

Bericht (Entwurf)

# Lärmaktionsplanung der 3. Stufe

## Stadt Wedel



23. April 2019

LK Argus GmbH



**Bericht (Entwurf)**

# **Lärmaktionsplanung der 3. Stufe**

## **Stadt Wedel**

Auftraggeber

**Stadt Wedel**

Fachdienst Stadt- und Landschaftsplanung

Rathausplatz 3-5

22880 Wedel

Auftragnehmer

**LK Argus GmbH**

Schicklerstraße 5-7

D-10179 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

**Bearbeitung**

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

Anne-Susan Freimuth, M. Sc.

23. April 2019



<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>	Stadt Wedel
	1.1	Untersuchungsgebiet	1
	1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	3
	1.3	Auslösepegel und Grenzwerte	4
	1.4	Zuständige Behörden	4
	1.5	Vorgehensweise in der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung in Wedel	5
<b>2</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>6</b>	<b>Lärmaktionsplanung der 3. Stufe</b>
	2.1	Lärmkartierung für den Straßenverkehr (3. Stufe)	6
	2.2	Verkehrssituation	13
	2.3	Vorhandene Planungen	17
	2.3.1	Flächennutzungsplan (2009)	18
	2.3.2	Landschaftsplan (2009)	20
	2.3.3	BusinessPark Elbufer	21
	2.3.4	Nordumfahrung Wedel	22
	2.3.5	Fazit	22
	2.4	Umsetzungsstände der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2013 (2. Stufe)	23
	2.5	Verbleibender Handlungsspielraum	26
	2.6	Wirkungsanalysen	28
	2.7	Ruhige Gebiete	29
<b>3</b>	<b>Beteiligung der Öffentlichkeit</b>	<b>31</b>	Bericht (Entwurf) 23. April 2019
<b>4</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>32</b>	
		Tabellenverzeichnis	33
		Abbildungsverzeichnis	34
		Anhang	35



## 1 Einleitung

Für die Stadt Wedel wird ein Lärmaktionsplan der dritten Stufe nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie erstellt. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, Lärmbelastungen zu senken und so die Lebensqualität in der Stadt Wedel zu erhöhen. Konkret geht es darum, potentiell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen zu vermeiden, Belästigungen zu verringern und den Bewohnern einen ungestörten Schlaf zu ermöglichen.

Die Lärmaktionsplanung der dritten Stufe in Wedel konzentriert sich auf den Straßenverkehr. Die Zuständigkeit für den Eisenbahnverkehrslärm liegt beim Eisenbahn-Bundesamt. Daher wird der Eisenbahnverkehrslärm in dem vorliegenden Bericht nicht behandelt.

### 1.1 Untersuchungsgebiet

Das Mittelzentrum Wedel gehört zum Kreis Pinneberg in Schleswig-Holstein und liegt in der Metropolregion Hamburg. In Wedel leben 34.568 Einwohner auf einer Gesamtfläche von 3.382 ha.<sup>1</sup> Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 10 Einwohnern pro ha.<sup>2</sup>

Wedel wird im Südwesten begrenzt von der Elbe, im Westen und Norden von den Gemeinden Hetlingen, Holm und Appen und im Osten von Hamburg.

Die Stadt Wedel ist in drei Teile untergliedert: Schulau, Alt-Wedel und die Moorwegsiedlung. Diese besiedelten Bereiche werden durch Grünzüge getrennt. Größere Splittersiedlungen liegen im nördlichen Stadtgebiet am Bullenseedamm / Siedmoorweg und am Fährenkamp, im Wedeler Autal sowie in der Wasserwerkssiedlung am Ennbargweg im Bereich der Holmer Straße.

Die Bundesstraße B 431 verbindet von Hamburg-Altona kommend Wedel in Richtung Nordwest mit Elmshorn. Die Landesstraße L 105 von der Stadtmitte Wedel (Kreuzung mit der B 431) kommend verläuft von Wedel in Richtung Norden nach Pinneberg.

Wedel gehört zum Bereich des Hamburger Verkehrsverbundes HVV und ist durch die S-Bahnlinie S 1 mit der Endhaltestelle Wedel über Blankenese, Altona an den Hauptbahnhof Hamburg und weiter über Barmbek, Ohlsdorf an den Flughafen Hamburg bzw. Poppenbüttel angebunden.

---

<sup>1</sup> Stadt Wedel: Wedel in Zahlen auf <https://www.wedel.de/wirtschaft-branchen/wirtschaftsfoerderung/wedeler-fakten.html>, Zugriff am 22. Januar 2019.

<sup>2</sup> 1022 Einwohner pro km<sup>2</sup>.

Stadt Wedel

**Lärmaktionsplanung  
der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)

23. April 2019

Der Stadtbus- und Regionalbusverkehr wird durch die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG (VHH) betrieben. Es gibt die Buslinien 489, 589 und 594, die Wedel mit den umliegenden Orten Elmshorn, Uetersen und Pinneberg verbinden und die auch Stadtverkehrsfunktionen übernehmen. Die Linie 189 fährt vom S-Bahnhof Wedel zum S-Bahnhof Blankenese. Die Linie 389 bindet die Siedlungsfläche am Fahrenkamp an. Die Buslinie 289 verkehrt zwischen S-Bahnhof Wedel und der Moorwegsiedlung. Die Linie 786 verkehrt zwischen Holm und Nienstedten. Ergänzt wird das Angebot von den Nachtbuslinien 601 und 621.

Eine regelmäßige Fährverbindung für Personen und Fahrräder über die Elbe von Lühe/Grünendeich in Niedersachsen nach Schulau/Wedel in Schleswig-Holstein wird von der Lühe-Schulau-Fähre GmbH betrieben. Während der Sommersaison bestehen über die Niederelbefahrten der Schifffahrtsgesellschaft Hadag an den Wochenenden und an Feiertagen Verbindungen zu den Hamburger St.-Pauli-Landungsbrücken sowie nach Stadersand. Neben diesen Fährverbindungen macht der „Halunder Jet“ der FRS Helgoline von Hamburg nach Helgoland einen Stopp in Schulau am Willkomm Höft.<sup>3</sup>

Die Fernradwege Elberadweg und Nordseeküstenradweg queren Wedel auf der gleichen Strecke in ost-westlicher Richtung. Der Fernradweg Ochsenweg auf den Spuren des historischen Ochsenweges beginnt und endet in Wedel. Der rund 245 km lange Ochsenweg war im 19. Jahrhundert der zentrale Landweg zwischen Dänemark und Norddeutschland. Er verläuft auf Wedeler Stadtgebiet nördlich Richtung Uetersen.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> <http://www.wedel.de/tourismus-freizeit/elbe-maritimes/faehren-toerns.html>, Zugriff am 22. Januar 2019.

<sup>4</sup> <http://www.wedel.de/tourismus-freizeit/sehenswertes-ausfluege/radfahren.html>, Zugriff am 22. Januar 2019.



## 1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen erfolgt gemäß §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)<sup>5</sup>, das mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005<sup>6</sup> die Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm<sup>7</sup> in nationales Recht umsetzt.

In § 47d BImSchG ist die Aufstellung der Aktionspläne näher geregelt. Demnach sollen Lärmaktionspläne mit geeigneten Maßnahmen aufgestellt werden, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und in Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern zu regeln.

Als Umgebungslärm werden „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien“ bezeichnet, „die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung ausgeht“. Ziel ist neben der Darstellung und Reduktion der von Lärm betroffenen Personen auch der Schutz ruhiger Gebiete vor der Zunahme von Lärm.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung sind die Lärmaktionspläne unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu erstellen und spätestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Gemäß § 47 BImSchG und der Richtlinie 2002/49/EG (Anhang V) müssen die Aktionspläne unter anderem folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- Beschreibung des Untersuchungsraumes und der zu berücksichtigenden Lärmquellen sowie eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- Informationen zur Rechtslage (zuständige Behörde, rechtlicher Hintergrund, geltende Grenzwerte),

---

<sup>5</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771).

<sup>6</sup> Gesetz zur Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005; Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005.

<sup>7</sup> Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm; Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12 vom 18.07.2002.

Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung  
der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
23. April 2019

- bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung,
- Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen.

Gemäß § 47d Abs. 6 BImSchG und § 47 Abs. 6 BImSchG sind die im Lärmaktionsplan enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften (z. B. Straßenverkehrsgesetz StVG, Straßenverkehrsordnung StVO) durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

### **1.3 Auslösepegel und Grenzwerte**

Es gibt in Deutschland keine verbindlichen Grenz- oder Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung. Gemäß der Lärmwirkungsforschung ist statistisch nachweisbar, dass bei Mittelungspegeln am Gesamttag über 65 dB(A) bzw. nachts über 55 dB(A) das Risiko von Herz- / Kreislauferkrankungen zunimmt. Dies entspricht den Prüfwerten, die vom Land Schleswig-Holstein empfohlen werden.<sup>8</sup>

Daher werden, wie bereits in der ersten Stufe, als Auslösekriterium für die zweite Stufe der Wedeler Lärmaktionsplanung die folgenden Mittelungspegel herangezogen:

- 24-Stundenwert ( $L_{DEN}$ ) > 65 dB(A) und / oder
- Nachtwert ( $L_{Night}$ ) > 55 dB(A).

### **1.4 Zuständige Behörden**

Die Lärmkartierung des Straßenverkehrs wurde im Auftrag der zuständigen Behörde der Stadt Wedel (Fachdienst Stadt- und Landschaftsplanung) durch die LÄRMKONTOR GmbH erarbeitet. Die Lärmaktionsplanung liegt gemäß BImSchG § 47e Abs.1 in der Verantwortung der Stadt Wedel. Zuständig ist dort:

Stadt Wedel  
Fachdienst Stadt- und Landschaftsplanung  
Rathausplatz 3-5  
22880 Wedel

---

<sup>8</sup> Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein: Leitfaden für die Aufstellung von Aktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungsrichtlinie, 2007.

## 1.5 Vorgehensweise in der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung in Wedel

Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung  
der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
23. April 2019

Der Lärmaktionsplan der dritten Stufe für die Stadt Wedel umfasst folgende Schwerpunkte:

- Bestandsanalyse,
- Maßnahmenplanung,
- Wirkungsanalysen,
- Ruhige Gebiete,
- Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die Bestandsanalyse umfasst die Ergebnisse der aktuellen Lärmsituation und analysiert die Lärmbrennpunkte (LB) für den Straßenverkehr. Bereits vorhandene Planungen werden hinsichtlich ihrer Wechselwirkungen zur Lärmaktionsplanung dargestellt und die umgesetzten Verkehrsvorhaben seit dem Lärmaktionsplan der ersten Stufe berücksichtigt.

Die in der ersten und zweiten Stufe vorgeschlagenen Maßnahmen werden auf ihren Umsetzungsstand hin überprüft. Für die nicht umgesetzten Maßnahmen wird auf Grundlage der aktuellen Lärmkartierung analysiert, ob sie weiter Gültigkeit haben. Anschließend wird für die möglichen Handlungsspielräume eine Wirkungsprognose erstellt.

Nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie wird auch der Schutz von ruhigen Gebieten vor Lärm gefordert. Die in der zweiten Stufe festgesetzten ruhigen Gebiete werden übernommen.

Die Öffentlichkeit wird über die Kartierung informiert und an der Planung beteiligt. Abschließend erfolgt eine Zusammenfassung des Lärmaktionsplans für die Meldung an die Europäische Union.

