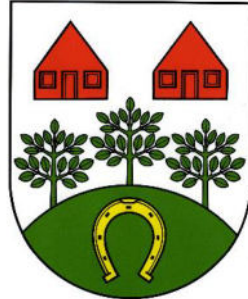


Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Gemeinde Ammersbek



**vom 08.12.2009
Fortschreibung vom 18.03.2025**

1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Ammersbek
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	01062090
Vollständiger Name der Behörde:	Gemeinde Ammersbek, Bauamt
Straße:	Am Gutshof
Hausnummer:	3
PLZ:	22949
Ort:	Ammersbek
E-Mail:	bauamt@ammersbek.de
Internet-Adresse:	www.ammersbek.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Gemeinde Ammersbek liegt im Kreis Stormarn im Südosten von Schleswig-Holstein innerhalb der Metropolregion Hamburg und grenzt direkt an die Freie und Hansestadt Hamburg. Ammersbek ist verkehrlich über die Landesstraße L225 zu erreichen. Der Ortsteil Lottbek verfügt über die U-Bahnstation Hoisdüttel und ist mit der Linie U1 an den Hamburger Verkehrsverbund angebunden. Mit Ausnahme des Ortsteils Lottbek ist die Umgebung ländlich geprägt.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung – 34.BImSchV.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Die EU-Richtlinie legt keine eigenen Immissionsgrenzwerte fest, daher orientiert sich der vorliegende Lärmaktionsplan am nationalen Fachrecht. Derartige Lärmgrenzwerte, die als Maßstab zur Bewertung der Lärmsituation sowie als Kriterien für die Evaluierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Bekämpfung und Minderung von Lärm verwendet wurden, sind im Anhang III der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung dokumentiert und werden im Folgenden dargestellt:

Tabelle 1: Übersicht nationaler Grenz-, Auslöse- und Richtwerte zum Lärmschutz

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen¹	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes²	Richtwerte für die straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen³	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen⁴
	Tag/Nacht [dB(A)]	Tag/Nacht [dB(A)]	Tag/Nacht [dB(A)]	Tag/Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57/47	65/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/ Kern-/ Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	-	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

¹ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

² Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1201 und 12 Titel 891 05 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

³ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

⁴ Die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) konkretisiert für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtenden IE-Anlagen in Ballungsräumen die in der Nachbarschaft maximal zulässige Höhe der Geräuscheinwirkung

Tabelle 2: Übersicht der Richtwerte nach DIN 18005

Geltungsbereich	Orientierungswert tags [dB(A)]	Orientierungswert nachts [dB(A)]⁵
Reine Wohngebiete, Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40 bzw. 35
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Campingplatzgebiete	55	45 bzw. 40
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete	60	45 bzw. 40
Dorfgebiete, Mischgebiete	60	50 bzw. 45
Kerngebiete, Gewerbegebiete	65	55 bzw. 50
Sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart		

⁵ bei zwei angegebenen Werten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe-, und Freizeitlärm sowie Geräusche vergleichbarer öffentlicher Betriebe gelten

2. Bewertung der Ist-Situation

Die Grundlage der hier betrachteten Ergebnisse stellen die Lärmkarten dar. Deren Erstellung erfolgte in der aktuellen Runde der Lärmaktionsplanung erstmal nach einem EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren (CNOSSOS - Common NOise aSSessment methOdS in Europe, 2018). Dies hat diverse Änderungen zur Folge. Unter anderem ist die Modellierung der Emissionen sowie der Ausbreitung des Schalls wesentlich detaillierter und komplexer geworden. Des Weiteren wurden die Regelungen zur Rundung der Werte zur Ausweisung der Pegelklassen geändert, die lärmbelasteten Flächen werden dadurch tendenziell größer. Ein weiterer maßgeblicher Unterschied im Berechnungsverfahren besteht darin, dass mit dem neuen Verfahren pauschal alle Hausbewohner*innen dem Fassadenpunkt im lautesten Lärmpegelbereich zugeordnet, anstatt wie zuvor auf alle berechneten Fassadenpunkte gleichmäßig verteilt zu werden.

Dies führt in Summe selbst bei unveränderten Vor-Ort Situationen dazu, dass tendenziell mehr lärmbelastete Flächen und deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen werden. Die hier angegebenen Zahlen sind daher nicht zum direkten Vergleich mit den Zahlen der Lärmkartierung bzw. des Lärmaktionsplans der vergangenen Runden und Stufen geeignet.

Um einen derartigen Vergleich in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung sowohl für die Hauptverkehrsstraßen, als auch für den Schienenverkehr zu ermöglichen, wurde die Lärmkartierung für den Schienenverkehr nachträglich angestoßen, sodass eine einheitliche Datengrundlage für zukünftige Planungen vorliegt.

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen wurde vom Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein vorgenommen und online über das Geoportal Umgebungslärm veröffentlicht⁶. Die Lärmkarten wurden dem Anhang beigelegt (siehe Anlage 1-4).

Hinweis: Bis zur einschließlich vorangegangenen dritten Runde der Lärmkartierung erfolgte die Berechnung der Belastetenzahlen gemäß der nationalen vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen (VBEB), da eine EU-weit einheitliche Berechnungsmethode bislang fehlte. Mit der Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG wurde selbiges geschaffen. Gemäß Artikel 2 Absatz 1 bis zum 31.12.18 war die Richtlinie ab dem 31. Dezember 2018 von den Mitgliedsstaaten anzuwenden und tritt somit in der Regel in der vierten Runde der Lärmaktionsplanung erstmalig in Kraft.⁷

Bei der Betrachtung der errechneten Belastetenzahlen der Lärmkartierung der aktuellen Runde ist daher zu berücksichtigen, dass in dieser Runde ein neues Berechnungsverfahren (BEB – Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen) angewandt wurde. Ein maßgeblicher Unterschied im Berechnungsverfahren besteht darin, dass mit dem neuen Verfahren pauschal alle Hausbewohner*innen dem Fassadenpunkt im lautesten Lärmpegelbereich zugeordnet, anstatt wie zuvor auf alle berechneten Fassadenpunkten gleichmäßig verteilt werden. Nach Aussage des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur Schleswig-Holstein können die so ermittelten Belastetenzahlen 1,5 bis 2,5-fach höher als zuvor ausfallen, ohne dass sich an den Lärmemissionen etwas

⁶Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein, Geoportal Umgebungslärm, <https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslarm/index.html?lang=de#/>

⁷ Amtsblatt der Europäischen Union, L 168, 1. Juli 2015, Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

verändert⁸. Die hier angegebenen Zahlen sind daher nicht zum direkten Vergleich mit den Zahlen der Lärmkartierung bzw. des Lärmaktionsplans der vergangenen Runden und Stufen geeignet.

