

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

1	Stellungnahme Bürger- und Grundeigentümergebiet „Waldgut Hagen“	Empfehlung
1.1	<p>Die den Lärmkarten zugrundeliegenden Verkehrsdaten sind veraltet und damit nicht belastbar. Diese Thematik ist seit Jahren der Stadt bekannt und dieser Sachverhalt ist in zahlreichen Ausschusssitzungen thematisiert worden. Leider sind systematische und belastbare Erfassungen zum Verkehrsaufkommen bis heute nicht durchgeführt worden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Aktualität der Verkehrszahlen, mit denen die Lärmkarten berechnet wurden, ist bemängelt worden.</p> <p>Die Lärmkartierung wurde durch das Land Schleswig-Holstein durchgeführt. Untersucht wurden Straßen mit Verkehrsstärken ab 4.000 Kfz/24h, was in dieser Untersuchungsgenauigkeit nicht erforderlich war.</p> <p>Bedingt durch die COVID19-Pandemie wurde 2020 keine Verkehrszählung durchgeführt. Die zu Grunde gelegten Verkehrszahlen der Lärmkartierung 2022 beruhen daher</p> <ul style="list-style-type: none"> - für Bundesautobahnen und Bundesstraßen auf einer Hochrechnung der Bundesverkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus 2015 für das Jahr 2019, - für Landesstraßen auf einer Hochrechnung der Verkehrszählung des Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) aus 2015 für das Jahr 2019, - auf einzelnen aktuellen Verkehrszählungen des LBV.SH sowie - auf Zählungen der Kommunen, sofern diese aktueller oder detaillierter sind. <p>Für einzelne Straßenabschnitte im Bereich Brauner Hirsch und Dorfstraße (beide 2018) sowie am Ostring / Beimoorweg (2019) lagen der Stadt Ahrensburg aktuellere, höhere Werte vor, die nachträglich in die Aktualisierung der Lärmkartierung eingeflossen sind.</p> <p>Nach Einschätzung des Landesamtes für Umwelt sind die Änderungen in den Verkehrszahlen in der Regel aus akustischer Sicht nicht ausschlaggebend und der gesetzliche Auftrag einer strategischen Lärmkartierung ist für Ahrensburg gewährleistet.</p> <p>Ziel der Lärmkartierung ist insbesondere, Belastungsschwerpunkte zu erkennen sowie lärm-mindernde Maßnahmen und langfristige Strategien zum Lärmschutz zu formulieren. Bei bestimmten Maßnahmen, z. B. Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen, ist ohnehin in der Regel eine detailliertere Berechnung der Lärmsituation nach anderen Berechnungsverfahren gefordert.</p> <p>Darüber hinaus wurden subjektive Lärmschwerpunkte im Rahmen einer öffentlichen Befragung ermittelt, um ein vollständigeres Bild der Lärmsituation in Ahrensburg zu erhalten. In den identifizierten Gebieten werden nun sukzessive die Verkehrszahlen mittels eines neu angeschafften mobilen Verkehrszählgerätes erhoben. Die Durchführung von Verkehrszählungen unterliegt hierbei zeitlichen Einschränkungen (i. d. R. ca. Frühjahr bis Herbst, nicht in Ferien bzw. kurz davor/danach, ...).</p>

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

1.2	Fast alle Maßnahmen des Maßnahmenkatalogs sind „mittel- bis langfristig“, so dass sich keine spürbaren Veränderungen zur Lärminderung bis zum nächsten LAP ergeben werden.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Ein beträchtlicher Teil der Maßnahmen wurde tatsächlich von den Bürgerinnen und Bürgern via Fragebogenaktion direkt kommuniziert. Insgesamt wurden 21 der 52 aufgeführten Maßnahmen im Lärmaktionsplan aus der Auswertung abgeleitet. Diese sind häufig nicht kurzfristig umsetzbar, insbesondere wenn die hierfür erforderlichen Gesetzesgrundlagen des Bundes derzeit aktualisiert / politisch diskutiert werden oder bauliche Veränderungen notwendig sind. Auch ausreichende Finanzmittel müssten entsprechend in den laufenden Haushalten bereits verfügbar sein. Eine Umsetzung „mittelfristiger“ Maßnahmen kann bei Vorliegen der zuvor genannten Voraussetzungen allerdings bis zur nächsten Lärmaktionsplanung erreicht werden. Zudem enthält der Katalog zahlreiche „stetige“ Maßnahmen bzw. Daueraufgaben.
1.3	Damit ist der LAP in seiner jetzigen Fassung nicht belastbar und zielführend, und wir unterstützen ein Aussetzen des LAP bis aktuelle und belastbare Daten zum Verkehrsaufkommen vorliegen.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Das Aussetzen der rechtlich verpflichtenden Überprüfung der Lärmaktionsplanung ist nicht notwendig. Die Verkehrssituation in Ahrensburg ist in ausreichender Detailschärfe und über die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich der Bemessungsstärken hinaus abgebildet worden. Der Öffentlichkeit wurde darüber hinaus auf verschiedenen Wegen die Möglichkeit zur Beteiligung gegeben. Hierbei wurden zahlreiche Anregungen entsprechend in der Lärmaktionsplanung aufgegriffen.
1.4	Es stellt sich zudem die Frage, ob der LAP in seiner aktuellen Entwurfsfassung überhaupt rechtskonform ist, da die Daten für die Lärmkartierung nicht älter als 3 Jahre sein dürfen (Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 2002/49/EG). Wir fordern daher die Stadt auf, die Rechtskonformität des Alters der Eingangsdaten zeitnah zu prüfen und das Ergebnis den Bürgern bekanntzugeben.	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Gem. § 47d des Bundesimmissionsschutzgesetzes entspricht der Lärmaktionsplan der Stadt Ahrensburg den Anforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG. Der Lärmaktionsplan der Stadt Ahrensburg entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Aufgrund der COVID19-Pandemie wurde 2020 ausnahmsweise keine Verkehrszählung durchgeführt. Die zu Grunde gelegten Verkehrszahlen aus früheren, in der Regel hochgerechneten, Daten entsprechen daher in höherem Maße den Anforderungen bzgl. der Aktualität. Angaben bzgl. der zugrunde gelegten Daten werden in der Lärmaktionsplanung aufgeführt (vgl. Empfehlung zu 1.1).