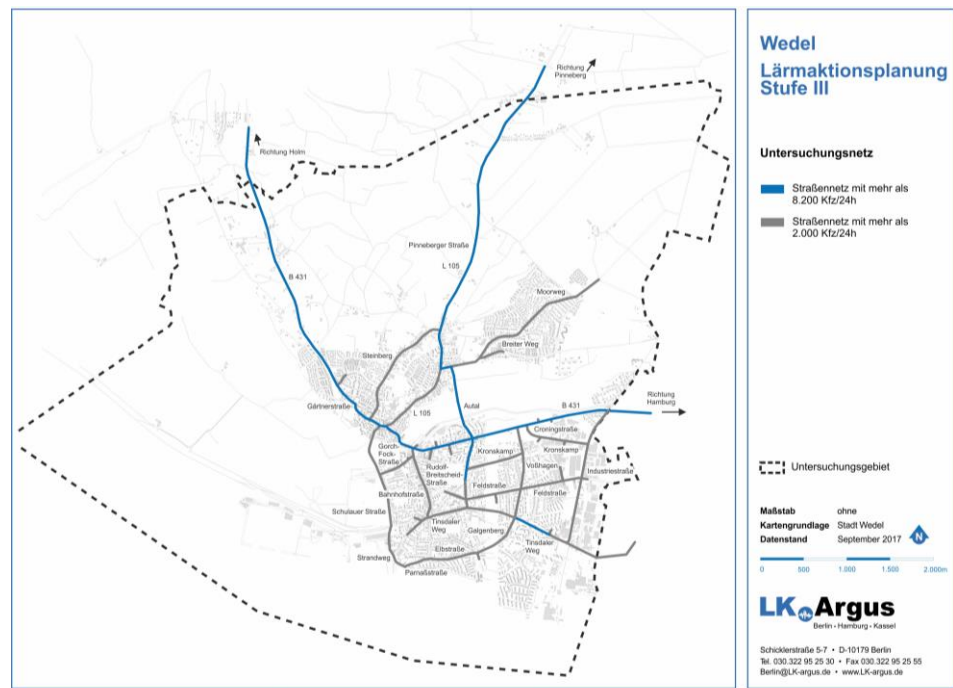
## 2 Bestandsanalyse

In der Bestandsanalyse wird die Lärmkartierung der dritten Stufe für den Straßenverkehr ausgewertet, die verkehrliche Situation dargestellt, die bereits vorhandenen Planungen analysiert, relevante Veränderungen und Erfahrungen seit der Lärmaktionsplanung der vorangegangenen Stufen ausgewertet sowie der verbleibende Handlungsbedarf an den Lärmbrennpunkten aufgezeigt.

### 2.1 Lärmkartierung für den Straßenverkehr (3. Stufe)

Für Wedel erfolgte die Lärmkartierung der dritten Stufe für alle Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 8.200 Kfz/24 h und weitere lärmrelevante Straßen des Wedeler Straßennetzes mit einer DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) über 2.000 Kfz/24 h.

**Abbildung 1:** Untersuchungsstraßennetz<sup>9</sup>



<sup>9</sup> Stadt Wedel, LÄRMKONTOR GmbH: Lärmkartierung für das Gebiet der Stadt Wedel zur 3. Stufe der EG-Umgebungsrichtlinie, September 2017.

Die kartierten Straßen sind:

- die Bundesstraße B 431 (Rissener Straße, Rosengarten, Mühlenstraße, Am Marktplatz, Rolandstraße, Schauenburgerstraße, Holmer Straße),
- die Landesstraße L 105 (Pinneberger Straße),
- die Gemeindestraßen Austraße, Autal, Bahnhofstraße, Breiter Weg, Cronigstraße, Elbstraße, Feldstraße, Gärtnerstraße, Galgenberg, Gorch-Fock-Straße, Industriestraße, Krons-kamp, Moorweg, Parnaßstraße, Rudolf-Breit-scheid-Straße, Schulauer Straße, Steinberg, Strandweg, Tinsdaler Weg, Tannen-kamp und Voßhagen.

Die aufgeführten Straßen wurden auch in der zweiten Stufe der Lärmkartierung berücksichtigt.

In den strategischen Lärmkarten  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  stellen die farbigen Isophonenflächen die Pegel entlang des Straßennetzes für den Gesamttag bzw. die Nacht dar, die außerhalb der Gebäude in 4 m Höhe über dem Gelände errechnet wurden (Abbildung 2 und Abbildung 3).

In Tabelle 1 ist die geschätzte Anzahl der von Straßenverkehrslärm betroffenen Einwohner für das kartierte Straßennetz aufgeführt. Tabelle 2 zeigt die entsprechenden Werte für das gesamte kartierte Netz. Demnach sind, bezogen auf das Gesamtstraßennetz, am Gesamttag ( $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ ) rund 800 und in der Nacht ( $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ ) rund 900 Bewohner von potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln betroffen. Das entspricht rund 2,3 % bzw. 2,6 % der Gesamtbevölkerung von Wedel.

Tabelle 3 und Tabelle 4 zeigen die belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Straßennetz bzw. im Gesamtstraßennetz. Von potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln über 65 dB(A) sind insgesamt 400 Wohnungen betroffen sowie eine Fläche von 0,7 km<sup>2</sup>. Dies entspricht 2 % der Gesamtfläche von Wedel.

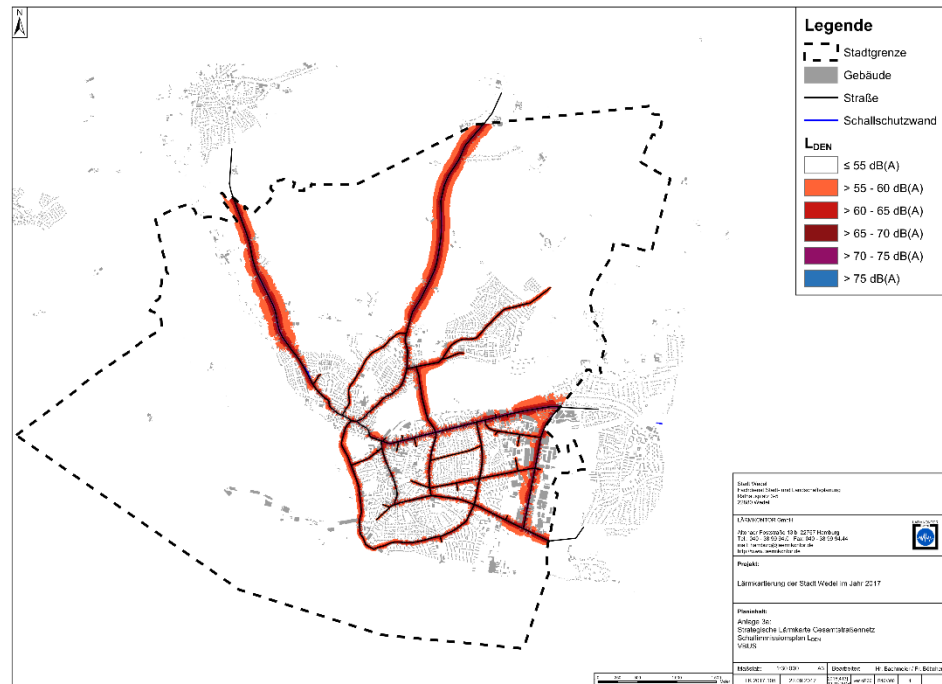
Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung  
der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
23. April 2019

Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung  
der 3. Stufe**

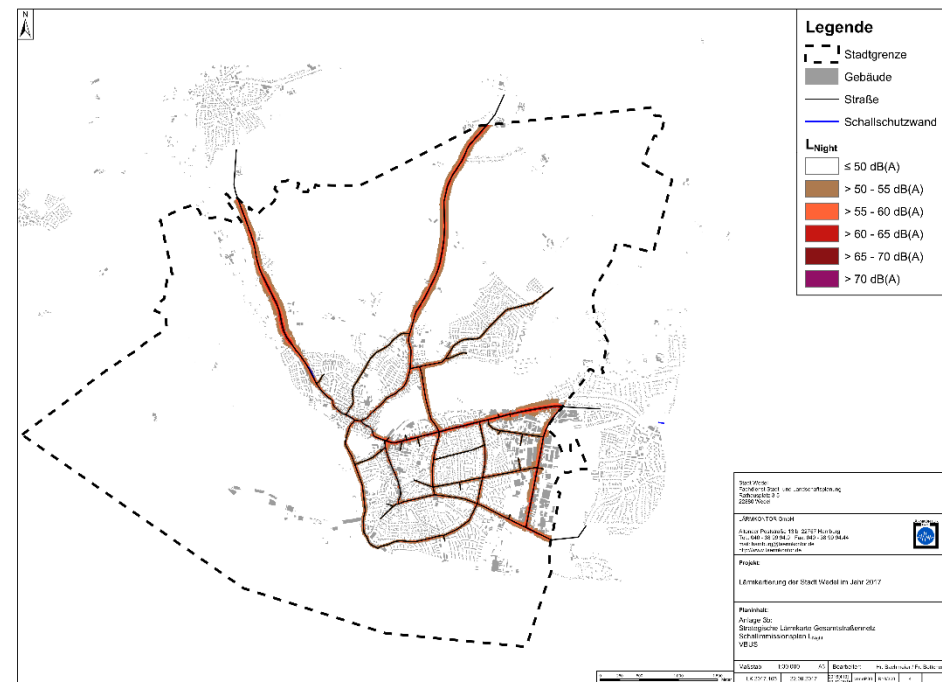
Bericht (Entwurf)  
23. April 2019

**Abbildung 2:** Schallimmissionsplan  $L_{DEN}$  für das Gesamtstraßennetz



Quelle: Stadt Wedel, LÄRMKONTOR GmbH.

**Abbildung 3:** Schallimmissionsplan  $L_{Night}$  für das Gesamtstraßennetz



Quelle: Stadt Wedel, LÄRMKONTOR GmbH.

**Tabelle 1:** geschätzte Zahl der belasteten Menschen von Straßenverkehrslärm im Hauptstraßennetz der Stadt Wedel 2017

<b>L<sub>DEN</sub> dB(A)</b>	<b>Belastete Menschen Straßen- lärm</b>	<b>Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung</b>	<b>L<sub>Night</sub> dB(A)</b>	<b>Belastete Menschen Straßen- lärm</b>	<b>Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung</b>
> 55 bis 60	500	1,4 %	> 50 bis 55	500	1,4 %
> 60 bis 65	600	1,7 %	> 55 bis 60	400	1,2 %
> 65 bis 70	300	0,9 %	> 60 bis 65	100	0,3 %
> 70 bis 75	100	0,3 %	> 65 bis 70	0	0 %
> 75	0	%	> 70	0	0 %
<b>Summe</b>	<b>1.500</b>	<b>4,3 %</b>	<b>Summe</b>	<b>1.000</b>	<b>2,9 %</b>

Quelle: Stadt Wedel, LÄRMKONTOR GmbH.

