

Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Planungsausschusses am Dienstag, 25.06.2024 um 18:30 Uhr, im Ratssaal des Rathauses (barrierefrei), Rathausplatz 3-5, 22880 Wedel statt.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1 Einwohnerfragestunde
 - 1.1 Antworten der Verwaltung zu vorangegangenen Fragen
 - 1.2 Aktuelle Fragen der Einwohner*innen
- 2 Anhörung der Beiräte
- 3 Öffentlicher Teil des Protokolls der Sitzung vom 28.05.2024
- 4 Lärmaktionsplan der Runde IV
hier: Beschluss des Lärmaktionsplans
- 5 Bebauungsplan Nr. 28 „Gesamtschule“, 2. Änderung „ehemaliges J.-D. Möller Areal“; hier: Aufstellungsbeschluss und Beschluss über die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung
- 6 Bebauungsplan Nr. 27 b „Hogschlag“, 1. Änderung „Teilbereich Ost“; hier: erneute Konzeptvorstellung
- 7 Städtebauliche Sanierungsmaßnahme "Stadthafen Wedel"
 - 7.1 Mündlicher Sachstandsbericht der Verwaltung
- 8 Öffentliche Mitteilungen und Anfragen
 - 8.1 Bericht der Verwaltung
 - 8.2 Anfragen der Politik
 - 8.3 Sonstiges

Voraussichtlich nichtöffentlicher Teil

- 9 Nichtöffentlicher Teil des Protokolls der Sitzung vom 28.05.2024
- 10 Nichtöffentliche Mitteilungen und Anfragen
 - 10.1 Bericht der Verwaltung
 - 10.2 Anfragen der Politik
 - 10.3 Sonstiges

Öffentlicher Teil

- 11 Unterrichtung der Öffentlichkeit

gez. Johanna Bergstein
Vorsitz

F. d. R.:
Katrín Matthies

<u>öffentlich</u>	
Verantwortlich: Fachdienst Stadt- u. Landschaftsplanung	BESCHLUSSVORLAGE

Geschäftszeichen 2-61/Ku	Datum 22.05.2024	BV/2024/034
-----------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Vorberatung	25.06.2024
Rat der Stadt Wedel	Entscheidung	11.07.2024

Lärmaktionsplan der Runde IV
hier: Beschluss des Lärmaktionsplans

Beschlussvorschlag:

Der Rat beschließt den vorliegenden Lärmaktionsplan der Runde IV.

Ziele

1. Strategischer Beitrag des Beschlusses (Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele)

keine

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

keine

Darstellung des Sachverhaltes

Die Lärmkartierung der 4. Runde wurde am 20.09.2022 im PLA vorgestellt. Die Daten wurden nach Kiel gemeldet.

Nachdem die Lärmkartierung erfolgte, steht die Überprüfung und Fortführung des Lärmaktionsplanes an. Am 06.02.2024 erfolgte im Planungsausschuss die Vorstellung des Lärmaktionsplans der Runde IV.

Das Beteiligungsverfahren fand im Zeitraum vom 15.04. bis zum 24.05.2024 statt.

Die Stellungnahmen wurden abgewogen. Sie liegen als Anlage der Beschlussvorlage bei.

Folgende Änderungen haben sich nach dem Beteiligungsverfahren noch im Lärmaktionsplan der IV Runde ergeben:

Auf S. 31 (Kapitel 3) wurde Folgendes ergänzt:

Langfristig strebt die Stadt Wedel an, die Alternativen zum motorisierten Individualverkehr und somit den Umweltverbund zu stärken. Dies liegt als Leitziel auch dem Mobilitätskonzept zugrunde. Darüber hinaus ist das Thema Lärm im Rahmen der Bauleitplanung obligatorisch.

Auf S. 39 (Kapitel 6) wurde Folgendes ergänzt:

Im Zuge der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit für den Lärmaktionsplan der Runde IV der Stadt Wedel erfolgt eine Offenlegung der Entwurfsfassung. Zusätzliche Informationen sind online verfügbar. Im Internet bestand zudem die Möglichkeit, Stellungnahmen und Kommentare zum Lärmaktionsplan der vierten Runde abzugeben. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden tabellarisch zusammengefasst und fachlich geprüft. Die Ergebnisse der Prüfung wurden in einer Abwägungstabelle erläutert.

Die wesentlichen Maßnahmenempfehlungen im aktuellen Lärmaktionsplan beruhen auf dem Mobilitätskonzept der Stadt Wedel. Das Konzept wurde von einer umfangreichen Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet:

- 1. Mobilitätsumfrage 21.09. - 12.10.2020 (online)*
- 2. Bürger:innenforum am 20.04.2021*
- 3. Planungsworkstätten am 21.09. und 27.10.2021*
- 4. Infoveranstaltung (Verkehrsnissage) am 28.09.2022*

Auf S. 41 (Kapitel 7) wurde Folgendes ergänzt:

Der Umsetzungsstand und die tatsächlichen Lärmwirkungen der Maßnahmenempfehlungen sollen im Rahmen des Lärmaktionsplans der Runde V evaluiert werden.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Zur Umsetzung der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (2002/49/EG) ist die Belastung durch Umgebungslärm zu ermitteln und anhand von Lärmkarten darzustellen. Im Anschluss ist ein Lärmaktionsplan zu erarbeiten. Die Kartierung und der Lärmaktionsplan sind alle fünf Jahre zu überarbeiten.

Der beschlossene Lärmaktionsplan wird im Anschluss nach Kiel gemeldet.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Es sind keine Alternativen vorhanden, da die Erstellung von Lärmaktionsplänen und deren Überprüfung und Überarbeitung spätestens alle fünf Jahre eine gesetzliche Verpflichtung ist.

Finanzielle Auswirkungen

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen: ☒ ja ☐ nein
Mittel sind im Haushalt bereits veranschlagt ☒ ja ☐ teilweise ☐ nein
Es liegt eine Ausweitung oder Neuaufnahme von freiwilligen Leistungen vor: ☐ ja ☐ nein
Die Maßnahme / Aufgabe ist ☐ vollständig gegenfinanziert (durch Dritte)
☐ teilweise gegenfinanziert (durch Dritte)
☐ nicht gegenfinanziert, städt. Mittel erforderlich

Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.02.2019 zum Handlungsfeld 8 (Finanzielle Handlungsfähigkeit) sind folgende Kompensationen für die Leistungserweiterung vorgesehen:

(entfällt, da keine Leistungserweiterung)

Ergebnisplan						
Erträge / Aufwendungen	2024 alt	2024 neu	2025	2026	2027	2028 ff.
		in EURO				
*Anzugeben bei Erträge, ob Zuschüsse / Zuweisungen, Transfererträge, Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalkosten, Sozialtransferaufwand, Sachaufwand, Zuschüsse, Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen						
Erträge*						
Aufwendungen*						
Saldo (E-A)						

Investition	2024 alt	2024 neu	2025	2026	2027	2028 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen						
Saldo (E-A)						

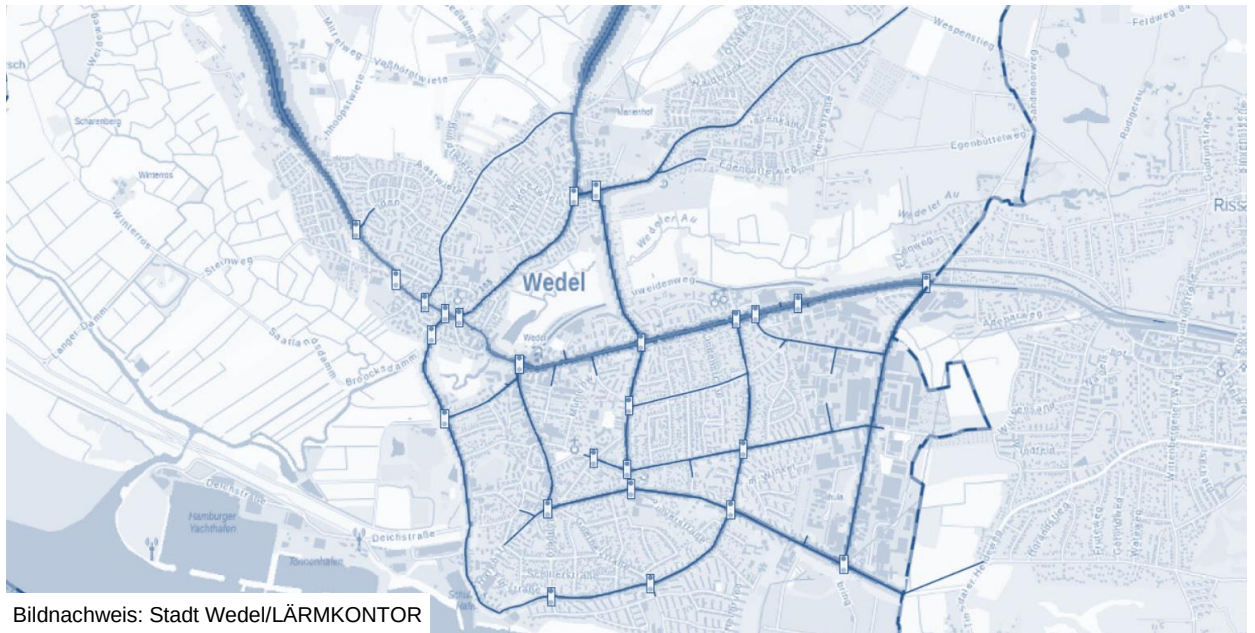
Anlage/n

- 1 Lärmaktionsplan Runde IV
- 2 Abwägung Lärmaktionsplan Runde IV

Bericht

Lärmaktionsplanung der Runde IV

für die Stadt Wedel



29. Mai 2024

Ramboll Deutschland GmbH | Smart Mobility DE
(vormals LK Argus GmbH)

Bericht

Lärmaktionsplanung der Runde IV für die Stadt Wedel

Auftraggeber

Stadt Wedel

FD Stadt- und Landschaftsplanung

Rathausplatz 3-5

22880 Wedel

Auftragnehmer

Ramboll Deutschland GmbH |

Smart Mobility DE

(vormals LK Argus GmbH)

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

13407 Berlin

T +49 30 302020-0

SmartMobilityDE@ramboll.com

de.ramboll.com/transport

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

M. Eng. Mario Branig

Dipl.-Ing. Sonja Patermann

Berlin, 29. Mai 2024

1	Einleitung	1	Stadt Wedel
1.1	Untersuchungsgebiet	2	Lärmaktionsplanung
1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	3	Runde IV
1.3	Auslösepegel und Grenzwerte	5	29.05.2024
1.4	Zuständige Behörden	5	
1.5	Methodische Vorgehensweise	5	
2	Bestandsanalyse	7	
2.1	Lärmkartierung des Straßenverkehrs (Runde IV)	7	
2.2	Verkehrssituation	17	
2.3	Vorhandene Planungen	22	
2.3.1	Flächennutzungsplan (2010)	23	
2.3.2	Landschaftsplan (2010)	24	
2.3.3	Mobilitätskonzept	25	
2.3.4	BusinessPark Elbufer	26	
2.3.5	Nordumfahrung Wedel	26	
2.3.6	Fazit	27	
2.4	Umsetzungsstände der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2019 (Runde III)	27	
3	Aktualisierung der Maßnahmenempfehlung	31	
4	Wirkungsanalyse	35	
5	Ruhige Gebiete	37	
6	Information und Beteiligung der Öffentlichkeit	39	
7	Zusammenfassung	40	
	Tabellenverzeichnis	42	
	Abbildungsverzeichnis	42	
	Literaturverzeichnis	43	

1 Einleitung

Stadt Wedel
Lärmaktionsplanung
Runde IV
 29.05.2024

Für die Stadt Wedel wird der Lärmaktionsplan der Runde III (LAP III) nach EU-Umgebungslärmrichtlinie¹ fortgeschrieben. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die Lärmbelastung zu senken und die Lebensqualität in der Stadt Wedel zu erhöhen. Konkret geht es darum, potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen zu vermeiden, Belästigungen zu verringern und den Bewohnern einen ungestörten Schlaf zu ermöglichen.

Die Grundlage für die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung in Wedel bilden der Lärmaktionsplan der Runde III sowie die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung für das Straßennetz. Seit der letzten Aktualisierung haben sich bestimmte Rahmenbedingungen geändert. Dies betrifft vor allem die ehemals geplante Nordumfahrung Wedel, die in dieser Form nicht mehr realisiert werden soll. Damit einher gehen auch notwendige Veränderungen der bisherigen Maßnahmenempfehlungen entlang der Ortsdurchfahrt, die im Zusammenhang mit der Nordumfahrung empfohlen wurden. Die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung wird auch die Maßnahmenempfehlungen aus dem Mobilitätskonzept der Stadt berücksichtigen.

Der Bericht dokumentiert die rechtlichen Rahmenbedingungen und Auslöswerte für die Lärmaktionsplanung der Runde IV. Der Untersuchungsraum und die Vorgehensweise werden beschrieben und die Zuständigkeiten der Lärmaktionsplanung in der Stadt Wedel benannt. Auf Basis der vorliegenden Kartierungsergebnisse werden die Lärmbrennpunkte hergeleitet und darauf aufbauend die Maßnahmen des vorangegangenen Lärmaktionsplans in die Maßnahmenplanung der Runde VI überführt und fortgeschrieben. Hierbei werden auch die Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept berücksichtigt. Abschließend erfolgt eine Wirkungsanalyse. Die ruhigen Gebiete werden aus der Runde III übernommen.

Die Lärmaktionsplanung der vierten Runde in Wedel konzentriert sich auf den Straßenverkehr. Kartierungspflichtig ist darüber hinaus auch das Heizkraftwerk. Die Kartierung weist allerdings keine relevanten Lärmbetroffenheiten durch das Heizkraftwerk auf. Die Zuständigkeit für den Eisenbahnverkehrslärm liegt beim Eisenbahn-Bundesamt. Daher werden der Lärm durch Industrieanlagen und der Eisenbahnverkehrslärm in dem vorliegenden Bericht nicht behandelt.

¹ 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, geändert durch: Delegierte Richtlinie (EU) 2021/1226 der Kommission vom 21. Dezember 2020 Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft L 269/65 vom 28.07.2021.

1.1 Untersuchungsgebiet

Die kreisangehörige Stadt Wedel gehört zum Landkreis Pinneberg in Schleswig-Holstein und liegt in der Metropolregion Hamburg. In Wedel leben 33.935 Einwohnende (Stand: 31.12.2020) auf einer Gesamtfläche von 3.382 ha.² Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 10 Einwohnenden pro ha.³

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 Fahrenkamp, 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 und Altona an den Hauptbahnhof Hamburg und weiter über Barmbek und Ohlsdorf an den Flughafen Hamburg bzw. Poppenbüttel angebunden.

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, Pinneberg, Quickborn und Norderstedt verbinden und die auch Stadtverkehrsfunktionen übernehmen. Die Linie 189 fährt vom S-Bahnhof Wedel zum S-Bahnhof Blankenese. Die Buslinie 289 verkehrt zwischen S-Bahnhof Wedel und der Moorwegsiedlung. Die Linie 395 verkehrt zwischen S-Bahnhof Wedel über Pinneberg nach Garstedt. Ergänzt wird das Angebot von den Nachtbuslinien 601 (in der Woche) und 621 (am Wochenende). Die Linie X89 fährt vom S-Bahnhof Wedel zum Bahnhof Elmshorn, die Line X 99 vom S-Bahnhof Wedel über Uetersen bis zur Kurt-Wagner-Straße in Elmshorn.

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.

² Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/regionalstatistik-datenbanken-und-karten/regionalstatistische-datenangebote-fuer-schleswig-holstein#c7484>, Zugriff am 19. Januar 2023.

³ 1004 Einwohnende pro km².

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.⁴

1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen erfolgt gemäß §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)⁵, das mit dem Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005⁶ die Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm⁷ 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 Einwohnenden 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

⁴ <http://www.wedel.de/tourismus-freizeit/sehenswertes-ausfluege/radfahren.html>, Zugriff am 20. Januar 2023.

⁵ 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), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes vom 19. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1792) geändert worden ist.

⁶ 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.

⁷ 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, geändert durch: Delegierte Richtlinie (EU) 2021/1226 der Kommission vom 21. Dezember 2020 Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft L 269/65 vom 28.07.2021.

Stadt Wedel

Lärmaktionsplanung

Runde IV

29.05.2024

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),
- bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung,
- Schätzwert der Zahl der von einer Lärmreduzierung betroffenen Personen.

Gemäß § 47 Abs. 6 BImSchG und § 47d 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.

Seit dem 31. Dezember 2021 ist nach der 34. BImSchV § 5 Abs. 1 ein neues Berechnungsverfahren⁸ für den Umgebungslärm anzuwenden. Ein Vergleich mit den Ergebnissen der Runde III (besonders die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Menschen) ist daher nicht möglich. Zusätzlich wurden die Grenzen der Pegelklassen nach § 4 Abs. 4 Nr. 1 BImSchV überarbeitet. Eine neue Rundungsregelung führt zu einer Verschiebung der Klassengrenzen um 0,5 dB(A). Es wird eine deutliche Zunahme der Belastetenzahlen gegenüber der vorherigen Runde III erwartet. (LAI, März 2022)

Zusätzlich sind im Vergleich zur Runde III nach der 34. BImSchV § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 neben der Anzahl lärmbeeinträchtigter Menschen durch den Straßenverkehr auch Angaben zur geschätzten Zahl ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung aufzuführen. Diese sind nach Anhang III der Richtlinie 2002/49/EG zu ermitteln.

⁸ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB), veröffentlicht am 28. Dezember 2018 im Bundesanzeiger AT 28.12.2018 B7.

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.

Bei der aktuellen Wedeler Lärmaktionsplanung werden - wie schon bei den vorangegangenen Runden – folgende 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 (FD Stadt- und Landschaftsplanung) durch die LÄRM-KONTOR GmbH erarbeitet. Die Lärmaktionsplanung liegt gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG in der Verantwortung der Stadt Wedel. Zuständig dort ist:

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

1.5 Methodische Vorgehensweise

Der Lärmaktionsplan der Runde IV 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 ersten Lärmaktionsplan berücksichtigt.