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

2	Stellungnahme Anwohnende Gartenholz / Heckenweg	Empfehlung
2.1	Gefordert wird die Reparatur bzw. Erneuerung der Schallschutzmauer im Heckenweg durch die Stadt Ahrensburg auf städtischem Grundeigentum.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Forderung bezüglich einer Erneuerung der Lärmschutzwand am Heckenweg erscheint hinsichtlich der betroffenen Personenzahl sowie der zu erwartenden Kosten unverhältnismäßig. Ein rechtlicher Anspruch auf die Lärmschutzwand besteht nicht, da im entsprechenden B-Plan lediglich eine Heckenanpflanzung vorgesehen ist.

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

3	Stellungnahme Anwohnende Am Neuen Teich	Empfehlung
3.1	Zwei Anwohnende bitte darum, die Straße Am Neuen Teich nachträglich in die Tabelle 1 der Übersicht der sonstigen in Ahrensburg erfassten Straßen (Punkt 1.2. des Lärmaktionsplanes) aufzunehmen.	<p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p> <p>In der aktuellen Lärmaktionsplanung werden Straßen mit Verkehrsstärken ab 4.000 Kfz/Tag untersucht. In der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung wurden unter 2.000 Fahrzeuge am Tag in der Straße Am Neuen Teich dargestellt.</p> <p>Mittels des neu angeschafften mobilen Verkehrszählgerätes wird die Situation im Bereich Wulfsdorfer Weg / Rantzaustraße / Am Neuen Teich überprüft.</p>

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

4	Stellungnahme Dorfgemeinschaft Ahrensfelde e. V.	Empfehlung
4.1	<p>Das bisherige Verfahren ist bereits aus formellen Gründen gescheitert, da nachweislich seitens der Stadt Ahrensburg für die Lärmkartierung trotz Aufforderung keine aktuellen (und gleichwohl bekannten) Zahlen zur Verkehrsmenge auf den ausgewählten Straßen an das Landesamt übermittelt wurden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Aktualität der Verkehrszahlen, mit denen die Lärmkarten berechnet wurden, ist bemängelt worden.</p> <p>Die Lärmkartierung wurde durch das Land Schleswig-Holstein durchgeführt. Untersucht wurden Straßen mit Verkehrsstärken ab 4.000 Kfz/24h, was in dieser Untersuchungsgenauigkeit nicht erforderlich war.</p> <p>Bedingt durch die COVID19-Pandemie wurde 2020 keine Verkehrszählung durchgeführt. Die zu Grunde gelegten Verkehrszahlen der Lärmkartierung 2022 beruhen daher</p> <ul style="list-style-type: none">- für Bundesautobahnen und Bundestraßen auf einer Hochrechnung der Bundesverkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus 2015 für das Jahr 2019,- für Landesstraßen auf einer Hochrechnung der Verkehrszählung des Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) aus 2015 für das Jahr 2019,- auf einzelnen aktuellen Verkehrszählungen des LBV.SH sowie- auf Zählungen der Kommunen, sofern diese aktueller oder detaillierter sind. <p>Für einzelne Straßenabschnitte im Bereich Brauner Hirsch und Dorfstraße (beide 2018) sowie am Ostring / Beimoorweg (2019) lagen der Stadt Ahrensburg aktuellere, höhere Werte vor, die nachträglich in die Aktualisierung der Lärmkartierung eingeflossen sind.</p> <p>Nach Einschätzung des Landesamtes für Umwelt sind die Änderungen in den Verkehrszahlen in der Regel aus akustischer Sicht nicht ausschlaggebend und der gesetzliche Auftrag einer strategischen Lärmkartierung ist für Ahrensburg gewährleistet.</p> <p>Ziel der Lärmkartierung ist insbesondere, Belastungsschwerpunkte zu erkennen sowie lärm-mindernde Maßnahmen und langfristige Strategien zum Lärmschutz zu formulieren. Bei bestimmten Maßnahmen, z. B. Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen, ist ohnehin in der Regel eine detailliertere Berechnung der Lärmsituation nach anderen Berechnungsverfahren gefordert.</p> <p>Darüber hinaus wurden subjektive Lärmschwerpunkte im Rahmen einer öffentlichen Befragung ermittelt, um ein vollständigeres Bild der Lärmsituation in Ahrensburg zu erhalten. In den identifizierten Gebieten werden nun sukzessive die Verkehrszahlen mittels eines neu angeschafften mobilen Verkehrszählgerätes erhoben. Die Durchführung von Verkehrszählungen unterliegt hierbei zeitlichen Einschränkungen (i. d. R. ca. Frühjahr bis Herbst, nicht in Ferien bzw. kurz davor/danach, ...).</p>

