landwirtschaftlichen Nutzung dieser Gebiete³⁶. Bei der Ausweisung sollte *„ein besonderer Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete gesetzt werden, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können“*³⁷. Als relevante Ruhige Gebiete werden daher Bereiche ausgewählt, die ...

- ... entsprechend der Lärmkartierung frei von Umgebungslärm sind,
- ... eine naturnahe Ausprägung haben und
- ... für die Naherholung relativ gut erschlossen und zu erreichen sind.

Die im vorangegangenen Lärmaktionsplan³⁸ in Pinneberg festgelegten Ruhigen Gebiete werden unter Berücksichtigung der Westumgehung fortgeschrieben. Ruhige Gebiete sind dabei gemäß städtischer Festlegung Bereiche mit Lärmpegeln aus Straßen- und Schienenverkehr von $L_{DEN} < 55 \text{ dB(A)}$ in

³⁶ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

³⁷ Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13.th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

³⁸ Lärmaktionsplan der Stadt Pinneberg zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie vom Januar 2015

der Kernfläche, naturbelassen oder land- und forstwirtschaftlich genutzt. In Abbildung 9 sind die Ruhigen Gebiete im Stadtgebiet Pinneberg dargestellt.

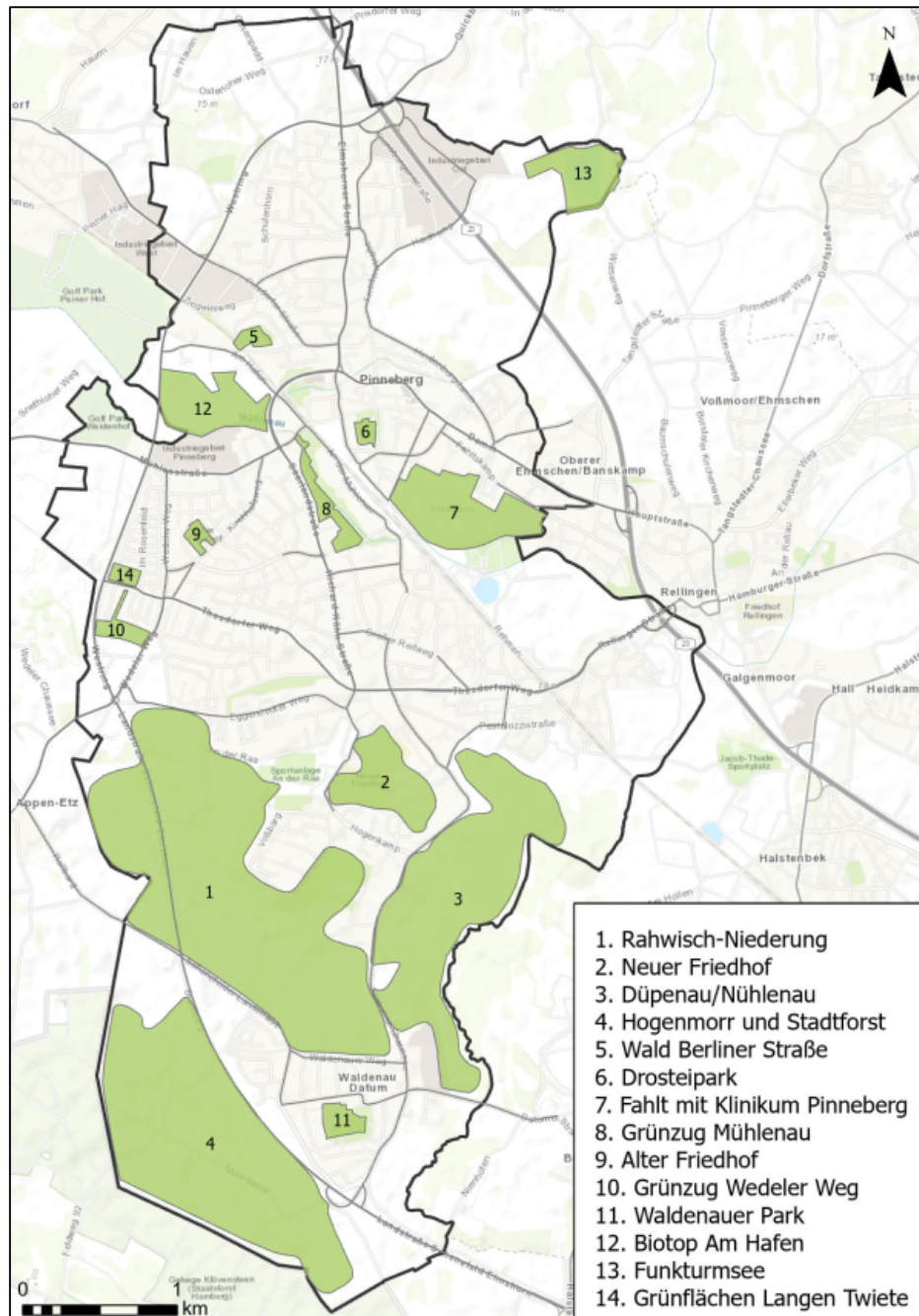


Abbildung 9: Ruhige Gebiete im Stadtgebiet Pinnebergs

Quelle Hintergrundkarte: LGV Hamburg, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA

Beim Schutz der ausgewiesenen Ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen Planungsträgerinnen und Planungsträgern zukünftig alle Frei- raum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die

Ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

Bei der Bauleitplanung und anderen raumbedeutsamen Planungen ist der Schutz der Ruhigen Gebiete als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen. Die festgelegten Ruhigen Gebiete sollten daher Eingang in die Flächennutzungsplanung sowie die regionale Raumplanung finden.

4.5 Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm in den nächsten fünf Jahren reduziert