Stadt Wedel

Lärmaktionsplanung

Runde IV

29.05.2024

Die in der letzten Runde 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 bereits in der Runde II 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

Stadt Wedel
Lärmaktionsplanung
Runde IV
 29.05.2024

In der Bestandsanalyse wird die Lärmkartierung der Runde IV für den Straßenverkehr ausgewertet, die verkehrliche Situation dargestellt, die bereits vorhandenen Planungen analysiert, relevante Veränderungen und Erfahrungen seit der Lärmaktionsplanung der vorangegangenen Runden ausgewertet, die Umsetzungsstände der im Lärmaktionsplan der Runde III empfohlenen Maßnahmen aufgezeigt sowie der verbleibende Handlungsbedarf an den Lärmbrennpunkten aufgezeigt.

2.1 Lärmkartierung des Straßenverkehrs (Runde IV)

Für Wedel erfolgte die Lärmkartierung der Runde IV verpflichtend für alle Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Hierunter fallen die beiden folgenden Hauptverkehrsstraßen:

- Bundesstraße B 431 (Rissener Straße – Rosengarten – Mühlenstraße – Am Marktplatz – Rolandstraße – Schauenburger Straße – Holmer Straße),
- Landesstraße L 105 (Pinneberger Straße zwischen Breiter Weg und nördlicher Stadtgrenze).

Neben den verpflichtend zu kartierenden Straßen wurden weitere lärmrelevante Straßen in der Lärmkartierung berücksichtigt. Hierbei handelt es sich um die folgenden Straßen im Wedeler Straßennetz:

- ABC-Straße zwischen Hafenstraße und Schloßkamp,
- Austraße,
- Autal,
- Bahnhofstraße,
- Beim Hoophof (teilweise),
- Breiter Weg,
- Croningstraße,
- Egenbüttelweg zwischen Breiter Weg und Gerhart-Hauptmann-Straße,
- Elbstraße,
- Feldstraße zwischen Spitzerdorfstraße und Industriestraße,
- Gärtnerstraße,
- Galgenberg,

Stadt Wedel

Lärmaktionsplanung

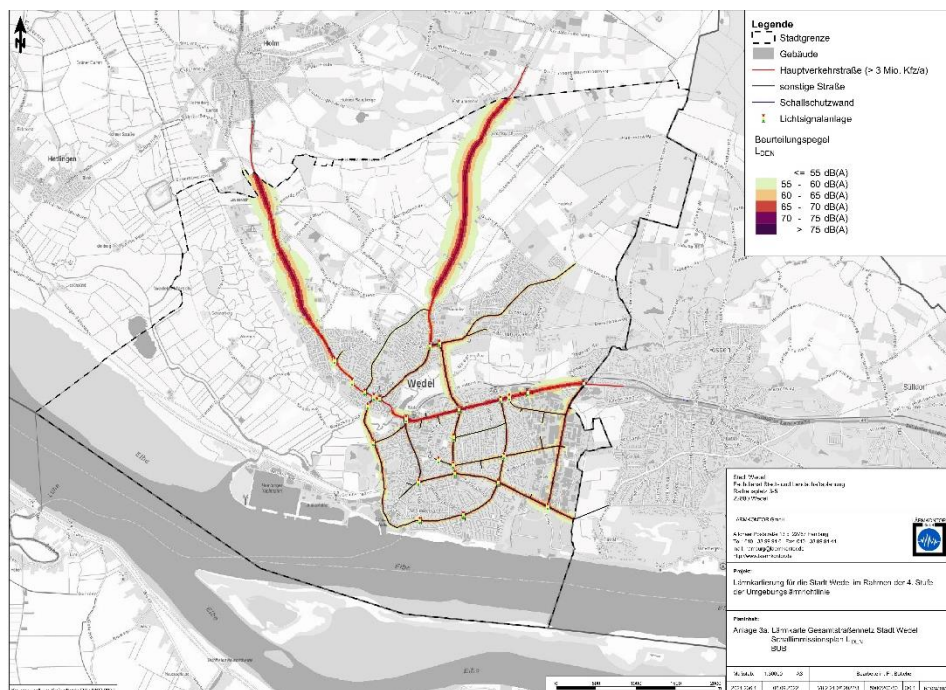
Runde IV

29.05.2024

- Gorch-Fock-Straße,
- Hafenstraße zwischen Bahnhofstraße und Mozartstraße,
- Industriestraße,
- Krons Kamp zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Voßhagen sowie zwischen Heinrich-Schacht-Straße und Croningstraße,
- Lülanden zwischen B 431 und Wacholderstraße – Martin-Niemöller-Straße,
- Mühlenweg zwischen Rosengarten und Müllerkamp,
- Moorweg,
- Parnaßstraße,
- Pinneberger Straße zwischen Mühlenstraße und Breiter Weg,
- Rudolf-Breitscheid-Straße,
- Schulauer Straße,
- Steinberg,
- Strandweg,
- Tannenkamp,
- Theaterstraße (teilweise),
- Tinsdaler Weg,
- Voßhagen,
- Werkstraße.

Die aufgeführten Straßen wurden auch in der Lärmkartierung der Runde III berücksichtigt.

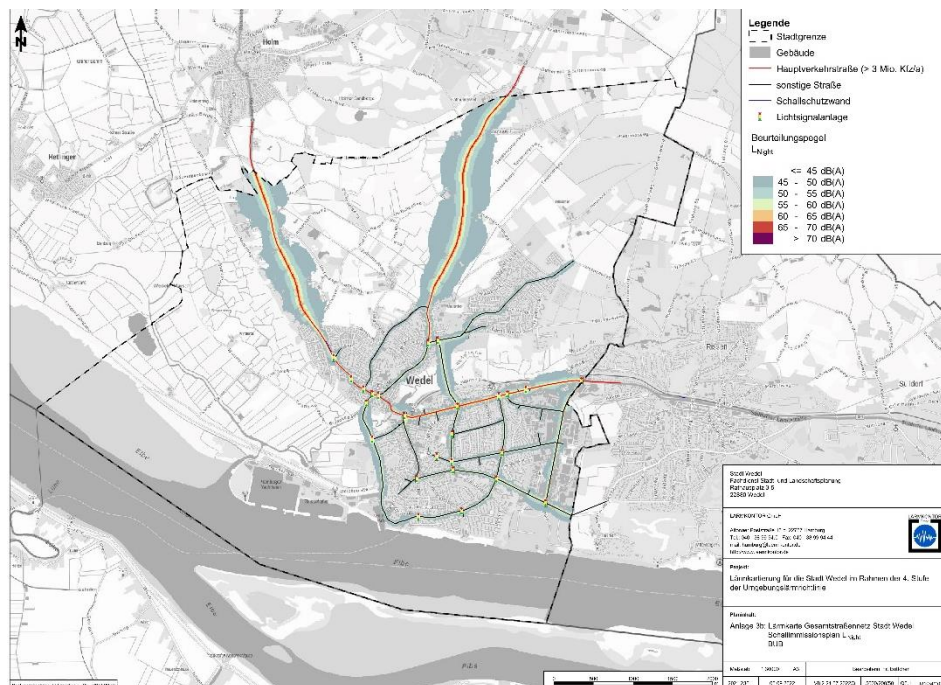
Abbildung 1: Schallimmissionsplan L_{DEN} der Runde IV für das Gesamtstraßennetz



Quelle: Stadt Wedel, Lärmkontor GmbH.

Stadt Wedel
Lärmaktionsplanung
Runde IV
29.05.2024

Abbildung 2: Schallimmissionsplan L_{Night} der Runde IV für das Gesamtstraßennetz



Quelle: Stadt Wedel, Lärmkontor GmbH.

In Tabelle 1 ist die geschätzte Anzahl der von Straßenverkehrslärm betroffenen Einwohnenden für das pflichtkartierte Straßennetz aufgeführt. Tabelle 2 zeigt die entsprechenden Werte für das gesamte kartierte Straßennetz. Demnach sind, bezogen auf das Gesamtstraßennetz von potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln von $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ am Gesamttag rund 1.800 und von $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ in der Nacht rund 2.000 Bewohnende betroffen. Das entspricht rund 5,3 % bzw. 5,9 % der Gesamtbevölkerung von Wedel.

Ein Vergleich der damaligen und der heutigen Lärmbetroffenheiten ist aufgrund des geänderten Berechnungsverfahrens (BUB) sowie Verschiebung der Klassengrenzen nicht möglich.

Tabelle 1: Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm im Hauptstraßennetz belasteten Menschen⁹

L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbe- völke- rung	L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbe- völke- rung
			50 bis 54	1.000	2,9 %
55 bis 59	800	2,4 %	55 bis 59	800	2,4 %
60 bis 64	1.000	2,9 %	60 bis 64	200	< 1 %
65 bis 69	800	2,4 %	65 bis 69	0	
70 bis 74	100	< 1 %	≥ 70	0	
≥ 75	0				
Summe¹⁰	2.700	8,0 %	Summe	2.000	5,9 %

Quelle: Lärmkontor GmbH.

⁹ Gesamtbevölkerung 33.935 Einwohnende, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Stand 31.12.2020.
¹⁰ Abweichungen sind rundungsbedingt.

Tabelle 2: Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm im Gesamtstraßennetz belasteten Menschen

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbe- völke- rung	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbe- völke- rung
			50 bis 54	4.000	11,8 %
55 bis 59	4.000	11,8 %	55 bis 59	1.800	5,3 %
60 bis 64	3.800	11,2 %	60 bis 64	200	< 1 %
65 bis 69	1.600	4,7 %	65 bis 69	0	
70 bis 74	200	< 1 %	≥ 70	0	
≥ 75	0				
Summe¹¹	9.600	28,3 %	Summe	6.000	17,7 %

Quelle: Lärmkontor GmbH.

Tabelle 3 und Tabelle 4 geben für die Stadt Wedel einen Überblick über die lärmbelasteten Flächen sowie die geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern entlang des Hauptstraßennetz bzw. Gesamtstraßennetz. Von potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln im Gesamtstraßennetz sind 800 Wohnungen, 3 Schulgebäude und eine Fläche von 1 km² betroffen.

Tabelle 3: Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, Kindertagesstätten (Kita) und Krankenhäuser im Hauptstraßennetz

L _{DEN} dB(A)	Fläche km ²	Anzahl an Gebäuden für ...		
		Wohnungen	Schulen ¹²	Krankenhäuser ¹²
> 55	2	1.300	3	0
> 65	1	400	2	0
> 75	0	0	0	0

Quelle: Lärmkontor GmbH.

Stadt Wedel
Lärmaktionsplanung
Runde IV
29.05.2024

¹¹ Abweichungen sind rundungsbedingt.

¹² Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen.

Tabelle 4: Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, Kindertagesstätten (Kita) und Krankenhäuser im Gesamtstraßennetz

L _{DEN} dB(A)	Fläche km²	Anzahl an Gebäuden für ...		
		Wohnungen	Schulen ¹³	Krankenhäuser ¹²
> 55	3	4.600	8	0
> 65	1	800	3	0
> 75	0	0	0	0

Quelle: Lärmkontor GmbH.

Angaben zur geschätzten Anzahl von Fällen ischämischer Herzkrankheiten¹⁴, starker Belästigung und starker Schlafstörung sind in der Tabelle 5 dargestellt.

Tabelle 5: Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung in Wedel

Anzahl Betroffener	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung
Hauptverkehrsstraßennetz	1	506	132
Gesamtstraßennetz	3	1.580	348

Quelle: Lärmkontor GmbH.

Verortung der Lärmbrennpunkte

Analog zur Runde III der Lärmaktionsplanung wurden für die Identifizierung von Handlungsschwerpunkten LärmKennZifferKarten erstellt. Mit Hilfe der Lärm-KennZiffer (LKZ) ist eine räumliche Verortung der über den Auslösewerten L_{DEN} ≥ 65 dB(A) bzw. L_{Night} ≥ 55 dB(A) Belasteten möglich.

Die LärmKennZiffern sind überall dort hoch, wo sowohl hohe Einwohnendichten als auch hohe Belastungen auftreten. Die Ergebnisse zeigen die Abbildung 3 und Abbildung 4.

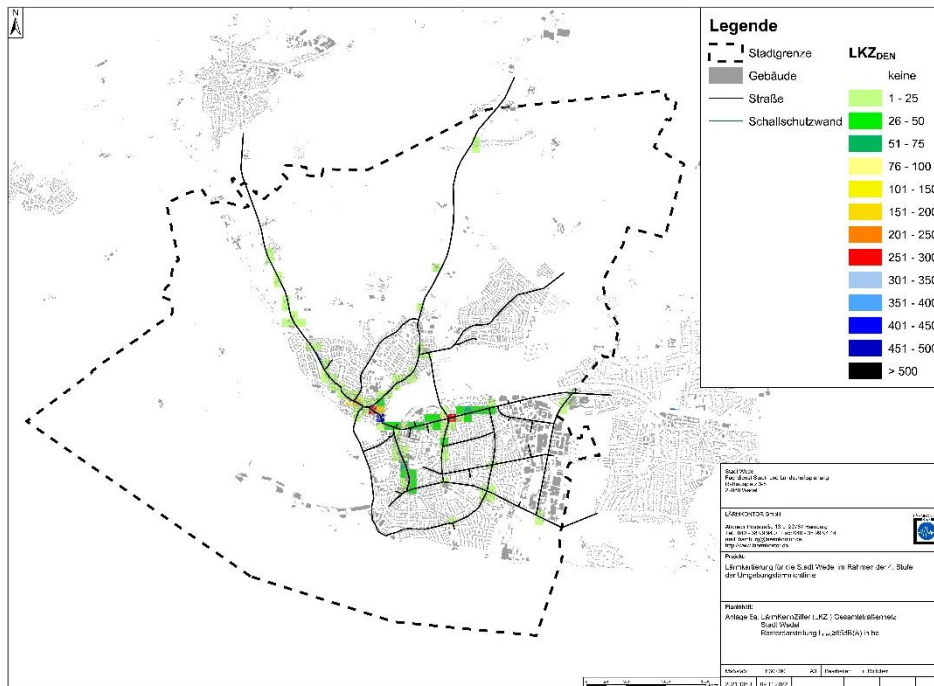
¹³ Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen.
¹⁴ Krankheiten, die durch das Versagen des Herzens aus verschiedenen Gründen verursacht werden.

Abbildung 3: LärmKennZiffer in Rasterdarstellung $L_{DEN} \geq 65$ dB(A), Gesamtstraßennetz

Stadt Wedel

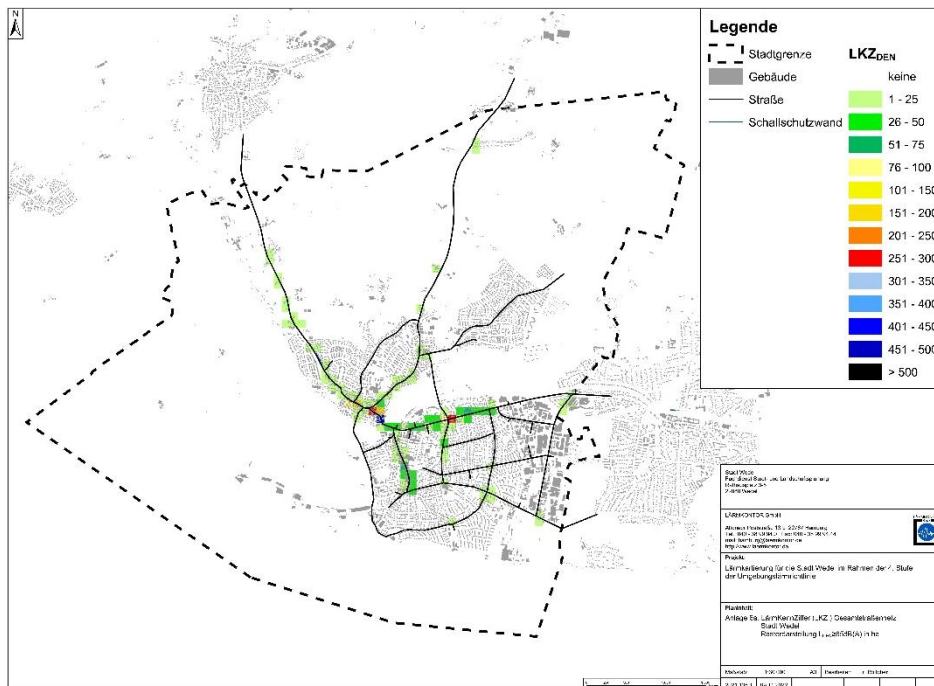
Lärmaktionsplanung Runde IV

29.05.2024



Quelle: Stadt Wedel, Lärmkontor GmbH 2022.

Abbildung 4: LärmKennZiffer in Rasterdarstellung $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$, Gesamtstraßennetz



Quelle: Stadt Wedel, Lärmkontor GmbH 2022.

Auf Grundlage der LKZ-Karten werden die Straßenabschnitte identifiziert, in denen ein erhöhter Handlungsbedarf bezüglich lärmbelasteter Bewohnenden besteht. Ein Abgleich der Pegel an den Wohngebäuden wurde dabei berücksichtigt. Als Lärmbrennpunkte werden die Straßen gekennzeichnet, die belastete Personen $\geq 65 \text{ dB(A)}$ (L_{DEN}) bzw. $\geq 55 \text{ dB(A)}$ (L_{Night}) aufweisen.

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

Da an den Lärmbrennpunkten Voßhagen (ehemals LB 21) und Schulauer Straße (ehemals LB 25) in der Runde IV keine Betroffenheiten vorhanden sind, sind diese nicht mehr Teil der weiteren Betrachtung innerhalb der vierten Runde. Gegenüber der Runde III sind in der Runde IV östlich des Knotenpunktes Tinsdaler Weg / Rudolf-Breitscheid-Straße keine durch Lärm belasteten Personen mehr vorhanden (ehemals LB 20). Westlich des Knotenpunktes bleibt der Lärmbrennpunkt Nr. 20 angesichts weiterhin vorhandener Lärmbetroffenheiten bestehen.