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

4.2	Im Hinblick auf die Aktualität der Eingangsdaten schreibt Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 2002/49/EG vor, dass Daten für die Lärmkartierung nicht älter als drei Jahre sein dürfen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Gem. § 47d des Bundesimmissionsschutzgesetzes entspricht der Lärmaktionsplan der Stadt Ahrensburg den Anforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG. Der Lärmaktionsplan der Stadt Ahrensburg entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Aufgrund der COVID19-Pandemie wurde 2020 ausnahmsweise keine Verkehrszählung durchgeführt. Die zu Grunde gelegten Verkehrszahlen aus früheren, in der Regel hochgerechneten, Daten entsprechen daher in höherem Maße den Anforderungen bzgl. der Aktualität (vgl. Empfehlung zu 4.3).
4.3	Insbesondere auf dem Straßenzug Brauner Hirsch – Dorfstraße liegen aus der Überprüfung von Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs aus Oktober 2019 (Vorlage 2019-133) aktuellere (und somit keine hochgerechneten) Zahlen vor.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. In der Lärmkartierung wurden Werte aus der Realisierungsabschätzung Südtangente Ahrensburg zu Grunde gelegt (Verkehrszählung in 2018). Die herangezogene Verkehrszählung aus der Vorlage 2019-133-1 wurde vom gleichen Planungsbüro im Jahr 2020 durchgeführt. Gegenüber den Zählergebnissen aus 2018 ist laut Bericht selbst ein Pandemiebedingter Rückgang der Verkehrsbelastung um rund -20 bis -25 % zu verzeichnen. Somit entsprechen die höheren Zahlen aus 2018 eher der aktuellen Verkehrssituation.
4.4	Es fehlen sowohl in der Anlage zur Lärmkartierung der Stufe 4 als auch zur Lärmaktionsplanung die zugrunde gelegten Verkehrsmengen als maßgebliche Eingangsgröße, um zumindest anhand der Verkehrsmengen einen Vergleich zu früheren Lärmkartierungen bzw. -aktionsplänen zu ermöglichen. Die Verkehrsmengen sind analog der Anlage 9 zur Lärmaktionsplanung der 3. Stufe zu ergänzen.	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Nach Einschätzung des Landesamtes für Umwelt sind die Änderungen in den Verkehrszahlen in der Regel aus akustischer Sicht nicht ausschlaggebend und somit der gesetzliche Auftrag einer strategischen Lärmkartierung ist für Ahrensburg gewährleistet. Hierzu sei angemerkt, dass eine Verdoppelung der Zahl der Schallquellen - in diesem Fall der Autos - zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels um 3 dB(A) führt. Wird die Zahl der Fahrzeuge halbiert, verringert sich der Beurteilungspegel um 3 dB(A). Veränderungen des Beurteilungspegels von Verkehrsgläuschen um 3 dB(A) werden vom Gehör des Menschen gerade noch wahrgenommen. Dennoch werden die Verkehrsmengen in den untersuchten Straßen in der aktuellen Lärmaktionsplanung eingepflegt.
4.5	Quartier 10 (Brauner Hirsch): Die durchgeführten Maßnahmen 58/59 (beidseitige Geschwindigkeitsanzeiger) sind zwingend vor dem geplanten Neubau der Brücke am Bahnübergang Brauner Hirsch durch feste Blitzer zu ersetzen, da nachweislich (siehe Anlage 1) die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h von mehr als 85% der Verkehrsteilnehmer überschritten wird.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Aufstellen von festen „Blitzern“ zur Geschwindigkeitsüberwachung liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Ahrensburg, sondern beim Kreis Stormarn.
4.6	Quartier 10 (Brauner Hirsch): Die Maßnahme 74 (Lkw-Durchfahrtsverbot) ist zwingend vor dem geplanten Neubau der Brücke am Bahnübergang Brauner Hirsch umzusetzen, da eine gleichwertige Umfahrung von Ahrensfelde über die Autobahn A1 zum Autobahnanschluss Stapelfeld und die Alte Landstraße (L222) als Landes- und Hauptverkehrsstraße vorhanden ist (siehe Anlage 2).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die genannte Umfahrung bezieht sich im Hamburger Stadtgebiet lediglich auf den Start- bzw. Endpunkt Saseler Chaussee 209. Andere Gebiete, etwa die Relation Gewerbegebiet Siek und Stadtteil Volksdorf, werden hierbei ausgeklammert. Somit kann aus einer möglichen Verbindung allein nicht auf eine gleichwertige Umfahrung geschlossen werden.

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

4.7	Quartier Dorfstraße: Die bereits aufgestellten beidseitigen Geschwindigkeitsanzeiger (Maßnahme 85) sind zwingend vor dem geplanten Neubau der Brücke am Bahnübergang Brauner Hirsch durch feste Blitzer zu ersetzen, da nachweislich (siehe Anlage 3) die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h von 100% der Verkehrsteilnehmer überschritten wird.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Aufstellen von festen „Blitzern“ zur Geschwindigkeitsüberwachung liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Ahrensburg, sondern beim Kreis Stormarn.
4.8	Quartier Dorfstraße: Die Maßnahme 86 (Lkw-Durchfahrtsverbot) ist zwingend vor dem geplanten Neubau der Brücke am Bahnübergang Brauner Hirsch umzusetzen, da eine gleichwertige Umfahrung von Ahrensfelde über die Autobahn A1 zum Autobahnanschluss Stapelfeld und die Alte Landstraße (L222) als Landes- und Hauptverkehrsstraße vorhanden ist (siehe Anlage 2).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die genannte Umfahrung bezieht sich im Hamburger Stadtgebiet lediglich auf den Start- bzw. Endpunkt Saseler Chaussee 209. Andere Gebiete, etwa die Relation Gewerbegebiet Siek und Stadtteil Volksdorf, werden hierbei ausgeklammert. Somit kann aus einer möglichen Verbindung allein nicht auf eine gleichwertige Umfahrung geschlossen werden.
4.9	Quartier Dorfstraße: Die lange versprochene Verkehrsberuhigung durch Minikreisverkehr und Sprunginsel (Anlage zu TOP 8.2.1 BPA/03/2022) ist vor dem geplanten Neubau der Brücke am Bahnübergang Brauner Hirsch umzusetzen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Für die Umsetzung der genannten Maßnahme bedarf es zunächst einer vertieften Planung mit entsprechenden Beschlüssen.
4.10	Das Naturschutzschutzgebiet (NSG) Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal ist in der Lärmaktionsplanung der Stadt Ahrensburg als ruhiges Gebiet ausgewiesen. Gemäß der von der Stadt Ahrensburg beauftragten Realisierungsabschätzung zur Südumfahrung des Büros SBI aus 2019, Tab. 7, soll der Verkehr auf der Straße Brauner Hirsch mit Straßenbrücke auf 11.700 Kfz/d ansteigen. Wobei als Unterschied bei Verbleib des Bahnübergangs (BÜ) zur neuen Brücke lediglich eine Differenz von 1.000 Kfz/d angegeben wird. Nach Knoll wurden in der Vergangenheit bisher alle Prognosen von der Wirklichkeit übertroffen, sodass eher mit einem deutlicheren Anstieg zu rechnen ist.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. In der Vergangenheit wurden Prognosen tatsächlich regelmäßig übertroffen. Nach derzeitigem Stand erscheinen die aktuellen Annahmen jedoch robust. So geht SBI beispielsweise von höheren Bevölkerungszahlen aus, als in der jüngsten Zensus-Erhebung festgestellt wurden. Zudem deuten erste Auswertungen mittels des angeschafften mobilen Verkehrszählgerätes in der Tendenz darauf hin, dass die aktuelle Verkehrsbelastung nicht höher als in der Erhebung von SBI aus 2018 ist.
4.11	Bisher verläuft die Straße Brauner Hirsch entlang des Talbodens, wobei der Verkehr durch die regelmäßig geschlossenen Schranken wirkungsvoll gedrosselt wird. Mit dem geplanten Bau der Brücke würde der Straßenverlauf aus dem Talboden um ca. 6 m angehoben, sodass der Schall vom Dammkörper sich ungehindert in das umliegende FFH-Gebiet und bis zu den angrenzenden Häusern, z.B. in der Siedlung Am Kratt, ausbreiten könnte. Hier müsste nicht nur der relative Lärmpegelanstieg durch die Brücke, sondern auch der absolute seit Aufstellung der rechtskräftigen Bebauungspläne betrachtet	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Mit der Brückenplanung ist eine schalltechnische Untersuchung durchzuführen, die die zukünftigen Auswirkungen untersucht. Die Lärmkartierung nach ULR betrachtet die Ist-Situation.

