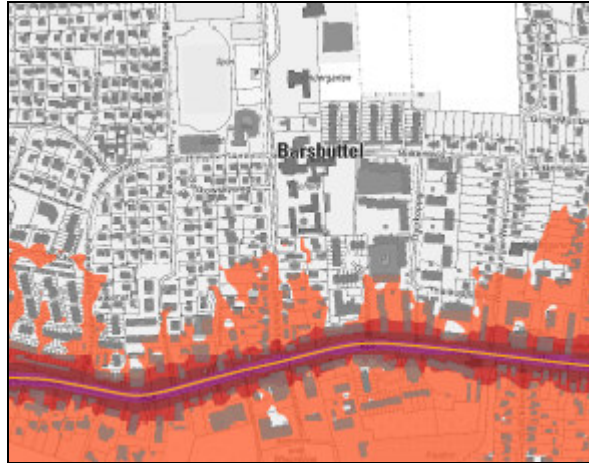


Lärmaktionsplan der Gemeinde Barsbüttel zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie Berichtsfassung



Auftraggeber:

**Gemeinde Barsbüttel
Stiefenhofer Platz 1
22885 Barsbüttel**

Auftragnehmer:



**Altonaer Poststraße 13b
22767 Hamburg
Tel.: 0 40 / 38 99 94 -0**

Bearbeiter:

**Dipl. Geograph Carsten Kurz
Hamburg, den 05.06.2013**

1 Allgemeines

1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Die Gemeinde Barsbüttel liegt unmittelbar östlich der Freien und Hansestadt Hamburg. Das Gemeindegebiet grenzt im Norden an die Gemeinden Stapelfeld, Braak und Brunsbek. Im Süden schließen sich die Gemeinde Oststeinbek und die Städte Glinde und Reinbek an. Die Gemeinde besteht aus den Ortsteilen Barsbüttel, Stellau, Sternwarde und Willinghusen.

Barsbüttel hat 12.400 Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von 24,7 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 504 Einwohnern je qkm. Die Anzahl der Wohnungen in der Gemeinde beträgt 5.505¹. Die Gewerbegebiete der Gemeinde befinden sich an der Autobahn A1, im Norden von Willinghusen sowie südlich von Stellau. Die Gemeinde wird von der BAB A1 durchzogen, im Süden befinden sich die BAB A24 sowie das Autobahnkreuz Hamburg-Ost.

Im Rahmen der strategischen Lärmkartierung zur Umsetzung der Stufe 2 der Umgebungslärmrichtlinie² (ULR) wurden die BAB A1 und A24, die Landesstraße L222, die Kreisstraßen K29 und K80 außerorts sowie innerorts die Ortsdurchfahrt Barsbüttel und die südliche Umgehungsstraße kartiert. Die Länge der kartierten Hauptverkehrsstraßen in Barsbüttel beträgt 28,87 km.

Lärm von Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie ist in Barsbüttel nicht relevant und wird nicht betrachtet.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Barsbüttel
Stiefenhoferplatz 1
22885 Barsbüttel

Telefon: 040 67072-0

Fax: 040 67072-101

E-Mail: holger.strehl@barsbuettel.landsh.de

Internet: www.barsbuettel.de

Gemeindeschlüssel: 01062009

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz³ 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...“.

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 und Balkon ausdrücken. Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die

¹ www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas, Stand 29.01.2013

² RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189, S. 12.

³ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), zuletzt geändert durch 01.03.2011; BGBl I 282

Lärmaktionsplan der Gemeinde Barsbüttel

Ergebnisse zu informieren. Die Straßenlärmkarten sind vom Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume erstellt worden. Diese sind in einem Kartenservice unter www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie in Schleswig-Holstein veröffentlicht.

Grundsätzlich sind in der Umgebungslärmrichtlinie und dem Bundes-Immissionsschutzgesetz keine Grenzwerte für die Lärmbelastung festgelegt, ab deren Überschreitung lärmmindernde Maßnahmen zu planen und/oder umzusetzen sind. Dementsprechend lässt sich aus dem Lärmaktionsplan kein Anspruch auf Maßnahmen zur Lärminderung ableiten.