Der Lärmbrennpunkt 17 verläuft in der Runde IV auf der Bahnhofstraße nur zwischen Eichendorffweg und Gorch-Fock-Straße, da zwischen der Gorch-Fock-Straße und Mühlenstraße keine Lärmbetroffenheiten auftreten.

Der Lärmbrennpunkt in der Schauenburgerstraße / Holmer Straße (LB 8) verläuft, anstatt wie in der Runde III bis zur Haubargtwiete, nun bis zum Ihlseewei-denweg. Der Grund hierfür ist, dass in der Runde IV entlang des Straßenabschnitts weitere Lärmbetroffenheiten identifiziert wurden.

Auf der Straße Galgenberg konnten zwischen der Bushaltestelle „Feldstraße“ und auf Höhe der Hausnummer 74 in der Runde IV im Gegensatz zur Runde III keine potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen mehr ermittelt werden. Deshalb wurde der ehemalige Lärmbrennpunkt Nr. 26 aufgeteilt (LB 26.1 und LB 26.2).

Gegenüber der dritten Runde wird in der vierten Runde der Lärmbrennpunkt Autal (LB 14) zwischen Rissener Straße und der Hausnummer Autal 1 wieder aufgenommen. Hier treten potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen im Rahmen der Runde IV auf.

Im Bereich des Knotenpunktes Pinneberger Straße / Fahrenkamp weist die aktuelle Lärmkartierung im Vergleich zur Runde drei neue Lärmbetroffenheiten knapp oberhalb der Auslösewerte von $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$ und / oder $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$ auf. Die Lärmkartierung enthält allerdings noch nicht die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h, die im Zuge

der Einrichtung der Bushaltestelle "Fährenkamp" im Knotenpunktbereich umgesetzt wurde. Daher ist die tatsächliche Lärmbelastung in diesem Bereich geringer als in der Lärmkartierung. Eine solche Geschwindigkeitsreduzierung führt zu einer Lärminderung von etwa 2 dB(A). Unter der Annahme um 2 dB(A) geringerer Lärmbelastungen ist davon auszugehen, dass keine Überschreitungen der Auslösewerte vorliegen. Aus diesem Grund wird dieser Abschnitt im LAP der Runde IV nicht als Lärmbrennpunkt aufgenommen.

Die übrigen Lärmbrennpunkte der vierten Runde decken sich mit denen der dritten Runde.

Die Priorisierung der vierten Runde stimmt mit Ausnahme der Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen Rissener Straße bis Feldstraße (LB 15), der Straße Rosengarten zwischen Mühlenstraße bis Rathaus (LB 16) und dem Knotenpunktbereich Bei der Doppeleiche / Tinsdaler Weg (LB 19) mit der aus Runde III überein. In den genannten Straßenabschnitten sind in der vierten Runde höhere LKZ als noch in der Runde III vorhanden.

Es ist zu beachten, dass die Gebäude im Bereich des Knotenpunktes des Lärmbrennpunktes Autal (LB 14) eine höhere Lärmkennziffer (Priorität 2, LKZ_{Night} 151-200 bzw. LKZ_{DEN} 101-150) aufweisen als die Gebäude entlang des weiteren Verlaufs der Straße Autal. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass der Lärm hauptsächlich von der Rissener Straße verursacht wird, die über den Knotenpunktbereich verläuft. Daher wird für den Lärmbrennpunkt Autal die realistischere Priorität der Stufe 3 angenommen.

Aktuell findet in der Bahnhofstraße zwischen Gorch-Fock-Straße und Doppeleiche ein Verkehrsversuch statt (Teilabschnitt des LB 7 und LB 17). Der Straßenabschnitt wurde als Fahrradstraße ausgewiesen. Der motorisierte Kfz-Verkehr darf die Bahnhofstraße weiterhin befahren, allerdings ist die Geschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde begrenzt, und Radfahrer haben Vorrang. Die Einbahnstraßen-Regelung wird beibehalten. Personen, die mit dem Fahrrad in Richtung Bahnhof unterwegs sind, benutzen weiterhin den Radweg auf dem Gehsteig wie gewohnt. Durch die Umsetzung der Maßnahme besteht das Potential, dass sich die derzeitige Lärmsituation verbessert und günstiger darstellt als in der ursprünglichen Lärmkartierung erfasst.

Tabelle 6: Lärmbrennpunkte der Runde IV

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

Stadt Wedel

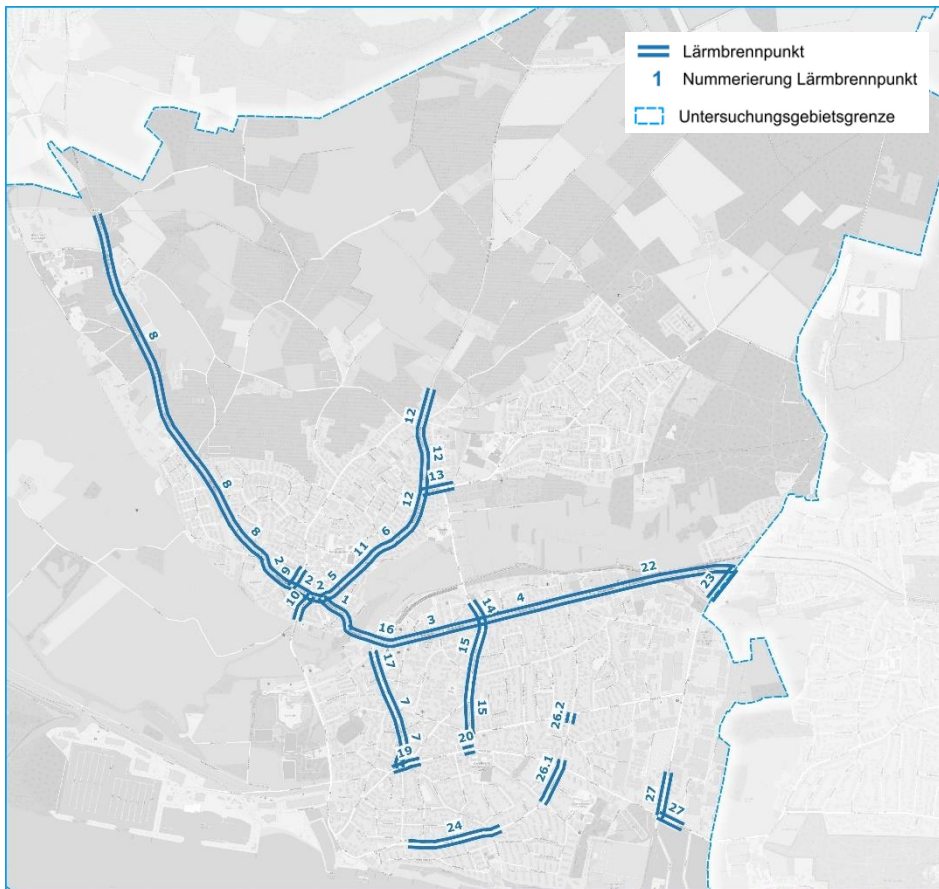
Lärmaktionsplanung

Runde IV

29.05.2024

Nr.	Straße	Abschnitt	Priorität
6	Pinneberger Straße (L 105)	Wiedestraße bis Pferdekoppel	2
7	Bahnhofstraße	Eichendorffweg bis Tinsdaler Weg	2
15	Rudolf-Breitscheid-Straße	Rissener Straße bis Feldstraße	2 (zuvor 3)
16	Rosengarten (B 431)	Mühlenstraße bis Rathaus	2 (zuvor 3)
19	Bei der Doppeleiche / Tinsdaler Weg	ABC-Straße bis nach der Einmündung Goethestraße	2 (zuvor 3)
8	Schauenburgerstraße / Holmer Straße (B 431)	Ansgariusweg bis Ihlseeweidenweg	3
9	Gärtnerstraße	Rolandstraße bis Hinter der Kirche	3
10	Austraße	Am Marktplatz bis Jungfernstieg	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	Rissener Straße bis Autal	3 (neu)
17	Bahnhofstraße	Gorch-Fock-Straße bis Eichendorffweg	3
20	Tinsdaler Weg	westlich der Einmündung Rudolf-Breitscheid-Straße	3
21	<i>Voßhagen (LB entfällt)</i>	<i>Feldstraße bis Krons Kamp</i>	-
22	Rissener Straße	Voßhagen bis Industriestraße	3
23	Industriestraße	Rissener Straße bis Birkenweg	3
24	Elbstraße / Galgenberg	Rollberg bis Goethestraße	3
25	<i>Schulauer Straße (LB entfällt)</i>	<i>Hafenstraße und Strandbaddamm</i>	-
26.1	Galgenberg	Knotenpunkt Tinsdaler Weg bis Pulverstraße	3
26.2	Galgenberg	südlich des Knotenpunkts Galgenberg / Feldstraße	3
27	Tinsdaler Weg / Industriestraße	Von-Linné-Straße bis Langenkamp	3

Abbildung 5: Verortung der Lärmbrennpunkte der Runde IV



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der oben dargestellten Lärmkartierungen.
Kartengrundlage: ©OpenStreetMap-Mitwirkende.

Stadt Wedel
Lärmaktionsplanung
Runde IV

29.05.2024

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.

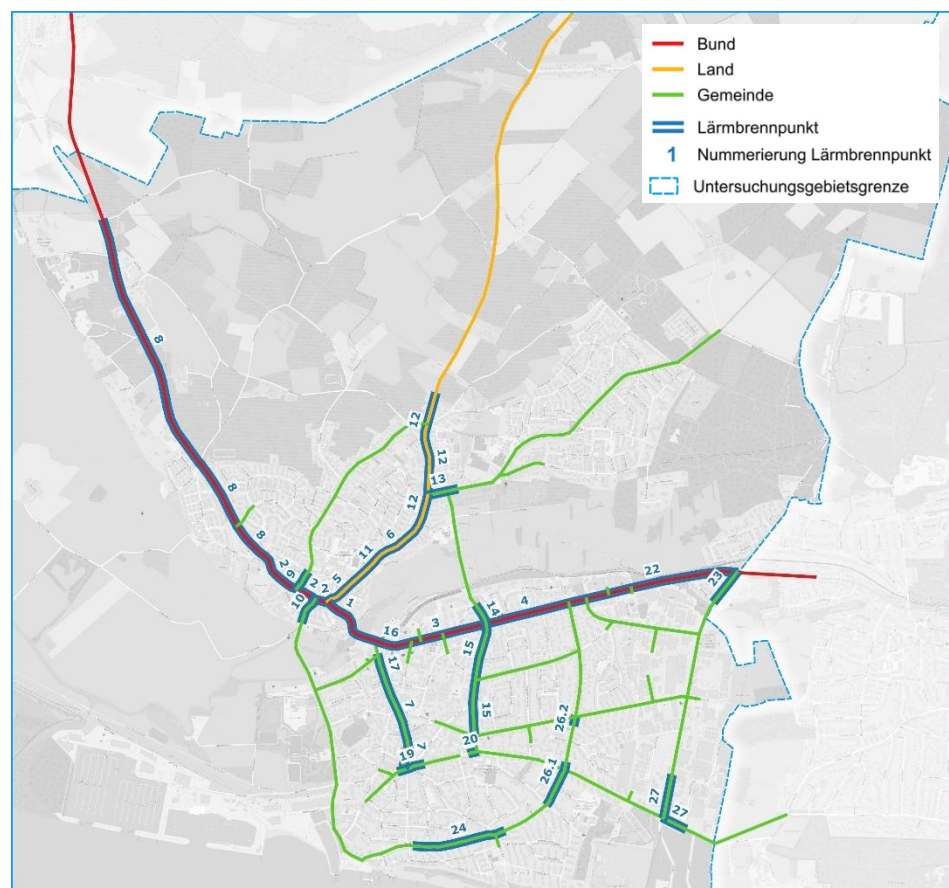
Straßenklassifizierung

Der größte Teil des kartierten Straßennetzes in Wedel befindet sich in der Straßenbaulast der Gemeinde (Abbildung 6). Während die Zuständigkeit für die Landesstraße 105 (Pinneberger Straße) dagegen beim Land liegt, ist der Bund für den von östlicher in nordwestlicher Richtung verlaufenden Straßenzug Risener Straße / Rosengarten / Mühlenstraße / Am Marktplatz / Rolandstraße / Schauenburger Straße / Holmer Straße (B 431) verantwortlich.

Die Lärmbrennpunkte befinden sich an den folgenden Straßen:

- der Bundesstraße B 431
(Straßenzug Rissener Straße / Rosengarten / Mühlenstraße / Am Marktplatz / Rolandstraße / Schauenburger Straße / Holmer Straße),
- der Landesstraße L 105 (Pinneberger Straße) sowie an
- den Gemeindestraßen Austrasse, Autal, Bahnhofstraße, Breiter Weg, Elbstraße, Gärtnerstraße, Galgenberg, Industriestraße, Rudolf-Breitscheid-Straße, Tinsdaler Weg.

Abbildung 6: Klassifizierung der Straßen



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der oben dargestellten Lärmkartierungen.
Kartengrundlage: ©OpenStreetMap-Mitwirkende.

Verkehrsorganisation

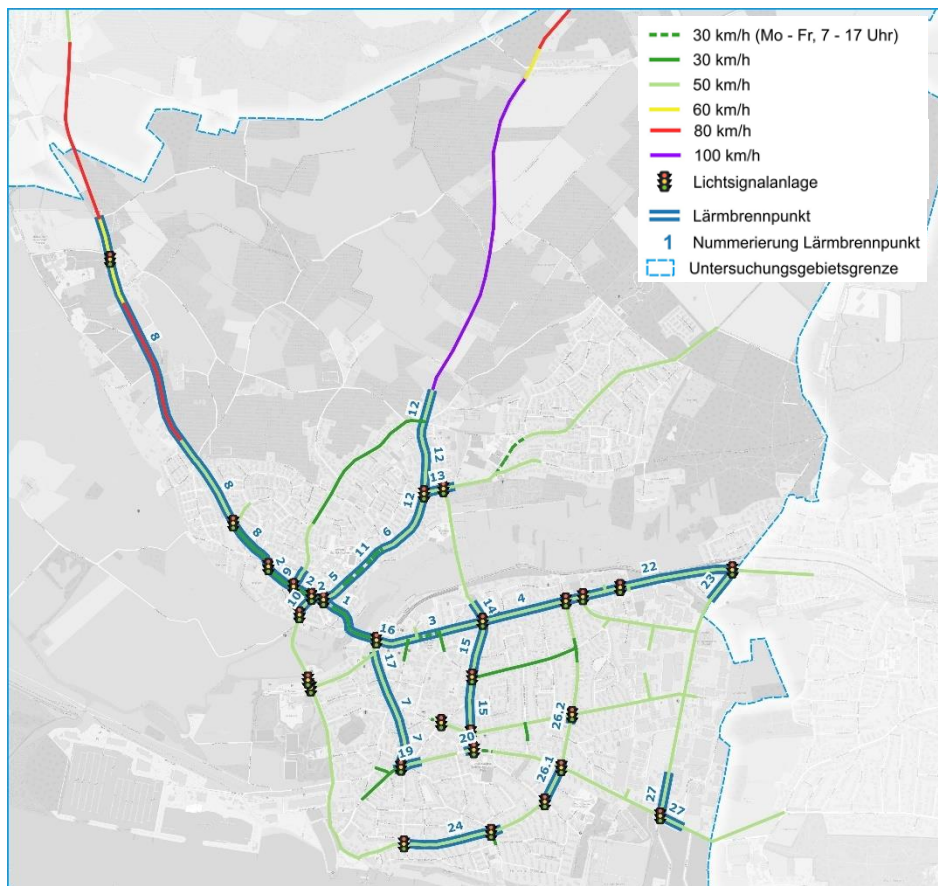
Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt an den meisten Lärmbrennpunkten 50 km/h (Abbildung 7). Die einzigen Ausnahmen sind die Rolandstraße / Am Marktplatz (LB 2), die Schauenburger Straße (LB 8) und die Mühlenstraße (LB 1), wo aus Gründen des Lärmschutzes die Geschwindigkeitsbegrenzung den ganzen Tag über auf 30 km/h festgelegt ist.

Zwischen der Straße Hinter der Kirche und der Wiedestraße auf der Pinneberger Straße (L 105) (LB 5, 11) sowie auf der Straße Rosengarten (LB 3) zwischen Theaterstraße und Mühlenweg gilt montags bis freitags von 7 bis 17 Uhr aufgrund der Schulwegsicherheit ebenfalls eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h.

Höhere zulässige Höchstgeschwindigkeiten treten außerhalb dicht bebauter Gebiete auf. In der Holmer Straße (LB 8) besteht nördlich der Aschhoopswiete Tempo 80, kurzzeitig unterbrochen von einem Abschnitt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h.

Abbildung 7 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 7: Verkehrsorganisation



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der oben dargestellten Lärmkartierungen.
Kartengrundlage: ©OpenStreetMap-Mitwirkende.