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

	werden, da dort Lärmpegelbereiche festgelegt wurden, welche anhand aktueller Verkehrszahlen überprüft werden müssen.	
4.12	Schlussendlich muss auch die Einhaltung des Eingemeindungsvertrages von 1973 zwischen der Stadt Ahrensburg und der Gemeinde Ahrensfelde geprüft werden, da in §4 (3) der Bau einer Umgehungsstraße vereinbart wurde, welche bis heute nicht vorhanden ist. Mit dem Bau der Brücke am BÜ Brauner Hirsch würde eine großräumige Südumfahrung ausgeschlossen werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Aus dem genannten Eingemeindungsvertrag einschließlich der dazugehörigen Protokollnotizen aus dem Jahr 1973 wird zwar deutlich, dass man seinerzeit eine Südtangente anstrebte, sich über die Linienführung aber nicht einigen konnte und die Trägerschaft beim Kreis Stormarn sah. Wie insbesondere aus den Vorlagen-Nrn. 2014/055 und 2019/10 hervorgeht, befassten sich die städtischen Gremien jahrzehntelang mit der Frage, inwieweit eine Südtangente auf Basis des heutigen Rechts überhaupt noch realisiert werden kann und kamen Ende 2019 zu der Entscheidung, die Planung der Südtangente nicht weiter zu verfolgen. Aus dem Eingemeindungsvertrag können keine Rechte im Hinblick auf den Bau einer Südtangente abgeleitet werden. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

5	Stellungnahme Anwohnende Starweg	Empfehlung
5.1	<p>Die Projektgruppe LFU des LLUR / MEKUN und die Verwaltung der Stadt Ahrensburg, wird bei der bestehenden Diskrepanz der für die 4. Runde Lärmkartierung angesetzten Verkehrsdaten angerufen die Überprüfung des vorgelegten Entwurfs des Lärmaktionsplans einzuleiten und den Abschluss zur 4.Stufe LAP Ahrensburg analog zur Richtlinie LAP 3.Stufe befristet auszusetzen und zu vertagen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Aussetzen der rechtlich verpflichtenden Überprüfung der Lärmaktionsplanung ist nicht notwendig. Die Verkehrssituation in Ahrensburg ist in ausreichender Detailschärfe und über die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich der Bemessungsstärken hinaus abgebildet worden.</p>
5.2	<p>Die zur Stufe 4 zugrunde gelegten Verkehrsdaten sind für die erstellten Lärmkarten veraltet, nicht belastbar und bilden nicht die aktuelle Verkehrslage ab. Die Stadt Ahrensburg legt für zur Kennung für das Lärmkataster die Grundberechnungen und die Quellenangaben für die Grunddaten der Verkehrsmengen der innerstädtischen Straßenzüge der Haupt - Verbindungsstraßen und die der Straßenzüge die dem Vorbehaltsnetz zugeordnet sind vor, bzw. pflegt die Daten in den LAP 4.Runde ein. Ebenso die das Mittelzentrum betreffenden und ausgetauschten Verkehrsdaten der Randgemeinden Großhansdorf, Siek, Delingsdorf, Hammoor und Ammerbek und die für Ahrensburg relevanten Daten des VEP der FHH.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Aktualität der Verkehrszahlen, mit denen die Lärmkarten berechnet wurden, ist bemängelt worden.</p> <p>Die Lärmkartierung wurde durch das Land Schleswig-Holstein durchgeführt. Untersucht wurden Straßen mit Verkehrsstärken ab 4.000 Kfz/24h, was in dieser Untersuchungsgenauigkeit nicht erforderlich war.</p> <p>Bedingt durch die COVID19-Pandemie wurde 2020 keine Verkehrszählung durchgeführt. Die zu Grunde gelegten Verkehrszahlen der Lärmkartierung 2022 beruhen daher</p> <ul style="list-style-type: none">- für Bundesautobahnen und Bundesstraßen auf einer Hochrechnung der Bundesverkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus 2015 für das Jahr 2019,- für Landesstraßen auf einer Hochrechnung der Verkehrszählung des Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) aus 2015 für das Jahr 2019,- auf einzelnen aktuellen Verkehrszählungen des LBV.SH sowie- auf Zählungen der Kommunen, sofern diese aktueller oder detaillierter sind. <p>Für einzelne Straßenabschnitte im Bereich Brauner Hirsch und Dorfstraße (beide 2018) sowie am Ostring / Beimoorweg (2019) lagen der Stadt Ahrensburg aktuellere, höhere Werte vor, die nachträglich in die Aktualisierung der Lärmkartierung eingeflossen sind.</p> <p>Nach Einschätzung des Landesamtes für Umwelt sind die Änderungen in den Verkehrszahlen in der Regel aus akustischer Sicht nicht ausschlaggebend und der gesetzliche Auftrag einer strategischen Lärmkartierung ist für Ahrensburg gewährleistet.</p> <p>Ziel der Lärmkartierung ist insbesondere, Belastungsschwerpunkte zu erkennen sowie lärm-mindernde Maßnahmen und langfristige Strategien zum Lärmschutz zu formulieren. Bei bestimmten Maßnahmen, z. B. Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen, ist ohnehin in der Regel eine detailliertere Berechnung der Lärmsituation nach anderen Berechnungsverfahren gefordert.</p>