Der Lärmaktionsplan dient der Entwicklung von Maßnahmen und Strategien zur Lärminderung im Zusammenwirken mit anderen Planungen (Lärmmanagement)⁴.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes⁵ von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-90⁶ erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung anzuwendenden VBUS⁷ abweicht.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Barsbüttel belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume S-H, Stand März 2013				
L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm		L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm
über 55 bis 60	2.790		über 50 bis 55	1.440
über 60 bis 65	840		über 55 bis 60	360
über 65 bis 70	180		über 60 bis 65	20
über 70 bis 75	10		über 65 bis 70	10
über 75	0		über 70	0
Summe	3.820		Summe	1.830

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Barsbüttel, Stand März 2013				
L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser
55 - 65 dB(A)	15,05	1.603	0	0
65 - 75 dB(A)	4,78	84	0	0
über 75 dB(A)	1,3	2	0	0
Summe	21,13	1.689	0	0

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

⁴ Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

⁵ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665. In Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

⁶ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Bundesministerium für Verkehr 1990

⁷ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche zu betrachten, um die Anzahl der Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie⁸ zurückgegriffen, der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht (vgl. Kap. 1.4).

Es sind ca. 3.820 Personen und somit rund 30 % der Einwohner der Gemeinde Barsbüttel durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} , verursacht durch die Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a), betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} sind 190 Personen und über 55 dB(A) L_{Night} sind 390 Personen durch die Hauptverkehrsstraßen betroffen. Dies entspricht für den Nachtzeitraum rund 3,1 Prozent der Gesamtbevölkerung.

Sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 70 dB(A) und L_{Night} über 60 dB(A) sind in Barsbüttel 10 bzw. 30 Bewohner ausgesetzt.

Die Zahl der von Umgebungslärm durch Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr betroffenen Personen in Barsbüttel ist somit bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl als relativ hoch zu bewerten. Sehr hohe Belastungen treten entsprechend der strategischen Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein dagegen weniger auf.

Die Lärmberechnungen berücksichtigen grundsätzlich eine Mitwindsituation. Dies bedeutet, dass von einem stetigen Wind weg von der Lärmquelle ausgegangen wird.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2012 und berücksichtigt im Regelfall Verkehrszahlen aus dem Jahr 2010.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Vorrangig betrachtet werden in Barsbüttel lärmbelastete Bereiche, die eine Belastung von über 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} ausweisen, und ab denen gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm auftreten können (vgl. Kap. 1.4).

Hohe Lärmbelastungen ergeben sich entlang der Ortsdurchfahrt Barsbüttel, an der Willinghuser Landstraße und der Hauptstraße. Hier werden durchgängig Lärmbelastungen von L_{DEN} von z.T. 65 bis 70 dB(A) an den straßenzugewandten Fassaden der ersten Häuserreihe erreicht. Nachts werden punktuell auch sehr hohe Belastungen von L_{Night} >60 dB(A) an einigen Häuserfassaden erreicht.

Sehr hohe Lärmbelastungen ergeben sich auch entlang der Ortsdurchfahrt Stemwarde an der L222. Hier werden durchgängig Lärmbelastungen von L_{DEN} 65 bis 70 dB(A) und punktuell sogar über L_{DEN} 70 dB(A) an den straßenzugewandten Fassaden der ersten Häuserreihe erreicht.

Hohe Belastungen von 65 bis 70 dB(A) ergeben sich in Willinghusen an der Barsbütteler Landstraße und am Feldweg. Dieser Bereich wird durch Lärm von der K29 und der BAB A1 belastet. Nachts werden hier auch sehr hohe Belastungen von L_{Night} >60dB (A) an einigen Häuserfassaden erreicht.

Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie für den Straßenverkehr A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel (Mittelungspegel) dar. Der Mittelungspegel wird bei zeitlich schwankenden Geräuschsituationen verwendet. Einzelereignisse wie z.B. einzelne laute Fahrzeuge kön-

⁸ Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

nen durchaus lautere Pegel erzeugen. Solche Einzelereignisse werden überproportional im Mittelungspegel berücksichtigt.