Fahrbahnoberfläche und -zustand

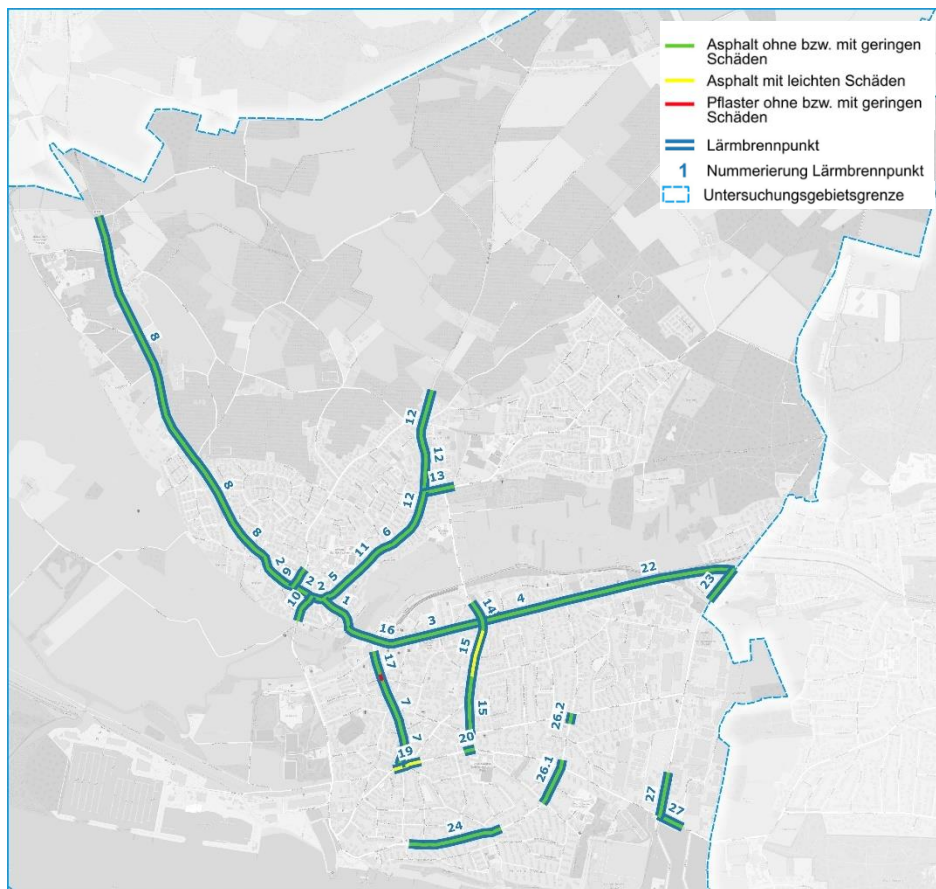
Im Zuge der Untersuchung wurde der Fahrbahnbelag an den Lärmbrennpunkten erfasst und der Zustand der Fahrbahnen bewertet (Abbildung 8). Die Straßen sind überwiegend in Asphaltbauweise gebaut. Nur im Knotenpunktbereich Bahnhofstraße / Eichendorffweg / Beim Hoophof ist ein Pflasterbelag vorhanden (LB 7, 17).

Die meisten Straßenbeläge weisen in der Regel keine bzw. nur geringe Schäden auf, die akustisch nicht relevant sind. Auf folgenden Straßen sind dagegen leichte Schäden vorhanden, die akustisch relevant sind:

- Rudolf-Breitscheid-Straße südlich der Rissener Straße bis Kronskamp (LB 15) sowie
- Knotenpunktbereich Bei der Doppeleiche / Bahnhofstraße und Tinsdaler Weg / Am Lohhof (LB 19).

In den Eingangsdaten der Lärmkartierung ist der tatsächliche Zustand des Fahrbahnbelages nicht berücksichtigt. Daher ist davon auszugehen, dass an Abschnitten mit leichten Schäden die tatsächlichen Betroffenheiten höher sind als in der Kartierung dargestellt.

Abbildung 8: Fahrbahnoberflächen an den Lärmbrennpunkten



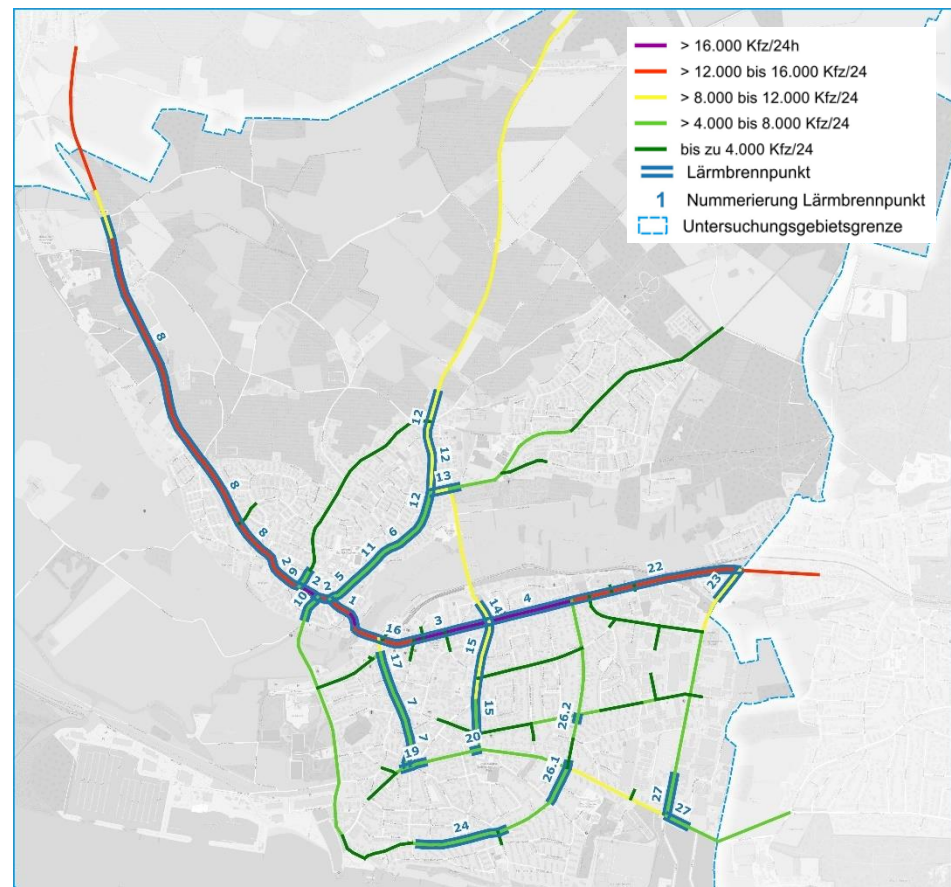
Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der oben dargestellten Lärmkartierungen.
Kartengrundlage: ©OpenStreetMap-Mitwirkende.

Verkehrsmengen

Abbildung 9 zeigt die der Lärmkartierung zu Grunde liegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke. Die höchsten Verkehrsstärken sind mit bis zu knapp 19.400 Kfz/24 h auf der Bundesstraße B 431 zu verzeichnen. Weitere stark belastete Abschnitte befinden sich nördlich des Breiten Wegs auf der Pinneberger Straße sowie auf der Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen der B 431 und Tinsdaler Weg mit bis zu 10.000 Kfz am Tag.

Schwerverkehrsanteile in akustisch relevanten Maß von bis zu knapp 12 % gibt es in der Industriestraße im Abschnitt zwischen Feldstraße und Tinsdaler Weg. Sehr hohe Schwerverkehrsanteile treten auch auf dem Tinsdaler Weg östl. der Industriestraße sowie in der Industriestraße zwischen der B 431 und Feldstraße auf.

Abbildung 9: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der oben dargestellten Lärmkartierungen.
 Kartengrundlage: ©OpenStreetMap-Mitwirkende.

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 (2010)
- Landschaftsplan (2010)
- Mobilitätskonzept
- BusinessPark Elbufer
- Nordumfahrung Wedel

2.3.1 Flächennutzungsplan (2010)

Der Flächennutzungsplan (FNP) für die Stadt Wedel ist am 26.01.2010 wirksam geworden.

Stadt Wedel
Lärmaktionsplanung
Runde IV

29.05.2024

Verkehr

Im FNP ist ein zweiter S-Bahnhof (Wedel Ost) 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 Mühlen- teich 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).

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 Wald- gebiet 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 Butter- bargmoores, die im Bereich des Ihlenseegebietes liegenden kleineren Waldpar- zellen werden über das Gebiet der Kiesgruben in Richtung der Holmer Sand- berge miteinander verbunden“ (S.93).

Grünflächen

Wohnungsnahe Grünflächen (< 500 m) sind der Bürgerpark am westlichen Ortsrand von Alt-Wedel und für Schulau das Gelände des Freizeitparks, der Be- reich des Strandbades, die Grünfläche am Willkomm-Höft, das Elbufer ein- schließlich 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 Autal. 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, Ihlen-see/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 Lüländchen 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.

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 (2010)

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

In den Landschaftsplan wurden u.a. 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 Freiraum 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 Haseldorfer Marsch erwähnt (S.77).

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

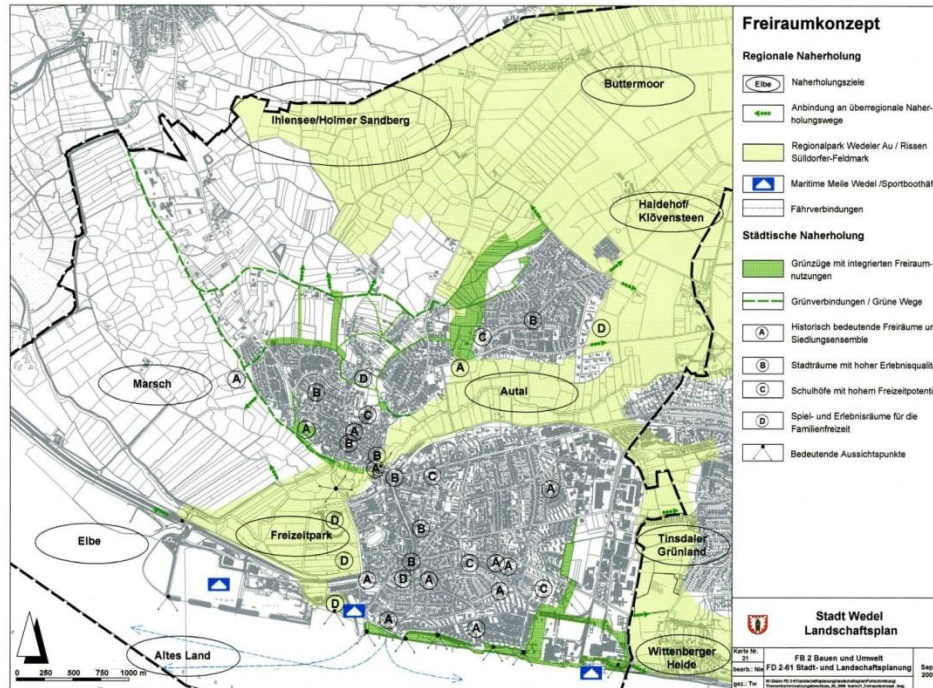
„Zur Sicherung einer naturverträglichen Erholung sind im Landschaftsrahmenplan Schwerpunktbereiche für Erholung vorgesehen. Die Gebiete mit besonderer Erholungseignung sind das weitgehend ausgebaute Naherholungsgebiet Holmer Sandberge/Klövensteen mit dem Butter-/Butterbargsmoor, den Wedeler Elbmarschen 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).

Abbildung 10: Freiraumkonzept

Stadt Wedel
Lärmaktionsplanung
Runde IV

29.05.2024



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

2.3.3 Mobilitätskonzept

Die Stadt Wedel hat ein umfangreiches Mobilitätskonzept ausgearbeitet, welches als langfristige Strategie und Leitlinie für die zukünftige Verkehrsentwicklung dienen soll (Stand März 2023).

Die Einbeziehung der Bevölkerung der Stadt Wedel zeigt, dass der Großteil der Bewohnenden sich für bessere Radwege, ein besseres ÖPNV-Angebot und weniger Autoverkehr aussprechen.

Perspektivisch sind vor allem im Stadtzentrum Maßnahmen zur Geschwindigkeitsberuhigung (Tempo 30) vorgesehen. Ziel dieser Maßnahmen sind unter anderem die Verkehrssicherheit, insbesondere in Schulumnähe, zu erhöhen und den Durchgangsverkehr zu verringern.

Das Mobilitätskonzept greift ebenfalls die Entlastung der Bundesstraße B 431 auf, welche durch das Zentrum von Wedel verläuft. Die Integration von LSA sowie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h hat das Ziel den motorisierten Individualverkehr zu entschleunigen und die Kfz-Verkehrsbelastung zu verringern.

Stadt Wedel

Lärmaktionsplanung

Runde IV

29.05.2024

Generell wird der Fußverkehr durch Maßnahmen gefördert, die der Verkehrssicherheit als auch der generellen Erreichbarkeit dienen. Der Umbau des Bahnhofareals, das Modellquartier Elbhochufer und die generelle Schulwegsicherheit, vor allem in Bereichen, in denen sich Hauptschulwege überschneiden, spielen innerhalb des aufgestellten Mobilitätskonzept eine zentrale Rolle. Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Fußverkehrs sind u.a. der Umbau von Knotenpunkten sowie die Einrichtung von Lichtsignalanlagen und Querungshilfen.

Zukünftig soll auch die Fahrradinfrastruktur erweitert werden. Maßnahmen wie der Ausbau von Radwegen und Fahrradstraßen, die Errichtung eines Rad-schnellwegs nach Hamburg oder der generelle Lückenschluss grüner Verkehrsachsen sollen das Radfahren attraktiver machen.

Um die Nutzung des ÖPNV zu verbessern wird der Schienenverkehr um die Linie S1 durch eine weitere Station (Wedel Ost) ausgebaut. Durch die zweigleisige Erweiterung wird ebenfalls eine generelle Taktverdichtung begünstigt. Die Verbesserung des bestehenden Busnetzes sowie die Erweiterung der Routen sind ebenfalls geplant.

Die Stadt Wedel sieht ebenfalls vor, zukunftsfähige Mobilitätsservices anzubieten und auszuweiten. Im Vordergrund stehen unter anderem CarSharing, ein stationsgebundenes StadtRad System und die Erweiterung der E-Ladesäuleninfrastruktur.

2.3.4 BusinessPark Elbufer

Anfang 2012 hat die Stadt Wedel den Masterplan zum BusinessPark Elbufer einstimmig beschlossen. Der Plangeltungsbereich umfasst rund 21 ha. Auf dem Areal direkt am Elbufer sollen ein Technologie- und Dienstleistungsstandort entstehen und gewerbliche Nutzungen, Produktions- und Lagerflächen angesiedelt werden. Der Bebauungsplan wurde seit dem LAP der Runde III rechtskräftig bestätigt.

2.3.5 Nordumfahrung Wedel

Bei der Stadt Wedel gab es lange den Beschluss für eine Verlegung der B 431 in Richtung Norden als Ortsumgehung. Diese ist im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Für diese sogenannte Nordumfahrung gibt es keine politischen Mehrheiten mehr. Die Stadt Wedel möchte vielmehr das geplante nördliche Entwick-

lungsgebiet Wedel Nord über eine kommunale Verbindungsstraße erschließen.¹⁵ Eine Umgehungsstraße als Bundesstraße darf keine Erschließungsfunktion haben. Deshalb wurde vom Rat der Stadt Wedel am 25.03.2021 die Aufhebung der Verlegung der Bundesstraße 431 (Nordumfahrung) und die Zurücknahme der Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan beschlossen.¹⁶

2.3.6 Fazit

Die betrachteten Planwerke und Konzepte unterstützen im Wesentlichen die Ziele der Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr und können zu einer Lärminderung beitragen.

Dabei ist aber zu beachten, dass der Wegfall der Nordumfahrung nicht zu einer Reduzierung des Verkehrs in der Wedeler Innenstadt führt und somit auch die Lärmbelastung unverändert bleibt.

2.4 Umsetzungsstände der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2019 (Runde III)

Die im Lärmaktionsplan 2019 empfohlenen Maßnahmen zur Lärminderung sind bis heute unterschiedlich umgesetzt worden bzw. vorangekommen. In der Tabelle 7 werden die Maßnahmen nach den in den LAP von 2009, 2013 und 2019 verfolgten Ansätzen aufgelistet. Der bis 2023 erfolgte Realisierungsstand sowie weiterführende Anmerkungen zu den jeweiligen Maßnahmen sind dargestellt.

Für die nachfolgende Konfliktanalyse werden die zuvor ermittelten Lärmbrennpunkte den Maßnahmen des LAP 2019 zugeordnet, um den verbleibenden Handlungsbedarf besser ableiten zu können. Hierbei wurden ebenfalls Maßnahmen berücksichtigt, die durch den Wegfall der Nordumfahrung beeinflusst werden.

Der verbleibende Handlungsbedarf wird im folgenden Kapitel 3 aufgestellt.

¹⁵ Im Rahmen des Bürgerentscheids „Bebauung des Entwicklungsgebietes Wedel Nord“ im Oktober 2023 entschied sich der Großteil der abstimmenden Bevölkerung gegen eine Bebauung auf dem Entwicklungsgebiet Wedel Nord. Dieser Entscheid ist 2 Jahre bindend.

¹⁶ Auskunft der Stadt Wedel vom 04.07.2023.

Tabelle 7: Umsetzungsstände der Maßnahmen des LAP 2019

Empfehlungen des Lärmaktionsplans 2019	Realisierung bis 11/2023	Anmerkung	LBP ¹⁷
Verlagerung und Bündelung des Kfz-Verkehrs			
Bau der Nordumfahrung, bestehend aus dem Neubau einer Nordtangente und dem Ausbau der Straße Autal. Auf der südlichen Straßenseite der Nordtangente ist ein Lärmschutzwall vorgesehen.	Nicht umgesetzt	Maßnahme wird aufgrund des Wegfalls der Nordumfahrung nicht weiterverfolgt	-
Umbau der Mühlenstraße und des Marktplatzes zu einem Shared-Space-Bereich	Nicht umgesetzt	Maßnahme wird aufgrund des Wegfalls der Nordumfahrung nicht weiterverfolgt	(1)
Lkw-Lenkungskonzept / Lkw-Fahrverbot			
Durchfahrtsverbot für Lkw in der Innenstadt mit Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“	Nicht umgesetzt	Maßnahme wird aufgrund des Wegfalls der Nordumfahrung nicht weiterverfolgt	(1) (2) (3) (16)
Fahrbahnsanierung			
Fahrbahnsanierung Autal	Nicht umgesetzt	Maßnahme wird aufgrund des Wegfalls der Nordumfahrung nicht weiterverfolgt	(14)
Offenporiger Asphaltbelag für die geplante Nordumfahrung	Nicht umgesetzt	Maßnahme wird aufgrund des Wegfalls der Nordumfahrung nicht weiterverfolgt	-
Geschwindigkeitsreduzierung			
Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 70 für die Nordtangente im Abschnitt B 431 bis Steinberg	Nicht umgesetzt	Maßnahme wird aufgrund des Wegfalls der Nordumfahrung nicht weiterverfolgt	-
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags auf der B 431 zwischen Lindenstraße und Autal	noch nicht	Maßnahme wurde im Mobilitätskonzept verankert	(4)
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags	noch nicht	Es wird weiterhin eine Reduzierung der zulässigen	(7)

¹⁷ LBP = aktuelle Lärmbrennpunkt-Nummer, vgl. Kapitel 2.1.