Tabelle 3: Zusammenfassung der Belastetenzahlen - Straßenverkehrslärm

L_{DEN} dB(A) (24 Stunden)	Geschätzte Zahl belasteter Menschen (BEB)
ab 55 bis 59	720
ab 60 bis 64	570
ab 65 bis 69	480
ab 70 bis 74	50
ab 75	0
Summe	1820

L_{NIGHT} dB(A) (22 bis 6 Uhr)	Geschätzte Zahl belasteter Menschen (BEB)
ab 55 bis 59	570
ab 60 bis 64	530
ab 65 bis 69	50
ab 70 bis 74	0
ab 75	0
Summe	1150

L_{DEN} dB(A)	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
ab 55	1,20	858	0	0
ab 65	0,35	248	0	0
ab 75	0,01	0	0	0

Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten:	1
Geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung:	314
Geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung:	72

⁸ Schreiben des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur Schleswig-Holstein. Richard Maaß, 25. Januar 2023

Tabelle 4: Zusammenfassung der Belastetenzahlen - Schienenverkehr

L_{DEN} dB(A) (24 Stunden)	Geschätzte Zahl belasteter Menschen (BEB)
ab 55 bis 59	446
ab 60 bis 64	220
ab 65 bis 69	190
ab 70 bis 74	43
ab 75	1
Summe	860

L_{NIGHT} dB(A) (22 bis 6 Uhr)	Geschätzte Zahl belasteter Menschen (BEB)
ab 55 bis 59	347
ab 60 bis 64	186
ab 65 bis 69	86
ab 70 bis 74	6
ab 75	0
Summe	625

L_{DEN} dB(A)	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
ab 55	0,25	407	0	0
ab 65	0,07	91	0	0
ab 75	0,01	0	0	0

Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten:	0
Geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung:	165
Geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung:	70

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

Hauptverkehrsstraßen

Es sind ca. 1820 Personen und somit etwa 18,12% der Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Ammersbek durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} (verursacht durch die kartierten Straßen) betroffen. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht hierdurch jedoch nicht.

Zur Bewertung wurden zudem die im Geoportal Umgebungslärm durch das Landesamt für Umwelt zur Verfügung gestellten Lärmkennziffern genutzt. Die Lärmkennziffern stellen eine Kenngröße zur Beschreibung der Lärmbetroffenheit dar und führen dazu die Belastungsstärke sowie die Anzahl der

belasteten Personen für Raster von 100 x 100 m zusammen. Die Darstellung der Lärmkennziffern ist dem Anhang beigelegt (siehe Anlage 5). Eine hohe Lärmkennziffer drückt eine Gleichzeitigkeit hoher Lärmpegel und hoher Einwohnerdichten aus. Bei einer eher gleichmäßigen Ausbreitung der Lärmpegel sind die Unterschiede in den Lärmkennziffern daher überwiegend auf unterschiedliche Einwohnerdichten der Raster zurückzuführen.

Schienenverkehr

Es sind ca. 860 Personen und somit etwa 8,56% der Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Ammersbek durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} (verursacht durch die kartierte Bahnstrecke) betroffen. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht hierdurch jedoch nicht.

Eine Darstellung gemäß der Lärmkennziffermethode für den durch Schienenverkehr verursachten Umgebungslärm liegt bislang nicht vor.

Gesamt

Eine verlässliche Gesamtsumme für Betroffene von sowohl Umgebungslärm des Straßen- als auch des Schienenverkehrs kann an dieser Stelle nicht gegeben werden. Die räumliche Nähe der beiden Lärmquellen am U-Bahnhof „Hoisbüttel“ legt nahe, dass es Überschneidungen bei Betroffenen gibt. Da die Lärmkartierung der unterschiedlichen Lärmquellen durch unterschiedliche Behörden zu unterschiedlichen Zeitpunkten erfolgt ist, kann daher keine Gesamtsumme ermittelt werden, die diese Überschneidungen berücksichtigt. Da derzeit keine Lärmkennziffern vorliegen, können diese ebenfalls nicht verrechnet werden.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Im Gebiet der Gemeinde Ammersbek bestehen Lärmprobleme in folgenden Bereichen:

- entlang der L 225 im Bereich der Hamburger Straße
- entlang der L 225 im Bereich der Lübecker Straße
- entlang der L 225 im Bereich der Alten Landstraße
- entlang der U-Bahnstrecke der Linie U1 im Ortsteil Lottbek

Eine Betrachtung der für Raster der Größe 100 x 100 m berechneten Lärmkennziffern (siehe Anlage 5) verdeutlicht, dass sich die Lärmbetroffenheit (hohe Belastung bei gleichzeitig hoher Einwohnerdichte) insbesondere in den Ortsteilen Lottbek und Hoisbüttel äußert. Im Bereich des U-Bahnhofs wirken auf Teilbereiche sowohl die Lärmquellen der L225 als auch die U-Bahn-Linie ein.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, Was)
1.	Geschwindigkeitsanzeigen	3 mobile Anlagen Zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplan sind die Anlagen an folgenden Stellen in Nutzung <ul style="list-style-type: none"> • Hamburger Straße auf Höhe „Beekloh“ (Ortsteil Lottbek) • Hamburger Straße auf Höhe „Am Alten Hof“ (Ortsteil Hoisbüttel) • Lübecker Straße auf Höhe „Weg zum Brook“ (Ortsteil Rehagen/Schäferdresch)
2.	Festsetzung von Flächen für passive Schallschutzmaßnahmen	Festsetzungen in Bebauungsplänen entlang der L225, Schaffen von Baurecht für Schallschutzmaßnahmen (z.B. Nr 4 „Diekskamp“, Nr. „Brennerkoppel/Hamburger Straße“, Nr. B12 „Brennerkoppel/Beekloh“)
3.	Festsetzung von Flächen für aktive Schallschutzmaßnahmen: Lärmschutzwand	Ortseingang Rehagen, südlich der L225 Gemäß Festsetzung im Bebauungsplan Nr. A14 „Bramkamp“ Aufschüttung mit Lärmschutzwand 4 m über Oberkante der L225
4.	Bike + Ride-Anlage	Neue Anlage am U-Bahnhof „Hoisbüttel“ mit teilweise überdachten Stellplätzen, Reduktion des MIV durch Stärkung der (kombinierten) Nutzung von Fahrrad und ÖPNV

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken:

lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, Was)
1.	Festsetzung von Flächen für passive bauliche Schallschutzmaßnahmen	Festsetzungen in Bebauungsplänen entlang der U-Bahnstrecke, Schaffen von Baurecht für Schallschutzmaßnahmen (z.B. Nr. B14 „Lottbek / Langenkoppel“ 7. Änderung)

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)

Fortschreibung der geplanten Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, Was)
1	Geschwindigkeitskontrollen	an der L225 (Hamburger Straße/Lübecker Straße/Alte Landstraße) auch in der Nacht durchgeführt werden,
2	eine LKW-Beschränkung	für die L225 (Hamburger Straße/Lübecker Straße/Alte Landstraße)
3	Optimierung des Verkehrsflusses durch die Ampelschaltung „grüne Welle“	entlang der L225 (Hamburger Straße/Lübecker Straße/Alte Landstraße)
4	sogenannte „Sprunginseln“	für die L225 (Hamburger Straße/Lübecker Straße/Alte Landstraße)
5	Geschwindigkeitsanzeigen	entlang der gesamten L225 (Hamburger Straße/Lübecker Straße/Alte Landstraße) Geschwindigkeitsanzeigen

Erläuterungen des erwarteten Nutzens

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Ziel der geplanten Maßnahmen ist es, durch Verlangsamung (Maßnahmen 1, 4 und 5) und Verstärkung (Maßnahme 3) des Verkehrs die Lärmbelastung zu mindern. Maßnahme 2 soll eine Verlagerung der Lärmquelle bezwecken.

Bei Umsetzung von Maßnahmen, die Straßen betreffen, die zum Streckennetz der Busbetriebe gehören, sind die entsprechenden Betriebe frühzeitig zu beteiligen.

Das Durchsetzen einer Geschwindigkeitsbeschränkung innerhalb der Ortschaft für den Tages- und / oder Nachtzeitraum ist nur in Ausnahmefällen möglich, jedoch ist bisher nicht davon auszugehen, dass die hierfür erforderlichen Voraussetzungen gegeben sind.

