

**ENTWURF der  
Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz  
der Gemeinde Rellingen**

- zur
- erstmaligen Aufstellung eines Lärmaktionsplans
- Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom 25.11.2013.

## **1 Allgemeine Angaben**

### **1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde**

Name der Gemeinde: Rellingen  
Gemeindekennziffer: 01056043  
Ansprechpartner: Fachbereich Planen und Bauen  
Adresse: Hauptstraße 60, 25462 Rellingen  
Telefon: 04101 / 564-163  
E-Mail: f.schmidt@rellingen.de  
Internetadresse: www.rellingen.de

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

Die Gemeinde Rellingen liegt im Südosten des Kreises Pinneberg, östlich der Stadt Pinneberg und nordöstlich der Gemeinde Halstenbek. Sie besteht aus den Ortsteilen Rellingen-Ort, Egenbüttel und Krupunder, letzterer tangiert die Stadtgrenze der Freien und Hansestadt Hamburg.

Die Gemeinde Rellingen ist ländlich geprägt. Ortskern und Gewerbegebiete sind verkehrlich über die Bundesautobahn A 23 und leistungsfähige Straßen gut zu erreichen. Eine schnelle Anbindung des Rellinger Ortskerns sowie der Ortsteile Egenbüttel und Krupunder über den ÖPNV mit den Buslinien 185, 195 und 395 an den S- und Regionalbahnhof Pinneberg sowie den S-Bahnhof Halstenbek und somit an das Netz des Hamburger Verkehrsverbunds, ist gewährleistet.

Die wirtschaftliche Situation Rellengens ist geprägt durch Baumschulwirtschaft sowie durch eine größere Anzahl von Gewerbebetrieben. Leistungsfähige Handwerks- und Handelsbetriebe runden das Bild ab. In Rellingen-Ort sowie im Ortsteil Krupunder befinden sich Einzelhandelsgeschäfte. Gewerbegebiete befinden sich mit der Industriestraße und der Siemensstraße im östlichen Randbereich des Gemeindegebiets.

Auf einer Gesamtfläche von 13,18 km<sup>2</sup>\* leben 14.089 Einwohner\*\* in 6626 Wohneinheiten\*\*\*. Die kartierten Hauptverkehrsstraßen im Gemeindegebiet haben eine Gesamtlänge von 9,16 km.

\* Statistikamt Nord Gemeindeverzeichnis für Schleswig-Holstein, Gebietsstand: 31.03.2016

\*\* Statistikamt Nord, Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden Schleswig-Holsteins 2015, Fortschreibung auf Basis des Zensus 2011, Stand 30.08.2016

\*\*\* Statistikamt Nord, GWZ\_Gemeindekarten Zensus.xlsx, Stand 26.01.2016

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>1</sup> und deren Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG<sup>2</sup>.

### 1.4 Geltende Grenzwerte

Siehe Anlage 1

## 2 Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Tab.1: Geschätzte Zahl der vom Umgebungslärm des Straßenverkehrs betroffenen Menschen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen
		über 50 bis 55	1280
über 55 bis 60	2190	über 55 bis 60	240
über 60 bis 65	700	über 60 bis 65	30
über 65 bis 70	180	über 65 bis 70	0
über 70 bis 75	10	über 70	0
über 75	0		
Summe	3080	Summe	1550

Tab. 2: Geschätzte Zahl der vom Umgebungslärm des Straßenverkehrs belasteten Flächen und Wohnungen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
über 55	3,697	1470	0	0
über 65	0,653	91	0	0
über 75	0,238	0	0	0

Link zu den Lärmkarten: [www.laerm.schleswig-holstein.de](http://www.laerm.schleswig-holstein.de)

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

10 Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen über 70 dB(A) L<sub>DEN</sub> ausgesetzt.  
30 Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen über 60 dB(A) L<sub>NIGHT</sub> ausgesetzt.  
180 Menschen sind ganztägig hohen Belastungen von 65-70 dB(A) L<sub>DEN</sub> ausgesetzt.  
240 Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen über 55-60 dB(A) L<sub>NIGHT</sub> ausgesetzt.  
700 Menschen sind ganztägig Belastungen über < 65 dB(A) L<sub>DEN</sub> ausgesetzt.  
1280 Menschen sind in der Nacht Belastungen über < 55 dB(A) L<sub>NIGHT</sub> ausgesetzt.  
Im Vergleich zur 2012 kartierten Umgebungslärmsituation ist die Anzahl lärmbelasteter Menschen im Gemeindegebiet insgesamt rückläufig. Insbesondere betroffen sind die unter 2.3 benannten Bereiche / Straßen im Gemeindegebiet.