Die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} werden europaweit aus Gründen der Vergleichbarkeit im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie verwendet.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Entlang der BAB A1 ist nördlich des Autobahnkreuzes (AK) Hamburg-Ost östlich der Brücke Am Bondenholz eine Lärmschutzwand vorhanden. Westlich der Brücke Am Bondenholz bis kurz vor „Am Akku“ besteht ein Lärmschutzwand nördlich des AK Hamburg-Ost. Weiterhin bestehen auf Hamburger Gebiet beiderseits der BAB A24 Lärmschutzwälle und -wände.

An der BAB A1 besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 120. Im Bereich des Autobahnkreuzes sind auf der A1 und abschnittsweise auf der A24 lärmarme Asphaltpflaster (-2 dB(A)) verbaut.

Entlang der BAB A24 sind östlich des AK Hamburg-Ost abschnittsweise beidseits der Autobahn Lärmschutzwände vorhanden, die Willinghusen und Stemwarde abschirmen sollen. Auf diesem Abschnitt besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 100.

Die Lärmschutzwand westlich der K29 / Umgehungsstraße / Am Bondenholz hat keinen Eingang in die Lärmkartierung gefunden. In dem westlich angrenzenden Wohngebiet wird daher die Lärmsituation in den Karten der strategischen Lärmkartierung zu laut dargestellt.

Unter Berücksichtigung der Lärmschutzwand würde sich die Belastungssituation durch die Umgehungsstraße im Bereich Waldweg, Hegenweg und An der Barsbek geringer darstellen und es wären weniger Personen belastet.

Im Bereich der Ortsdurchfahrt Stemwarde (L222) besteht im nördlichen Abschnitt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An den Autobahnen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (je nach Lkw-Anteil fällt die Lärmreduzierung allerdings eher gering aus)
- Einbau von lärmminderndem Asphalt
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Einbau von Schallschutzfenstern (Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärmert)

An den Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen bestehen grundsätzlich folgende weitere Möglichkeiten

- Vermeidung von Fernverkehr durch außerörtliche Umfahrung
- Reduzierung der Quell- und Zielverkehre durch Förderung des ÖPNV, der Fuß- und Radverkehre
- Einschränkung des Lkw-Verkehrs
- Verstärkung des Verkehrs.

Für die betrachteten Hauptverkehrsstraßen BAB A1 und A24 sowie die L222 ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV S-H) der zuständige Baulastträger, für die Autobahnen in Vertretung für den Bund. Maßnahmen zur Lärminderung an diesen Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden. An den Kreisstraßen K29 und K80 ist der Kreis zuständig und für die Ortsdurchfahrt Barsbüttel (Willinghuser Landstraße und Hauptstraße), die Gemeinde Barsbüttel.