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

		<p>Darüber hinaus wurden subjektive Lärmschwerpunkte im Rahmen einer öffentlichen Befragung ermittelt, um ein vollständigeres Bild der Lärmsituation in Ahrensburg zu erhalten. In den identifizierten Gebieten werden nun sukzessive die Verkehrszahlen mittels eines neu angeschafften mobilen Verkehrszählgerätes erhoben. Die Durchführung von Verkehrszählungen unterliegt hierbei zeitlichen Einschränkungen (i. d. R. ca. Frühjahr bis Herbst, nicht in Ferien bzw. kurz davor/danach, ...).</p> <p>Sofern sich Lärmbelastungen aus Quellen in anderen Gemeinden auch in Ahrensburg auswirken, sind diese ebenfalls in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt. Die Überprüfung der zugrundeliegenden Daten obliegt hierbei den jeweiligen Gemeinden.</p>
5.3	<p>Es ist öffentlich bekannt zu geben, dass diese Stufe 4 LAP nicht auf verbindlichen Lärmkartierungen des Straßennetzes der Stadt Ahrensburg basiert und dass so, wie in der EU-Richtlinie aufgeführt die Lärmkartierung für den LAP nach der neuen Änderung der Berechnungsvorgaben mit den seit 9 Jahren umgerechneten nicht real nachvollziehbaren Daten durchgeführt wurde.</p> <p>Es fehlt bei Beibehaltung der alten Verkehrsdaten für die Lärmkartierung komplett die Quellenangabe aus welchen Grunddatensätzen mit Datumsangabe die Lärmkartierung gerechnet wurde. Diese sind unbedingt als verlässlicher Datensatz zu deklarieren.</p> <p>Für die 4. Stufe des LAP Ahrensburg sind in den städtischen Quartiersbereichen Hauptverbindungsstraßen als Belastungsfälle aufgeführt worden. In der LAP aufgeführte 26 zusätzliche Straßen stehen in keinem Zusammenhang zum auch belastenden Vorbehaltsnetz. Warum und aus welchem Anlass wurde die Klassifizierung der 26 aufgeführten Straßenzüge, die auch Hauptverbindungsstraßen sind und teilweise keine Wohnbebauung haben in den LAP aufgenommen?</p> <p>Es ist eine geprüfte, nachweisliche verbindliche Zuordnung von Straßenzügen auf Dauer aufzuführen und in den Berichten zu fixieren.</p> <p>Eine Kartierung und Belastung des Ahrensburger Vorbehaltsnetzes mit der Angrenzung an die Randgemeinden und der FHH ist komplett ausgeklammert worden, auch dieses ist anzupassen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Aktualität der Verkehrszahlen, mit denen die Lärmkarten berechnet wurden, ist bemängelt worden.</p> <p>Die Lärmkartierung wurde durch das Land Schleswig-Holstein durchgeführt. Untersucht wurden Straßen mit Verkehrsstärken ab 4.000 Kfz/24h, was in dieser Untersuchungsgenauigkeit nicht erforderlich war.</p> <p>Bedingt durch die COVID19-Pandemie wurde 2020 keine Verkehrszählung durchgeführt. Die zu Grunde gelegten Verkehrszahlen der Lärmkartierung 2022 beruhen daher</p> <ul style="list-style-type: none">- für Bundesautobahnen und Bundesstraßen auf einer Hochrechnung der Bundesverkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus 2015 für das Jahr 2019,- für Landesstraßen auf einer Hochrechnung der Verkehrszählung des Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) aus 2015 für das Jahr 2019,- auf einzelnen aktuellen Verkehrszählungen des LBV.SH sowie- auf Zählungen der Kommunen, sofern diese aktueller oder detaillierter sind. <p>Für einzelne Straßenabschnitte im Bereich Brauner Hirsch und Dorfstraße (beide 2018) sowie am Ostring / Beimoorweg (2019) lagen der Stadt Ahrensburg aktuellere, höhere Werte vor, die nachträglich in die Aktualisierung der Lärmkartierung eingeflossen sind.</p> <p>Nach Einschätzung des Landesamtes für Umwelt sind die Änderungen in den Verkehrszahlen in der Regel aus akustischer Sicht nicht ausschlaggebend und der gesetzliche Auftrag einer strategischen Lärmkartierung ist für Ahrensburg gewährleistet.</p> <p>Ziel der Lärmkartierung ist insbesondere, Belastungsschwerpunkte zu erkennen sowie lärm-mindernde Maßnahmen und langfristige Strategien zum Lärmschutz zu formulieren. Bei bestimmten Maßnahmen, z. B. Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen, ist ohnehin in der Regel eine detailliertere Berechnung der Lärmsituation nach anderen Berechnungsverfahren gefordert.</p>

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

		<p>Darüber hinaus wurden subjektive Lärmschwerpunkte im Rahmen einer öffentlichen Befragung ermittelt, um ein vollständigeres Bild der Lärmsituation in Ahrensburg zu erhalten. In den identifizierten Gebieten werden nun sukzessive die Verkehrszahlen mittels eines neu angeschafften mobilen Verkehrszählgerätes erhoben. Die Durchführung von Verkehrszählungen unterliegt hierbei zeitlichen Einschränkungen (i. d. R. ca. Frühjahr bis Herbst, nicht in Ferien bzw. kurz davor/danach, ...).</p> <p>Sofern sich Lärmbelastungen aus Quellen in anderen Gemeinden auch in Ahrensburg auswirken, sind diese ebenfalls in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt. Die Überprüfung der zugrundeliegenden Daten obliegt hierbei den jeweiligen Gemeinden.</p>
5.4	<p>Eine wie unter * LAI Bericht Seite 31 unter 12.2 beschriebene gemeinsame oder zumindest eine koordinierte Bearbeitung mit Nachbargemeinden, um erhebliche Synergieeffekte bei der Datenbeschaffung und bei der Maßnahmenentwicklung und -bewertung für die LAPs zu erlangen ist aus dem vorgelegten LAP Entwurf nicht erkennbar.</p> <p>Ahrensburg, aber vorrangig der südliche und westliche Bereich, liegt im Einzugsbereich der Freien und Hansestadt Hamburg. Auswirkungen auf die südwestlichen Ahrensburger Straßenbereiche sind unvermeidbar. In dem Ahrensburger LAP ist keine Verknüpfung auf einen VEP der FFH erkennbar, was aber aufgrund der von der FHH ausgehenden Verkehrsentwicklung unbedingt einzufordern ist. Zu dem LAP4 ist es unumgänglich neben den Ahrensburger Randgemeinden Großhansdorf, Siek, Delingsdorf, Hammoor und Ammerbek und die für Ahrensburg relevanten Daten des VEP der FHH mit einzuarbeiten. Welche Daten wurden aus diesen Randgemeinden und der FHH in den LAP Entwurf eingearbeitet und welche Zukunftsentwicklung hat die FHH für den südlichen und südwestlichen Bereich Ahrensburgs aufgeführt?</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine übergeordnete Bearbeitung bzw. interkommunale Zusammenarbeit bestehen beispielsweise hinsichtlich der ÖPNV-Angebote (Schiene, Bus) sowie der Radverkehrsförderung (Radverkehrskonzept Stormarn, Radschnellwegeverbindung HH). Die einzelnen Projekte sind dabei in der Regel in einer Gesamtmaßnahme im Lärmaktionsplan aufgeführt. Allgemein nimmt insbesondere der Kreis Stormarn eine wichtige Schnittstellenfunktion hinsichtlich der Zusammenarbeit ein.</p> <p>Das Land Schleswig-Holstein hat die Lärmkartierung für Ahrensburg übernommen. Hierbei konnten die entsprechenden Verkehrsdaten der Gemeinden größtenteils gebündelt verarbeitet und berücksichtigt werden.</p>
5.5	<p>Für den Bereich der Mobilitätskonzepte wird überwiegend der Radverkehr und der ÖPNV zur Lärmreduzierung aufgeführt. Auch auf unseren Hinweis in dem von uns beantworteten Fragebogen zu überdimensionierten lärmenden Bussen die das Vorbehaltsnetz mindestens alle 15 Minuten belasten, fanden wir in dem LAP Entwurf keine Anmerkungen. Darum hier auch unter der Angabe der Hinweis mit der Bitte einer Zuordnung und einer kurzfristigen Lösungsangabe, die in die Planung eingestellt werden sollte</p> <p>LAI Seite 49 17.1.2 Einsatz von geräuscharmen Fahrzeugen im ÖPNV.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der ÖPNV liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit des Kreises. Seitens der Stadt Ahrensburg bestehen insbesondere Einflussmöglichkeiten bei Neuvergaben sowie durch Bestellung zusätzlicher Busleistungen.</p> <p>Der Einsatz von modernen E-Bussen in Ahrensburg ist seitens des Kreises bereits beschlossen. Nach aktuellem Stand ist vorgesehen, dass das Stadtbusnetz ausschließlich durch diese bedient wird. Damit werden geringere Lärmemissionen, auch nachts, erreicht. Infolgedessen ist diese Maßnahme nicht gesondert in der Lärmaktionsplanung aufgeführt, auch wenn diese erst 2025 wirksam wird.</p>