Empfehlungen des Lärmaktionsplans 2019	Realisierung bis 11/2023	Anmerkung	LBP ¹⁷
auf der Bahnhofstraße zwischen Eichendorffweg und Tinsdaler Weg		sigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags sowie die Einrichtung einer Fahrradstraße angestrebt	
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags an der Pinneberger Straße zwischen Am Marktplatz und Pferdekoppel	noch nicht	Maßnahme wurde im Mobilitätskonzept verankert	(5) (6) (11)

Verstärkung des Verkehrsflusses

Statische bzw. dynamische Anzeigesysteme zur Unterstützung der LSA-Koordinierung	Nicht umgesetzt	Maßnahme wurde geprüft und wird nicht weiterverfolgt	(1) (2) (3) (4) (8) (16) (22)
Umgestaltung des Knotenpunktes Rosengarten / Rathausplatz / Mühlenstraße	noch nicht	Maßnahme wurde im Mobilitätskonzept verankert	(1) (16)
Umgestaltung des Knotenpunktes Mühlenstraße / Pinneberger Straße / Am Marktplatz	Nicht umgesetzt	Maßnahme wird aufgrund des Wegfalls der Nordumfahrung nicht weiterverfolgt	(1) (2) (5)
Umgestaltung des Knotenpunktes Am Marktplatz / Rolandstraße / Austraße	Nicht umgesetzt	Maßnahme wird aufgrund des Wegfalls der Nordumfahrung nicht weiterverfolgt	(2) (10)

Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln

Umsetzung des Radverkehrskonzeptes	Fortlaufender Prozess	Unter anderem wurde in einem Abschnitt der Pinneberger Straße zur Sicherung des Radverkehrs die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr gesenkt.	-
Fußgängerbrücke von der Bike-and-Ride Anlage zum Bahnhof	noch nicht	Maßnahme wurde im Mobilitätskonzept verankert	-

Stadt Wedel
Lärmaktionsplanung
Runde IV

29.05.2024

Empfehlungen des Lärmaktionsplans 2019	Realisierung bis 11/2023	Anmerkung	LBP ¹⁷
Förderung des ÖPNV (Priorisierung, Verbesserung der Erschließung/zweite S-Bahn-Station, dynamische Anzeigen an den Haltestellen in der Innenstadt)	Fortlaufen-der Prozess	Umgesetzt wurden Maßnahmen zur Busbeschleunigung (Schnellbuslinie X89). Weiterhin wurde die Schnellbuslinie X99 eingeführt. Auf der Pinneberger Straße im Bereich Fahrenkamp wurde zudem eine neue Bushaltestelle eingerichtet. Hier verkehrt nun zwischen S Wedel und U Garstedt die Buslinie 395. 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 Zu Fuß Gehende	noch nicht		-
Baulicher Schallschutz			
Auf der südlichen Straßenseite der Nordtangente ist ein Lärmschutzwall vorgesehen	Nicht umgesetzt	Maßnahme wird aufgrund des Wegfalls der Nordumfahrung nicht weiterverfolgt	-
Im Bereich der bereits angebauten Streckenabschnitte der Nordumfahrung ist passiver Schallschutz vorgesehen	Nicht umgesetzt	Maßnahme wird aufgrund des Wegfalls der Nordumfahrung nicht weiterverfolgt	-
Baulückenschließung in der Straße Rosengarten	noch nicht	Im Bereich Rosengarten 14-16 bestehen Planungen	(3)
Bau einer Lärmschutzwand im Knotenpunktbereich Rissener Straße/Industriestraße	umgesetzt		(22) (23)

Quelle: Stadt Wedel, Stand: April 2023.

3 Aktualisierung der Maßnahmenempfehlung

Langfristig strebt die Stadt Wedel an, die Alternativen zum motorisierten Individualverkehr und somit den Umweltverbund zu stärken. Dies liegt als Leitziel auch dem Mobilitätskonzept zugrunde. Darüber hinaus ist das Thema Lärm im Rahmen der Bauleitplanung obligatorisch.

Die in Tabelle 8 enthaltenen Maßnahmenempfehlungen berücksichtigen die noch offenen Maßnahmen aus dem LAP III und wurden zusätzlich um konkrete Maßnahmenempfehlungen aus dem Mobilitätskonzept ergänzt.

Tabelle 9 zeigt weitere Maßnahmen, die auf städtischer Ebene erfolgen sollen.

Berücksichtigt wurde dabei auch der Wegfall der Nordumfahrung (siehe Kapitel 2.3.5). Maßnahmen, welche in der Runde III im Zusammenhang mit der Nordumfahrung empfohlen wurden, werden nicht weiterverfolgt (siehe Kapitel 2.4).

Tabelle 8: Maßnahmenplanungen an den Lärmbrennpunkten

Lärmbrennpunkt	Maßnahmen	Umsetzungs- horizont
1 Mühlenstraße (B 431) zwischen Pinneberger Straße und Bahnhofstraße	Querung auf Höhe Caudryplatz Ausbau Fuß- und Fahrradwege	mittelfristig (Mobilitätskonzept)
	Knoten B 431 / Rathausplatz neu gestalten und optimieren, Leistungsfähigkeit erhalten	langfristig (Mobilitätskonzept)
2 Am Marktplatz / Rolandstraße (B 431) zwischen Pinneberger Straße und Ansariusweg	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden	-
3 Rosengarten (B 431) zwischen Rathaus und Autal	Baulückenschließung in der Straße Rosengarten	-
4 Rissener Straße (B 431) zwischen Autal und Voßhagen	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags auf der B 431 zwischen Lindenstraße und Autal	kurzfristig
5 Pinneberger Straße (L 105) zwischen Am Marktplatz und Rederstieg	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags an der Pinneberger Straße zwischen Am Marktplatz und Pferdekoppel	kurzfristig (Mobilitätskonzept)
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	kurzfristig

Stadt Wedel

Lärmaktionsplanung

Runde IV

29.05.2024

	Lärmbrennpunkt	Maßnahmen	Umsetzungs- horizont
7	Bahnhofstraße zwischen Eichendorffweg und Tinsdaler Weg	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags auf der Bahnhofstraße zwischen B431 und Tinsdaler Weg. Planung einer Fahrradstraße ¹⁸ Tempo 30 / Verkehrsberuhigung / Shared Space	kurzfristig (Mobilitätskonzept) mittelfristig (Mobilitätskonzept)
8	Schauenburgerstraße / Holmer Straße (B 431) zwischen Angariusweg und Ihlseeweidenweg	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden	-
9	Gärtnerstraße zwischen Rolandstraße und Hinter der Kirche	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags zwischen B431 und Lüländen	kurzfristig (Mobilitätskonzept)
10	Austraße zwischen Am Marktplatz und Jungfernstieg	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags zwischen B431 und Schulauer Straße	kurzfristig (Mobilitätskonzept)
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	kurzfristig (Mobilitätskonzept)
12	Pinneberger Straße (L 105) zwischen Pferdekoppel und Stadtausgang	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden	-
13	Breiter Weg zwischen Pinneberger Straße und Klintkamp	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden	-
14	Autal zwischen Rissener Straße und Autal	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden	-
15	Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen Rissener Straße und Feldstraße	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags zwischen B431 und Tinsdaler Weg	kurzfristig (Mobilitätskonzept)
16	Rosengarten (B 431) zwischen Mühlenstraße und Rathaus	Knoten B 431 / Rathausplatz neu gestalten und optimieren, Leistungsfähigkeit erhalten	langfristig (Mobilitätskonzept)
17	Bahnhofstraße zwischen Gorch-Fock-Straße und Eichendorffweg	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags auf der Bahnhofstraße zwischen B431 und Tinsdaler Weg. Planung einer Fahrradstraße ¹⁸	kurzfristig (Mobilitätskonzept)

¹⁸ Derzeit läuft ein Verkehrsversuch in der Bahnhofstraße zwischen der Gorch-Fock-Straße und der Doppeleiche, bei dem dieser Straßenabschnitt als Fahrradstraße ausgewiesen wurde. Der motorisierte Kfz-Verkehr darf die Bahnhofstraße weiterhin befahren, allerdings ist die Geschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde begrenzt.

Lärmbrennpunkt		Maßnahmen	Umsetzungs- horizont
		Tempo 30 / Verkehrsberuhigung / Shared Space	mittelfristig (Mobilitätskonzept)
19	Bei der Doppeleiche / Tinsdaler Weg zwischen ABC-Straße und nach der Einmündung Goethestraße	Fahrradgerechter Umbau des Tinsdaler Wegs	mittelfristig (Mobilitätskonzept)
20	Tinsdaler Weg westlich der Einmündung Rudolf-Breitscheid-Straße	Fahrradgerechter Umbau des Tinsdaler Wegs	mittelfristig (Mobilitätskonzept)
22	Rissener Straße (B 431) zwischen Voßhagen und Industriestraße	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden	-
23	Industriestraße zwischen Rissener Straße und Birkenweg	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden	-
24	Elbstraße/ Galgenberg zwischen Rollberg bis nach Einmündung Goethestraße	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden	-
26.1	Galgenberg zwischen Knotenpunkt Tinsdaler Weg bis Pulverstraße	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden	-
26.2	Galgenberg südlich des Knotenpunkts Galgenberg / Feldstraße	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden	-
27	Tinsdaler Weg / Industriestraße zwischen Von-Linné-Straße und Langenkamp ¹⁹	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden	-

¹⁹ In Bezug auf den Lärmbrennpunkt ist zu berücksichtigen, dass sich an dieser Stelle noch vereinzelt Wohnungen im Bestand befinden. Allerdings legt der Bebauungsplan für diesen Bereich die Nutzung als Gewerbegebiet fest. Es ist geplant, dies kurz- bis mittelfristig umzusetzen.

Stadt Wedel

Lärmaktionsplanung

Runde IV

29.05.2024

Tabelle 9: Weitere Maßnahmenplanungen im Stadtgebiet

Maßnahmen	Umsetzungshorizont
Umsetzung des Radverkehrskonzeptes	Fortlaufender Prozess
Förderung des ÖPNV	Fortlaufender Prozess
Querungssicherung für Zu Fuß Gehende	Fortlaufender Prozess
Tempo 30 ausweiten, im Speziellen Lückenschluss an der B 431 und im innenstadtnahen Bereich, sowie in besonders von Lärm betroffenen Abschnitten	kurzfristig
Beschilderung Radwegenetz / Velorouten	kurzfristig
StadtRad-System einrichten	mittelfristig
Nachrüstung des Fahrradparkens, Einführung besonders diebstahlsicherer Anlagentypen, Leitfaden an Privateigentümer ausgeben	mittelfristig
Einrichtung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet (Riststraße, Hinter d. Kirche, Langer Damm, Mühlenstieg u.a.)	mittelfristig
Sharing-Systeme einrichten (bspw. Sammeltaxis, City-Bus)	mittelfristig
S-Bahn-Taktung erhöhen, zweiter S-Bahn-Halt	langfristig

4 Wirkungsanalyse

Stadt Wedel
Lärmaktionsplanung
Runde IV
29.05.2024

In der ersten Runde der Lärmaktionsplanung wurde für die vorgeschlagenen Maßnahmen eine umfangreiche verkehrliche, akustische und wirtschaftliche Wirkungsprognose erarbeitet. Im Rahmen der zweiten Runde erfolgte eine Überarbeitung der Geschwindigkeitskonzeption. In diesem Zusammenhang erfolgte in der Runde III eine qualitative Einschätzung der durch die Geschwindigkeitsreduzierung zu erwartenden verkehrlichen und akustischen Auswirkungen. Der Lärmaktionsplan der Runde IV schätzt die akustischen Auswirkungen fachlich ab. Hierfür werden nur Maßnahmen an den aktuellen Lärmbrennpunkten berücksichtigt.

Im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans wurden keine neuen Maßnahmen erarbeitet. Die noch offenen Maßnahmen aus der Runde III wurden auf Aktualität überprüft und zusätzlich um konkrete Maßnahmenempfehlungen aus dem Mobilitätskonzept ergänzt. Da keine Veränderung der vorhandenen Straßennetzstruktur und der Geschwindigkeitsregelungen im Nebennetz erfolgte, ist aufbauend auf die Runde III mit keinen relevanten negativen verkehrlichen Auswirkungen zu rechnen.

Tabelle 10 zeigt die vorgeschlagenen Maßnahmen mit deren voraussichtlichen Lärminderungspotenzialen. Für die weiteren städtebaulichen Maßnahmen und die Förderung des Umweltverbundes (

Tabelle 9) können keine konkreten Lärminderungswirkungen abgeschätzt werden.

Tabelle 11 zeigt die geschätzte Anzahl der Personen, für die sich durch die Maßnahmen die Lärmsituation verbessert. Berücksichtigt sind hierbei nur diejenigen Maßnahmen, für die eine konkrete Lärminderungswirkung angegeben werden kann.

Tabelle 10: Wirkungsanalyse

Lärmbrennpunkt	Maßnahme	Geschätzte Lärminderung
1 Mühlenstraße (B 431) zwischen Pinneberger Straße und Bahnhofstraße	Knotenpunktumgestaltung	-1 bis -2 dB(A)
4 Rissener Straße (B 431) zwischen Autal und Voßhagen	Tempo 30 ganztags	Hoch -2 bis -3 dB(A)
5 Pinneberger Straße (L 105) zwischen Am Marktplatz und Redderstieg	Tempo 30 ganztags	Hoch -2 bis -3 dB(A)
7 Bahnhofstraße zwischen Eichendorffweg und Tinsdaler Weg	Tempo 30 ganztags	Hoch -2 bis -3 dB(A)
9 Gärtnerstraße zwischen Rolandstraße und Hinter der Kirche	Tempo 30 ganztags	Hoch -2 bis -3 dB(A)

	Lärmbrennpunkt	Maßnahme	Geschätzte Lärminderung
10	Austraße zwischen Am Marktplatz und Jungfernstieg	Tempo 30 ganztags	Hoch -2 bis -3 dB(A)
11	Pinneberger Straße (L 105) zwischen Redderstieg und Wiedestraße	Tempo 30 ganztags	Hoch -2 bis -3 dB(A)
15	Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen Rissener Straße und Feldstraße	Tempo 30 ganztags	Hoch -2 bis -3 dB(A)
16	Rosengarten (B 431) zwischen Mühlenstraße und Rathaus	Knotenpunktumgestaltung	-1 bis -2 dB(A)
17	Bahnhofstraße zwischen Gorch-Fock-Straße und Eichendorffweg	Tempo 30 ganztags	Hoch -2 bis -3 dB(A)

Tabelle 11: Schätzwerte der Anzahl der durch die Maßnahmen entlasteten Personen

	Lärm-brennpunkt	Maßnahme	Anzahl entlasteter Personen					
			ganztags in dB(A)			nachts in dB(A)		
			ab 70	>65 -70	>55 -65	ab 60	>55 -60	>45 -55
1	Mühlenstraße (B 431)	Knotenpunktumgestaltung	0	0	0	10	0	0
4	Rissener Straße (B 431)	Tempo 30 ganztags	10	150	50	30	130	40
5	Pinneberger Straße (L 105)	Tempo 30 ganztags	0	30	80	0	60	50
7	Bahnhofstraße	Tempo 30 ganztags	0	260	130	0	260	130
9	Gärtnerstraße	Tempo 30 ganztags	0	20	40	0	20	50
10	Austraße	Tempo 30 ganztags	0	20	60	0	10	70
11	Pinneberger Straße (L 105)	Tempo 30 ganztags	0	10	70	0	30	60
15	Rudolf-Breitscheid-Straße	Tempo 30 ganztags	0	150	290	0	200	250
16	Rosengarten (B 431)	Knotenpunktumgestaltung	0	0	0	0	0	0
17	Bahnhofstraße	Tempo 30 ganztags	0	0	30	0	10	30

5 Ruhige Gebiete

Stadt Wedel
Lärmaktionsplanung
Runde IV
 29.05.2024

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 Behörde²⁰ 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 Lärmaktionsplanung der Runde II ruhige Gebiete festgelegt. Dazu wurde der Flächennutzungsplan²¹ mit der Lärmkarte der zweiten Runde für den Gesamttag des Straßenverkehrs überlagert und Gebiete mit Lärmbelastungen $L_{DEN} < 55 \text{ dB(A)}$ identifiziert. Im Ergebnis wurden acht ruhige Gebiete festgelegt (Abbildung 11), die nachrichtlich in den aktuellen Lärmaktionsplan übernommen wurden:

- 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).

Die Betrachtung der ruhigen Gebiete in der Runde IV hat gezeigt, dass Bereiche entlang der Bundesstraße 431 und der Landesstraße 105 sowie der Straße Autal nördlich der Bahntrasse in den Randbereichen Lärmpegel von über 55 dB(A) aufweisen.

²⁰ Referat Umwelt, Abt. Umweltplanung / Umweltinformation / Klimaschutz.

²¹ Berücksichtigt wurden Grünflächen, Flächen für die Landwirtschaft, Wald- und Deichflächen.