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken:

lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, Was)
1.	Festsetzung von Flächen für passive Schallschutzmaßnahmen	Festsetzungen in Bebauungsplänen entlang der U-Bahn-Linie in zukünftigen Bebauungsplänen

Erläuterungen des erwarteten Nutzens

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Ziel der geplanten Maßnahmen ist die langfristige Schaffung planungsrechtlicher Grundlagen für passiven Schallschutz um die Belastung durch Umgebungslärm zu mindern.

Aktive Lärminderungsmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder -wällen sind nicht vorgesehen, da nur begrenzt Möglichkeiten hierfür gegeben sind.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Es ist im Interesse der Gemeinde, Planungen für die Hauptlärmquellen zu verfolgen und zu hinterfragen. Auch die Entwicklung der Verkehrsbelastung wird verfolgt. Hierbei soll der Lärmaktionsplan stets als Instrument dienen, um Hinweise auf bereits zuvor erkannte Lärmkonflikte geben zu können. Insbesondere der Einbau lärmreduzierter Straßenbeläge mit den, in regelmäßigen Abständen notwendigen, Straßendeckenerneuerungen ist auf den Hauptverkehrsstraßen anzustreben.

Weiterhin wird seitens der Gemeinde in zukünftigen Bauleitverfahren darauf geachtet, dass die Lärmimmissionen sowohl aus Verkehrs-, aber auch Gewerbe- und Freizeitlärm mit den Wohnbebauungen verträglich sind.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Es wurden keine ruhigen Gebiete festgesetzt.

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Zur Abschätzung der potenziell durch Lärminderungsmaßnahmen zu entlastenden Menschen wurde das im Geoportal Umgebungslärm zur Verfügung stehende Tool verwendet. Der entsprechende Auszug wird dem Anhang beigefügt (siehe Anlage 6). Der Bericht zur Einwohnerabschätzung geht davon aus, dass potenziell bis zu 2260 Menschen durch Lärminderungsmaßnahmen von Straßenverkehrslärm entlastet werden könnten.

3.6 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Schienenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

pflichtige Angaben der Gemeinde

Zum Zeitpunkt der Fortschreibung des Lärmaktionsplans wurde die Lärmkartierung des Schienenverkehrs noch nicht in das Geoportal Umgebungslärm importiert. Das dort zur Verfügung stehende Tool zur Ermittlung potenziell zu entlastenden Personen, konnte daher nicht angewendet werden.

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Öffentliche Veranstaltung am 20.01.2025.

Öffentliche Auslegung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vom 27.01.2025 bis 24.02.2025.

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte durch eine öffentliche Informationsveranstaltung mit Beteiligungsmöglichkeit, eine öffentliche Auslegung im Rathaus sowie online auf der gemeindlichen Website über einen Zeitraum von 4 Wochen sowie eine direkte Beteiligung der Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange.

4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden abgewogen und entsprechend der Abwägung im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

Der Stellungnahme des Hamburger Verkehrsverbunds wurde gefolgt. Dem Lärmaktionsplan wurde der Satz „Bei Umsetzung von Maßnahmen, die Straßen betreffen, die zum Streckennetz der Busbetriebe gehören, sind die entsprechenden Betriebe frühzeitig zu beteiligen“ auf Seite 9 hinzugefügt.

Die restlichen Stellungnahmen wurden zur Kenntnis genommen.

4.4 Dokumentation

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation (Protokoll):

pflichtige Angaben der Gemeinde:

siehe Abwägungstabelle (Anlage 7)

5. Evaluierung des Aktionsplans

Die Überprüfung der Umsetzung sowie der Wirksamkeit der Maßnahmen erfolgt im Rahmen der Lärmaktionsplanung der kommenden Runde.

6. Inkrafttreten des Aktionsplans

6.1 Der Lärmaktionsplan tritt in Kraft

Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch Beschluss der Gemeindevertretung der Gemeinde Ammersbek am 18.03.2025.

6.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans

Die Lärmaktionsplanung ist ein fortlaufender Prozess. Daher kann ein Datum als Abschluss der Aktionsplanung nicht benannt werden.

6.3 Link zum Aktionsplan im Internet

pflichtige Angaben der Gemeinde:

<https://www.ammersbek.de/buergerservice/buergerinformation/laermrichtlinie.html>

Ammersbek, den 18.03.2025

Ansén, Bürgermeister

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Lärmkarte L(DEN) Hauptverkehrsstraßen

Anlage 2: Lärmkarte L(NIGHT) Hauptverkehrsstraßen

Anlage 3: Lärmkarte L(DEN) Schienenverkehr

Anlage 4: Lärmkarte L(NIGHT) Schienenverkehr

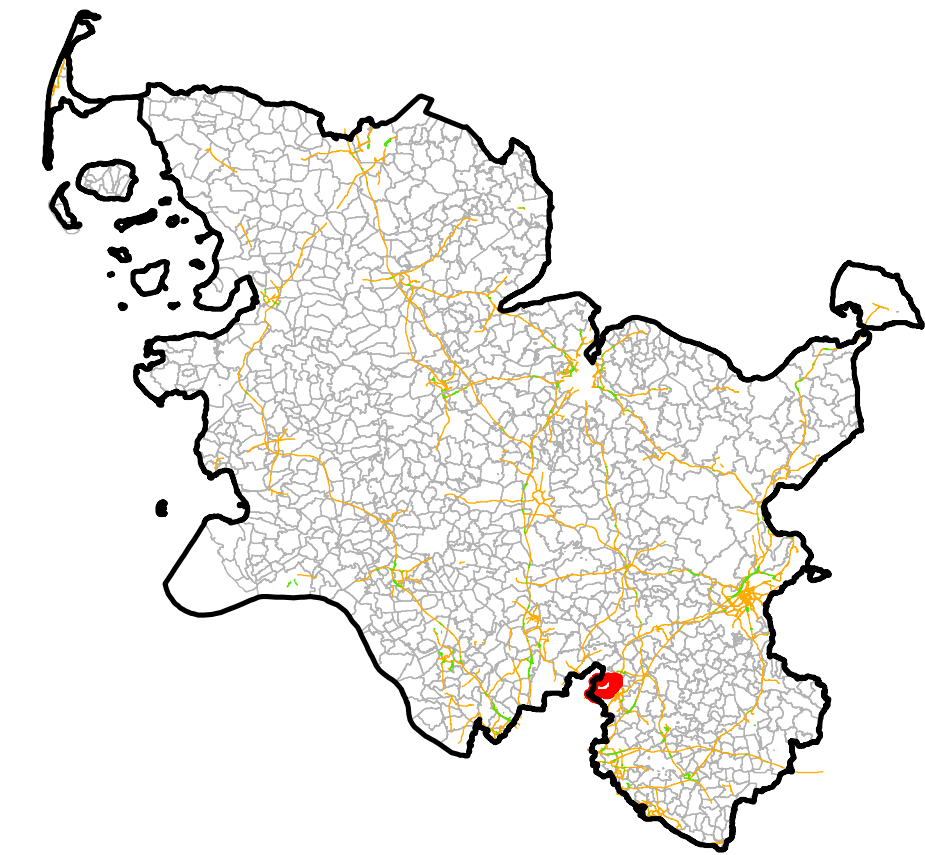
Anlage 5: Lärmkennziffern

Anlage 6: Bericht zur Einwohnerabschätzung

Anlage 7: Abwägungstabelle











Ammersbek Stormarn

Gemeindeübersicht

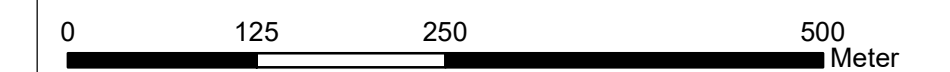


Straßenlärm - 24 Stunden-Pegel L_{DEN} in dB(A)

Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsprogramm: IMMI 2021

- | | | | |
|---|--------------------|---|--------------------------|
|  | ab 75 dB(A) |  | Landesgrenze |
|  | ab 70 bis 74 dB(A) |  | Gemeindegrenzen |
|  | ab 65 bis 69 dB(A) |  | Lärmschutzwand |
|  | ab 60 bis 64 dB(A) |  | Hauptverkehrsstraße |
|  | ab 55 bis 59 dB(A) |  | Gemeindegrenze Ammersbek |

Lärmkartierung zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG in Schleswig-Holstein



Koordinatensystem: ETRS 1989 - UTM Zone 32N

Kartengrundlage: DTK25

Erstellungsdatum: 17.11.2022

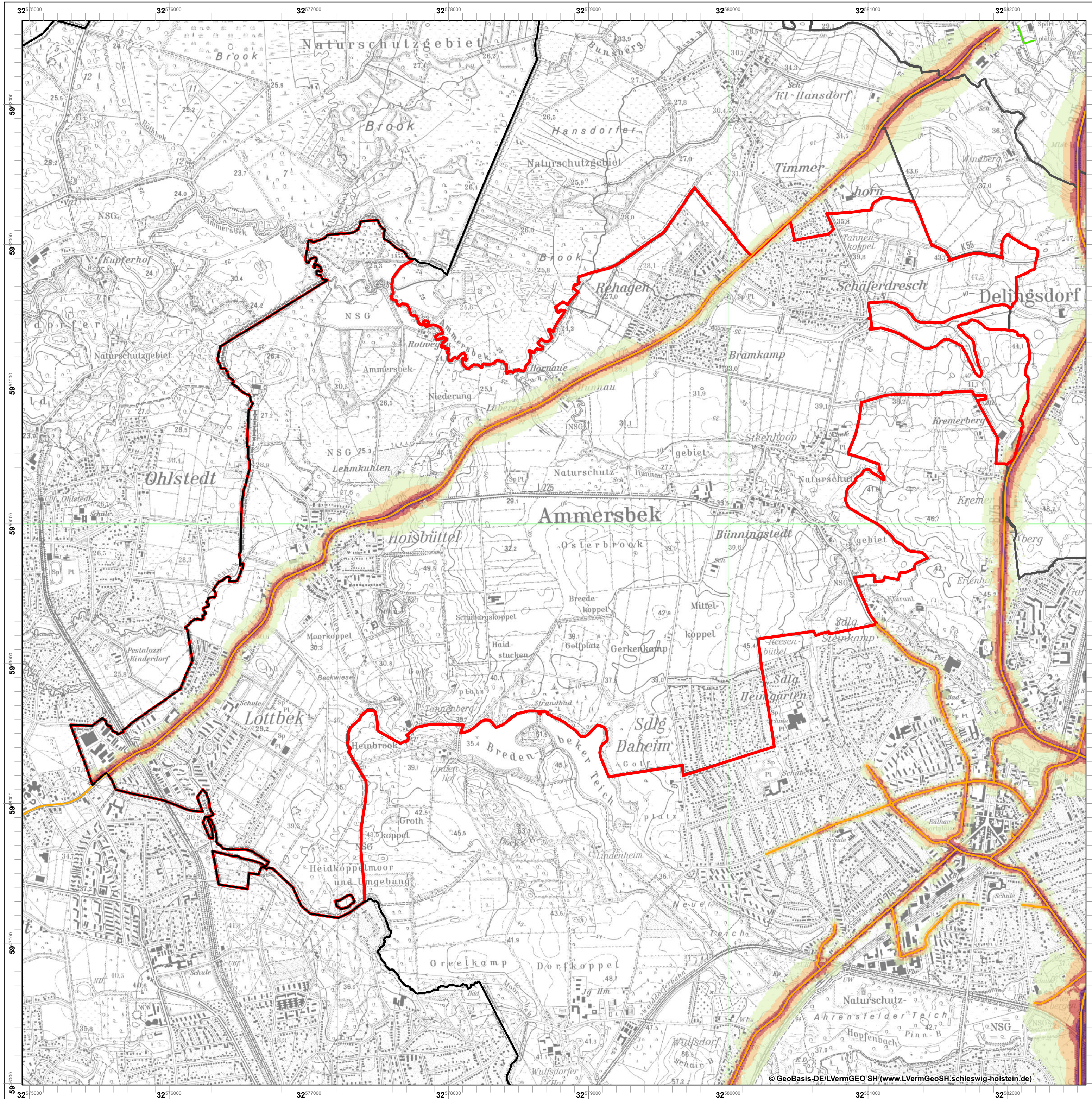
Auftraggeber:

Landesamt für Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume
Schleswig-Holstein



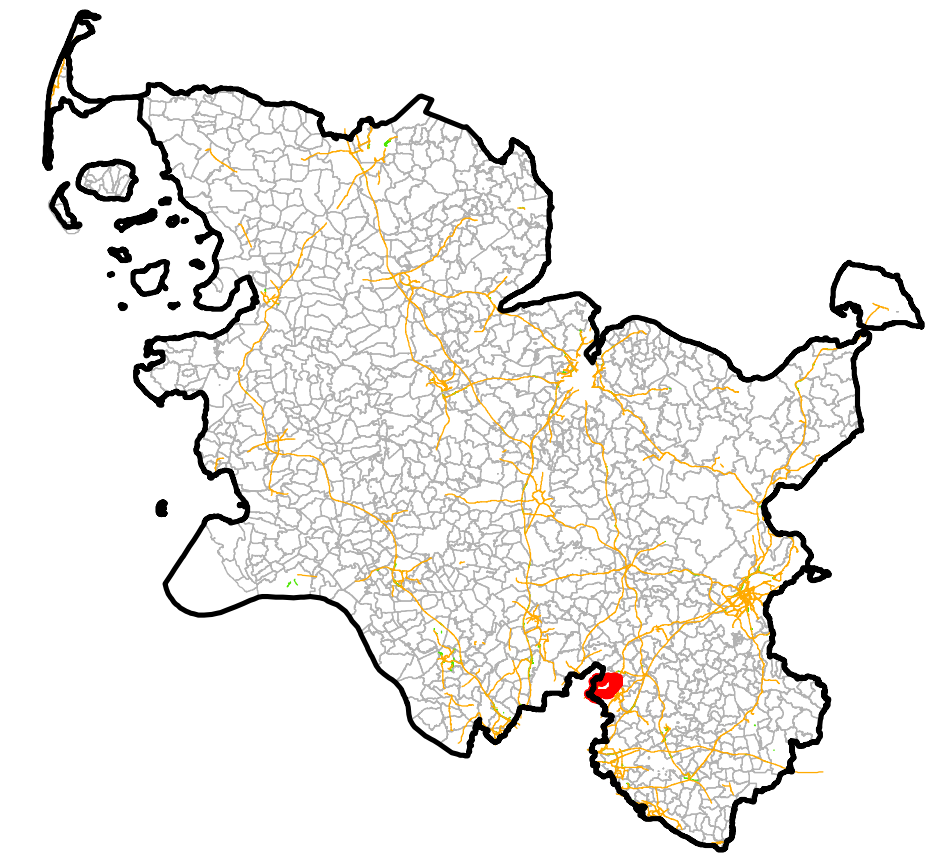
Auftragnehmer:

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13b
22767 Hamburg



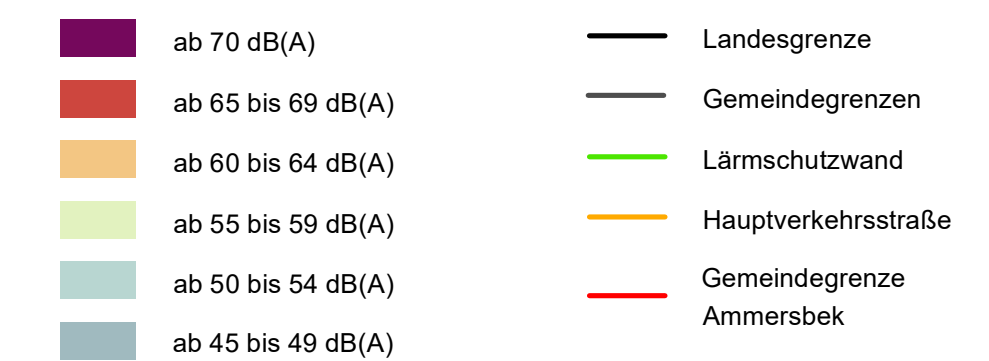
Ammersbek Stormarn

Gemeindeübersicht

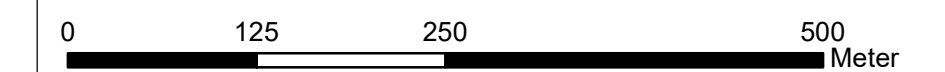


Straßenlärm - L_{Night} in dB(A)

Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsprogramm: IMMI 2021



Lärmkartierung zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG in Schleswig-Holstein



Koordinatensystem: ETRS 1989 - UTM Zone 32N

Kartengrundlage: DTK25

Erstellungsdatum: 17.11.2022

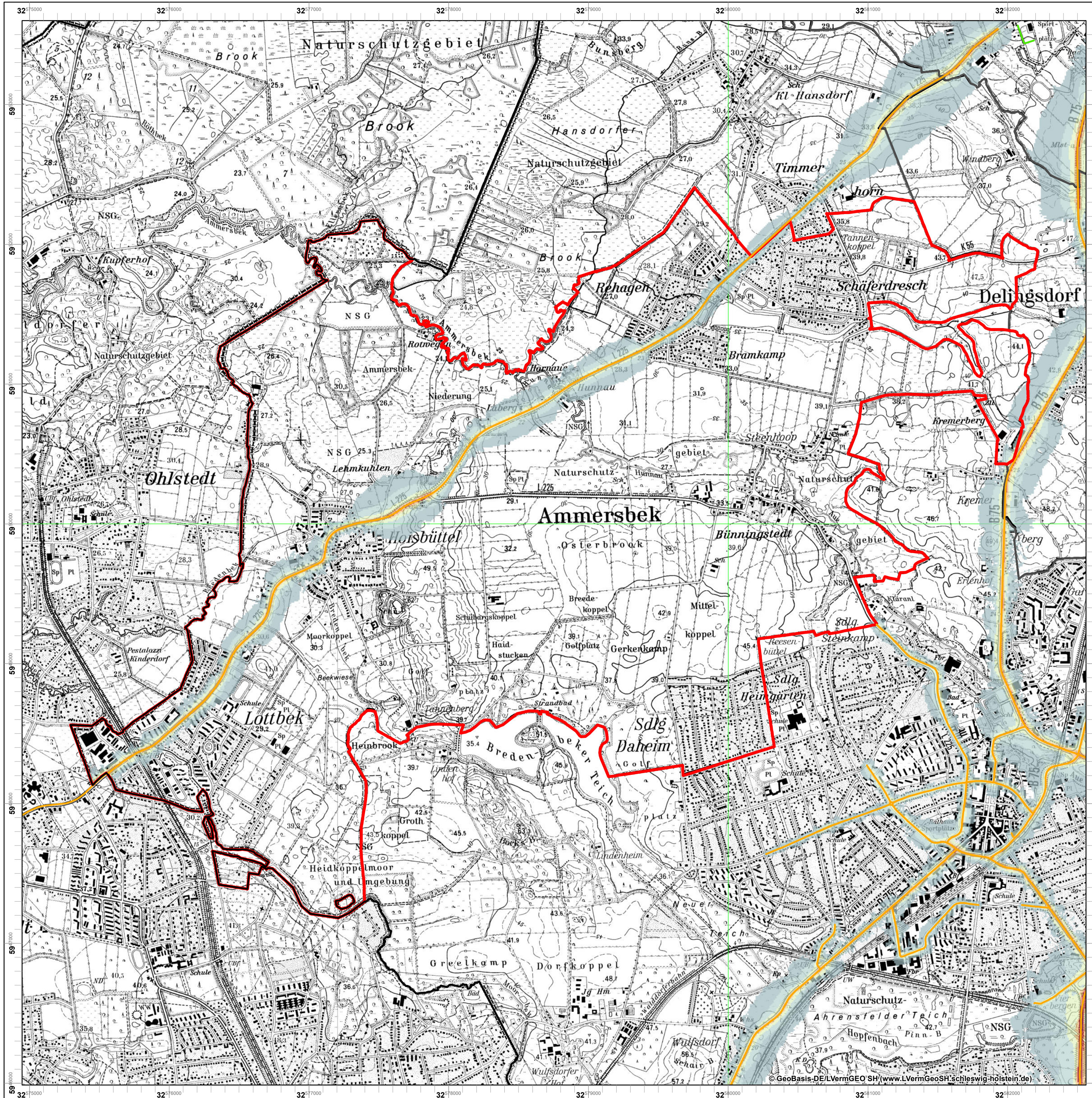
Auftraggeber:

Landesamt für Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume
Schleswig-Holstein



Auftragnehmer:

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13b
22767 Hamburg

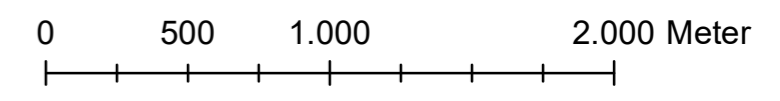


Ammersbek, Gemeinde

Schieneilärm - 24 Stunden-Pegel LDEN in dB(A)

- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)
- Gemeindegrenze Ammersbek
- Gemeindegrenzen

Lärmkartierung zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG in Schleswig-Holstein