Würden alle im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmen an den in Kapitel 4.2.2 bis Kapitel 4.2.8 (Geschwindigkeitsreduzierung, Lärmsanierung, Fahrbahnsanierung) umgesetzt, könnten in Pinneberg etwa die Hälfte der aktuell betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner von Lärm entlastet werden, also rund 8.000 Personen. Entlastet werden dabei vor allem die hoch und sehr hoch von Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner. Die Entlastung wird dabei zwischen 1 bis 3 dB liegen. Durch die Förderung des fließenden Verkehrs, des ÖPNV, der Elektrifizierung der Busse sowie des Fuß- und Radverkehrs sind weitere Minderungen von 1 bis 2 dB mittel- bis langfristig zu erwarten.

5 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

5.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Vom 16.05.2025 bis 13.06.2025

5.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt eine öffentliche Auslegung und eine Beteiligung der Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange.

5.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Es sind innerhalb des Auslegungszeitraums / keine inhaltlich ergänzenden Anregungen oder Einwendungen sowohl durch private als auch Träger öffentlicher Belange bzw. anderer Fachdienststellen erfolgt.

5.4 Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation

Es sind xx Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingegangen. Alle Stellungnahmen haben keine Bedenken und Anregungen geäußert. Es sind yy Stellungnahmen von Bürgern innerhalb der öffentlichen Auslegungszeit eingegangen.

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind / sind nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen worden. Der Lärmaktionsplan wurde / wurde nicht nach der Öffentlichkeitsbeteiligung überarbeitet.

6 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Stadt Pinneberg getragen.

Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrszeichen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind mit etwa 500 € je Zeichen vergleichsweise gering.

7 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Stadt Pinneberg erstreckt sich auf das gesamte Stadtgebiet und hier insbesondere auf die lärmkartierten Straßen und angrenzende Wohngebiete. Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch spätestens nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Mit der aktuellen Lärmkartierung liegt das Erfordernis vor. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

Eine Überprüfung dieses Lärmaktionsplans erfolgt im Zuge der 5-jährigen Fortschreibung hinsichtlich ...