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), zuletzt geändert durch Art. 2 G v. 27.6.2012 BGBl I 1421

## 2.3 Angabe vorhandener Lärmprobleme und verbesserungsbedürftiger Situationen (in der Gemeinde)

**Ganztägig** hohen Belastungen von mehr als 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und **nachts** hohen Belastungen von mehr als 55 dB(A)  $L_{NIGHT}$  sind Personen an folgenden Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt:

- BAB A 23 bei autobahnnaher Bebauung trotz Lärmschutzeinrichtungen
- Eichenstraße
- Hauptstraße (im Verlauf der L 99)
- Tangstedter Chaussee (im Verlauf zwischen Hauptstr. und Ellerbeker Weg)
- Kellerstraße (im Verlauf südlich des Hermann-Löns-Wegs)
- Altonaer Straße

Die Gebiete und Zahl der Lärmbetroffenen wurden im Zuge der Lärmkartierung erhoben. Die aufgezeigten Lärmprobleme werden insbesondere durch den Verlauf der BAB A 23 über das Rellinger Gemeindegebiet verursacht. Die stark frequentierten Bereiche der Landes- und Kreisstraßen tragen einen weiteren Anteil zum sich im Wesentlichen aus dem Straßenverkehr ergebenden Lärmproblem bei.

## 3 Maßnahmenplanung

### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

	Maßnahme	Maßnahmenträger	Zeitraum
1.	Das Gemeindegebiet ist weitestgehend durch Schallschutzwände von der BAB A 23 abgeschirmt. Zum Zwecke des Schallschutzes wurde zuletzt 2017 zwischen der Landesgrenze und der AS Halstenbek / Rellingen der offenporige Asphalt erneuert.	Landesbetrieb für Verkehr	2016 bis 2017
2.	Bei der Aufstellung des rechtskräftigen Flächennutzungsplans (FNP) von 2009 hat die Gemeinde darauf verzichtet, in den belasteten Bereichen entlang der BAB A 23 in größerem Umfang Wohnbauflächen vorzusehen.	Gemeinde Rellingen	Ab 2009
3.	In den Bereichen entlang der BAB A 23, die nicht durch Schallschutzwände abgeschirmt sind, findet keine nennenswerte Siedlungsaktivität unmittelbar angrenzend an die Autobahn	Gemeinde Rellingen	Ab 2009

	statt und ist auch weiterhin nicht geplant (Flächen für die Landwirtschaft oder ähnlich siedlungserne Darstellungen im FNP).		
4.	Kürzlich entwickelte und überplante Wohngebiete wurden und werden durch Lärmschutzmaßnahmen und -einrichtungen bedarfsgerecht gegenüber Lärmmissionen abgeschirmt.	Gemeinde Rellingen	Seit der letzten Lärmaktionsplanung im Jahr 2013
5.	Der am stärksten belastete Bereich der Hauptstraße zwischen der Einmündung Hamburger Straße und der Pinneberger Stadtgrenze ist durch die Bebauungspläne Nr. 34 sowie der 1. Änderung, der 2. Änderung Nr. 35, Nr. 51 und 1. vorhabenbezogene Änderung, Nr. 57 sowie der 1. und 2. Änderung, Nr. 47 sowie der 2. Änderung mit darin enthaltenen Festsetzungen zu Lärmschutzmaßnahmen an Hochbauten geschützt. Gleiches gilt für den Bebauungsplan Nr. 42 gegenüber einem Teilstück der Altonaer Straße.	Gemeinde Rellingen	Seit der Aufstellung der aufgeführten Bebauungspläne
6.	Kontinuierliche Straßenunterhaltung und sofortiges Handeln bei Klagen über Lärmbelästigungen durch unzureichend befestigte Kanaldeckel sowie Absackungen von Schächten, lassen punktuelle Lärmquellen entweder gar nicht erst entstehen oder beseitigen diese umgehend.	Straßenbaulastträger	Kontinuierlich
7.	Fahrwiderstände, die Schallemissionen durch Abbremsen und Beschleunigen verursachen, sind mit Ausnahme von Lichtsignalanlagen und haltenden Linienbussen im Bereich der belasteten Hauptstraße nicht vorhanden.	Straßenbaulastträger	
8.	Die Nutzung des ÖPNV wird durch den Bau von Fahrgastunterständen attraktiv gemacht. Fahrradstellplätze wurden an	Nahverkehrsunternehmen in Zusammenarbeit mit der Gemeinde	Das ÖPNV Angebot wird mit dem Ziel einer stetigen Verbesserung kontinu-

	einzelnen Bushaltestellen errichtet.		ierlich überarbeitet.
9.	Überall dort, wo möglich und sinnvoll wurden Tempo 30 Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet.	Straßenbaulastträger	
10.	Durch eine entsprechende Beschilderung wird der besonders durch die Gewerbegebiete verursachte Lastenverkehr aus lärmsensiblen Bereichen insbesondere in Wohngebieten soweit verkehrsrechtlich möglich herausgehalten.	Straßenbaulastträger	