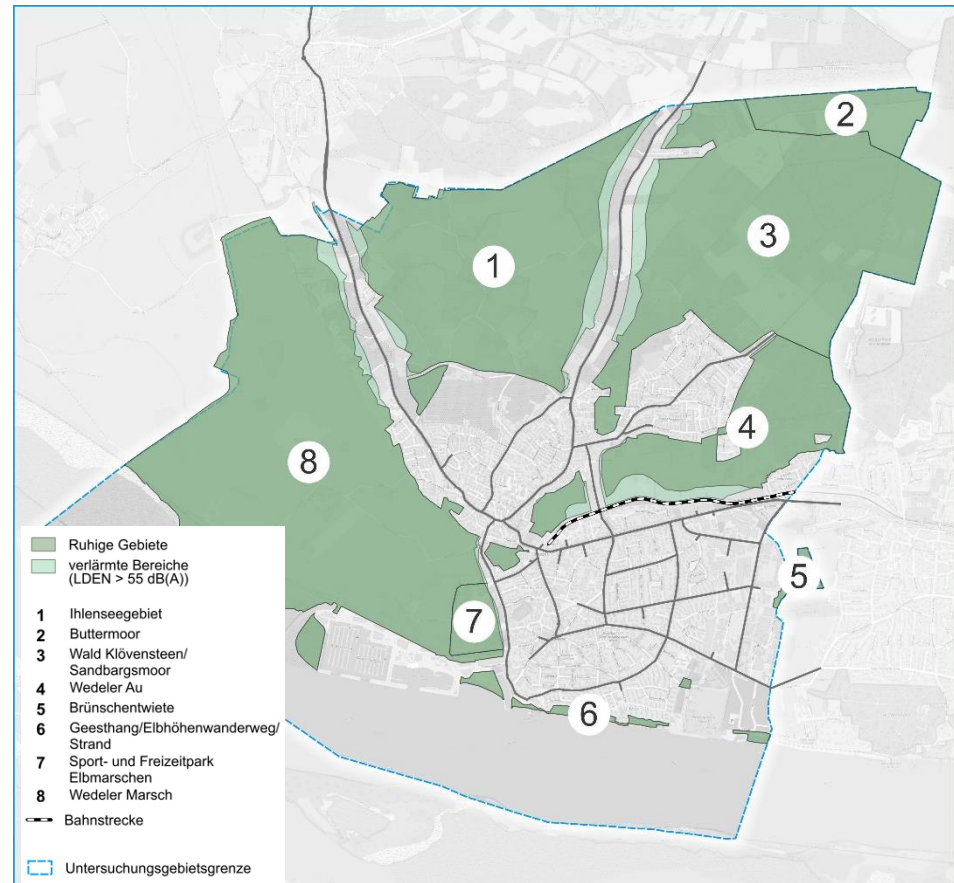
Stadt Wedel
Lärmaktionsplanung
Runde IV

29.05.2024

Im Gegensatz zur bisherigen Lärmaktionsplanung wurde in der aktuellen Runde der Eisenbahnverkehrslärm ebenfalls berücksichtigt. Bereiche nördlich der Bahntrasse weisen Lärmpegel von über 55 dB(A) auf.

Daher wird die Abgrenzung der ruhigen Gebiete entsprechend angepasst.

Abbildung 11: Ruhige Gebiete



Kartengrundlage: ©OpenStreetMap-Mitwirkende.

6 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Stadt Wedel
Lärmaktionsplanung
Runde IV
 29.05.2024

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.

Im Zuge der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit für den Lärmaktionsplan der Runde IV der Stadt Wedel erfolgt eine Offenlegung der Entwurfsfassung. Zusätzliche Informationen sind online verfügbar. Im Internet bestand zudem die Möglichkeit, Stellungnahmen und Kommentare zum Lärmaktionsplan der vierten Runde abzugeben. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden tabellarisch zusammengefasst und fachlich geprüft. Die Ergebnisse der Prüfung wurden in einer Abwägungstabelle erläutert.

Die wesentlichen Maßnahmenempfehlungen im aktuellen Lärmaktionsplan beruhen auf dem Mobilitätskonzept der Stadt Wedel. Das Konzept wurde von einer umfangreichen Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet:

1. Mobilitätsumfrage 21.09. – 12.10.2020 (online)
2. Bürger:innenforum am 20.04.2021
3. Planungswerkstätten am 21.09. und 27.10.2021
4. Infoveranstaltung (Verkehrsnissage) am 28.09.2022

7 Zusammenfassung

Für die Stadt Wedel wurde die Lärmaktionsplanung mit der vorliegenden vierten Runde nach EG-Umgebungslärmrichtlinie fortgeschrieben. Das Ziel dieser gesetzlichen Pflichtaufgabe ist es, die potenziell 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.

In der Stadt Wedel sind durch Straßenverkehrslärm am Gesamttag rund 1.800 Menschen und in der Nacht rund 2.000 Menschen von gesundheitsrelevanten Lärmpegeln über 65 dB(A) bzw. 55 dB(A) betroffen. Betroffenheiten oberhalb dieser Werte sind an der B 431, der L 105, der Bahnhofstraße, der Gärtnerstraße, der Austraße, am Autal, dem Breiter Weg, der Rudolf-Breitscheid-Straße, Bei der Doppeleiche, am Tinsdaler Weg, der Rissener Straße und der Industriestraße und Galgenberg vorhanden.

In den vergangenen Jahren wurden nur begrenzt Maßnahmen zur Lärmreduzierung umgesetzt. Dazu zählen der Bau einer Lärmschutzwand im Knotenpunktbereich Rissener Straße / Industriestraße sowie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einem Abschnitt der Pinneberger Straße zur Sicherung des Radverkehrs.

Im Zusammenhang mit dem Bau der Nordumfahrung wurden im LAP der dritten Runde viele Maßnahmenempfehlungen dargestellt. Durch den Wegfall der Nordumfahrung besitzen viele dieser Maßnahmen in der Runde IV keine Gültigkeit mehr. Andere Maßnahmen sollen trotz des Wegfalls der Nordumfahrung weiterhin umgesetzt werden. Die Maßnahmen sind im Mobilitätskonzept verankert. Dazu zählen folgende Maßnahmen:

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags (Bahnhofstraße zwischen Eichendorffweg und Tinsdaler Weg; Pinneberger Straße zwischen Am Marktplatz und Pferdekoppel; Gärtnerstraße zwischen B 431 und Hinter der Kirche; Austraße zwischen Am Marktplatz und Jungfernstieg; Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen B 431 und Feldstraße),
- Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie
- Umgestaltung des Knotenpunktes Rosengarten / Rathausplatz / Mühlenstraße.

Darüber hinaus bleiben 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 Zu Fuß Gehende weiterhin strategische Maßnahmen, die zur mittel- bis langfristig zur Lärminderung beitragen können.

Der Umsetzungsstand und die tatsächlichen Lärmwirkungen der Maßnahmenempfehlungen sollen im Rahmen des Lärmaktionsplans der Runde V evaluiert werden.

Stadt Wedel
Lärmaktionsplanung
Runde IV

29.05.2024

Stadt Wedel

Lärmaktionsplanung

Runde IV

29.05.2024

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm im Hauptstraßennetz belasteten Menschen	10
Tabelle 2:	Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm im Gesamtstraßennetz belasteten Menschen	11
Tabelle 3:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, Kindertagesstätten (Kita) und Krankenhäuser im Hauptstraßennetz	11
Tabelle 4:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, Kindertagesstätten (Kita) und Krankenhäuser im Gesamtstraßennetz	12
Tabelle 5:	Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung in Wedel	12
Tabelle 6:	Lärmbrennpunkte der Runde IV	15
Tabelle 7:	Umsetzungsstände der Maßnahmen des LAP 2019	28
Tabelle 8:	Maßnahmenplanungen an den Lärmbrennpunkten	31
Tabelle 9:	Weitere Maßnahmenplanungen im Stadtgebiet	34
Tabelle 10:	Wirkungsanalyse	35
Tabelle 11:	Schätzwerte der Anzahl der durch die Maßnahmen entlasteten Personen	36

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Schallimmissionsplan L_{DEN} der Runde IV für das Gesamtstraßennetz	9
Abbildung 2:	Schallimmissionsplan L_{Night} der Runde IV für das Gesamtstraßennetz	9
Abbildung 3:	LärmKennZiffer in Rasterdarstellung $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$, Gesamtstraßennetz	13
Abbildung 4:	LärmKennZiffer in Rasterdarstellung $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$, Gesamtstraßennetz	13
Abbildung 5:	Verortung der Lärmbrennpunkte der Runde IV	17
Abbildung 6:	Klassifizierung der Straßen	18
Abbildung 7:	Verkehrsorganisation	19
Abbildung 8:	Fahrbahnoberflächen an den Lärmbrennpunkten	21
Abbildung 9:	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	22
Abbildung 10:	Freiraumkonzept	25
Abbildung 11:	Ruhige Gebiete	38

Literaturverzeichnis

LAI, B.-A. I. (März 2022). *LAI-Hinweise zur Lärmkartierung*.

Stadt Wedel

Lärmaktionsplanung

Runde IV

29.05.2024

Ramboll Deutschland GmbH |
Smart Mobility DE
(vormals LK Argus GmbH)

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

13407 Berlin

T +49 30 302020-0

Stellungnahmen Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
-----	--------------------------	--------------------

Hamburger Verkehrsverbund (Schreiben vom 10.04.2024)

1.	Die Planungen enthalten zahlreiche Maßnahmen auf Straßen mit hvv-Busverkehr. Wir bitten um deren Abstimmung mit der SVG und den Verkehrsunternehmen.	Die Abstimmung erfolgt im Rahmen der Maßnahmenumsetzung.
----	--	--

Stadt Pinneberg (Schreiben vom 12.04.2024)

2.	Die Belange der Stadt Pinneberg sind von Ihrer Planung nicht berührt.	Wird zur Kenntnis genommen.
----	---	-----------------------------

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (Schreiben vom 15.04.2024)

3.	Es bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen den Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Wedel. Zu den straßenverkehrsrechtlichen Forderungen nimmt die Obere Verkehrsbehörde jedoch wie folgt Stellung: Die obere Verkehrsbehörde weist 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. Unter Berücksichtigung des § 45 Abs. 9 StVO kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärminderung nur dort in Betracht, wo der Verkehrslärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Zur Orientierung ziehen die Straßenverkehrsbehörden regelmäßig die Verkehrslärmschutzverordnung sowie die Lärmschutz-Richtlinie StV heran. Maßnahmen kommen insbesondere dann in Betracht, wenn die in Ziffer 2.2 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	Wird zur Kenntnis genommen. Die einzelnen vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h werden im nächsten Schritt gemeinsam mit der zuständigen Verkehrsbehörde unter Berücksichtigung des Verkehrsrechts geprüft.
----	--	---

	(d.h. subjektiv wahrnehmbare) Pegelminderung nach Ziffer 4.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV zu bewirken. Die Maßnahme muss unter Berücksichtigung weiterer geeigneter Maßnahmen überdies das mildeste Mittel darstellen. Schlussendlich hat eine Interessensabwägung 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 Verkehrs verbot bzw. durch eine evtl. vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung, wobei in jedem Fall zu unterscheiden ist zwischen einem Tempolimit für alle Kraftfahrzeuge oder nur für Lkw (Zusatzzeichen 1048-12) 3. Funktion der betreffenden Straße als integraler Bestandteil eines überörtlichen bzw. innerörtlichen Verkehrsnetzes 4. Anzahl der Betroffenen 5. Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit (auch im Hinblick auf unerwünschte Verlagerungseffekte), den Energieverbrauch von Fahrzeugen, die Versorgung der Bevölkerung sowie die Freizügigkeit des Verkehrs unter Berücksichtigung des grundsätzlich garantierten Gemeingebrauchs an öffentlichen Straßen. Die unter Punkt 2.5 und 3 aufgeführten Maßnahme sind nicht hinreichend konkretisiert. Die obere Straßenverkehrsbehörde weist darauf hin, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde an eine derartige Ausführung im Lärmaktionsplan nicht gebunden ist. Sofern die Gemeinde die Straßenverkehrsbehörde um Prüfung und Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes bittet, besteht unter diesen Voraussetzungen kein Anspruch auf besondere Berücksichtigung der Lärmaktionsplanung der Gemeinde bei der Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde über die verkehrsrechtliche Maßnahme.	
--	---	--

Stadtwerke Wedel (Schreiben vom 19.04.2024)

4.	Auf Basis der zur Verfügung stehenden Unterlagen, melden die Stadtwerke Wedel hier keine Bedenken an.	Wird zur Kenntnis genommen.
----	---	-----------------------------

ADFC Wedel (Schreiben vom 21.04.2024)

5.	Die LAP 2019 sah 21 Maßnahmen vor. Davon wurde inzwischen eine Maßnahme umgesetzt (Lärmschutzwand Rissener Str.). Zwei Maßnahmen (Umsetzung Radverkehrskonzept und Verbesserung ÖPNV) werden als fortlaufend kategorisiert. Elf Maßnahmen standen im Zusammenhang mit der geplanten Nordumfahrung. Diese entfällt bekanntlich und damit auch die elf Maßnahmen. Fünf umfangreichere Maßnahmen (z.B. Umgestaltung Rathausplatz, Fußgängerbrücke zum Bahnsteig) stehen im Zusammenhang mit dem Mobilitätskonzept und sind noch nicht umgesetzt. Bleiben zwei Maßnahmen übrig, eine wird nicht weiter verfolgt (LSA Koordinierung), die andere (Querungshilfe) ist ohne Angabe von Gründen noch nicht umgesetzt worden. Die LAP 2024 sieht 27 Maßnahmen vor. Zu elf Punkten wird keine Maßnahme vorgeschlagen, sechs Maßnahmen, im Wesentlichen Komponenten des Mobilitätskonzeptes, sind mittel- bis langfristig konzipiert. Zehn Maßnahmen bestehen in der Einrichtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30. Diese Maßnahmen können kurzfristig und kostenarm umgesetzt werden. Die weiteren Maßnahmen der Tabelle 9 sind zum Teil redundant (Radverkehrskonzept, ÖPNV, mehr Tempo 30) und/oder Bestandteile des Mobilitätskonzeptes. Der ADFC Wedel begrüßt die Umsetzung aller Maßnahmen für den Lärmschutz ebenso wie für die Förderung nachhaltiger Mobilität. Gegenwärtig können wir jedoch kein Momentum zum Umsetzen der mittel- und langfristigen Maßnahmen erkennen. Die einzige Maßnahme aus dem Mobilitätskonzept, die angegangen wurde, war die Ausschilderung der Bahnhofstraße zur Fahrradstraße. Hier ist die Umsetzung einer zweiten Stufe, die eine Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs vorsieht, geplant und von den Nutzer*innen der Bahnhofstraße überwiegend auch gewünscht. Der Start dieser zweiten Stufe ist inzwischen überfällig. Aktuelle Planung zur Umsetzung sind jedoch nicht zu erkennen. Vor diesem Hintergrund und der absehbaren Knappheit der finanziellen Mittel, die die Umsetzung der mittel- und langfristigen Maßnahmen erschweren, empfiehlt der ADFC die zehn kurzfristigen Maßnahmen umgehend umzusetzen, damit die umfangreiche Lärmaktionsplanung wenigstens an einigen Stellen reale Konsequenzen hat.	Wird zur Kenntnis genommen. Die einzelnen vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h werden im nächsten Schritt gemeinsam mit der zuständigen Verkehrsbehörde unter Berücksichtigung des Verkehrsrechts geprüft.
----	--	---

Landesamt für Umwelt des Landes Schleswig-Holstein Technischer Umweltschutz (Schreiben vom 29.04.2024)

6.	Es wird darauf hingewiesen, dass nach Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG langfristige Strategien sowie Regelungen zur Überprüfung der Umsetzung und Wirksamkeit eines Lärmaktionsplans obligatorisch sind. Es ist zu befürchten, dass ein Fehlen dieser Punkte bei der Berichterstattung beanstandet wird.	Langfristige Strategien und Regelungen zur Überprüfung der Umsetzung und Wirksamkeit eines Lärmaktionsplans werden in den Lärmaktionsplan übernommen.
----	---	--

Deutsche Bahn AG (Schreiben vom 17.05.2024)

7.	Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG /DB Station & Service AG) bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren. Seit dem 01.01.2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) dafür zuständig, einen bundesweiten Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit aufzustellen. Die Kommune kann Maßnahmen zum Schutz vor Lärm aus dem Schienenverkehr im Lärmaktionsplan formulieren, die Deutsche Bahn ist allerdings nicht verpflichtet, diese umzusetzen (s. Urteil vom 25.07.2016 – 10 S 1632/14, DVBl 2016, 1332 des VGH Mannheim). Daher haben wir keine Hinweise, Anmerkungen oder Bemerkungen zur Lärmaktionsplanung der Stadt Wedel vorzubringen und bitten darum, sich ggf. an das Eisenbahn-Bundesamt zu wenden.	Wird zur Kenntnis genommen.
----	--	-----------------------------

vhh.mobility | Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (Schreiben vom 21.05.2024)