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

	<p>Um die Vorteile des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr weiter zu erschließen, sollten die vorhandenen technischen Potenziale zur Verringerung der fahrzeugspezifischen Geräuschemissionen der Fahrzeuge genutzt werden. Hierzu sollten bei der Vergabe der ÖPNV- Verkehrsleistung anspruchsvolle Umweltstandards, die sich nicht nur auf die Typprüfwerte stützen, festgelegt werden. Bei der Beschaffung bzw. dem Einsatz von Bussen könnten z. B. auf Grundlage der EU-Verordnung 540/2014/EU [86], die Grenzwerte für die Fahrzeugemissionen neuer Fahrzeugtypen bzw. für Neuzulassungen der Phase 3 (2024/2026) vorgezogen Berücksichtigung finden (z.B. auch beim Ansatz von Bussen in der Nacht). Uns ist bekannt, dass es geplant ist, ab 2025 Elektrobusse in Ahrensburg einzusetzen. Geregelt werden diese Dinge über Verträge. Auffällig ist aber, dass das Verkehrsunternehmen die Dinge wie sie vertraglich fixiert sind für sich je nach eigenem Bedarf regeln. Das ist auffällig bei Nachtbussen, die häufig mit hohen Betriebsgeräuschen des Nachts die Quartiere befahren. Unsere Eingabe Mobilität zum LAP: Nachtbusse werden in ihrer Größe eingeschränkt und es kommen ab 21.00 Uhr nur noch Elektrobusse zu Einsatz.</p>	<p>Kleinere (E-)Busse erweisen sich in der Regel als unwirtschaftlich, wenn diese zusätzlich zu einer bestehenden Flotte genutzt werden sollen.</p>
5.6	<p>Die im LAP4 Entwurf aufgelisteten mittel- und langfristigen Maßnahmen führen keine zukunftsweisenden Veränderungsmöglichkeiten auf, die unbedingt schon vorausschauend auf die enormen verkehrlichen Veränderungen in den kommenden Jahren, z.B. durch den Bau der S4 anzupassen sind. Dafür ist eine kurz-, mittel- und langfristige Struktur der jetzt neu zu erwartenden lärmrelevanten Quellen gemeinsam mit den Bürgern zu entwickeln um diese in einen neuen angepassten Maßnahmenkatalog einfließen zu lassen. Auch hier ist es undenkbar auf die Zukunftsdaten der Randgemeinden und der FHH zu verzichten.</p> <p>Der überwiegende Teil der Maßnahmen des Maßnahmenkataloges ist mittel bis langfristig. Aus dem vorgelegten Entwurf ist es für die Lärmgeplagten Bürger nicht mehr denkbar diesen großen Anteil von mittel und langfristigen Maßnahmen anzuerkennen. Dieser Teil ist unbedingt unter Einbeziehung der Bürger zu überarbeiten um vorrangig kurzfristigere Ziele zu setzen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Ein beträchtlicher Teil der Maßnahmen wurde tatsächlich von den Bürgerinnen und Bürgern via Fragebogenaktion direkt kommuniziert. Insgesamt wurden 21 der 52 aufgeführten Maßnahmen im Lärmaktionsplan aus der Auswertung abgeleitet. Diese sind häufig nicht kurzfristig umsetzbar, insbesondere wenn die hierfür erforderlichen Gesetzesgrundlagen des Bundes derzeit aktualisiert / politisch diskutiert werden oder bauliche Veränderungen notwendig sind. Auch ausreichende Finanzmittel müssten entsprechend in den laufenden Haushalten bereits verfügbar sein. Eine Umsetzung „mittelfristiger“ Maßnahmen kann bei Vorliegen der zuvor genannten Voraussetzungen allerdings bis zur nächsten Lärmaktionsplanung erreicht werden. Zudem enthält der Katalog zahlreiche „stetige“ Maßnahmen bzw. Daueraufgaben.</p>

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

6	Stellungnahme hvv und vhh mobility	Empfehlung
6.1	<p>Kritisch gesehen wird die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Buslinienwegen, die sich unmittelbar negativ auf die benötigte Fahrzeit für die betroffene Strecke auswirkt. Das konterkariert die beabsichtigte Förderung und Stärkung des ÖPNV. Der ÖPNV ist aber eine der tragenden Säulen des Umweltverbundes und elementar beim Voranbringen der Mobilitätswende. Bei den hierfür vorgeschlagenen Straßen ist nicht klar, ob der gesamte Straßenzug gemeint ist oder nur Abschnitte, da sich teilweise Strecken außerhalb von Wohnbebauung befinden, hier ist eine Präzisierung zur Prüfung erforderlich. Strecken, die für den ÖPNV besonders relevant sind, sind folgende:</p> <ul style="list-style-type: none">- Stormarnstraße: Linien 269, 669, 769, 774, 776- Reeshoop (ganz): Linien 474, 774- Bünningstedter Straße (ganz): Linien 474, 774- Große Straße/Lübecker Straße ab Woldenhorn: Linie 469, 569, 669, 769, 8110- Woldenhorn (Süd und Ost): Linien 668, 169, 269, 369, 469, 769, 376, 776- Manhagener Allee (ganz): Linien 668, 269, 369, 769, 376, 776- Brauner Hirsch zwischen Hamburger Straße und Dänenweg: Linie 668 sowie 269 mit neuem Verkehrsvertrag. <p>In Ahrensburg ist nach unseren Unterlagen seit vielen Jahren an vier Lichtsignalanlagen (LSA) die Technik zur Busbeeinflussung im Einsatz. Eine Ausweitung dieser Technik auf alle LSA auf den betroffenen Strecken hilft die entstehenden Fahrzeitverluste auszugleichen, so dass für die Menschen im ÖPNV kein Nachteil durch die Herabsetzung der zul. Höchstgeschwindigkeit entsteht. Lediglich auf der Stormarnstraße und dem Braunen Hirsch besteht diese Möglichkeit mangels LSA nicht. Hier stellt sich aber auch die Frage, inwieweit bei der teilweise weit abgerückten Bebauung eine Herabsetzung von 50 auf 30 überhaupt lärmtechnisch wirksam ist oder man von der Herabsetzung absehen sollte.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Bei Entscheidungen bzgl. der zulässigen Geschwindigkeiten wird das Verkehrsunternehmen eingebunden und ggf. Lösungsansätze zur Bevorrechtigung des Busverkehrs geprüft.</p>