Lärmaktionsplan der Gemeinde Barsbüttel

Zur Reduzierung der Lärmbelastung in Barsbüttel sollten folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Zur Reduzierung des Verkehrslärms durch die BAB A1 und A24 wird vom zuständigen Baulastträger gefordert, auf allen Abschnitten, die noch keinen lärmreduzierten Straßenbelag (-2 dB(A)) haben, diesen im Zuge der nächsten Straßenoberflächensanierung einzubauen.
Dies gilt insbesondere für den Abschnitt an der BAB A24 westlich der Anschlussstelle Reinbek, da hier an den angrenzenden Gebäuden trotz der vorhandenen Lärmschutzwand sehr hohe Lärmbelastungen bestehen.
- Die Verkehrsuntersuchung der Ortsdurchfahrt Barsbüttel hat ergeben, dass der Lkw-Anteil mit 1 bis 2,5% vergleichsweise gering ist. Der Durchgangsverkehr hat einen Anteil von 13 bis 23%⁹.
Zur Reduzierung der Lärmbelastung in der Ortsdurchfahrt und um die Strecke für den Durchgangsverkehr zeitlich weniger attraktiv zu machen, sollte die Umsetzung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 zumindest abschnittsweise und/oder nachts weiterhin überprüft werden.
Im Falle einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist deren Einhaltung durch regelmäßige oder stationäre Geschwindigkeitskontrollen zu begleiten.
- Alternativ kann im Zuge der Erneuerung des Straßenbelags einen lärmminimierenden Asphalt für Stadtstraßen (z.B. LOA 5D) auf der Ortsdurchfahrt Barsbüttel aufgebracht werden. Dadurch kann eine deutliche Reduzierung der Lärmemissionen von 5 dB(A)¹⁰ gegenüber dem in der Lärmkartierung dargestellten Zustand erreicht werden.
- Auf der K29 sollte außerorts im Zuge der nächsten Straßenoberflächensanierung eine lärmreduzierte Straßenoberfläche (-2 dB(A)) eingebaut werden. Dadurch könnte die Lärmbelastung insbesondere an der Barsbüttler Landstraße im nördlichen Ortsteil von Willinghusen gesenkt werden.
- Die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 in Stemwarde sollte auf die gesamte Ortsdurchfahrt ausgeweitet werden, wie es bereits im ersten Lärmaktionsplan gefordert wurde und wie es aktuell auf Grund von Straßenschäden ausgewiesen ist. Dadurch kann zumindest im südlichen Abschnitt von Stemwarde eine Lärminderung von etwa 2-3 dB(A)¹⁰ erreicht werden. Eine Umsetzung dieser Maßnahme wird weiterhin geprüft.
Im Falle einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist deren Einhaltung durch regelmäßige oder stationäre Geschwindigkeitskontrollen zu begleiten.
- Alternativ kann im Zuge der Erneuerung der Straßenoberfläche in der Ortsdurchfahrt Stemwarde ein lärmminimierender Asphalt für Stadtstraßen (z.B. LOA5D) aufgebracht werden. Dadurch kann eine deutliche Reduzierung der Lärmemissionen von 5 dB(A) gegenüber dem in der Lärmkartierung dargestellten Zustand erreicht werden.
- Zur Reduzierung der Lärmbelastung an der Barsbüttler Landstraße im nördlichen Ortsteil von Willinghusen wird weiterhin die Errichtung einer Lärmschutzanlage an der BAB A1 gefordert. Hier besteht ein Lärmschutzvorbehalt für den 6-streifigen Ausbau der BAB A1 (vgl. Lärmaktionsplan von 2008). Das entsprechende Planfeststellungsverfahren wurde durchgeführt und die Maßnahme sollte schnellstmöglich umgesetzt werden.

⁹ Abschlussbericht Kennzeichenerfassung Ortsdurchfahrt Barsbüttel. Hamburg, den 22.08.2012

¹⁰ Maßnahmenblätter zur Lärminderung im Straßenverkehr. Umweltbundesamt 2009.

- Vom zuständigen Baulastträger wird gefordert die Lücke in den Lärmschutzanlagen nördlich des AK Hamburg-Ost zwischen dem Lärmschutzwall, der „Am Akku“ endet, und den Lärmschutzanlagen auf Hamburger Gebiet zu schließen. So kann eine deutliche Lärminderung für den südlichen Teil von Barsbüttel einschließlich des ausgewiesenen ruhigen Gebietes (s. Kap. 3.3) erreicht werden.

Darüber hinaus ist seitens des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein zu prüfen, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR97 an den Autobahnen eingehalten werden. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass

- seit Juni 2010 reduzierte Grenzwerte für die Lärmsanierung an den Straßen des Bundes bestehen,
- die Lärmberechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-90 zu erfolgen hat, deren Ergebnisse sich nicht mit denen der Lärmkartierung decken,
- sich auf Grund der reduzierten Grenzwerte mehr Anspruchsberechtigte ergeben und sich in diesem Zusammenhang eventuell eher aktive Maßnahmen lohnen.

3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

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.

Die Auswahl und Festlegung der „ruhigen Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Gemeinde Barsbüttel, gestellt. Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie oder dem Bundes-Immissionsschutzgesetz hinsichtlich eines Lärmgrenzwertes oder der Größe des Gebietes bestehen nicht. Als ruhige Gebiete kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung dieser Gebiete¹¹. Dabei 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“¹².