### **3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (Begründung, sofern keine Maßnahmen geplant oder notwendig sind)**

- Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen wird das Thema Schallschutz stets betrachtet und entsprechend der Orientierungs- und Grenzwerte einschlägiger Regelwerke und Rechtsgrundlagen berücksichtigt.
- Im Einzelnen haben sich die Vorhabenträger im Rahmen von zwei kürzlich abgeschlossenen vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahren zur Ergreifung von Schallschutzmaßnahmen verpflichtet:
- Im Zuge der Vorhaben- und Erschließungsplanung zur rechtskräftigen 1. vorhabenbezogenen Änderung des Bebauungsplans Nr. 51 ist seitens des Vorhabenträgers die Errichtung einer Betriebshalle nordöstlich der BAB A 23 Anschlussstelle Pinneberg Mitte vorgesehen. Zwar dient diese Betriebshalle nicht dem Schallschutz. Eine autobahn-lärmabschirmende Wirkung dieser Halle gegenüber der Bebauung entlang eines dahinter liegenden Teilstücks des Baumschulwegs ist nach ihrer Fertigstellung dennoch nicht auszuschließen. Die infolge der Erweiterung des Betriebsgeländes zusätzlichen Lärmemissionen wurden in einer Schallschutzuntersuchung betrachtet. Nach entsprechender Bewertung wurden, sofern erforderlich, Maßnahmen zum Schutz der benachbarten Wohnbebauung vor Lärmbelästigungen durch die Betriebserweiterung, aber auch zum Schutz der Hochbauten auf dem Betriebsgelände selbst gegenüber der Lärmbelästigung durch die angrenzende BAB A 23 getroffen.
- Im Rahmen der Vorhaben- und Erschließungsplanung anlässlich der Erweiterung des Baustoffzentrums Hass + Hatje wurden die möglichen Lärmauswirkungen auf die benachbarte Bebauung an der Gärtnerstraße und am Eichenplatz gutachterlich betrachtet und bewertet. Soweit erforderlich wurden bei entsprechender Betroffenheit Schallschutzmaßnahmen ergriffen und durch einschlägige Festsetzungen in der 3. vorhabenbezogenen Änderung des Bebauungsplans Nr. 47 bzw. durch den zwischen der Gemeinde und dem Vorhabenträger geschlossenen Durchführungsvertrag planungsrechtlich gesichert.
- Diese Maßnahmen sind von den jeweiligen Vorhabenträgern der beiden vorgenannten Bebauungspläne zwingend umzusetzen.

- Koordinierung von Lichtsignalanlagen („Grüne Welle“) bei den zuständigen Fachbehörden / Straßenbaulastträgern einfordern, sofern möglich.
- Verbesserungen an sanierungsbedürftigen Straßen

### **3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm**

- Einrichtung von Lärmschutzeinrichtungen und -maßnahmen, sofern erforderlich und verhältnismäßig
- Reduzierung von Lichtsignalanlagen auf ein erforderliches Mindestmaß zur Gewährleistung und Aufrechterhaltung eines ungehinderten Verkehrsflusses
- Tempo 30 Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche für alle Wohngebiete
- Nutzung von Eigenabschirmungen durch Schließung von Baulücken
- Entsprechende Anordnung von Gebäuden bei Aufstellung von Bebauungsplänen
- Immissionsschutztechnisch sinnvolle Gliederung von Baugebieten
- Forderung des Ausbaus des offenporigen Asphalts auf der gesamten BAB A 23 im Bereich der Gemeinde Rellingen
- Forderung nach Tempo 80 mit Zusatzzeichen „Lärmschutz“ auf der BAB A 23 im Bereich der Gemeinde Rellingen
- Verstetigung des Kfz-Verkehrs, bspw. durch „Grüne Wellen“, verbesserte Schaltungen der Lichtsignalanlagen, Kreisverkehrsanlagen statt Lichtsignalanlagen
- Verminderung des Kfz-Verkehrs durch Attraktivitätssteigerung des ÖPNV (z. B. durch Neubau und Erhalt von Fahrgastunterständen, ständige Prüfung des Liniennetzes) und Förderung des Radverkehrs
- Verbesserung der Netzqualität und der Streckenqualität des Radwegenetzes (kürzere Wege, attraktive Wegeföhrung, komfortablere Wege mit guten Oberflächen, kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen), ggf. Aufhebung unkomfortabler Radverkehrsanlagen
- Förderung des Fußgängerverkehrs durch angemessene Bürgersteigbreiten, Barrierefreiheit durch Bordsteinabsenkungen an allen Kreuzungen und Straßenübergängen, kurze Wartezeiten an Fußgänger-Lichtsignalanlagen

### **3.4 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz (Erläuterung, sofern keine ruhigen Gebiete festgelegt wurden)**

Als ruhiges Gebiet festgelegt werden die Flächen des Mühlenautals, begrenzt durch den Geltungsbereich der Kreisverordnung LSG 06 „Düpenau und Mühlenau“ (siehe Anlage 2)

### **3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (durch die vorgesehenen Maßnahmen)**

Eine Schätzung aus den Maßnahmen und Strategien heraus erscheint nicht realistisch, da weitreichende konkrete Maßnahmen sowie Berechnungen nicht vorliegen und Maßnahmen anderer Behörden nicht absehbar sind.