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

<p>Ohne Kompensationsmöglichkeiten für den ÖPNV können Fahrplananpassungen mit Fahrzeitverlängerungen erforderlich werden, die sich wiederum negativ auf das in Ahrensburg praktizierte Rendez-Vous-System auswirken können, so dass Anschlüsse nicht mehr passen und verloren gehen. Das System ist fein austariert und der halbstündliche Rundumanschluß am Bahnhof minutengenau geplant, gleiches gilt für die Fahrpläne der einzelnen Linien. Die Fragilität kann man insbesondere auf der 569 erkennen, die auf ihrem Weg vom Bahnhof zum Bahnhof über Gartenholz 28 Minuten benötigt, hinzu kommen die Umsteigezeiten am Bahnhof. Gleiches gilt für das andere Linienende am Schulzentrum, wo die Rückfahrt unmittelbar nach der Ankunft beginnt, es ist keine Zeit für Fahrzeitverlängerungen da. Bei weiteren Linien ergibt sich das gleiche Bild, was den Kompensationsbedarf untermauert.</p>	
---	--

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

7	Stellungnahme Landesamt für Umwelt - Technischer Umweltschutz	Empfehlung
7.1	Bei Punkt 3.1 und 3.2 wurde nicht immer die Klassifizierung der Maßnahmen nach Anhang I des Formblattes übernommen. Dies ist möglich, es wird aber darauf hingewiesen, dass die Klassifizierung der Maßnahmen nach Anhang I bei der Berichterstattung über das Geoportal zwingend ist.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
7.2	Im Geoportal sind die ruhigen Gebiete als ein großes geometrisches Element eingetragen worden. Da Flächen unterschiedlicher Charakteristika als ruhige Gebiete festgelegt wurden, liegt es nahe, diese Flächen auch als einzelne Elemente im Geoportal anzulegen.	Der Stellungnahme wird gefolgt.

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

8	Stellungnahme Landesbetrieb Straßenbau- und Verkehr	Empfehlung
8.1	<p>Bei der Erneuerung von Decken auf Straßen, die sich in der Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung des Landes befinden und auf denen eine zulässige Geschwindigkeit von > 60 km/h gilt, werden bereits seit Jahren lärmindernde Decken eingebaut.</p> <p>In den neuen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) werden auch für Decken auf Straßen mit einer zulässigen Geschwindigkeit < 60 km/h Reduzierungen ausgewiesen.</p> <p>Bei zukünftigen Deckenerneuerungen auf den Landesstraßen L 82, L 91, L 224 und L 225 wird in den Bereichen, die noch keinen lärmindernden Belag (-2 dB(A)) aufweisen, eine entsprechende Straßendeckschicht eingebaut.</p> <p>Die obere Verkehrsbehörde weist allgemein daraufhin, dass auch anlässlich der aktuell aufzustellenden Lärmaktionspläne weiterhin unverändert die einschlägigen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zu beachten sind. Dies betrifft insbesondere den §45 der Straßenverkehrs-Ordnung (und hier speziell den Absatz 9) sowie den dabei anzuwendenden Grundsatz der Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen.</p> <p>Unter Berücksichtigung des § 45 Abs. 9 StVO kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärminderung nur dort in Betracht, wo der Verkehrslärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss.</p> <p>Zur Orientierung ziehen die Straßenverkehrsbehörden regelmäßig die Verkehrslärmschutzverordnung sowie die Lärmschutz-Richtlinie-StV heran.</p> <p>Maßnahmen kommen insbesondere dann in Betracht, wenn die in Ziffer 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Richtwerte überschritten werden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

Bei Vorliegen einer unzumutbaren Lärmbelastung der Wohn-/Bevölkerung durch Lärm ist zusätzlich zu prüfen, ob die vorgesehene Maßnahme geeignet ist eine effektive (d.h. subjektiv wahrnehmbare) Pegelminderung nach Ziffer 2.3 der Lärm-schutz-RichtlinienStV zu bewirken. Die Maßnahme muss unter Berücksichtigung weiterer geeigneter Maßnahmen überdies das mildeste Mittel darstellen. Schlussendlich hat eine Interessenabwägung zu erfolgen, die neben den Interessen der Verkehrsteilnehmer sowie anderer Anwohner von Straßen, auf denen sich der Verkehr in Folge der Maßnahme verlagern könnte, insbesondere auch die besondere Funktion der betroffenen Straße und das quantitative Ausmaß der Anzahl der Lärm betroffenen zu berücksichtigen.

Die verkehrlichen, wirtschaftlichen und personenbezogenen Auswirkungen eventueller Maßnahmen sind umfassend und objektiv zu bewerten. Für die straßenverkehrsrechtliche Bewertung jeder Einzelmaßnahme sind daher folgende Angaben zwingend erforderlich:

1. errechneter Mittelungspegel tagsüber | nachts (Berechnung nach den RLS-90)
2. rechnerisch erreichbare Pegelminderung tagsüber | nachts - durch ein evtl. vorgesehenes Verkehrsverbot bzw. durch eine evtl. vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung, wobei in jedem Fall zu unterscheiden ist zwischen einem Tempolimit für alle Kraftfahrzeuge oder nur für Lkw (Zusatzzeichen 1048-12)
3. Funktion der betreffenden Straße als integraler Bestandteil eines überörtlichen bzw. innerörtlichen Verkehrsnetzes
4. Anzahl der Betroffenen
5. Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit (auch im Hinblick auf unerwünschte Verlagerungseffekte), den Energieverbrauch von Fahrzeugen, die Versorgung der Bevölkerung sowie die Freizügigkeit des Verkehrs unter Berücksichtigung des grundsätzlich garantierten Gemeingebrauchs an öffentlichen Straßen.