Entsprechend der Festlegung im Lärmaktionsplan von 2008 wurden die ruhigen Gebiete in Barsbüttel im Flächennutzungsplan definiert und ausgewiesen. Demnach weist der Flächennutzungsplan (FNP) mit Stand vom März 2011¹³ zwei Gebiete aus, die in diesen Lärmaktionsplan übernommen werden:

1. Südlich Barsbüttel (A)
Ein ausgewiesenes ruhiges Gebiet, das überwiegend der Naherholung der Barsbüttler Bevölkerung dient, befindet sich zwischen der südlichen Siedlungsgrenze von Barsbüttel und der Ortsumgehungsstraße. Der Bereich ist zu Fuß oder mit dem Fahrrad sehr gut erreichbar, und zumindest teilweise als Naherholungsbereich angelegt.
Das Gebiet ist zwar durch Straßenverkehrslärm von der Umgehungsstraße und

¹¹ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 18.06.2012

¹² 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

¹³ Erläuterungen zum Flächennutzungsplan-Vorentwurf der Gemeinde Barsbüttel. Gemeinde Barsbüttel 29.03.2011.

dem Autobahnkreuz belastet, für die Ausweisung als ruhiges Gebiet ist hier allerdings der ausgeprägte Naherholungswert entscheidend und nicht die Höhe der vorhandenen Lärmwerte. Dahingehend gibt es für die Ausweisung ruhiger Gebiete keine Vorgabe. Entscheidend bei der Ausweisung ist, dass die Lärmbelastung zukünftig nicht ansteigen sollte.

2. Nordwestlich Stemwarde (B)

Ein weiteres ruhiges Gebiet befindet sich nord-westlich des Ortsteils Stemwarde. Dieser Bereich wird entsprechend der Lärmkartierung von 2007 zur Umsetzung der 1. Stufe der ULR kaum von Verkehrslärm belastet (<50 dB(A)). Allerdings zählt die L222 in der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie zu den Hauptverkehrsstraßen, entsprechend ist der Bereich beiderseits der Straße als lärmbelastet kartiert und verlärmte einen Teil des im FNP ausgewiesenen ruhigen Gebietes.

Trotzdem eignen sich die Bereiche beiderseits des verlärmten Bereiches an der L222 für die Ausweisung zu ruhigen Gebieten. Sie sind als Teil des Landschaftsschutzgebietes „Stellau“ relativ naturnah ausgebildet, durch Wege erschlossen und fußläufig von Stemwarde und Stellau aus zu erreichen. Ein Teilgebiet erstreckt sich auf den Bereich entlang des Radwanderweges südlich von Stellau, das andere Teilgebiet erstreckt sich auf die Bereiche beiderseits des Langelohrer Grabens.

Beim Schutz der ausgewiesenen ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zu-ständigen Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, 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).

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

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

Die Gemeinde Barsbüttel ist von den Hauptlärmquellen BAB A1, A24, L222, K29 und K80 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll auch langfristig durch entsprechende Forderungen auf den Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen. Seitens der Gemeinde wird erwogen, zur Umsetzung der Maßnahmen im Einzelfall juristischen Beistand einzuholen.

Neben den für die Hauptverkehrsstraßen benannten Maßnahmen bestehen weitere Möglichkeiten den Lärm in Barsbüttel zu reduzieren. Durch die konsequente Berücksichtigung der Möglichkeiten zur Lärmreduzierung bei der **Verkehrs- und Straßenplanung** kann zukünftig die Lärmbelastung vermindert werden. Folgende Möglichkeiten stehen dazu zur Verfügung:

- Förderung des ÖPNV (bessere Anbindung der Ortsteile, bessere Anbindung an Hamburg, hohe Taktdichten, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern)
- Förderung des Fahrradverkehrs (Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrrad-Abstellanlagen, Bike + Ride, Wegweisung)
- Förderung des Fußverkehrs (Querungshilfen an Durchgangsstraßen, ausreichend breite Gehwege, Befestigung und Entwässerung)
- Verkehrsberuhigung: verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung
- Verkehrsorganisation: Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, Leitsysteme
- Einbau von lärmarmen Straßenoberflächen

- Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen.