**Tabelle 2:** geschätzte Zahl der belasteten Menschen von Straßenverkehrslärm im Gesamtstraßennetz der Stadt Wedel 2017

<b>L<sub>DEN</sub> dB(A)</b>	<b>Belastete Menschen Straßen- lärm</b>	<b>Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung</b>	<b>L<sub>Night</sub> dB(A)</b>	<b>Belastete Menschen Straßen- lärm</b>	<b>Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung</b>
> 55 bis 60	2.300	6,7 %	> 50 bis 55	1.900	5,5 %
> 60 bis 65	1.800	5,2 %	> 55 bis 60	800	2,3 %
> 65 bis 70	700	2,0 %	> 60 bis 65	100	0,3 %
> 70 bis 75	100	0,3 %	> 65 bis 70	0	0 %
> 75	0	0 %	> 70	0	0 %
<b>Summe</b>	<b>4.900</b>	<b>14,2 %</b>	<b>Summe</b>	<b>2.800</b>	<b>8,1 %</b>

Quelle: Stadt Wedel, LÄRMKONTOR GmbH.

**Tabelle 3:** lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser von Straßenverkehrslärm am Hauptstraßennetz der Stadt Wedel 2017

<b>L<sub>DEN</sub> dB(A)</b>	<b>Fläche km<sup>2</sup></b>	<b>Anzahl der Wohnungen</b>	<b>Anzahl der Schulgebäude</b>	<b>Anzahl der Krankenhaus- gebäude</b>
> 55	1,2	800	2	0
> 65	0,4	200	0	0
> 75	0	0	0	0

Quelle: Stadt Wedel, LÄRMKONTOR GmbH.

Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung  
der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
23. April 2019

Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung**  
**der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
23. April 2019

**Tabelle 4:** lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser von Straßenverkehrslärm im Gesamtstraßennetz der Stadt Wedel 2017

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche km <sup>2</sup>	Anzahl der Wohnungen	Anzahl der Schulgebäude	Anzahl der Krankenhaus- gebäude
> 55	2,6	2.500	5	0
> 65	0,7	400	0	0
> 75	0	0	0	0

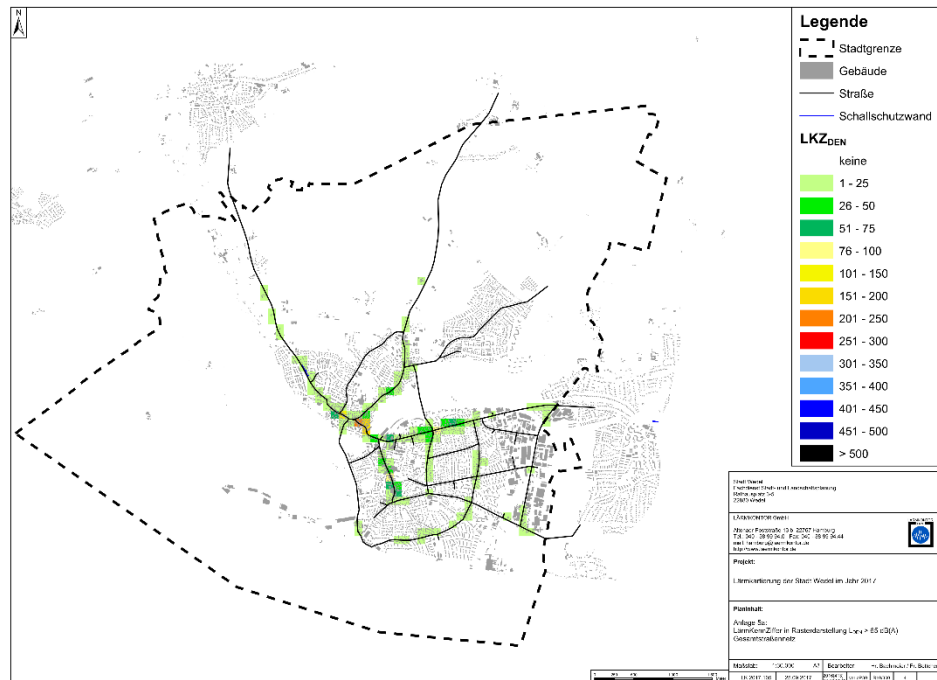
Quelle: Stadt Wedel, LÄRMKONTOR GmbH.

**Verortung der Lärmbrennpunkte**

Für die Identifizierung von Handlungsschwerpunkten wurden LärmKennZiffer-Karten erstellt. Mit Hilfe der LärmKennZiffer (LKZ) ist eine räumliche Verortung der über den Auslösewerten L<sub>DEN</sub> ≥ 65 dB(A) bzw. L<sub>Night</sub> ≥ 55 dB(A) Belasteten möglich.

Die LärmKennZiffern sind überall dort hoch, wo sowohl hohe Einwohnerdichten als auch hohe Belastungen auftreten. Die Ergebnisse zeigen die Abbildung 4 und Abbildung 5.

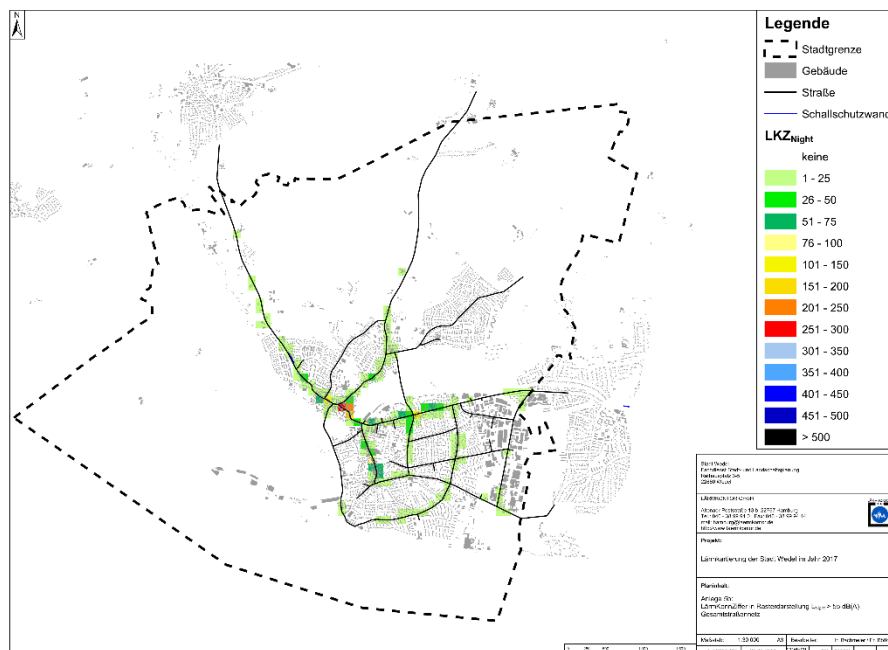
**Abbildung 4:** LärmKennZiffer in Rasterdarstellung L<sub>DEN</sub> ≥ 65 dB(A), Gesamtstraßennetz



Quelle: Stadt Wedel, LÄRMKONTOR GmbH 2017.



**Abbildung 5:** LärmKennZiffer in Rasterdarstellung  $L_{Night} \geq 55$  dB(A), Gesamtstraßennetz



Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung  
der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
23. April 2019

Quelle: Stadt Wedel, LÄRMKONTOR GmbH 2017.

Auf Grundlage der LärmKennZiffer-Karten werden die Straßenabschnitte identifiziert, in denen ein erhöhter Handlungsbedarf bezüglich lärmbelasteter Bewohner besteht. Als Lärmbrennpunkte werden die Straßen gekennzeichnet, die in konzentrierter Form belastete Personen  $\geq 65$  dB(A) ( $L_{DEN}$ ) bzw.  $\geq 55$  dB(A) ( $L_{Night}$ ) nicht nur punktuell, sondern durchgängig aufweisen.

Ein hoher Handlungsbedarf an den Lärmbrennpunkten (Priorität 1) besteht bei einer LärmKennZiffer über 200, ein mittlerer Handlungsbedarf (Priorität 2) bei einer LKZ zwischen 26 und 200 und ein geringer (Priorität 3) bei einer LKZ von weniger als 26. Das Vorgehen deckt sich mit dem aus Stufe 2 der Lärmaktionsplanung. Das Ergebnis zeigen Tabelle 5 und Abbildung 6.

Gegenüber der zweiten Stufe entfallen in der dritten Stufe die Lärmbrennpunkte Autal (ehemals LB 14) und Gorch-Forck-Straße (ehemals LB 18). Neue Lärmbrennpunkte wurden am Galgenberg und dem Tinsdaler Weg bzw. der Industriestraße identifiziert. Die Veränderungen ergeben sich aus der Anpassung der Bevölkerungsstrukturen im Berechnungsmodell. Die übrigen Lärmbrennpunkte der dritten Stufe decken sich mit denen der zweiten Stufe.

Die Priorisierung der dritten Stufe stimmt mit Ausnahme der Schulauer Straße mit der aus Stufe zwei überein. In der Schulauer Straße sind in der dritten Stufe auch für tagsüber Betroffenenheiten vorhanden, die in Stufe zwei nicht vorhanden waren.

Stadt Wedel

**Lärmaktionsplanung  
der 3. Stufe**

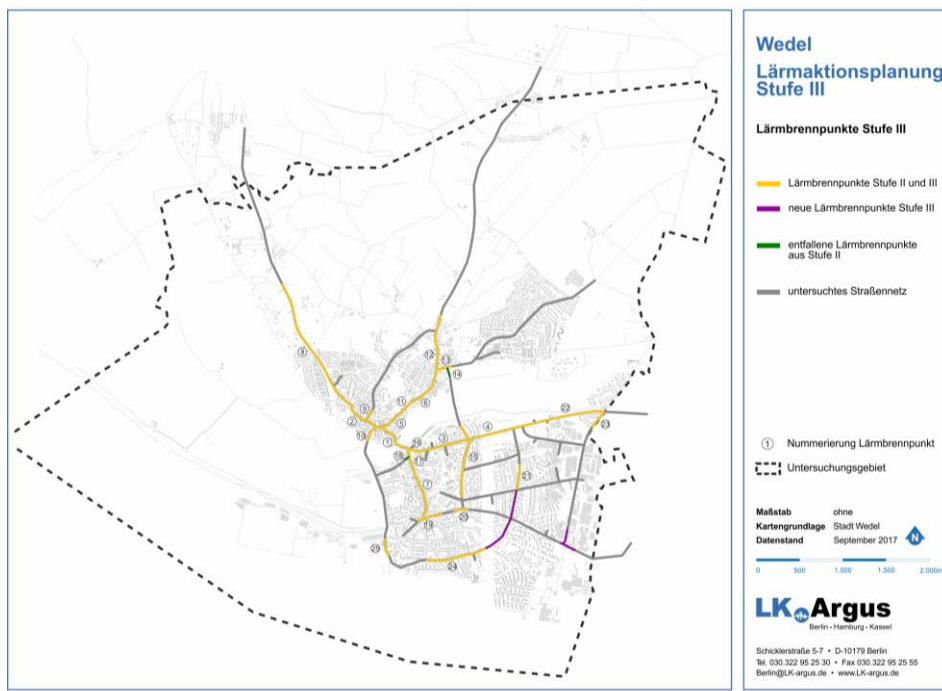
Bericht (Entwurf)