Die obere Straßenverkehrsbehörde weist darauf hin, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde an die lediglich allgemeinen Absichtserklärungen im Lärmaktionsplan nicht gebunden

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

<p>ist. Die verbindliche Festlegung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordert eine in dem Lärmaktionsplan enthaltene formell- und materiell rechtmäßige Entscheidung unter Beteiligung der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde. Sofern die Gemeinde die Straßenverkehrsbehörde um Prüfung und Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes bittet, besteht anderenfalls kein Anspruch auf besondere Berücksichtigung der Lärmaktionsplanung der Gemeinde bei der Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde über die verkehrsrechtlichen Maßnahmen.</p>	
---	--

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

9	Stellungnahme Kreis Stormarn – Naturschutz – untere Naturschutzbehörde	Empfehlung
9.1	Die im Entwurf des Lärmaktionsplanes geplanten Lärmschutzmaßnahmen durch Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle können naturschutzrechtliche Belange tangieren. Bei der weiterführenden Planung ist es daher dringend angeraten frühzeitig Problemstellen zu identifizieren und in der Planung zu berücksichtigen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
9.2	Die weitere Verfolgung der geplanten Maßnahmen, langfristigen Strategien und Hinweise zu ruhigen Gebieten (FFH-Gebiet Kammolchgebiet Höltigbaum / Stellmoor und einen Großteil des Biotopverbundsystems) wird begrüßt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
9.3	Die untere Naturschutzbehörde schlägt der Gemeinde vor, das Waldgebiet Beimoor und das darin liegende FFH-Gebiet nördlicher Tiergarten auch in die Liste der ruhigen Gebiete aufzunehmen, auch wenn es nahe der A21 liegt. Des Weiteren wird dazu geraten die geplanten Maßnahmen auch in die Flächennutzungsplanung und die Regionalplanung zu transportieren.	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Eine Übernahme in den FNP ist vorgesehen. Dies entspricht auch den Empfehlungen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI). Das FFH-Gebiet „Nördlich Tiergarten“ wird nicht in die Liste der ruhigen Gebiete aufgenommen, da ein großer Flächenanteil von Lärm durch Autobahn sowie Kreisstraße belastet ist.

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

10	Stellungnahme Kreis Stormarn – Naturschutz – untere Naturschutzbehörde	Empfehlung
10.1	<p>Da die Kartierungsergebnisse der Lärmkartierung der 4. Runde z.T. deutlich von den vorhergehenden Lärmkartierungen abweichen, wird empfohlen die fortgeschriebenen Aussagen, Maßnahmen und die festgelegten Ruhigen Gebiete nachrichtlich in die aktuelle Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zu übernehmen.</p> <p>Insbesondere die Ausweisung Ruhiger Gebiete dient entsprechend den Zielsetzungen der Umgebungslärmrichtlinie zur Vorsorge gegen Umgebungslärm. Bei zukünftigen Planungen sind demnach die von der Stadt Ahrensburg ausgewiesenen Ruhigen Gebiete zu berücksichtigen und in die Abwägung einzubeziehen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt. Eine Übernahme in den FNP ist vorgesehen. Dies entspricht auch den Empfehlungen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI).</p>
10.2	<p>Aus verkehrlicher Sicht wird auf nachfolgenden Belang hingewiesen: Sofern im späteren Verfahren straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Lösungsmöglichkeiten vorgeschlagen werden, weist der FD Straßenverkehrsangelegenheiten darauf hin, dass diese unter dem Vorbehalt des § 45 Abs. 9 StVO stehen. Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen hiernach nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Rechtsgüter Leib, Leben, Gesundheit etc. erheblich übersteigt.</p> <p>Die zur Vorbereitung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen notwendigen Lärmberechnungen sind nach den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007“ vom Straßenbaulasträger durchzuführen. Darstellungen der Lärmsituation in Lärmkarten (§ 47 c BImSchG mit Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) reichen hierfür nicht aus.</p> <p>Aus vorgenannten Gründen vermag der FD Straßenverkehrsangelegenheiten daher zu den in der kommenden Lärmaktionsplanung vorgeschlagenen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen im Vorwege keine Beurteilungen zur Anordnungsfähigkeit abzugeben.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Durch das „kann“ ist die Aussage im Lärmaktionsplan bereits relativiert und wird nicht als gegeben dargestellt. Zudem wird auf drei Literaturstellen verwiesen, anhand derer der Sachverhalt abgeleitet wurde.</p>

Stadt Ahrensburg: 4. Stufe Lärmaktionsplanung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, sowie der Öffentlichkeit

Zu den Ausführungen, was durch die Verkehrsbehörde zu berücksichtigen ist, wird u. a. im Lärmaktionsplan ausgeführt, dass mit einer Geschwindigkeitsreduktion neben einer Verbesserung der Lärmsituation auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (Unfallhäufigkeit und Schwere werden deutlich reduziert) erreicht werden kann. Zudem stärkt Tempo 30 den Fuß- und Radverkehr. Daher empfiehlt das Umweltbundesamt auch Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit.

Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit ist in der Straßenverkehrs-Ordnung nicht vorgesehen, daher stammt die Formulierung auch nicht vom Bundesverkehrsministerium. Auf der als Quelle angegebenen Website ist ein Artikel verlinkt, der hierzu folgende Aussage trifft:

Die wenigen vorliegenden empirischen Untersuchungen zum Zusammenhang zwischen zulässiger Höchstgeschwindigkeit und der Unfallsituation an konkreten Straßenabschnitten nennen tendenziell neutrale bis positive Entwicklungen der Verkehrssicherheit nach Anordnung von Tempo 30. Eine abschließende Bewertung ist jedoch wegen der komplexen Wirkungszusammenhänge daraus noch nicht ableitbar.

Die empirische Datenlage zu dieser Aussage ist demnach äußerst dünn und stützt sich lediglich auf die physikalische Berechnung der Bremswege, die aber nach den Autoren eine Verbesserung der Unfallsituation noch nicht eindeutig belegt. Die Verkehrssicherheitsforschung muss in diesem Bereich noch mehr Daten sammeln, um eine Bestätigung der Annahme zu belegen, daher sollte im Lärmaktionsplan trotz der Formulierung „erreicht werden kann“ dieser Kausalzusammenhang nicht als gegeben hingestellt werden.