- ... der vorgabenkonformen Umsetzung,
- ... der Wirksamkeit,
- ... der Änderungen der verkehrlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen,
- ... der Änderung der kartierten Lärmbelastung,
- ... der Umsetzung der geplanten Maßnahmen.

Mit der neuen Berechnungsvorschrift (BUB) haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen der ULR geändert. Dies führt zu einer anderen, mit den vorhergehenden Lärmkartierungen nur begrenzt vergleichbaren, also geänderten kartierten Belastung.

Da sich die Berechnungsvorschrift sowie der kartierte Netzzumfang geändert hat sind die Ergebnisse nur sehr eingeschränkt mit den vorhergehenden Lärmkartierungen der Runden 1-3 vergleichbar. Daher können Angaben zu geänderten Betroffenheiten als Auswirkung für das bisher Erreichte nicht ermittelt werden.

Die bereits im letzten Lärmaktionsplan aufgeführten und planungsrechtlich festgelegten Ruhigen Gebiete werden übernommen. Inwieweit die Ruhigen Gebiete von anderen Planungsträgern berücksichtigt wurden, lässt sich nicht abschätzen.

Im vorangegangenen Lärmaktionsplan wurden langfristige Strategien aufgeführt. Diese werden bei Maßnahmen der Stadt berücksichtigt und in diesem Lärmaktionsplan aktualisiert fortgeschrieben.

Die Umsetzung der Maßnahmen an dem kartierten Straßennetz sind zum Teil nach anderen nationalen Rechtsvorschriften umzusetzen (siehe §47d (6) in Verbindung mit §47 (6) BImSchG). Insbesondere die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen stellt sich als Hemmnis dar und sollte für die lärmaktionsplanaufstellende Stadt vereinfacht werden. Dazu gibt es bereits die bundesweite Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“, in der die Stadt Pinneberg eines von etwa 1.130 Mitgliedern ist ³⁹.

Die wesentliche Wirksamkeit des Lärmaktionsplans ergibt sich daraus, dass das Thema Lärm immer wieder in den Fokus der gemeindlichen Planungen gerückt wird, mögliche Lärminderungsmaßnahmen aufgezeigt werden und die zuständigen Baulastträger und Verkehrsbehörden damit konfrontiert werden. Die Umsetzung erfolgt allerdings auf Grund der gesetzlichen Vorgaben und Zuständigkeiten eher langfristig.

³⁹ <https://www.lebenswerte-staedte.de> Stand: April 2025

8 Inkrafttreten des Aktionsplans

8.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch den Beschluss der Stadtvertretung der Stadt Pinneberg

Am: xx.yy.2025

8.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans

Die Lärmaktionsplanung besitzt Prozesscharakter. Daher kann ein Datum als Abschluss der Aktionsplanung nicht benannt werden.

Pinneberg, den 24.04.2025

9 Anlagenverzeichnis

- Anlage 1:** Übersicht über Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes
- Anlage 2a/b:** Lärmkarte erweitertes Straßennetz Übersicht L_{DEN} für Pinneberg (Nord/Süd)
- Anlage 3a/b:** Lärmkarte erweitertes Straßennetz Übersicht L_{Night} für Pinneberg (Nord/Süd)
- Anlage 4:** SIP LKZ L_{DEN} 65 dB(A) Stadt Pinneberg
- Anlage 5:** SIP LKZ L_{Night} 55 dB(A) Stadt Pinneberg

Anlage 1: Übersicht über Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärm-situation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungs-lärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{den} und L_{night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{den} und L_{night} wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe <http://odr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/d3/envtoDec5a/>).

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen		Richtwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	
Nutzung	64	54	70	60	57	47	45	35	
	64	54	70	60	59	49	50	35	35/40
	64	54	70	60	59	49	55	40	40/45
	66	56	72	62	64	54	60	45	45/50
					64	54	63	45	45/50
	72	62	75	65	69	59	65	50	50/55
Industriegebiete							70	70	

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.