23. April 2019

**Tabelle 5:** Lärmbrennpunkte der dritten Stufe

Nr.	Straße	Abschnitt	Priorität
1	Mühlenstraße (B 431)	Pinneberger Straße bis Bahnhofstraße	1
2	Am Marktplatz / Rolandstraße (B 431)	Pinneberger Straße bis Ansgariusweg	2
3	Rosengarten (B 431)	Rathaus bis Autal	2
4	Rissener Straße (B 431)	Autal bis Voßhagen	2
5	Pinneberger Straße (L 105)	Am Marktplatz bis Redderstieg	2
6	Pinneberger Straße (L 105)	Wiedestraße bis Pferdekoppel	2
7	Bahnhofstraße	Eichendorffweg bis Tinsdaler Weg	2
8	Schauenburgerstraße / Holmer Straße (B 431)	Ansgariusweg bis Haubargtwiete	3
9	Gärtnerstraße	Rolandstraße bis Hinter der Kirche	3
10	Austraße	Am Marktplatz bis Saatlandsdamm	3
11	Pinneberger Straße (L 105)	Redderstieg bis Wiedestraße	3
12	Pinneberger Straße (L 105)	Pferdekoppel bis Stadtausgang	3
13	Breiter Weg	Pinneberger Straße bis Klintkamp	3
14	Autal (LB entfällt)	<i>Breiter Weg und Rissener Straße (außer Friedhofsweg bis Auweidenweg)</i>	-
15	Rudolf-Breitscheid-Straße	Rissener Straße bis Feldstraße	3
16	Rosengarten (B 431)	Mühlenstraße bis Rathaus	3
17	Bahnhofstraße	Mühlenstraße bis Eichendorffweg	3
18	Gorch-Fock-Straße (LB entfällt)	<i>Bahnhofstraße bis Parkplatzzufahrt</i>	-
19	Bei der Doppeleiche / Tinsdaler Weg	ABC-Straße bis nach der Einmündung Goethestraße	3
20	Tinsdaler Weg	westlich und östlich der Einmündung Rudolf-Breitscheid-Straße	3
21	Voßhagen	Feldstraße bis Kronskamp	3
22	Rissener Straße	Voßhagen bis Industriestraße	3
23	Industriestraße	Rissener Straße bis Birkenweg	3
24	Elbstraße/ Galgenberg	Rollberg bis Goethestraße	3
25	Schulauer Straße	Hafenstraße und Strandbaddamm	3
26	Galgenberg	Galgenberg bis Feldstraße	3
27	Tinsdaler Weg / Industriestraße	Linné-Straße bis Langenkamp	3

**Abbildung 6:** Entwicklung der Lärmbrennpunkte



Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung**  
**der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
23. April 2019

## 2.2 Verkehrssituation

Im Folgenden wird die Verkehrssituation in Wedel auf Grundlage der aktuellen Lärmkartierung dargestellt. Die zuvor ermittelten Lärmbrennpunkte sind in den Abbildungen hervorgehoben.

### Straßenklassifizierung

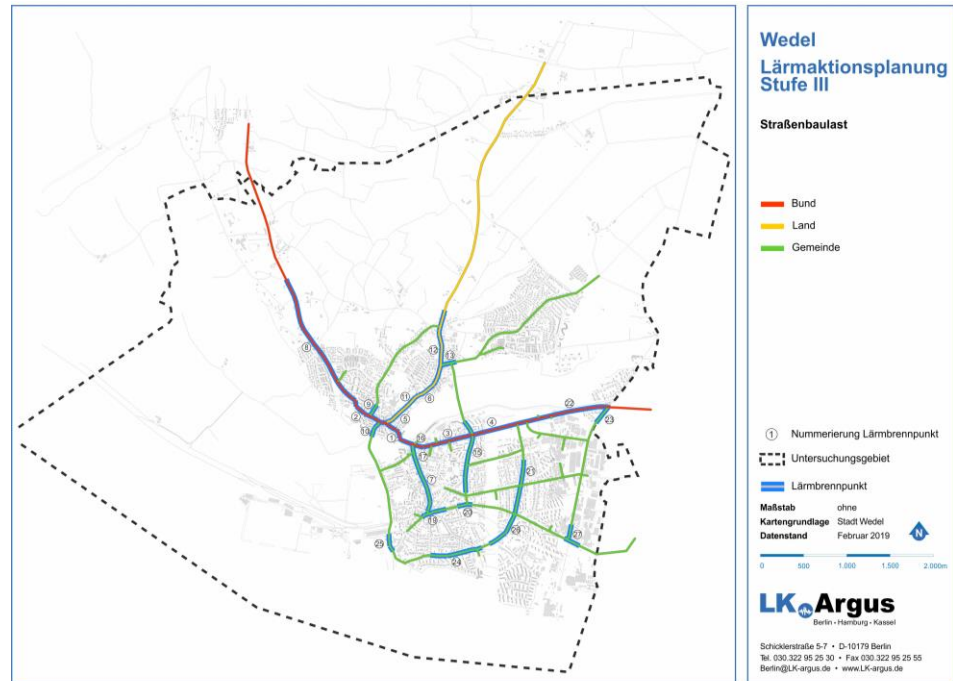
Wedel verfügt über eine Bundesstraße und eine Landesstraße, alle weiteren Straßen sind Gemeindestraßen (Abbildung 7). Die Lärmbrennpunkte liegen an den folgenden klassifizierten Straßen:

- der Bundesstraße B 431,
- der Landesstraße L 105 sowie
- den Gemeindestraßen Austraße, Autal, Bahnhofstraße, Breiter Weg, Elbstraße, Gärtnerstraße, Galgenberg, Gorch-Fock-Straße, Industriestraße, Rudolf-Breitscheid-Straße, Schulauer Straße, Tinsdaler Weg und Voßhagen.

Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung  
 der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
 23. April 2019

**Abbildung 7:** Klassifizierung der Straßen



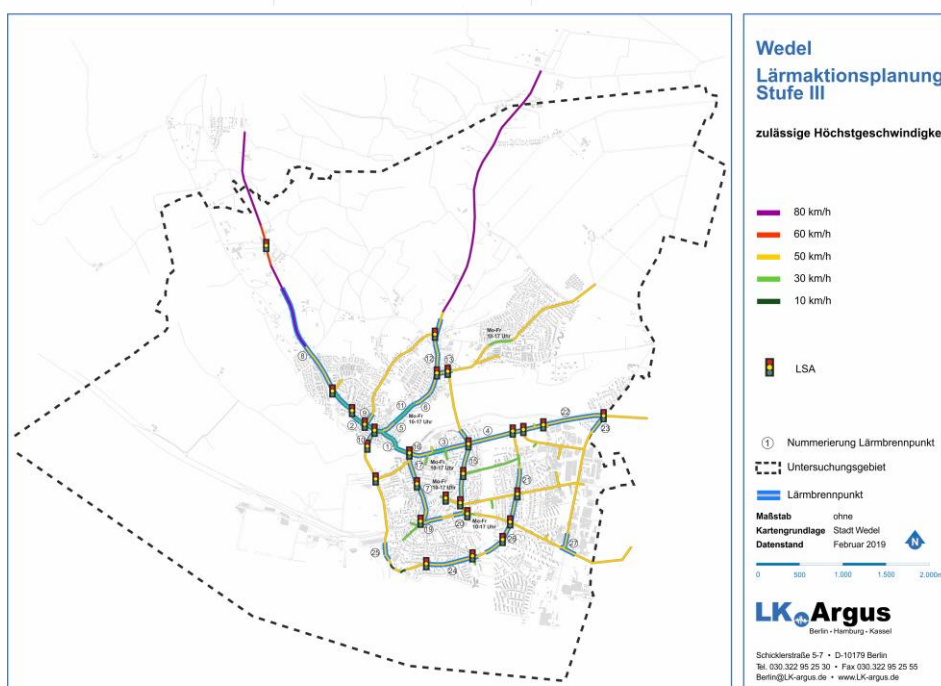
## Verkehrsorganisation

An den meisten Lärmbrennpunkten gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Abbildung 8). Ausnahmen bilden die Lärmbrennpunkte an der Mühlenstraße (1) und Am Marktplatz / Rolandstraße (2). Dort wurde die Geschwindigkeit aus Lärmschutzgründen ganztags auf 30 km/h reduziert. An der Pinneberger Straße (L 105) gilt zwischen der Straße Hinter der Kirche und der Wiedestraße Mo-Fr von 10 bis 17 Uhr ebenfalls Tempo 30.

Auch am Lärmbrennpunkt (21) Voßhagen ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich des Knotenpunktes Kronskamp auf 30 km/h beschränkt. Am Lärmbrennpunkt (8) Holmer Straße (B 431) gilt nördlich der Aschhooptswiete Tempo 80.

Abbildung 8 zeigt außerdem die im Stadtgebiet vorhandenen Lichtsignalanlagen. Die Lichtsignalanlagen entlang der B 431 und an den Knotenpunkten Rudolf-Breitscheid-Straße/Tinsdaler Weg und Rudolf-Breitscheid-Straße/Feldstraße sind koordiniert (Grüne Welle).

**Abbildung 8:** Verkehrsorganisation



In den Eingangsdaten der Lärmkartierung ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit an der Industriestraße anstatt mit 50 km/h mit 60 km/h hinterlegt. Auch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten vor Schulen und Kindertagesstätten zwischen 7 und 17 Uhr wurde in der Kartierung nicht berücksichtigt. Daher ist davon auszugehen, dass die tatsächlichen Betroffenheiten am Rosengarten (Lärmbrennpunkt 3) und an der Industriestraße (Lärmbrennpunkt 23, 27) geringer sind als in der Kartierung dargestellt.

Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung  
der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
23. April 2019

Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung  
der 3. Stufe**

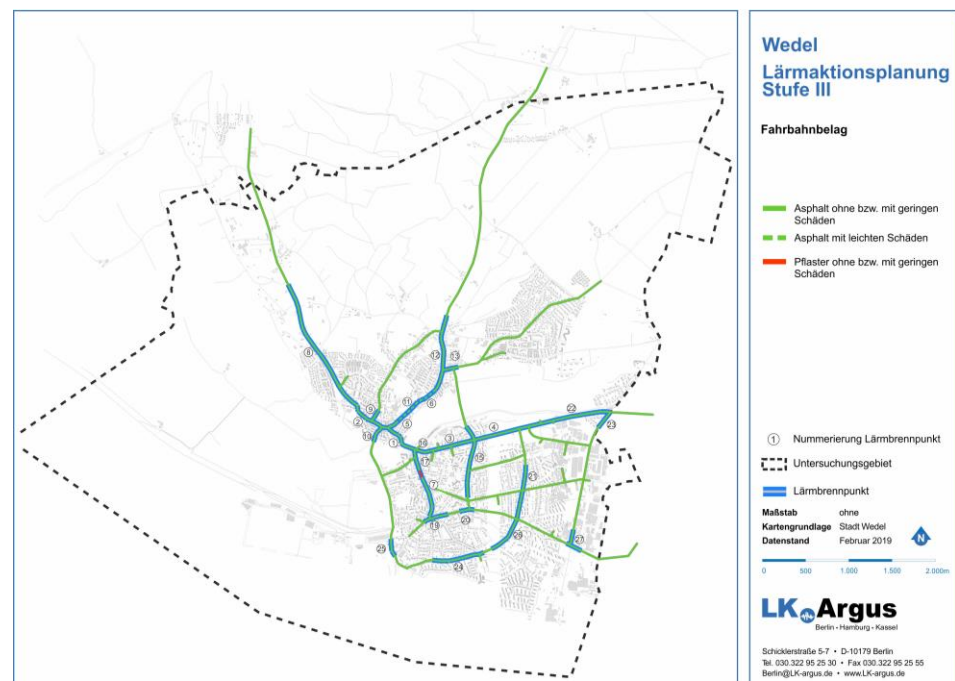
Bericht (Entwurf)  
23. April 2019

**Fahrbahnoberfläche und -zustand**

Im Untersuchungsstraßennetz sind fast alle Fahrbahnen in konventioneller Asphaltbauweise ausgeführt. Im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße/Feldstraße ist ein Pflasterbelag vorhanden. (Abbildung 9).