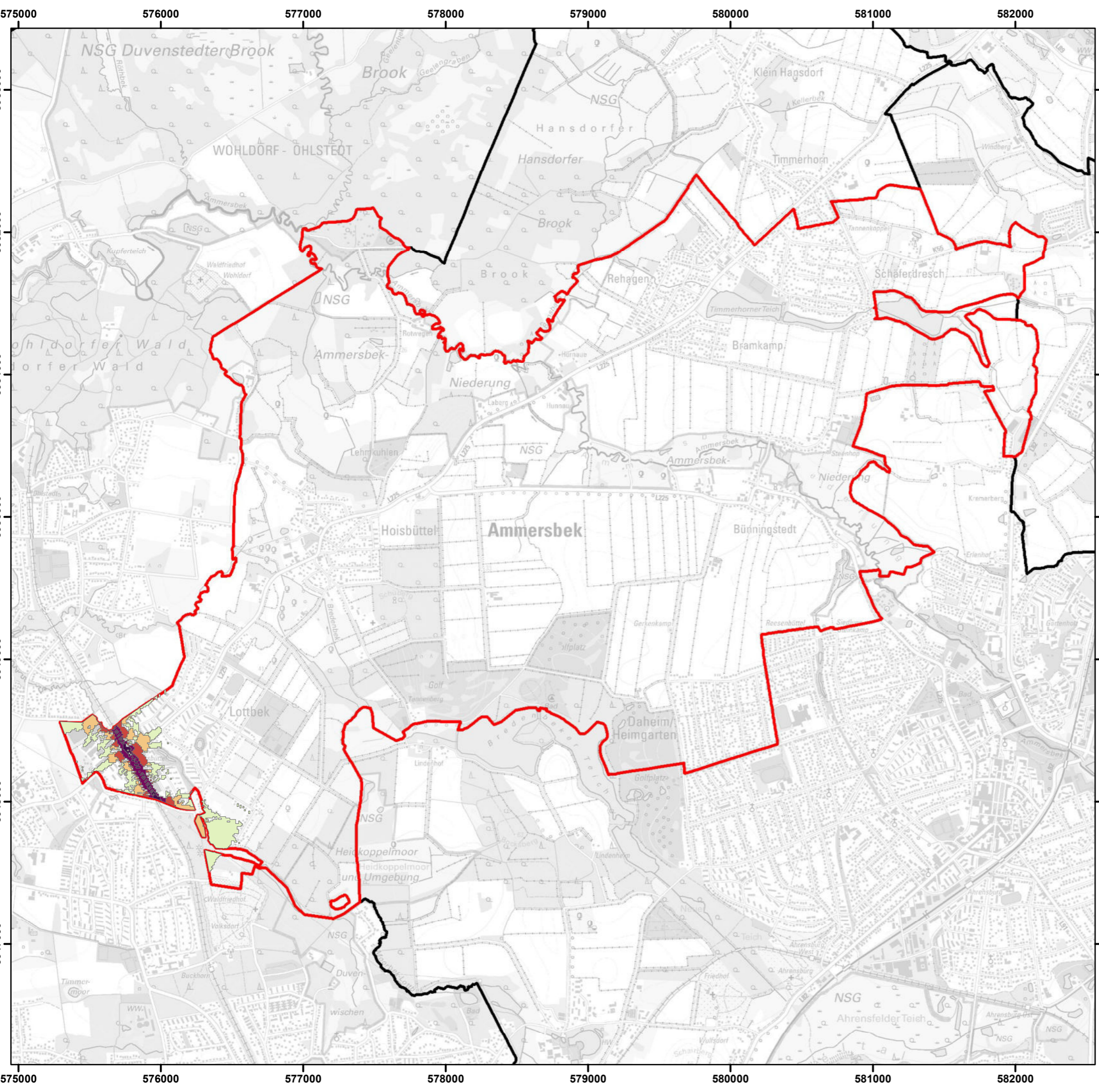


Koordinatensystem: ETRS 1989 - UTM Zone 32N

Kartengrundlage: DTK25

Erstellungsdatum: 08.11.2024

Landesamt für Umwelt
des Landes Schleswig-Holstein

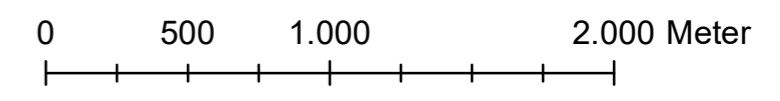


Ammersbek, Gemeinde

Schienenlärm LNIGHT in dB(A)

- ab 50 bis 54 dB(A)
- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A)
- Gemeindegrenze Ammersbek
- Gemeindegrenzen

Lärmkartierung zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG in Schleswig-Holstein