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte im Zentrum Barsbüttel eine möglichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen bzw. Radfahren und ermöglicht damit den Kfz-Verzicht und infolge Verkehrslärmreduzierung. Dies kann z.B. erreicht werden durch:

- ein attraktives Zentrum Barsbüttel, in dem alle Funktionen auf dichtem Raum vorhanden sind (wie z.B. das Nahversorgungszentrum „Am Akku“),
- das Schließen von Baulücken bzw. die gezielte Bebauung von Brachflächen durch Innenentwicklung und
- das Verhindern von siedlungsfernen Bebauungen durch gezielte Bauleitplanungen.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 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.“

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Durch den Einbau von lärmreduziertem Straßenoberflächen auf den Autobahnen und der K29 sowie durch den Einbau von besonders lärmreduziertem Asphalt für innerörtliche Straßen (z.B. LOA5D) auf der Ortsdurchfahrt kann eine deutliche Lärminderung durch den Straßenverkehr erreicht werden, der zu entsprechend weniger belasteten Anwohnern in Barsbüttel führt (vgl. Kap. 2.1).

Konkretere Angaben über die Reduzierung der Anzahl der Belasteten können nur durch zusätzliche lärmtechnische Berechnungen erarbeitet werden.

4 Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Beschluss durch die Gemeindevertretung am 16.05.2013.

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

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

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Der Lärmaktionsplan wurde in einer öffentlichen Veranstaltung am 07.03.2013 vorgestellt und diskutiert. Daneben wurde der Lärmaktionsplan vom 07.03.2013 bis zum 05.04.2013 öffentlich ausgelegt. Zeitgleich fand eine schriftliche Beteiligung der Träger öffentlicher Belange statt. Die eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen wurden im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Im Lärmaktionsplan von 2008 sind eine Reihe von geplanten Maßnahmen und Forderungen aufgeführt, um den Lärm in Barsbüttel zu reduzieren. Diese konnten auf Grund von gesetzlichen Vorgaben bisher nur zu einem Teil umgesetzt werden und werden daher - neben einer Reihe neuer und weitergehender Maßnahmen - z.T. in diesen Lärmaktionsplan wieder aufgenommen.

Die Anzahl der belasteten Personen hat entsprechend den Lärmkartierungen von 2007 und 2012 deutlich abgenommen, obwohl die L222 nördlich Stemwarde und die Ortsumgehung Barsbüttel hinzugekommen sind. Dies wird im Wesentlichen auf verbesserte Eingangsdaten für die Lärmkartierung zurückgeführt. Die Abnahme erstreckt sich nur auf die Kategorie von L_{DEN} 55-60 dB(A) und L_{Night} 50-55 dB(A), die höheren Lärmbelastungen haben sich kaum verändert.

Lärmaktionsplan der Gemeinde Barsbüttel

Der Öffentlichkeit wurde im Rahmen des ersten Lärmaktionsplans von 2008 in einer öffentlichen Sitzung des Planungsausschusses und im Rahmen einer Auslegung ausreichend die Möglichkeit zur Mitwirkung gegeben worden.

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans, die Öffentlichkeitsbeteiligung und die TöB-Beteiligung werden rd. 6.700 € veranschlagt.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

Die Kosten für die Umsetzung von Maßnahmen an den Autobahnen und Landesstraßen werden vom zuständigen Baulastträger getragen.

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung werden entsprechend VLärmSchR97 bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet.

Grundsätzlich ist es sinnvoll die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen. Durch den Einbau eines lärmindernden Asphalts, wie z.B. des LOA 5D entstehen keine bzw. nur geringfügig höheren Kosten gegenüber dem Einbau herkömmlichen Asphalts¹⁴.

Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrsschildern zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind mit etwa 400 € je Schild vergleichsweise gering.

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

www.laerm.schleswig-holstein.de

www.barsbüttel.de

Ort, Datum

Barsbüttel, den

¹⁴ Neuer lärmarmere Asphalt für den kommunalen Straßenbau. Marcus Winkler. In: BauMagazin 06/2008.