Neben den Fahrbahnoberflächen spielt bei der Lärmbelastung auch der Fahrbahnzustand eine Rolle. An den Lärmbrennpunkten sind überwiegend gute Fahrbahnzustände vorhanden. Lediglich an den Lärmbrennpunkten (5), (6) und (11) gibt es leichte Fahrbahnschäden.

**Abbildung 9:** Fahrbahnoberflächen

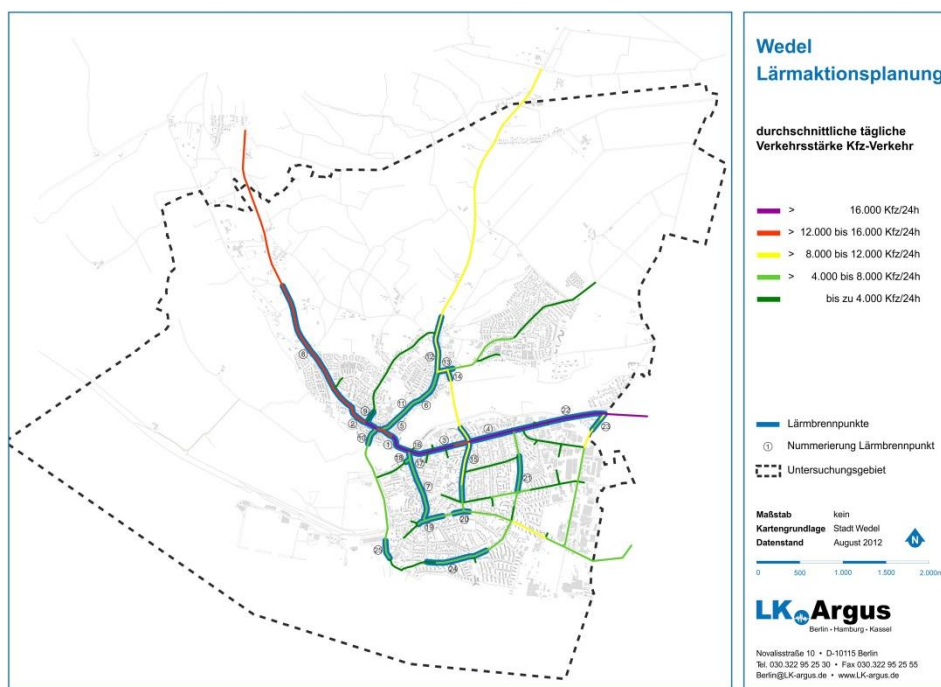


## Verkehrsmengen

Abbildung 10 zeigt die der Lärmkartierung zu Grunde liegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke. Die höchsten Verkehrsstärken sind mit zum Teil mehr als 16.000 Kfz/24 h auf der Bundesstraße B 431 zu verzeichnen.

Schwerverkehrsanteile in akustisch relevanten Maß von mehr als 6 % gibt es auf der Industriestraße zwischen B 431 und Tinsdaler Weg und dem Tinsdaler Weg östl. der Industriestraße.

**Abbildung 10:** Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Lärmkartierungsdaten 2012 (Stadt Wedel, LÄRMKONTOR GmbH).

## 2.3 Vorhandene Planungen

Im Folgenden werden die bereits vorliegenden Planungen dargestellt, die mögliche Wechselwirkungen mit der Lärmaktionsplanung haben können. Dabei konzentriert sich die Auswertung auf Planungen und Konzepte, die im Planungshorizont des Lärmaktionsplans liegen und für die ermittelten Lärmbrennpunkte relevant sind. Hierzu zählen die folgenden Unterlagen:

- Flächennutzungsplan (2009),
- Landschaftsplan (2009),
- BusinessPark Elbufer Wedel (2012),
- Nordumfahrung.

### **2.3.1 Flächennutzungsplan (2009)<sup>10</sup>**

Der Flächennutzungsplan (FNP) für die Stadt Wedel wurde neu aufgestellt und ist am 26.01.2010 wirksam geworden.

#### **Verkehr**

Der FNP enthält nun die „Darstellung einer nördlichen Umfahrung der Altstadt von Wedel mit entsprechender Herausnahme der im Flächennutzungsplan von 1967 dargestellten südlichen Umfahrung“ (S. 11).

„Die nördliche Umfahrung setzt sich zusammen aus einer Neubaustrecke zwischen Holmer Straße und Pinneberger Straße, dem Abschnitt der Pinneberger Straße (zwischen Einmündung Steinberg und Breiter Weg) und der Straße Autorial (zwischen Breiter Weg und Rissener Straße). Voraussetzung für die Klassifizierung als Bundesstraße ist die Unterführung der S-Bahntrasse“ (S. 85).

Im Umweltbericht zum FNP wird darauf hingewiesen, dass „durch den geplanten Verlauf der Trasse der nördlichen Umfahrung der Wedeler Altstadt eine wesentliche Erhöhung der Lärmbelastung sowohl im Bereich der Neubaustrecke als auch im Ausbauabschnitt der Pinneberger Straße/Breiter Weg/Autorial und insbesondere auch im Bereich der S-Bahn-Unterführung erfolgt. Bezüglich der Ermittlung der durch die Nordumfahrung verursachten Lärmimmissionen wurden in der Vergangenheit bereits Untersuchungen durchgeführt. [...] Im Ergebnis wurde für den Abschnitt der Neubaustrecke, der die Stadterweiterungsflächen nördlich Lüländen begrenzt, ein Wall bzw. eine Wall-/ Wandkombination in einer Höhe von 4,5 m ermittelt [...]. Im Bereich der bereits angebauten Streckenabschnitte wurde aus städtebaulich-gestalterischen Gründen passiver Lärmschutz vorgesehen“ (S. 128).

Außerdem wurde ein zweiter S-Bahnhof im Bereich des Einkaufszentrums an der Rissener Straße an der B 431 zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots dargestellt (S. 85).

Es werden überörtliche Wegeverbindungen zwischen Wedel und Holm und auf dem Kraftwerk-Gelände dargestellt, um die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Durch die Errichtung von Brücken über den Mühlenteich und über die Wedeler Au im Bereich der Marsch wird die Erreichbarkeit verbessert und im Fall der Brücke über den Mühlenteich darüber hinaus die Verkehrssicherheit erhöht. Im Flächennutzungsplan werden entsprechende symbolhafte Darstellungen vorgenommen (S. 85-86).

---

<sup>10</sup> Stadt Wedel, Fachdienst Stadt- und Landschaftsplanung: Flächennutzungsplan der Stadt Wedel, Begründung (einschließlich Umweltbericht) vom September 2009.



## Waldflächen

„Zusammenhängende Waldgebiete liegen überwiegend im Nordosten des Stadtgebietes. Der Staatsforst Klövensteen (im Besitz der Stadt Hamburg) nimmt einen großen Anteil der Waldfläche in diesem Gebiet ein. Aufgrund seiner Größe und Einrichtungen wie Waldlehrpfad, Wildgehege, Reit-, Wander- und Fahrradwege stellt er ein beliebtes Naherholungsgebiet sowohl im Wedeler als auch im Hamburger Stadtrandbereich dar“ (S. 92).

„Es wird eine geschlossene, naturnahe Biotopvernetzung zwischen dem Waldgebiet Haidehof, den Holmer Sandbergen und dem Ihlenseegebiet angestrebt.“

„Wesentliche Elemente sind: Das Waldgebiet Haidehof erhält als zentraler Waldstandort eine Verbundachse nach Südwesten, die westlich des Haidehofes verläuft, die Verbindung nach Norden in Richtung des Waldes der Holmer Sandberge erfolgt weiterhin über den nordöstlichen Bereich entlang des Butterbargmoores, die im Bereich des Ihlenseegebietes liegenden kleineren Waldparzellen werden über das Gebiet der Kiesgruben in Richtung der Holmer Sandberge miteinander verbunden“ (S.93).

## Grünflächen

Wohnungsnaher Grünflächen (< 500 m) sind der Bürgerpark am westlichen Ortsrand von Alt-Wedel und für Schulau das Gelände des Freizeitparks, der Bereich des Strandbades, die Grünfläche am Willkomm-Höft, das Elbufer einschließlich des Elbwanderweges an der Kliffkante. Größere im Stadtgebiet von Schulau verteilte Grünflächen finden sich am Hans-Böckler-Platz, dem Riedemannpark, der Grünfläche der Theodor-Johannsen-Siedlung, der Parkanlage an der Parnaßstraße und an der Heinrich-Schacht-Straße.

Siedlungsnaher Freiflächen (< 1.000 m) sind im Gebiet der Wedeler Au/Wedeler Aual. Übergeordnete Freiflächen (> 1.000 m) sind die Wedeler Marsch sowie die Holmer Sandberge mit dem Waldgebiet Haidehof/Klövensteen (S. 97-98).

Zur regionalen Naherholung sollen folgende Erholungsräume weiterentwickelt werden: Elbe, Maritime Meile (mit Sportboothäfen), Marschlandschaft, Ihlensee/Holmer Sandberge, Klövensteen, Buttermoor. Als städtische Naherholungsflächen sollen vor allem die Grünzüge der Wedeler Au und der Grünzug der Moorwegsiedlung gestärkt werden (S. 99).

„Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung ist auf die Ausweisung von Grünflächen in Bebauungsplänen insbesondere entlang folgender Linien zu achten: Nördlich des jetzigen Siedlungsrandes der Bebauung Lüländen ist in Ost-West-Richtung verlaufend in einer Breite von bis zu 50 m ein Grünzug vorgesehen, um den abgeschlossenen Ortsteil in diesem Bereich abzurunden.“

Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung  
der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
23. April 2019

Weitere Grünzüge sollen zwischen Aschhopstwiete und Bündtwiete in Nord-Süd-Richtung mit einer Breite von bis zu 25 m bzw. 50 m verlaufen, um auch hier entstehende Baugebiete zu gliedern“ (S. 139).

### **2.3.2 Landschaftsplan (2009)<sup>11</sup>**

Parallel zur Neuaufstellung des FNP wurde der Landschaftsplan (LP) fortgeschrieben. Er wurde ebenfalls am 26.01.2010 verbindlich.

In den Landschaftsplan wurden u.a. die Darstellung der Stadterweiterungsflächen und der Nordumfahrung des FNP, das Rahmenkonzept des Regionalparks Wedeler Au/Rissen-Sülldorfer Feldmark (2007), die Ausgleichs- und Ersatzflächen im Ihlenseegebiet und das Waldkonzept (2007) aufgenommen (S. 8)

Als wohnungsnaher Freiräume werden neben den bereits im FNP genannten Bereichen noch der U-Boot-Teich und die Dauerkleingärten (Schlödelsweg, Corsland, Heldenhain I–II, Autal I–III, Brünschen I–III, Nieland) genannt (S. 74).