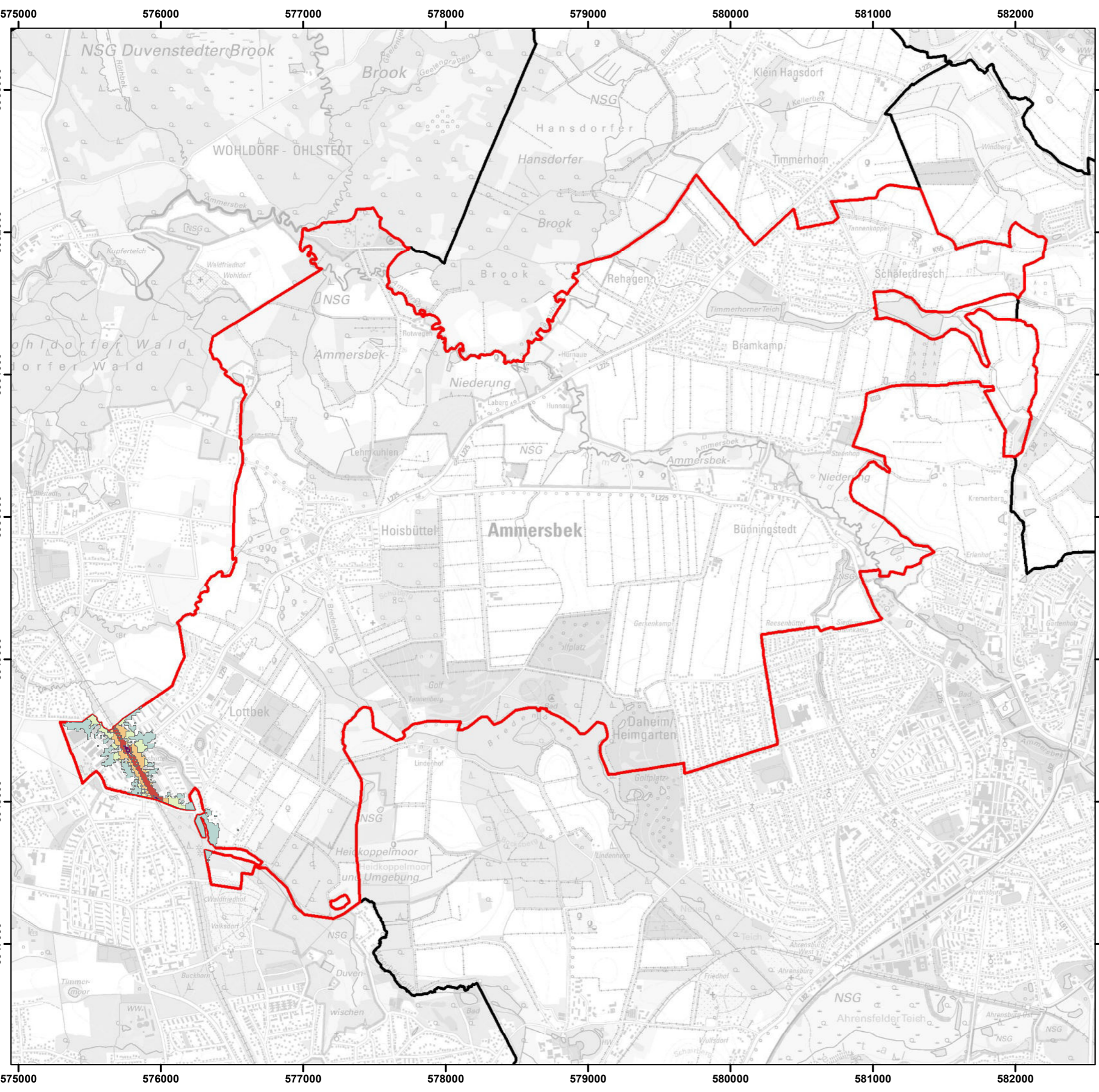


Koordinatensystem: ETRS 1989 - UTM Zone 32N

Kartengrundlage: DTK25

Erstellungsdatum: 08.11.2024

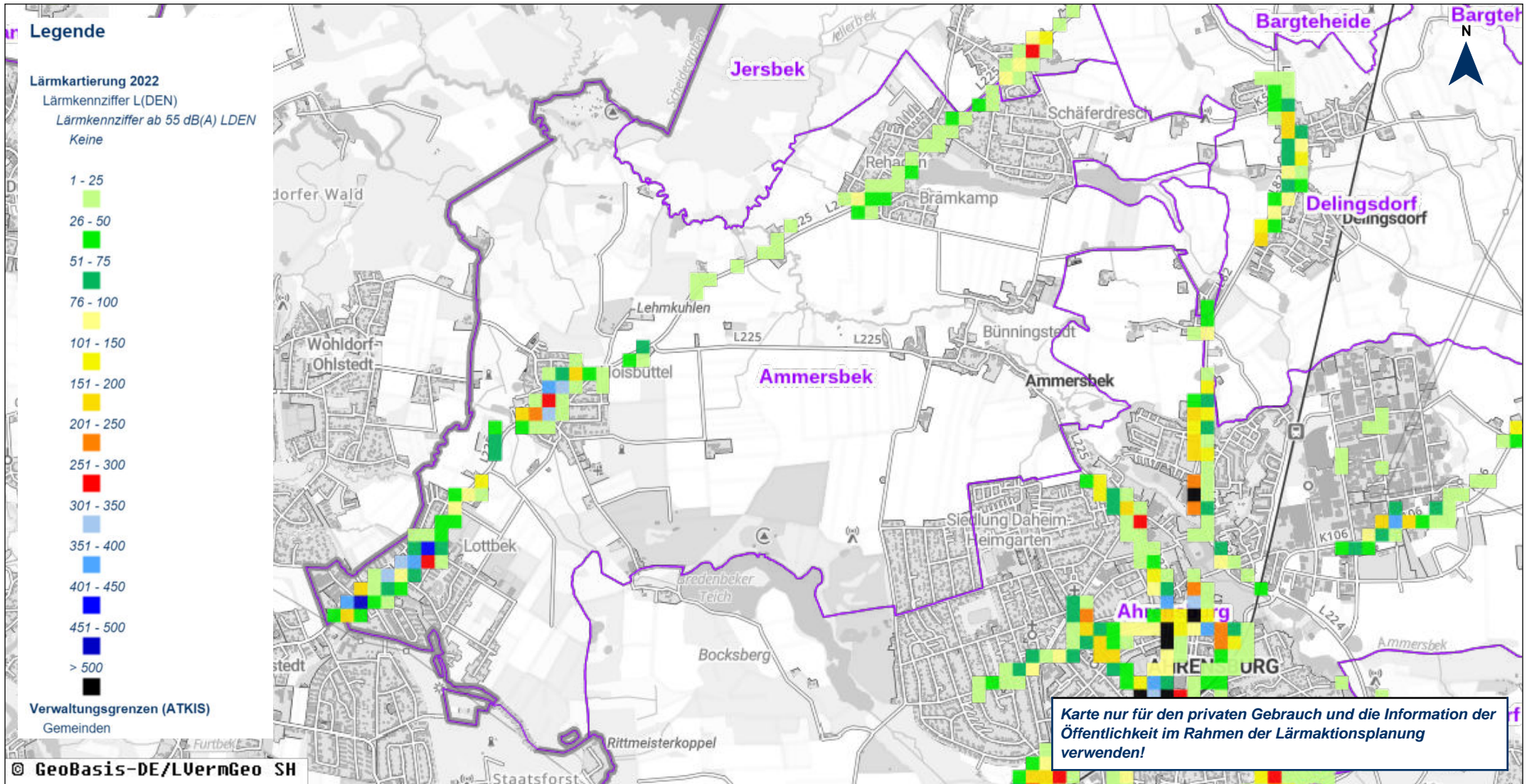
Landesamt für Umwelt
des Landes Schleswig-Holstein