8.	Im Zuge der Bestrebungen zur Mobilitätswende ist ein leistungsfähiger ÖPNV ein unverzichtbarer Baustein nachhaltiger Verkehrs- und Siedlungspolitik. Ziel muss es sein, durch geeignete Maßnahmen den Anteil des ÖPNV am Modal-Split zu steigern bzw. zumindest zu halten. Sollten die einzelnen Maßnahmen der Lärmaktionsplanung diesem Ziel zuwiderlaufen oder gar das Verkehrsangebot unattraktiver sowie unwirtschaftlicher machen, kann das das Ziel der Mobilitätswende vereiteln. Im bisherigen Verlauf der Lärmaktionsplanung wurde keine Erwähnung der gemeinsam mit der Stadt Wedel abgestimmten Strategie bezüglich der Straßen, die von Buslinien frequentiert werden, festgestellt. Es ist von entscheidender Bedeutung sicherzustellen, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen auf diesen Straßen vermieden werden, um den Busverkehr nicht zu beeinträchtigen und das Angebot im öffentlichen Nahverkehr nicht zu verschlechtern. Unsere Hinweise im Einzelnen: Seite 2, Punkt 1.1 Die Buslinien 189, 289, 594, 395, 601 und 621 werden von vhh.mobility betrieben, die Linien X89, X99, 489 und 589 von der Kreisverkehrsgesellschaft in Pinneberg (KViP). Wir nehmen hier Stellung zu den von uns betriebenen Linien. Seite 26, Punkt 2.3.3 Es wird dargelegt, dass <i>“Die Verbesserung des bestehenden Busnetzes sowie die Erweiterung der Routen (...) ebenfalls geplant (sein)”</i> Diese Aussage wirkt sehr pauschal und im weiteren Dokument findet keine Konkretisierung hierzu, lediglich eine Wiederholung dieser sehr allgemeinen Aussage. Abstimmungen hierzu sind mit der SVG (Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft) zu führen.	Zu Seite 2, Punkt 1: Wird zur Kenntnis genommen. Zu Seite 26, Punkt 2.3.3 Das Kapitel fasst die wesentlichen Empfehlungen des Mobilitätskonzeptes der Stadt Wedel zusammen. Eine Konkretisierung der Maßnahmen ist dem Mobilitätskonzept zu entnehmen. Abstimmungen finden im Rahmen der weiteren Planung zur Maßnahmenumsetzung mit allen beteiligten Akteur*innen statt. Zu Seite 31ff, Punkt 2.5 Die konkret zu erwartenden Auswirkungen auf den ÖPNV sind im Rahmen der Maßnahmenumsetzung mit allen beteiligten Akteur*innen abzustimmen und abzuwägen, da der tatsächlich zu erwartende Zeitverlust je nach Abschnitt sehr individuell ist. Dabei sind auch mögliche Kompensationsmöglichkeiten in den Abschnitten selbst oder an anderen Abschnitten der Linie zu prüfen.
----	---	---

Unter Punkt 2.5 ab Seite 31 wird für mehrere Straßenabschnitte weiterhin die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30km/h als kurzfristige Maßnahme diskutiert. Im Interesse eines attraktiven ÖPNV ist diese Maßnahme ob der entstehenden Folgen mit größter Vorsicht zu betrachten. Auf den Streckenabschnitten, für die eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit diskutiert wird, werden im Umkehrschluß Fahrzeitverlängerungen unvermeidbar sein, da für die gleiche Strecke mehr Zeit benötigt werden wird. Auf diesen Streckenabschnitten liegt die **derzeitige Durchschnittsgeschwindigkeit der Busse** (inklusive Standzeiten an Haltestellen u.ä.) bei **rund 20 km/h**. Wenn die zulässige **Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h herabgesetzt** wird, wird die **Durchschnittsgeschwindigkeit** der Busse unweigerlich **auf unter 15 km/h fallen**.

Bei der Gesamtbetrachtung der zur Diskussion stehenden Straßenabschnitten fällt auf, dass folgende Buslinien mehrfach betroffen sind (Nummerierung lt. Tabelle 8, S. 31ff.):

Linien 289 und 395 sind betroffen von Maßnahme:

5 / 6 /11 Pinneberger Straße zw. Markt und Pferdekoppel (ca. 650m)

Fahrzeitmehrbedarf ca. 1 Minute pro Fahrt. Da die 289 als Ringlinie diese Streckenabschnitte zweimal pro Fahrt befährt, sind für sie 2 Minuten pro Fahrt anzusetzen.

Linien 189, 589 und 594 sowie 601 und 621 sind betroffen von Maßnahme:

7 Bahnhofstraße (ca. 600m)

Fahrzeitmehrbedarf ca. 1 Minute pro Fahrt (Hinweis: Verkehrsversuch läuft)

Linien 189, 489, 589 sowie 601 und 621 sind betroffen von Maßnahme:

15 Rudolf-Breitscheid-Straße (ca. 800m)

Fahrzeitmehrbedarf ca. 1-2 Minuten pro Fahrt

Auswirkungen auf den ÖPNV

Eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h wird Fahrzeitverlängerungen im oben genannten Ausmaß nach sich ziehen. Die Fahrpläne der Buslinien sind auf die Fahrpläne der Schnellbahnen ausgerichtet. Bedingt durch die Fahrpläne der Schnellbahnen und dem Fahrzeitbedarf der Buslinien selber sind die zeitlichen Verknüpfungen an den Schnellbahnhalten weitestgehend ausgereizt, zumal durch die in der Vergangenheit erfolgte Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zwischen ZOB und Rolandstraße/Markt bzw. Lülanden bereits ein deutlicher Einschnitt

stattgefunden hat, der nur durch tiefgreifende Umarbeitung der Ampelsteuerungen aufgefangen werden konnte. Diese Kompensationsmöglichkeit ist hiermit verbraucht.

Die Anschlüsse der **Nachtlinien 601 und 621** von und zu den letzten und ersten S-Bahn-Fahrten des Tages sind durch den Fahrzeitbedarf und weitere Anschlussbeziehungen im Linienverlauf ohne Zeitreserve und wir intervenieren auch auf Hamburger Seite gegen jede fahrzeitverlängernde Maßnahme, um eben diese Anschlüsse – vor allem den zur S-Bahn in Wedel - erhalten zu können, die gerade für Arbeitnehmer mit Arbeitszeiten in Tagesrandlage enorm wichtig sind. Wenn nun in Wedel die Nachtlinien derart ausgebremst werden, dann gerät der S-Bahn-Anschluss in Gefahr.

Beispiel: Die planmäßige Ankunft der S-Bahn ist um 0:39, planmäßige Abfahrt der Linien 601 bzw. 621 derzeit um 0:43, nach Verlangsamung um 0:42. Damit wäre die Übergangszeit auf die vom HVV vorgesehene Mindestübergangszeit in Wedel von drei Minuten zusammengeschmolzen und die Wartezeit bei Verspätung der S-Bahn verkürzt sich entsprechend. Der Anschluss hat eine sehr hohe Priorität, aber die mögliche Wartezeit auf verspätete S-Bahnen ist durch Folgeanschlüsse im Linienverlauf der 601/621 äußerst begrenzt, im Zweifel muß der Bus trotz sehr hoher Anschlusspriorisierung leider vor Ankunft der Bahn abfahren – sehr zum Ärger der Nutzinnen und Nutzerin in Wedel, die mit dem Bus von der Bahn kommend nach Hause wollen und dann zu Fuß gehen müssen.

Die Fahrplanstabilität der **Ringlinie 289** (S-Wedel – Moorwegsiedlung) ist bereits heute äußerst kritisch und wiederholt Anlass für Kundenbeschwerden. Die Linie 289 nimmt Fahrgäste von der aus Hamburg kommenden S-Bahn ab und durch ihre Führung als Ringlinie bringt sie mit derselben Fahrt auf die S-Bahn nach Hamburg zu. Die Übergangszeiten sind wie beschrieben bereits heute ausgereizt - auch durch die erfolgte Einführung von 30 zwischen ZOB und Markt. Eine Verlängerung der Fahrzeiten lassen einen der beiden S-Bahnanschlüsse unmöglich werden. Entweder man holt dann die Leute von der Bahn und hat eine lange Übergangszeit Richtung Hamburg oder umgekehrt. In jedem Falle wird es für eine Richtung eine Reisezeitverlängerung von mindestens 20 Minuten bedeuten.

Beispiel: Die S-Bahn erreicht Wedel planmäßig immer zur Minute 9, im 20-Minuten-takt auf 19, 39 und 59. Die 289 fährt über Tag jeweils zur Minute 02, 22 und 42 ab, also nach genau der vom HVV vorgesehenen Mindestübergangszeit (in der Morgens-HVZ mit zwei Fahrten sogar schon auf Minute 01 und 21 zur Wahrung des Anschlusses in Richtung HH). Die 289 erreicht nach 18 Minuten Fahrzeit S-Wedel auf die Minute 00, 20 und 40, die S-Bahn fährt auf 03, 23 und 43. Auch hier beträgt die planmäßige Übergangszeit lediglich noch die Mindestübergangszeit. Bei einer Verlängerung der Fahrzeit um zwei Minuten und dementsprechend späterer Ankunft auf 02, 22, 42 und der Abfahrt der Bahn auf Minute 3 (und die Abfahrt liegt zu Beginn der Minute 3) ist es nur noch gut trainierten Menschen möglich, die Bahn zu erreichen. Mobilitätseingeschränkte Personen haben das Nachsehen, vor allem Rollstuhlnutzende, die bis

	ganz zur Zugspitze müssen, um den barrierefreien Zugang zur Bahn nutzen zu können. Diese Form der Benachteiligung steht nicht im Einklang mit unserem Anspruch an der Teilhabe mobilitätseingeschränkter Menschen am täglichen Leben. Die Linie 594 ist an nicht weniger als vier Orten (Wedel, Pinneberg, Quickborn und Norderstedt) mit Schnellbahnlinien verknüpft. Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung in einer Kommune wirken sich über den gesamten Linienverlauf aus. Hierdurch ist zu erwarten, dass bisher bestehende Anschlüsse in Gefahr geraten bzw. nicht mehr erreicht werden. Für Fahrgäste bedeutet das, dass im Zusammenspiel der oben angeführten Maßnahmen im ungünstigsten Falle bisher mögliche Fahrbeziehungen unmöglich werden und die hohe überörtliche Verbindungsfunktion dieser Linie massiven Schaden nimmt. Eine Kompensation aller aufgezeigten Mehrzeitbedarfe ist durch das Vorhandensein einer erfolgreichen Lichtsignalanlagenbeeinflussung und die Anpassung der LSA-Steuerung nach erfolgter Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit bereits weitestgehend ausgeschöpft. Potenzial läge hier nur noch in einer absoluten Priorisierung des ÖPNV. Zudem besteht die Gefahr, dass die durch die Lichtsignalanlagenbeeinflussung bisher erreichten Erfolge konterkariert werden. Weitere Auswirkungen Zusätzlich zu den aufgezeigten negativen Auswirkungen für Fahrgäste wird zur Aufrechterhaltung des derzeitigen Fahrtenangebotes mit steigenden Betriebskosten zu rechnen sein. Dies ist darin begründet, dass sich die Fahrtdauer jeder einzelnen betroffenen Fahrt verlängert sowie durch die längeren Fahrzeiten bisherige Verknüpfungen von Fahrten in den Umläufen so nicht mehr möglich sein werden. Die Frage der Übernahme der zusätzlichen dauerhaften Kosten wäre mit dem Aufgabenträger zu klären. Da durch eine Umsetzung der zu prüfenden Maßnahmen nach Punkt 2.5 erhebliche Nachteile sowohl für den ÖPNV als auch für die Anwohner entstehen und dies im Zielkonflikt zur Förderung des ÖPNV – was im Dokument eher pauschal erwähnt wird - nicht im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik zur Lärmvermeidung sein kann, können wir eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit für die hier diskutierten Streckenabschnitte nur ablehnen.	
--	---	--

Amt Geest und Marsch Südholstein (Schreiben vom 21.05.2024)

9.	Die Gemeinden Appen, Holm und Hetlingen haben keine Anmerkungen zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes.	Wird zur Kenntnis genommen.
----	---	-----------------------------

Kreis Pinneberg Fachdienst Umwelt (Schreiben vom 22.05.2024)

10.	In dem Entwurf zur IV Stufe des Lärmaktionsplanes sind einige Lärmpunkte ohne Benennung von Maßnahmen enthalten. Dazu zählen die Lärmbrennpunkte: 13, 14, 24, 26.1, 26.2 und 27 mit der Priorität 3. Da der Lärmaktionsplan in mehrjährigem Abstand angepasst werden muss, sollte an dieser Stelle auch bei einer Priorität 3 Maßnahmen angedacht und benannt werden. Ich bitte auch in den Lärmaktionsplan auf zu nehmen, dass im Rahmen der Bauleitplanung aktive und passive Schallschutzmaßnahmen entlang hier lokalisierten Hauptverkehrsstraßen zu berücksichtigen und fest zu setzen sind.	Der Lärmaktionsplan benennt zunächst Maßnahmen an den am stärksten betroffenen Abschnitten. Die Evaluation der bisherigen Maßnahmenumsetzung zeigt, dass sie sich teilweise aus verschiedenen Gründen als schwierig erweist. Eine Prüfung weiterer Maßnahmen an den genannten Abschnitten wird daher im Rahmen der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung empfohlen. In der Bauleitplanung ist die Berücksichtigung der akustischen Auswirkungen obligatorisch. Ein entsprechender Hinweis wird als langfristige Strategie aufgenommen.
-----	---	--

SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft (Schreiben vom 23.05.2024)

11.	Unsere Position zu den im Lärmaktionsplan enthaltenen Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h, deckt sich mit der Position der VHH, die diese schon in einer eigenen Stellungnahme detailliert mitgeteilt hat. Der Maßnahme wird widersprochen. Begründung: die Maßnahme macht den ÖPNV unattraktiver, weil langsamer (Fahrzeiten verlängern sich) und damit ggü. dem motorisierten Individualverkehr weniger konkurrenzfähig, außerdem nimmt der Fahrkomfort durch häufiges Abbremsen+Wiederauffahren ab. Zudem wird die ÖPNV-Leistung bei verringerter Attraktivität teurer, die ÖPNV-Wirtschaftlichkeit also verschlechtert, unterm Strich wäre der ÖPNV insofern doppelt negativ betroffen, was eine unverhältnismäßige Benachteiligung darstellt. Die erhöhten Kosten schlagen 1:1 auf den Kreishaushalt durch, da der Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger den ÖPNV zu finanzieren hat. Im Ergebnis läuft die Maßnahme den strategischen Zielen des Kreises zuwider, Verkehrswende und Klimaschutz durch einen attraktiven ÖPNV offensiv voranzubringen. Da die strategischen Ziele ohnehin mit erheblichem finanziellem Mehraufwand für einen offensiven ÖPNV-Ausbau sowie dessen Elektrifizierung verbunden sind, sind im Sinne der strategischen ÖPNV-Finanzierbarkeit abweisbare Mehrkosten wie die mit der Maßnahme verbunden zu vermeiden. Wir bitten diese Argumente bei der Abwägung der Maßnahmen mit einzubeziehen.	Die konkret zu erwartenden Auswirkungen auf den ÖPNV sind im Rahmen der Maßnahmenumsetzung mit allen beteiligten Akteur*innen abzustimmen und abzuwägen, da der tatsächlich zu erwartende Zeitverlust je nach Abschnitt sehr individuell ist. Dabei sind auch mögliche Kompensationsmöglichkeiten in den Abschnitten selbst oder an anderen Abschnitten der Linie zu prüfen.
-----	--	---

Umweltbeirat der Stadt Wedel (Schreiben vom 23.05.2024)

12.	Der Umweltbeirat unterstützt die Umsetzung aller Maßnahmen für den Lärmschutz ebenso wie für die Förderung nachhaltiger Mobilität. Aufgrund fehlender finanzieller Mittel, die die Umsetzung der mittel- und langfristigen Maßnahmen erschweren, empfiehlt der UBR, die 8 kurzfristig angesetzten Maßnahmen – allesamt Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 - umgehend umzusetzen. Begründung: In der Stellungnahme des UBR zum Ausbau des Tinsdaler Wegs (s. Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss - 14.03.2024) hat der UBR bereits ausführlich die positiven Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 erläutert, Ab einer Geschwindigkeit von etwa 30-35 km/h sind die Reifengeräusche lauter als das Motorengeräusch. Damit ist klar, dass ohne Geschwindigkeitsreduzierung auch durch E-Autos keine signifikante Lärmreduzierung zu erzielen ist. Eine zusätzliche Reduktion der Lärmemissionen kann man erreichen, wenn man mit gleichmäßiger Geschwindigkeit fährt. Die genannten Punkte zählen auch auf andere umweltrelevante Bereiche ein: - die Reduktion des Reifen- und Bremsabriebs (weniger Mikroplastikemissionen in die Umwelt und Gewässer) - die Reduktion von CO2-Emissionen und sonstigen klima- und umweltschädlichen Stoffen Die Lärmaktionsplanung 2019 sah 21 Maßnahmen vor (s. Tabelle 7 LAP). Davon wurde - 1 Maßnahme umgesetzt (Lärmschutzwand Rissener Str.) - 2 Maßnahmen (Umsetzung Radverkehrskonzept und Verbesserung ÖPNV) werden als fortlaufend kategorisiert - 11 Maßnahmen entfallen (standen im Zusammenhang mit der geplanten Nordumfahrung) - 7 Maßnahmen sind offen: 5 umfangreichere Maßnahmen (z.B. Umgestaltung Rathausplatz, Fußgängerbrücke zum Bahnsteig) stehen im Zusammenhang mit dem Mobilitätskonzept und sind noch nicht umgesetzt, 1 Maßnahme (LSA Koordinierung) wird nicht weiterverfolgt und 1 Maßnahme (Querungshilfe) ist ohne Angabe von Gründen noch nicht umgesetzt worden. Die Lärmaktionsplanung 2024 analysiert 27 Lärmbrennpunkte (s. Tabelle 8 LAP): - zu 11 Lärmbrennpunkten gibt es keine empfohlenen Maßnahmen - 8 Maßnahmen, im Wesentlichen Komponenten des Mobilitätskonzeptes, sind mittel- bis langfristig angesetzt - 8 Maßnahmen bestehen in der Einrichtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30	Wird zur Kenntnis genommen. Die einzelnen vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h werden im nächsten Schritt gemeinsam mit der zuständigen Verkehrsbehörde unter Berücksichtigung des Verkehrsrechts geprüft.
-----	--	---