Bei den übergeordneten Freiräumen wird neben den im FNP genannten die Ha-seldorfer Marsch erwähnt (S.77).

Ebenfalls als Erholungsflächen dienen die Friedhöfe am Egenbüttelweg und am Gnäterkuhlenweg (S. 82).

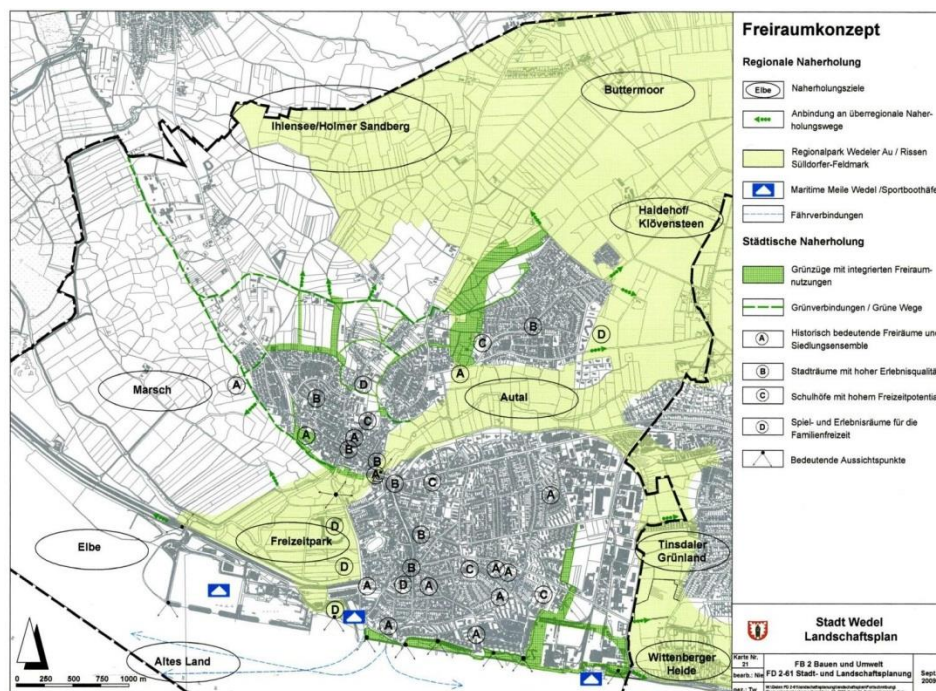
„Zur Sicherung einer naturverträglichen Erholung sind im Landschaftsrahmenplan Schwerpunktbereiche für Erholung vorgesehen. Die Gebiete mit besonderer Erholungseignung sind das weitgehend ausgebaute Naherholungsgebiet Holmer Sandberge/Klövensteen mit dem Butter-/Butterbargsmoor, den Wedeler Elbmarschen sowie das Freizeitzentrum mit dem Hamburger Yachthafen und Schulauer Hafen“ (S. 126).

„Die empfindlichen Landschaftsbereiche Wedels wie das Autal, ein Teil des Waldgebiets Haidehof und die Wedeler Marsch eignen sich für eine ruhige, extensive Naherholung“ (S. 127).

---

<sup>11</sup> Stadt Wedel, Fachdienst Stadt- und Landschaftsplanung: Landschaftsplan, Begründung einschließlich Umweltbericht vom September 2009.

Abbildung 11: Freiraumkonzept



Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung  
der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
23. April 2019

Quelle: Begründung zum Landschaftsplan der Stadt Wedel, S. 138.

Einen starken Eingriff in das Landschaftsbild und die Erholungsnutzung wird die Nordumfahrung einschließlich der Lärmschutzwälle/-wände mit sich bringen. Diese trennt die Baugebiete von den nördlich angrenzenden Erholungsräumen. Zudem wird der Verkehrslärm diese Bereiche negativ beeinflussen (S. 162).

„Die mit der Ausgestaltung als Bundesstraße verbundene Umfahrung setzt eine Unterführung der S-Bahn-Trasse voraus. Dies wird zu einem umfassenden Eingriff in die Topographie im Kreuzungsbereich der Straße Aulal mit der S-Bahn-Trasse am südlichen Rand des Aulals führen“ (S. 161).

### 2.3.3 BusinessPark Elbufer<sup>12</sup>

Anfang 2012 hat die Stadt Wedel den Masterplan zum BusinessPark Elbufer einstimmig beschlossen. Auf dem 18 ha großen Areal direkt am Elbufer sollen ein Technologie- und Dienstleistungsstandort entstehen und gewerbliche Nutzungen, Produktions- und Lagerflächen angesiedelt werden. Derzeit wird der Bebauungsplan erarbeitet.

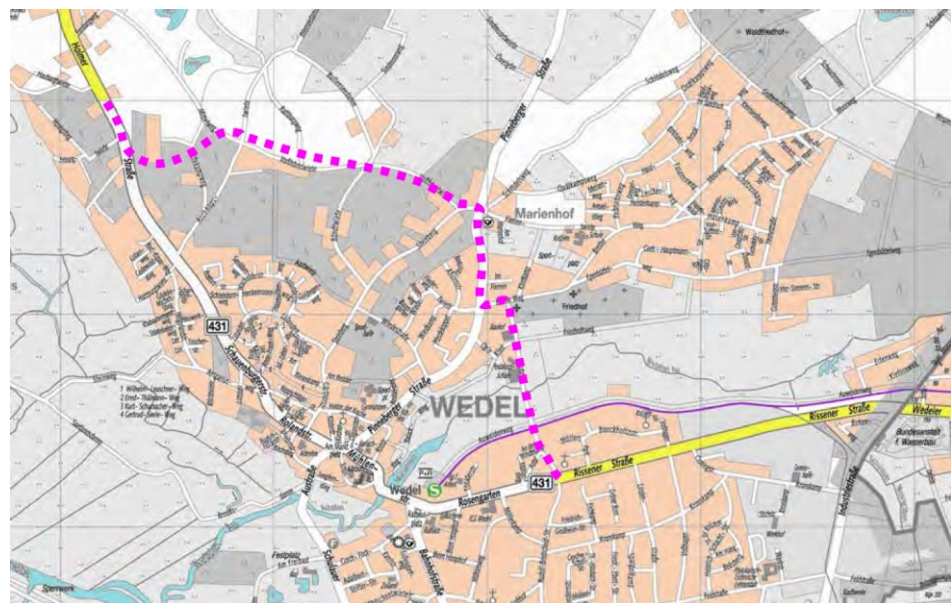
<sup>12</sup> BusinessPark Elbufer Wedel auf <http://www.businesspark-elbufer.de/businesspark-elbufer.html>, Zugriff am 19. Februar 2019.

### 2.3.4 Nordumfahrung Wedel

Die Stadt Wedel plant eine rund 3,5 km lange Nordumfahrung der Innenstadt.<sup>13</sup> Die Trasse soll über die vorhandenen Straßen Autal und Pinneberger Straße sowie eine Neubaustrecke geführt werden. Auf der zweistreifig geplanten Strecke sollen zukünftig rund 13.000 Kfz / 24h verkehren. Damit wird die Wedeler Innenstadt deutlich vom Verkehr entlastet.

Die Nordumfahrung ist im Flächennutzungsplan der Stadt Wedel dargestellt (Kapitel 2.3.1) und hat im Bundesverkehrswegeplan einen vordringlichen Bedarf. Derzeit finden die Abstimmungen zur Baudurchführungsvereinbarung statt.

**Abbildung 12:** Nordumfahrung



Quelle: Stadt Wedel, ARGUS: Variantenvergleich Nordumfahrung Wedel. Oktober 2010.

### 2.3.5 Fazit

Die betrachteten Planwerke und Konzepte unterstützen im Wesentlichen die Ziele der Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr und können zu einer Lärminderung beitragen. Konkret betrifft dies unter anderem die Nordumfahrung der Wedeler Innenstadt. Sie kann dazu beitragen den Verkehr und damit auch die Lärmbetroffenheiten in der Wedeler Innenstadt zu reduzieren. Gleichzeitig ist jedoch eine Zunahme der Lärmbetroffenheiten an der Umgehung möglich. Dies ist im Einzelfall zu prüfen.

<sup>13</sup> <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B431-G20-SH/B431-G20-SH.html>, Zugriff am 19. Februar 2019.

Durch den Neubau des BusinessPark Elbufer im Gemeindegebiet wird zusätzlicher Verkehr induziert, der ggf. zu einer Erhöhung der Emissionen führen kann. Dies ist jedoch im Einzelfall zu prüfen. Die Neuentwicklung bietet viele Möglichkeiten, von Beginn an verkehrsreduzierende Strukturen zu schaffen und trägt zu einer städtebaulichen Aufwertung bei.

## 2.4 Umsetzungsstände der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2013 (2. Stufe)

Die im Lärmaktionsplan 2013 empfohlenen Maßnahmen zur Lärminderung sind bis heute unterschiedlich umgesetzt worden bzw. vorangekommen. In der Tabelle 6 werden die Maßnahmen nach den im LAP 2009 verfolgten Ansätzen aufgelistet. Der bis 2019 erfolgte Realisierungsstand sowie weiterführende Anmerkungen zu den jeweiligen Maßnahmen sind dargestellt.

Für die nachfolgende Konfliktanalyse werden die zuvor ermittelten Lärmbrennpunkte 2017 den Maßnahmen des LAP 2009 und 2013 zugeordnet, um den verbleibenden Handlungsbedarf besser ableiten zu können. Der verbleibende Handlungsbedarf wird im folgenden Kapitel 2.5 aufgestellt.

**Tabelle 6:** Umsetzungsstände der Maßnahmen des LAP 2009

Empfehlungen des Lärmaktionsplans 2009	Realisierung bis 01/2019	Anmerkung	LBP <sup>14</sup>
<b>Verlagerung und Bündelung des Kfz-Verkehrs</b>			
Bau der Nordumfahrung, bestehend aus dem Neubau einer Nordtangente und dem Ausbau der Straße Autil. Auf der südlichen Straßenseite der Nordtangente ist ein Lärmschutzwall vorgesehen.	noch nicht	Im BVWP 2030 ist die geplante Maßnahme „Nordumfahrung“ als vordringlicher Bedarf eingestellt. Am 06.12.2018 hat der Rat der Stadt Wedel einen Grundsatzbeschluss gefasst, die Planung für die „Nordumfahrung“ weiter zu betreiben.	-
Umbau der Mühlenstraße und des Marktplatzes zu einem Shared-Space-Bereich	noch nicht	in Zusammenhang mit der Nordumfahrung	(1)
<b>Lkw-Lenkungskonzept / Lkw-Fahrverbot</b>			
Durchfahrtsverbot für Lkw in der Innenstadt mit Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“	noch nicht	in Zusammenhang mit der Nordumfahrung	(1) (2) (3)
<b>Fahrbahnsanierung</b>			

<sup>14</sup> LBP = aktuelle Lärmbrennpunkt-Nummer, vgl. Kapitel 2.1, Seite 6ff.

Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung**  
**der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
23. April 2019

Empfehlungen des Lärmaktionsplans 2009	Realisierung bis 01/2019	Anmerkung	LBP <sup>14</sup>
Ausbau der Feldstraße	vollständig		-
Fahrbahnsanierung/Ausbau der Rissener Straße / Rosengarten (B 431) zwischen Müllerkamp und Voßhagen	vollständig		(3) (4)
Fahrbahnsanierung Autal	noch nicht	in Zusammenhang mit der Nordumfahrung	(14)
Offenporiger Asphaltbelag für die geplante Nordumfahrung	noch nicht	in Zusammenhang mit der Nordumfahrung	-
<b>Geschwindigkeitsreduzierung</b>			
Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 70 für die Nordtangente im Abschnitt B 431 bis Steinberg	noch nicht	in Zusammenhang mit der Nordumfahrung	-
Anordnung einer Tempo 30-Zone oder eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs im Bereich Mühlenstraße, Am Marktplatz und Rolandstraße	vollständig	Am 02.11.2016 wurde Tempo 30 ganztags auf der B 431 zwischen ZOB und Lüländen eingeführt.	(1) (2)
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags auf der B 431 zwischen Lindenstraße und Autal	noch nicht		(4)
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags auf der B 431 zwischen Schulstraße und Ansgariusweg	vollständig	Am 02.11.2016 wurde Tempo 30 ganztags auf der B 431 zwischen ZOB und Lüländen eingeführt.	(1) (2)
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags auf der Bahnhofstraße zwischen Eichendorffweg und Tinsdaler Weg	noch nicht		(7)
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags an der Pinneberger Straße zwischen Am Marktplatz und Pferdekoppel	noch nicht		(5) (6) (11)
<b>Verstetigung des Verkehrsflusses</b>			
Statische bzw. dynamische Anzeigesysteme zur Unterstützung der LSA-Koordinierung	noch nicht		(1) (2) (3) (4) (8) (16) (22)
Umgestaltung des Knotenpunktes Rosengarten / Rathausplatz / Mühlenstraße	noch nicht	in Zusammenhang mit der Nordumfahrung	(1) (3) (17)

Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung  
der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
23. April 2019

Empfehlungen des Lärmaktionsplans 2009	Realisierung bis 01/2019	Anmerkung	LBP <sup>14</sup>
Umgestaltung des Knotenpunktes Mühlenstraße / Pinneberger Straße / Am Marktplatz	noch nicht	in Zusammenhang mit der Nordumfahrung	(1) (2) (5)
Umgestaltung des Knotenpunktes Am Marktplatz / Rolandstraße / Austraße	noch nicht	in Zusammenhang mit der Nordumfahrung	(2) (10)

**Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln**

Umsetzung des Radverkehrskonzeptes	zum Teil	In einem Abschnitt der Pinneberger Straße wurde zur Sicherung des Radverkehrs die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr gesenkt.	-
Fußgängerbrücke von der Bike-and-Ride Anlage zum Bahnhof	noch nicht		-
Förderung des ÖPNV (Priorisierung, Verbesserung der Erschließung/zweite S-Bahn-Station, dynamische Anzeigen an den Haltestellen in der Innenstadt)	zum Teil, Umsetzung nicht vollständig mgl.	Umgesetzt wurden Maßnahmen zur Busbeschleunigung. Für die zweite S-Bahn-Station wurde in einer Machbarkeitsstudie ein ungünstiger Kosten-Nutzen-Faktor festgestellt. Die Stadt Wedel ist darüber hinaus bemüht einen durchgängigen 10-min-Takt und am Wochenende ein durchgängiges S-Bahnverkehr zu erhalten.	-
Querungssicherung für Fußgänger	noch nicht		-

**Baulicher Schallschutz**

Auf der südlichen Straßenseite der Nordtangente ist ein Lärmschutzwand vorgesehen	noch nicht	in Zusammenhang mit der Nordumfahrung	-
Im Bereich der bereits angebauten Streckenabschnitte der Nordumfahrung ist passiver Schallschutz vorgesehen	noch nicht	in Zusammenhang mit der Nordumfahrung	
Baulückenschließung in der Straße Rosengarten	noch nicht		(3)

Quelle: Stadt Wedel, Stand: Januar 2019.

## 2.5 Verbleibender Handlungsspielraum

An Straßen, an denen auch in der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung die Auslösewerte überschritten wurden und an denen gleichzeitig keine Maßnahme aus der ersten und zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung umgesetzt wurden, sind die Maßnahmen auf Grundlage der aktuellen Lärmkartierung aus akustischer Sicht weiter sinnvoll (Tabelle 7).

Durch die Umsetzung der Nordumfahrung wird die Wedeler Innenstadt (B 431) verkehrlich entlastet. Aufgrund der hohen Lärmpegel von bis 71 dB(A) am Tag und 65 dB(A) in der Nacht ist jedoch davon auszugehen, dass je nach Lage auch zukünftig die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung überschritten werden. Damit haben die Maßnahmen auch weiterhin Gültigkeit. Die Umsetzung sollte wie geplant im Zuge der Umsetzung der Nordumfahrung erfolgen

Mit Fertigstellung der Nordumfahrung ist eine Zunahme der Verkehrsmengen und damit auch der Lärmbetroffenheiten an den Lärmbrennpunkten 12, 13 und 15 zu erwarten. Maßnahmen zur Lärminderung sind nicht vorgesehen.

**Tabelle 7:** verbleibende Maßnahmenempfehlungen an den Lärmbrennpunkten

Lärmbrennpunkt	Maßnahmen
1 Mühlenstraße (B 431) zwischen Pinneberger Straße und Bahnhofstraße	<p>Umbau der Mühlenstraße und des Marktplatzes zu einem Shared-Space-Bereich</p> <p>Durchfahrtsverbot für Lkw in der Innenstadt mit Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“</p> <p>Statische bzw. dynamische Anzeigesysteme zur Unterstützung der LSA-Koordinierung</p> <p>Umgestaltung des Knotenpunktes Rosengarten / Rathausplatz / Mühlenstraße</p> <p>Umgestaltung des Knotenpunktes Mühlenstraße / Pinneberger Straße / Am Marktplatz</p>
2 Am Marktplatz / Rolandstraße (B 431) zwischen Pinneberger Straße und Lüttdahl	<p>Durchfahrtsverbot für Lkw in der Innenstadt mit Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“</p> <p>Anordnung einer Tempo 30-Zone oder eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs im Bereich Mühlenstraße, Am Marktplatz und Rolandstraße</p> <p>Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags auf der B 431 zwischen Schulstraße und Ansgariweg</p> <p>Statische bzw. dynamische Anzeigesysteme zur Unterstützung der LSA-Koordinierung</p> <p>Umgestaltung des Knotenpunktes Mühlenstraße / Pinneberger Straße / Am Marktplatz</p> <p>Umgestaltung des Knotenpunktes Am Marktplatz / Rolandstraße / Austraße</p>



<b>Lärmbrennpunkt</b>	<b>Maßnahmen</b>
3 Rosengarten (B 431) zwischen Rathaus und Autorial	Durchfahrtsverbot für Lkw in der Innenstadt mit Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“ Statische bzw. dynamische Anzeigesysteme zur Unterstützung der LSA-Koordinierung Umgestaltung des Knotenpunktes Rosengarten / Rathausplatz / Mühlenstraße
4 Rissener Straße (B 431) zwischen Autorial und Voßhagen	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags auf der B 431 zwischen Lindenstraße und Autorial Statische bzw. dynamische Anzeigesysteme zur Unterstützung der LSA-Koordinierung
5 Pinneberger Straße (L 105) zwischen Am Marktplatz und Redderstieg	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags an der Pinneberger Straße zwischen Am Marktplatz und Pferdekoppel Umgestaltung des Knotenpunktes Mühlenstraße / Pinneberger Straße / Am Marktplatz
6 Pinneberger Straße (L 105) zwischen Wiedestraße und Pferdekoppel	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags an der Pinneberger Straße zwischen Am Marktplatz und Pferdekoppel
7 Bahnhofstraße zwischen Eichendorffweg und Tinsdaler Weg	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags auf der Bahnhofstraße zwischen Eichendorffweg und Tinsdaler Weg
8 Schauenburgerstraße / Holmer Straße (B 431) zwischen Ansgariusweg und Haubargtwiete	Statische bzw. dynamische Anzeigesysteme zur Unterstützung der LSA-Koordinierung
9 Gärtnerstraße zwischen Rolandstraße und Hinter der Kirche	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden
10 Austraße zwischen Am Marktplatz und Saatlandsdamm	Umgestaltung des Knotenpunktes Am Marktplatz / Rolandstraße / Austraße
11 Pinneberger Straße (L 105) zwischen Redderstieg und Wiedestraße	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags an der Pinneberger Straße zwischen Am Marktplatz und Pferdekoppel
12 Pinneberger Straße (L 105) zwischen Pferdekoppel und Stadtausgang	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden
13 Breiter Weg zwischen Pinneberger Straße und Klinkamp	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden
15 Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen Rissener Straße und Feldstraße	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden
16 Rosengarten (B 431) zwischen Mühlenstraße und Rathaus	Statische bzw. dynamische Anzeigesysteme zur Unterstützung der LSA-Koordinierung

Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung  
der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
23. April 2019

	<b>Lärmbrennpunkt</b>	<b>Maßnahmen</b>
17	Bahnhofstraße zwischen Mühlenstraße und Eichendorffweg	Umgestaltung des Knotenpunktes Rosengarten / Rathausplatz / Mühlenstraße
19	Bei der Doppeleiche / Tinsdaler Weg zwischen ABC-Straße und nach der Einmündung Goethestraße	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden
20	Tinsdaler Weg westlich und östlich der Einmündung Rudolf-Breitscheid-Straße	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden
21	Voßhagen zwischen Feldstraße und Kronskamp	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden
22	Rissener Straße (B 431) zwischen Voßhagen und Industriestraße	Statische bzw. dynamische Anzeigesysteme zur Unterstützung der LSA-Koordinierung Bau einer Lärmschutzwand im Knotenpunktbereich Rissener Straße/Industriestraße
23	Industriestraße zwischen Rissener Straße und Birkenweg	Bau einer Lärmschutzwand im Knotenpunktbereich Rissener Straße/Industriestraße
24	Elbstraße/ Galgenberg zwischen Rollberg bis nach Einmündung Goethestraße	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden
25	Schulauer Straße zwischen Hafestraße und Strandbaddamm	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden
26	Galgenberg zwischen Galgenberg und Feldstraße	keine Maßnahmenplanung erfolgt
27	Tinsdaler Weg / Industriestraße zwischen Linné-Straße und Langenkamp	keine Maßnahmenplanung erfolgt

## 2.6 Wirkungsanalysen

In der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung wurde für die vorgeschlagenen Maßnahmen eine umfangreiche verkehrliche, akustische und wirtschaftliche Wirkungsprognose erarbeitet. Im Rahmen der zweiten Stufe erfolgte eine Überarbeitung der Geschwindigkeitskonzeption. In diesem Zusammenhang erfolgte eine qualitative Einschätzung der durch die Geschwindigkeitsreduzierung zu erwartenden verkehrlichen und akustischen Auswirkungen.

Da keine neue Maßnahmenplanung durchgeführt wurde, haben die Ergebnisse der Wirkungsanalyse für die noch nicht umgesetzten Maßnahmen weiter Gültigkeit.

## 2.7 Ruhige Gebiete

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG fordert neben der Sanierung hoch belasteter Gebiete auch den vorbeugenden Schutz „ruhiger Gebiete“ vor Lärm. In diesen Gebieten geht es also weniger um eine Verminderung der Lärmbelastungen als vielmehr um eine Vermeidung der Lärmzunahme.