Datum: 18.12.2024
Bearbeitung:
Maßstab: 1:40.000
SRS: EPSG:25832

Lärmkennziffern L(DEN) - Ammersbek

Auszug aus dem DigitalenAtlasNord



0 500 1000 1500m

Nur Umgebungslärm durch Hauptverkehrsstraßen

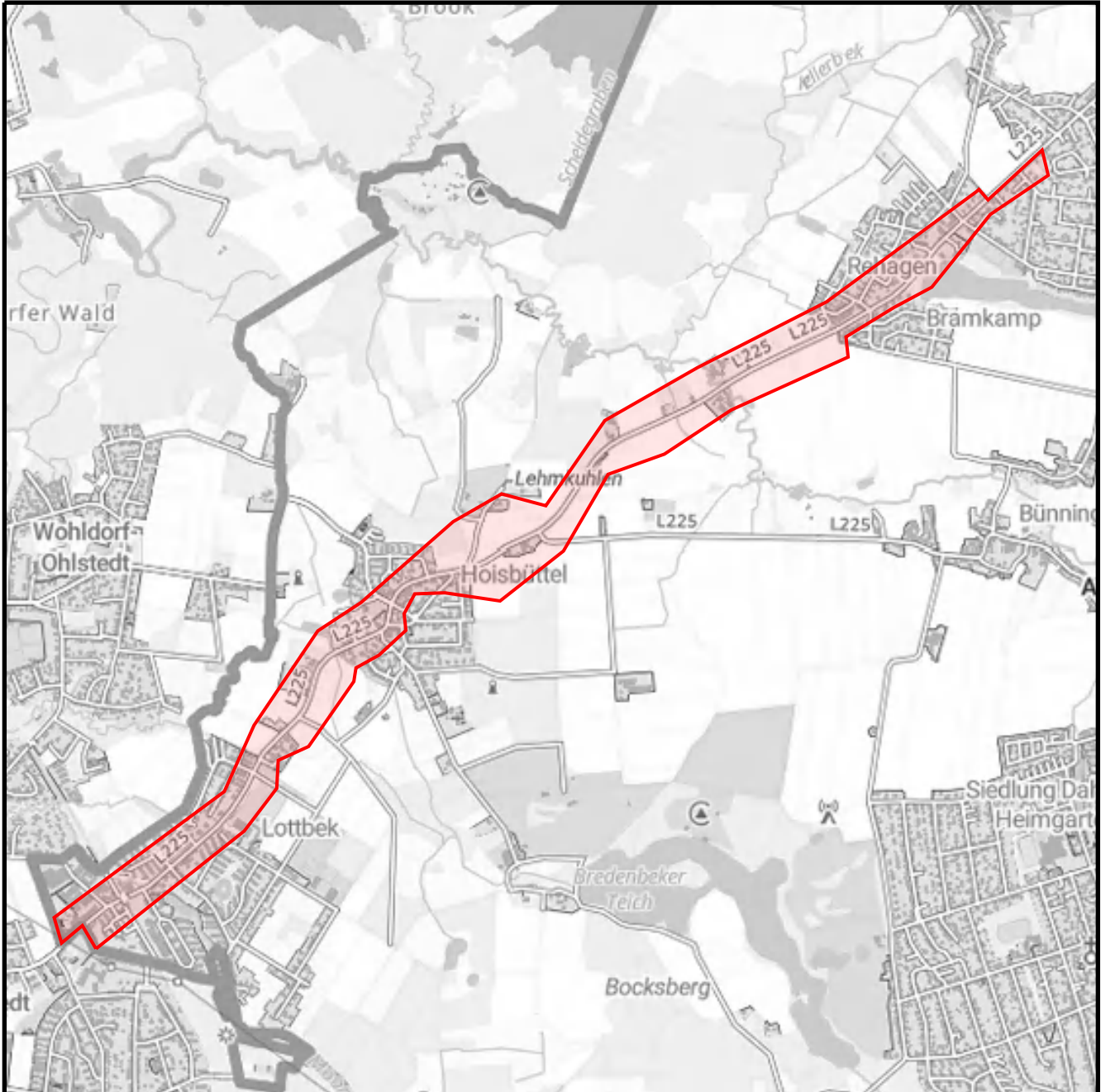
Text Field

© LVermGeo SH, LfU
DigitalerAtlasNord

Bericht zur Einwohnerabschätzung

Auszug aus dem Digitalen Atlas Nord

In dem ausgewählten Gebiet würden bei einer Lärminderungsmaßnahme ca. 2260 Menschen entlastet.



© basemap.de | BKG 12/2024*

Datenquelle:
Landesaamt für Umwelt
Hamburger Chaussee 25, 24220 Flintbek
E-Mail: Umgebungsplaerm@lfu.landsh.de

Bereitgestellt durch:
Landesaamt für Vermessung und Geoinformation
Mercatorstraße 1, 24106 Kiel
E-Mail: DANord@LVermGeo.landsh.de

Verwendung nur im Rahmen der Lärmaktionsplanung

Beteiligungszeitraum 27.01.2025 bis 24.02.2025

I Stellungnahmen der Behörden

I.1 Polizeidirektion Ratzeburg Ratzeburg, 24.01.2025	Empfehlung
<p>Nach neuester Erlasslage ist der Lärmschutz mit der Weile genauso hoch ausgegangen, wie der FGÜ oder hochfrequentierte Schulwege.</p> <p>Diese Überprüfungen und Anordnungen laufen zur Zeit im ganzen Direktionsgebiet und erste VAO's sind auch bereits beschlossen.</p> <p>Mir ist bewusst, dass hierbei Schilderwälder entstehen werden. Eigentlich eine Widerspruch zur VwV-StVO, aber auch nicht ändern händelbar.</p> <p>Ein Beispiel aus dem Bereich Stormarn:</p> 	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Letztendlich bleibt nur die wohlwollende Betrachtung dieser Lärmschutzberechnungen und folgender VAO's.</p> <p>Das war ja auch Thema beim Treffen der Verkehrsbehörden mit dem LBV und Ministerium im November 2024.</p> <p>Aus polizeilicher Sicht der Verkehrssicherheit sollte bei den entstehenden VAO's nur darauf geachtet werden, dass Streckenabschnitte unter 500m, zwischen den Tempo-30-Strecken (Lärmschutz) miteinander verbunden werden. Die Verkehrsteilnehmer nehmen eine durchgehende Strecke mit Tempo 30 eher an, als ein ständiges 50-30-50-30-50.</p> <p>Ansonsten bestehen bei diesen Entscheidungen seitens der Polizei keine Bedenken.</p>	<p>Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans sieht aktuell keine allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 vor. Der Hinweis wird jedoch auch für zukünftige Planungen zur Kenntnis genommen.</p>
<p>I.2 Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV SH) Kiel, 27.01.2025</p>	<p>Empfehlung</p>
<p>Es bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen den Entwurf des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Ammersbek.</p> <p>Zu den straßenverkehrsrechtlichen Forderungen nimmt die Obere Verkehrsbehörde jedoch wie folgt Stellung:</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 Lärmmin- derung 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-Richtlinien-StV heran.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis ist bekannt und wird bei Umsetzung entsprechender Maßnahmen beachtet. Ein entsprechender Vermerk in Bezug auf Geschwindigkeitsbegren- zungen ist bereits im Lärmaktionsplan vorhanden. „Das Durchsetzen einer Geschwindigkeitsbeschrän- kung innerhalb der Ortschaft für den Tages- und / oder Nachtzeitraum ist nur in Ausnahmefällen mög- lich, jedoch ist bisher nicht davon auszugehen, dass die hierfür erforderlichen Voraussetzungen gegeben sind.“ (Seite 9)</p>

Maßnahmen kommen insbesondere dann in Betracht, wenn die in Ziffer 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Richtwerte überschritten werden.

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 Lärmschutz-Richtlinien-StV 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 Lärmbetroffenen 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 Gemeindegebrauchs an öffentlichen Straßen.

Die obere Straßenverkehrsbehörde weist darauf hin, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde an die lediglich allgemeinen Absichtserklärungen im Lärmaktionsplan nicht gebunden ist. Die verbindliche Festlegung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordert eine in dem Lärmaktionsplan enthaltene formell- und materiell rechtmäßige Entscheidung unter Beteiligung der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde um Prüfung und Anordnung eines 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.	
I.3	Kreis Stormarn, der Landrat – Fachdienst Planung und Verkehr Bad Oldesloe, 12.02.2025	Empfehlung
	<p>Gegen die vorgelegte Lärmaktionsplanung bestehen aus Sicht des Kreises vom Grundsatz her keine Bedenken.</p> <p>Aus verkehrlicher Sicht wird auf nachfolgenden Belang hingewiesen: Sofern hier 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 Straßenbau- und Verkehrsministerium 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 Lärmaktionsplanung vorgeschlagenen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen im Vorwege keine Entscheidungen zu treffen bzw. Beurteilungen zur Anordnungsfähigkeit abzugeben.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis ist bekannt und wird bei Umsetzung entsprechender Maßnahmen beachtet.</p>

II	Stellungnahmen sonstiger Träger öffentlicher Belange
-----------	---

II.1	Hamburger Verkehrsverbund (hvv, Bereich Schienenverkehr/Planung) Hamburg, 10.02.2025	Empfehlung
	Wir bitten Sie bei der Planung von Maßnahmen auf Straßen mit hvv-Busverkehr um frühzeitige Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen.	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p> <p>Bei Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen werden diese mit dem Hamburger Verkehrsverbund abgestimmt. Ein entsprechender Hinweis wurde in den Lärmaktionsplan aufgenommen. „Bei Umsetzung von Maßnahmen, die Straßen betreffen, die zum</p>

		Streckennetz der Busbetriebe gehören, sind die entsprechenden Betriebe frühzeitig zu beteiligen.“ (Seite 9)
II.2	Handwerkskammer Lübeck Lübeck, 14.02.2025	Empfehlung
	Anregungen und Bedenken werden nicht vorgebracht.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

III	Stellungnahmen der Nachbargemeinden	
------------	--	--

III.1	Amt Bargtheide-Land für die Gemeinden Jersbek und Delingsdorf Bargtheide, 30.01.2025	Empfehlung
	Beide Gemeinden haben die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Ammersbek zur Kenntnis genommen und teilen mit, durch die Planung in Ihren Belangen nicht berührt zu sein.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

IV	Stellungnahmen von Bürgern	
-----------	-----------------------------------	--

	Es sind während des Beteiligungszeitraums keine Stellungnahmen von Bürgern bei der Gemeinde eingegangen.	
--	--	--