Sofern jedoch die sich aus Nr. 2.1 im Vergleich mit den Ergebnissen der letzten Lärmkartierung von 2012 ergebende Reduzierung der Betroffenen auf die Maßnahmen der vergangenen Lärmaktionsplanung von 2013 zurückzuführen sind, sollte eine entsprechende Reduzierung bei der nächsten Lärmkartierung 2022 das Ziel sein.

#### **4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Aktionsplans**

##### **4.1 Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit im Rahmen des Ausschusses für Verkehr**

am 29.03.2018

##### **4.2 Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans zur Mitwirkung mit Möglichkeit zur Stellungnahme**

vom 12.04.2018 -  
11.05.2018

##### **4.3 Formen der öffentlichen Mitwirkung**

Beratung in gemeindlichen Gremien (hier: Ausschuss für Verkehr) mit Rederecht für die Öffentlichkeit

am 10.04.2018

#### **5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan (falls verfügbar)**

##### **5.1 Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans**

siehe 5.3

##### **5.2 Kosten zur Umsetzung der Maßnahmen (geschätzte Gesamtsumme)**

siehe 5.3

##### **5.3 Kosten/Nutzenanalyse (ggf. auch verbale Beschreibung, falls Kosten nicht bezifferbar sind )**

Die Gesamtkosten der Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung sind unvorhersehbar und nicht bezifferbar, weil die Maßnahmen teilweise auf noch nicht eingeleiteten Bauleitplanungen beruhen und dann ggf. auf unterschiedliche Kostenträger (Gemeinde, Vorhabenträger, Straßenbaulastträger etc.) verteilt werden. Zudem sind auch Maßnahmen im Lärmaktionsplan beschrieben, die unabhängig von der vorliegenden Aktionsplanung initiiert und kontinuierlich durchgeführt werden (z.B. stetige Sanierungsmaßnahmen). Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans beschränken sich auf die Personalkosten der Gemeindeverwaltung.

#### **6 Evaluierung des Aktionsplans**

(Festlegungen zur Überprüfung der Durchführung und der Ergebnisse dieses Aktionsplans)

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren, überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen bei der Aufstellung des Aktionsplans und der Umsetzung von

Maßnahmen sowie die erzielten Ergebnisse werden möglichst konkret ermittelt und bewertet. Dazu ist geplant, das unter [www.laerm.schleswig-holstein.de](http://www.laerm.schleswig-holstein.de) veröffentlichte Schema (Formular Überprüfung Aktionsplan) zu verwenden.

## **7 Inkrafttreten des Aktionsplans**

**7.1 Der Beschluss des Lärmaktionsplans durch die Gemeindevertretung ist vorgesehen am 05.06.2018**

**7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit**  
(der Lärmaktionsplan tritt am Tage nach seiner Bekanntmachung in Kraft)  
**vorgesehen am 11.06.2018**

Link zum Aktionsplan im Internet

[www.laerm.schleswig-holstein.de](http://www.laerm.schleswig-holstein.de)  
[www.rellingen.de](http://www.rellingen.de) (Suchbegriff: Lärmaktionsplan)

Rellingen, den 19.03.2018



## Übersicht über Immissionsgrenz-, Auslöse- und Richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine Übertragung der nationalen Grenzwerte auf  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe <http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/> )

Anwendungsbereich Nutzung	Richtwerte, bei deren Überschreitung <b>straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen</b> in Betracht kommen <sup>3</sup>		Auslösewerte für die <b>Lärmsanierung</b> an Straßen in Baulast des Bundes <sup>4,5</sup>		Grenzwerte für den <b>Neubau</b> oder die <b>wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen</b> (Lärmvorsorge) <sup>6</sup>		Richtwerte für <b>Anlagen</b> im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll <sup>7</sup>	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ....	70	60	67	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	69	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	72	62	69	59	65	50
Industriegebiete							70	70

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte §2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) zu beachten.

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

<sup>4</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkBfI 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

<sup>5</sup> Die Auslösewerte der VLärmSchR 97 gelten nicht für die Lärmsanierung beim Schienenverkehr.

<sup>6</sup> Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

<sup>7</sup> Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBfI Nr. 26/1998 S. 503)