Ein ruhiges Gebiet ist laut Artikel 3 der Umgebungslärmrichtlinie *„ein von der zuständigen Behörde<sup>15</sup> festgelegtes Gebiet, in dem bei der  $L_{DEN}$ -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedsstaat festgelegten Wert nicht übersteigt“*.

Eine konkrete oder verbindliche Definition der ruhigen Gebiete wurde auf EU-Ebene nicht vorgegeben. Konkretisierungen wurden auch vom deutschen Gesetzgeber nicht vorgenommen. Die Belange der letztlich festgesetzten ruhigen Gebiete müssen bei der Abwägung zukünftiger Planungen berücksichtigt werden.

Die Stadt Wedel hat in der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung ruhige Gebiete festgelegt. Dazu wurde der Flächennutzungsplan<sup>16</sup> mit der Lärmkarte der zweiten Stufe für den Gesamttag des Straßenverkehrs überlagert und Gebiete mit Lärmbelastungen  $L_{DEN} < 55$  dB(A) identifiziert. Im Ergebnis wurden acht ruhige Gebiete Abbildung 13 festgelegt:

- Ihlenseegebiet (1)
- Buttermoor (2)
- Wald Klövensteen/Sandbargsmoor (3)
- Wedeler Au (4)
- Brünschentwiete (5)
- Geesthang/Elbhöhenwanderweg/Strand (6)
- Sport- und Freizeitpark Elbmarschen (7)
- Wedeler Marsch (8).

---

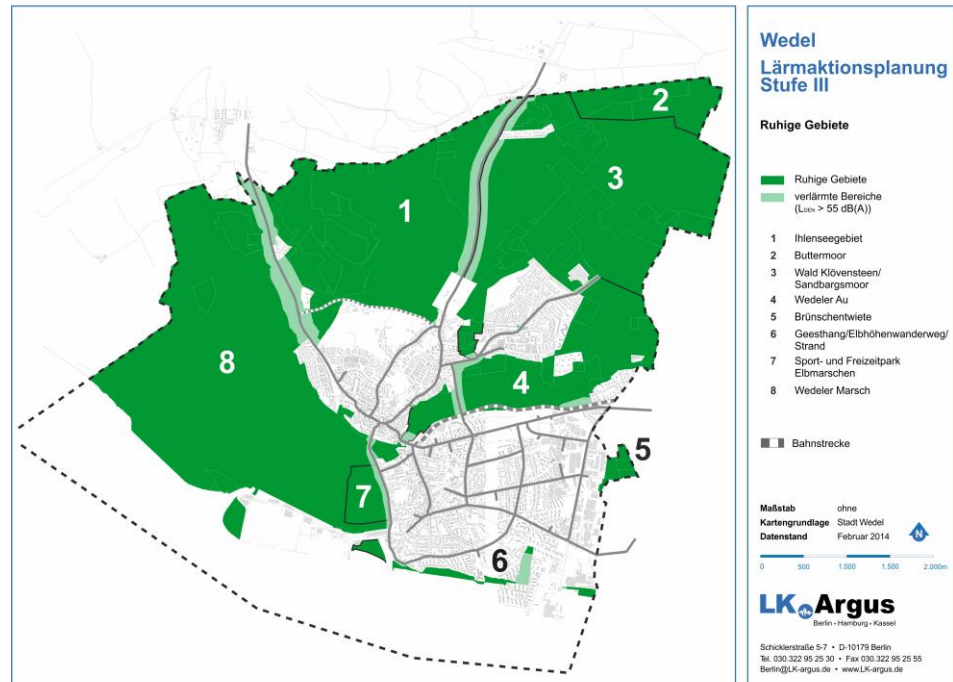
<sup>15</sup> Referat Umwelt, Abt. Umweltplanung / Umweltinformation / Klimaschutz.

<sup>16</sup> Berücksichtigt wurden Grünflächen, Flächen für die Landwirtschaft, Wald- und Deichflächen.

Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung  
der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
23. April 2019

**Abbildung 13:** ruhige Gebiete



Zu beachten ist, dass der Schienenverkehrslärm noch nicht berücksichtigt ist. Entlang der Bahntrasse sind weitere verlärmte Bereiche vorhanden.

### **3 Beteiligung der Öffentlichkeit**

Für die Aufstellung eines Aktionsplanes muss die Öffentlichkeit laut EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht nur klar und verständlich informiert (Artikel 9), sondern auch beteiligt werden. Hierzu sagt die Richtlinie in Artikel 8 (7), dass die Öffentlichkeit „zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird“ und dass sie „rechtzeitig und effektiv“ die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken.

Öffentlichkeit, so die Richtlinie, können Verbände, Organisationen und Einzelpersonen sein. Die Behörden sind gehalten, die Ergebnisse der Mitwirkung zu berücksichtigen und die Öffentlichkeit auch entsprechend über die Entscheidungen zu informieren. Auch fordert die Richtlinie „angemessene Fristen“ und eine „ausreichende Zeitspanne“ für jede Phase der Mitwirkung. Das gesamte Verfahren muss ausreichend transparent gemacht werden.

Der Lärmaktionsplan für die Stadt Wedel wurde im Zeitraum vom 18.03.2019 bis zum 12.04.2019 öffentlich ausgelegt. In diesem Zeitraum gingen die Stellungnahmen eines Bürgers, des Landesamts für Denkmalpflege, der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH, der SVG Südwestholstein ÖPNV, der Hamburger Verkehrsverbund GmbH, des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, der unteren Denkmalschutzbehörde des Kreises Pinneberg, der Deutschen Bahn AG und des NABU Schleswig-Holstein ein. Zusätzlich gab das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein seine Stellungnahme am 16.04.2019 ab. Eine Zusammenfassung und Abwägung der Stellungnahmen ist dem Bericht als Anhang beigefügt.

Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung  
der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
23. April 2019

## **4 Zusammenfassung**

Für die Stadt Wedel wurde die Lärmaktionsplanung mit der vorliegenden dritten Stufe nach EG-Umgebungslärmrichtlinie fortgeschrieben. Das Ziel dieser gesetzlichen Pflichtaufgabe ist es, die potentiell gesundheitsrelevanten Lärmbelastungen zu verringern. Die Lärmaktionsplanung für die Stadt Wedel umfasst den Straßenverkehr. Berücksichtigt wurden Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 8.200 Kfz am Tag sowie sonstige Straßen mit mehr als 2.000 Kfz am Tag. Für die Kartierung und Aktionsplanung an Hauptbahnstrecken des Bundes mit mehr als 30.000 Zügen pro Tag ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

In der Stadt Wedel sind durch Straßenverkehrslärm am Gesamttag rund 800 Menschen und in der Nacht rund 900 Menschen von gesundheitsrelevanten Lärmpegeln über 65 dB(A) bzw. 55 dB(A) betroffen.

Betroffenheiten oberhalb von 65 dB(A) am Gesamttag bzw. 55 dB(A) in der Nacht sind an der B 431, der L 105, der Bahnhofstraße, der Gärtnerstraße, der Austraße, dem Breiter Weg, der Rudolf-Breitscheid-Straße, Bei der Doppelei- che, am Tinsdaler Weg, Voßhagen, der Rissener Straße und der Industrie- straße, der Elbstraße, Galgenberg und der Schulauer Straße vorhanden.

In den letzten Jahren wurden bereits Maßnahmen zur Lärminderung umge- setzt. Dies sind beispielsweise die Sanierung der Feldstraße oder die Einfüh- rung von Tempo 30 an der B 431 zwischen ZOB und Lüländen. Andere Maß- nahmen, wie die Umgestaltung des Knotenpunktes Rosengarten / Rathaus- platz / Mühlenstraße, sollen in Zusammenhang mit der geplanten Nordumfah- rung umgesetzt werden. Zur Minderung des verbleibenden Straßenverkehrs- lärm sind folgende Handlungsmöglichkeiten vorhanden. Dargestellt sind auch Maßnahmen, die nicht in Zusammenhang mit der Nordumfahrung umgesetzt werden:

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags auf der B 431 zwischen Lindenstraße und Autal,
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags auf der Bahnhofstraße zwischen Eichendorffweg und Tinsdaler Weg,
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags an der Pinneberger Straße zwischen Am Marktplatz und Pferdekoppel,
- Statische bzw. dynamische Anzeigesysteme zur Unterstützung der LSA-Ko- ordinierung.

Darüber hinaus sind die weitere Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, der Bau der Fußgängerbrücke von der Bike-and-Ride Anlage zum Bahnhof, die Förderung des ÖPNV und die Querungssicherung für Fußgänger strategische Maßnahmen, die zur mittel- bis langfristig zur Lärminderung beitragen kön- nen.

**Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1:	geschätzte Zahl der belasteten Menschen von Straßenverkehrslärm im Hauptstraßennetz der Stadt Wedel 2017	9
Tabelle 2:	geschätzte Zahl der belasteten Menschen von Straßenverkehrslärm im Gesamtstraßennetz der Stadt Wedel 2017	9
Tabelle 3:	lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser von Straßenverkehrslärm am Hauptstraßennetz der Stadt Wedel 2017	9
Tabelle 4:	lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser von Straßenverkehrslärm im Gesamtstraßennetz der Stadt Wedel 2017	10
Tabelle 5:	Lärmbrennpunkte der dritten Stufe	12
Tabelle 6:	Umsetzungsstände der Maßnahmen des LAP 2009	23
Tabelle 7:	verbleibende Maßnahmenempfehlungen an den Lärmbrennpunkten	26

Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung  
 der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
 23. April 2019

Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung  
der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
23. April 2019

**Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1:	Untersuchungsstraßennetz	6
Abbildung 2:	Schallimmissionsplan $L_{DEN}$ für das Gesamtstraßennetz	8
Abbildung 3:	Schallimmissionsplan $L_{Night}$ für das Gesamtstraßennetz	8
Abbildung 4:	LärmKennZiffer in Rasterdarstellung $L_{DEN} \geq 65$ dB(A), Gesamtstraßennetz	10
Abbildung 5:	LärmKennZiffer in Rasterdarstellung $L_{Night} \geq 55$ dB(A), Gesamtstraßennetz	11
Abbildung 6:	Entwicklung der Lärmbrennpunkte	13
Abbildung 7:	Klassifizierung der Straßen	14
Abbildung 8:	Verkehrsorganisation	15
Abbildung 9:	Fahrbahnoberflächen	16
Abbildung 10:	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	17
Abbildung 11:	Freiraumkonzept	21
Abbildung 12:	Nordumfahrung	22
Abbildung 13:	ruhige Gebiete	30



**Anhang**

Karten des Textteils

Abwägung der Stellungnahmen

Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung  
der 3. Stufe**

Bericht (Entwurf)  
23. April 2019





**Berlin**

Novalisstraße 10  
D-10115 Berlin-Mitte  
Tel. 030.322 95 25 30  
Fax 030.322 95 25 55  
berlin@LK-argus.de

**Hamburg**

Altonaer Poststraße 13b  
D-22767 Hamburg-Altona  
Tel. 040.38 99 94 50  
Fax 040.38 99 94 55  
hamburg@LK-argus.de

**Kassel**

Ludwig-Erhard-Straße 8  
D-34131 Kassel  
Tel. 0561.31 09 72 80  
Fax 0561.31 09 72 89  
kassel@LK-argus.de