	-> diese Maßnahmen können kurzfristig und kostenarm umgesetzt werden - Die „weiteren Maßnahmen“ (s. Tabelle 9 LAP) sind zum Teil redundant (Radverkehrskonzept, ÖPNV, mehr Tempo 30) und/oder Bestandteile des Mobilitätskonzeptes. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit und die Stärkung von umweltschonenden Verkehrsmitteln (z.B. Fahrrad, Fußgänger) finden neben der Lärmreduktion auch weitere umwelt- und gesundheitsrelevante Aspekte eine Berücksichtigung. Auch die Einbeziehung der Bevölkerung der Stadt Wedel beim Mobilitätskonzept zeigt, dass der Großteil der Bewohnenden sich für umweltfreundliche Fortbewegung durch bessere Radwege, ein besseres ÖPNV-Angebot und weniger Autoverkehr aussprechen. Der Umweltbeirat bittet um Berücksichtigung der erwähnten Punkte dieser Stellungnahme und Umsetzung der o.g. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	
--	---	--

Stellungnahmen Bürger/ Öffentlichkeit

(Schreiben vom 13.04.2024)

1.	Hier in Wedel gibt es die ausgewiesenen Ruhezonen. Diese finde ich, müssen geschützt werden. So ist es auch festgelegt. Leider muss ich als Anwohner an einer solchen Zone vermehrt in den letzten zwei Jahren feststellen, dass sich nicht jeder daranhält und es vermehrt in den Sommermonaten vorrangig an den Wochenenden Freitag und Samstag in der zeitlichen Lage ab 19:00 - 22:15 oder noch später zu einer Lärmbelästigung durch Open Air Veranstaltungen des Theaterschiff Batavia kommt. Vor Corona gab es diese Lärmbelästigung nicht. Auch wenn es ein Wedeler Kulturtreffpunkt sein soll muss man schon auf die Nachbarn Rücksicht nehmen, so mein empfinden. Aber wahrscheinlich liegt das Theaterschiff kurz vor der Ruhezone und somit müssen die Anwohner mit den Kulturnächten leben. Aber zumindest sollten sie davon Kenntnis erhalten, dass dieses Verhalten nervt. Und wenn ich meine Wohnung irgendwann verkaufen möchte, muss ich das wohl im Winter erledigen, damit die neuen Besitzer nicht den Preis durch den Lärm drücken können. Aber vielleicht bin ich nicht alleine und es gibt noch mehr genervte Anwohner, die sich trauen, etwas zu schreiben.	Die Lärmaktionsplanung beschäftigt sich entsprechend der rechtlichen Vorgaben lediglich mit Verkehrslärm und Lärm industrieller Anlagen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an den zuständigen Fachdienst weitergeleitet.
----	---	--

(Schreiben vom 21.04.2024)

2.	Geschwindigkeitsreduzierung zur Lärminderung und zur Verkehrssicherheit ist wichtig und richtig. Das tägliche Verhalten vieler Verkehrsteilnehmer zeigt allerdings, dass zugehörige Aktion nicht mit Aufstellen von Schildern erledigt ist. Kontrolle ist erforderlich. Es folgen ein paar neuralgische Stellen in Stichworten. - B 431 gen Norden (Anlage): Der Hang Richtung Holm schallt, getragen von westlichen Winden, insbesondere nachts sowie rush hour morgens und abends, verstärkt durch höhere Fahrgeräusche bei feuchter Straße, Lärm in die angrenzenden Wohngebiete bis Reepschlägerhaus. Dies wird verstärkt durch nicht Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzung, um nicht zu sagen: Raserei stadtein- wie auswärts. Lösung: Stationäre Messstellen B431	Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann neben baulichen Maßnahmen durch den Einsatz von Dialogdisplays, ortsfester oder regelmäßiger mobiler Geschwindigkeitskontrollen erhöht werden. Ihre Hinweise zu regelmäßigen Geschwindigkeitsübertretungen werden an den zuständigen Fachdienst weitergeleitet. Für Geschwindigkeitskontrolle ist der Kreis Pinneberg zuständig. Die Stadt Wedel führt selbst keine Kontrollen durch.
----	---	--

nördlich Mündung der Seitenstraßen Hatzburgtwiete / Aschhoopstwiete (T 50)



Stationäre Messstelle ebenfalls

- im Bereich Lüländen / "Mäander" Reepschlägerhaus, aus- wie einwärts (Tempo 30).

Regelhafte Geschwindigkeitskontrollen sind wegen erheblicher Verhaltensauffälligkeit von Verkehrsteilnehmern ebenfalls erforderlich

- bei Einfahrt Tempo 30 Steinberg von der Pinneberger Straße her

- dito. Austraße / Schulauer Str. im Bereich Brooksdamm bis Kreuzung Am Freibad / Gorch-Fock-Straße (aus- wie einwärts)

- Autal, Bereich Op`n Klint / Friedhofsweg (teils unmögliche, teils lebensgefährliche Querung)

- Tempo 60 im Bereich der ehemaligen Regionklinik wird ebenfalls nicht eingehalten. Es empfiehlt sich, bevor jemand ernstlich zu Schaden kommt, das Schild weiter südlich vom Ennbargweg aufzustellen - schlechte Einsichtigkeit erschwert die Situation zusätzlich.

(Schreiben vom 23.04.2024)

3.	Die Lebensqualität in Wedel wird aufgrund der durch das Stadtzentrum und die Altstadt führenden Bundesstraße 431 erheblich eingeschränkt. Das betrifft nicht nur die	Bei der Stadt Wedel gab es lange den Beschluss für eine Verlegung der B
----	--	---

Menschen, die im Lärmbereich der Straße leben. Sie finden tagsüber keine Erholung und nachts keinen Schlaf. Auch Bewohner/innen und Besucher/innen Wedels, die die Stadt erleben und genießen möchten werden vor den Kopf gestoßen. Die Aufenthaltsqualität an den Orten, die an sich hoch attraktiv sein könnten (Rathausplatz, Mühlenteich, Marktplatz/Roland) leidet massiv. Es ist unbegreiflich, dass eine Stadt von der Größe Wedels sich so etwas auf Dauer bieten lässt. Keine andere vergleichbare Stadt in Schleswig-Holstein lässt es zu, dass in ihrem Zentrum und im Herzen ihrer Altstadt eine so massive Lärmkulisse jeglichen Aufenthalt im Freien verleidet. Ganz zu schweigen von der gesundheitlichen Gefährdung der Bürger/innen durch Abgase und Unfallgefahren. Solange es nicht möglich ist, die Situation durch eine Umgehungsstraße in den Griff zu bekommen, erwarte ich, dass die Stadt durch andere geeignete Maßnahmen zumindest eine Linderung dieser Belastung ermöglicht. Folgende Vorschläge bitte ich zu berücksichtigen: 1. u.a. aus Lärmschutzgründen wurde in der Mühlen- und Rolandstr. Tempo 30 eingeführt. Das nützt aber nichts, wenn diese Maßnahme nicht kontrolliert wird. Insbesondere abends und nachts, wenn sie den hier lebenden Menschen eigentlich zu Nachtruhe verhelfen sollte, wird auf der Straße ungehemmt gerast, weil sie dann ja so schön frei ist. Tempo 30 darf nicht nur ausgeschildert, sondern muss auch durchgesetzt werden. 2. es muss wesentlich mehr Tempo 30 Zonen geben. Die im Mobilitätskonzept verankerten, geringen Ausweitungen von Tempo 30 Abschnitten sind vollkommen unzureichend. In der gesamten Gärtnerstr., nicht nur zwischen B 431 und Hinter der Kirche ist Tempo 30 dringend geboten. Warum wird ausgerechnet der zum Rist-Gymnasium führende Teil der Gärtnerstr. ausgespart? Dort werden täglich hunderte Schüler/innen, die vom Rist-Gymnasium mit dem Rad in die Gärtnerstr. einbiegen, der Gefahr durch 50 km/h und schneller rasende Autos ausgesetzt. Sollte nicht alles dafür getan werden, Schüler/innen nicht zu gefährden, die mit dem Rad zur Schule kommen? Sollten nicht Eltern ermutigt werden, ihre Kinder selbständig zu Fuß oder mit dem Rad in die Schule zu schicken anstatt sie dazu zu bringen, aus Angst vor den Gefahren des Schulweges mit immer mehr "Elterntaxis" die Straßen zu verstopfen und weiter an der Gefährdungsspirale zu drehen? 3. Besonders im Frühling und Sommer - also gerade dann, wenn Menschen sich daran freuen möchten, wieder draußen zu sein, auf Balkonen, in Gärten, in den öffentlichen Anlagen und Straßencafés die warme Luft zu genießen - tyrannisieren Motorradfahrer/innen mit absichtlich laut aufdröhnenden Motoren die Menschen. Teilweise sind sie auf der Durchfahrt und sorgen auf der B 431 im Herzen der Stadt (Rathausplatz, Mühlenteich, Marktplatz/Roland) dafür, dass hier kein entspannter Aufenthalt im Freien möglich ist und An-	431 in Richtung Norden als Ortsumgehung. Diese ist im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Für diese sogenannte Nordumfahrung gibt es keine politischen Mehrheiten mehr. Die Stadt Wedel möchte vielmehr das geplante nördliche Entwicklungsgebiet Wedel Nord über eine kommunale Verbindungsstraße erschließen. Eine Umgehungsstraße als Bundesstraße darf keine Erschließungsfunktion haben. Deshalb wurde vom Rat der Stadt Wedel am 25.03.2021 die Aufhebung der Verlegung der Bundesstraße 431 (Nordumfahrung) und die Zurücknahme der Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan beschlossen. Zu 1: Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann neben baulichen Maßnahmen durch den Einsatz von Dialogdisplays, ortsfester oder regelmäßiger mobiler Geschwindigkeitskontrollen erhöht werden. Ihre Hinweise zu regelmäßigen Geschwindigkeitsübertretungen werden an den zuständigen Fachdienst weitergeleitet. Für Geschwindigkeitskontrolle ist der Kreis Pinneberg zuständig. Die Stadt Wedel führt selbst keine Kontrollen durch. Zu 2: Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist nach deutschem Straßenverkehrsrecht nur unter bestimmten Bedingungen möglich. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Stadt Wedel wurde das Thema umfassend betrachtet. Zu 3: Ihr Hinweis wird an den zuständigen Fachdienst weitergeleitet. Unter den aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen sind die Einflussmöglichkeiten allerdings beschränkt. Die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Wedel, den Zustand (Motorenlärm durch Motorräder) zu verbessern, ist stark eingeschränkt. Hier ist der Bund gefragt, stärkere gesetzliche Regelungen zu treffen.
---	---

	wohner/innen ihre Fenster geschlossen halten müssen. Mit einem Höllenlärm donnern sie auch durch Pinneberger Str., Bahnhofstr., Elbstr., Schulauerstr. und Strandweg und sammeln sich am Schulauer Hafen. Wiederum genau da, wo die ruheliebende Mehrheit der Bevölkerung Erholung und Entspannung sucht, werden die Maschinen auf volle Lautstärke hochgefahren und bleiben minutenlang auch im Stand angeschaltet. Wie kann es sein, dass eine kleine Minderheit, die sich an dem unnötigen Lärm berauscht und offensichtlich auch noch Freude daran hat, andere zu quälen, ungehindert und skrupellos auch mitten in die Sonntagsruhe hinein Menschen tyrannisieren darf? Von einem Lärmaktionsplan erwarte ich, dass er sich dieses Angriffs auf Gesundheit und Wohlbefinden friedlicher Bürger/innen annimmt. Er muss Maßnahmen enthalten, die geeignet sind, dieser unerträglichen Belastung entgegenzusteuern. Dringend geboten sind z.B. wirksame und kontinuierliche Lärmkontrollen. Zu laute Motorräder (und Autos) müssen aus dem Verkehr gezogen und deren Fahrer/innen mit Fahrverboten belegt werden. In Frankreich und den Niederlanden wird der Plage inzwischen mit Lärmblitzern gegengesteuert. Zwar kann Wedel nur im Rahmen des von Bund und Land vorgegebenen Rechts Maßnahmen ergreifen. Es gibt aber auch in Deutschland Lärmobergrenzen für Autos und Motorräder. Diese nützen aber nichts, wenn sie nicht kontrolliert und durchgesetzt werden. Bei der Hamburger Polizei gibt es die Kontrollgruppe "Autoposer", die Fahrzeuge daraufhin regelmäßig kontrolliert und nicht nur Autos, sondern auch zu laute Motorräder aus dem Verkehr zieht. Alles was auf Grundlage geltenden Rechts möglich ist, muss auch in Wedel getan werden, um seine Bürger/innen vor der massiven Lärmbelastung zu schützen. Darüber hinaus sollte die Stadt, gemeinsam mit anderen betroffenen Kommunen im Rahmen der kommunalen Verbände dafür eintreten, dass auf Bundesebene endlich ein rechtlicher Rahmen geschaffen wird, der eine wirksame Bekämpfung des unerträglichen und krankmachenden Motorradlärms ermöglicht.	
--	---	--

(Schreiben vom 06.05.2024)

4.	Die Erstellung eines Lärmaktionsplans wird von meiner Seite sehr begrüßt! Der Straßenlärm, m.E. im Wesentlichen von Motorrädern u.ä. verursacht, muss eingedämmt werden. Hierzu trifft eine innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h eine gute Entscheidung. Im Bereich vom Marktplatz beim Roland bis zur Batavia, Austrasse, ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h dringend notwen-	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist nach deutschem Straßenverkehrsrecht nur unter bestimmten Bedingungen möglich. Daher sind für eine Anordnung von Tempo 30 umfangreiche Prüfungen und Abwägungen notwendig.
----	---	---

	dig. Hier befindet sich eine Seniorenanlage, über den Jungfernstieg gehen viele Schüler zur Altstadtsschule. Die entsprechenden Schilder aufzustellen, kann doch nicht das Problem sein.	
--	--	--

(Schreiben vom 11.05.2024)

5.	Mit großem Interesse habe ich den Lärmemissionsplan von Wedel angeschaut. Hauptsächlich geht es hier ja um Verkehrslärm. Leider wird oft die Lärmemission durch verschiedene Gebiete (Wohngebiet und Mischgebiet) im Wohnbereich vergessen. Hier möchten wir besonders das Hochhaus Feldstraße 135 hervorheben. Seit 8 Jahren wohnen wir hier und sind seit einigen Jahren steigendem Lärm ausgeliefert. Nicht nur durch das Wohnverhalten der Anwohner an sich, sondern durch zunehmende "Autorennen" im Bereich der Zufahrt, sowie Treffen verschiedener Gruppierungen im Außenbereich, besonders vor dem hinteren Anbau, welcher an unser Wohngebiet grenzt. Hier findet sich jegliche Form von Lärm, wie private Musikveranstaltungen, Grillabende, kulturelle private Veranstaltungen und weitere laute Verhalten. Wir wünschen uns, das die Stadt das Problem erkennt und hier ebenfalls tätig wird.	Nachbarschaftslärm ist entsprechend den rechtlichen Vorgaben kein Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Der Hinweis wird an den zuständigen Fachdienst weitergeleitet.
----	---	---

(Schreiben vom 19.05.2024)

6.	BEKÄMPFUNG VON UMGEBUNGSLÄRM VON MENSCHEN, VERKEHR UND INDUSTRIE Als Anwohner der Schulauer Straße, bezeichnet als „Ruhige Zone“, weisen wir darauf hin, dass diese Zuordnung zumindest (aber nicht nur) an den Sommerwochenenden absolut nicht zutrifft. Im Freizeitgebiet, am Schulauer Hafen, flanieren bei gutem Wetter, hunderte von ruhigen Spaziergängern und ihre spielenden Kinder. Dieser Umstand ist nicht das Problem, sondern das äußerst lärmintensive und verkehrswiderrechtliche Verhalten etlicher Motorradfahrer und einiger Autoposer, die in großer Zahl durch den Ausbau des Freizeitparks angezogen werden. Viele Motorradfahrer ergötzen sich an den provozierenden, bewusst lauten Motorgeräuschen. Besonders lautstark sind im Pulk auftretende Motorradgruppen. Es wird genussvoll der Gashahn stossartig, auch im Stillstand, aufgerissen. Der für jegliche Fahrzeuge gesperrte Molenbereich wird befahren. Die Motorräder werden überall im Fußgängerbereich, so auch unterhalb unserer Balkone, abgestellt. Der Krach beim Anlassen der Motoren ist erschreckend intensiv und liegt offensichtlich weit oberhalb der zulässigen Grenzwerte. Eine Geschwindigkeitsreduzierung und eine Überwachung des Verkehrs, zumindest an den Wochenenden, hilft ggf. diesen Lärmspot zu beseitigen. Für ein friedliches, auskömmliches Miteinander der Freizeitteilnehmer untereinander und der Anwohner, bitten wir um die Durchsetzung eines Verbotes von musikalischen Einsätzen jeglicher Art. Unterschiedliche	Die Hinweise betreffen entsprechend der rechtlichen Vorgaben nicht den Inhalt der Lärmaktionsplanung. Sie werden an den zuständigen Fachdienst zur Prüfung weitergeleitet. Der Bereich um den Schulauer Hafen ist kein reines Wohngebiet.
----	--	---

Generationen und Kulturen, sowie zusätzlich und oftmals der Beachclub, beschallen die Umgebung und verursachen damit für die Anwohner eine unzumutbare Geräuschkulisse.

Von alkoholisierten Gruppen wird diese Situation, mit Gekreische und Gebrüll, oftmals bis spät in die Nacht hineingetragen.

Insbesondere, wenn der Freizeitpark noch erweitert und zusätzliche Wohngebäude errichtet werden, müssen Rahmenbedingungen (Verhaltenskodex) für die Besucher erarbeitet und eine Überwachung stattfinden.

Der Wohnbereich am Schulauer Hafen ist ein reines Wohngebiet. Die Anwohner werden zwangsweise mit der Finanzierung der Sanierungskosten des Gebietes belastet und müssen zusätzlich mit einer drastischen Erhöhung der Grundsteuer rechnen. Unsere Belange als Anwohner des Hafengebietes, werden bisher jedoch nicht berücksichtigt.

In den letzten Jahren hat sich für uns die Wohnqualität spürbar zum Schlechteren gewandelt.

Wir fordern daher ihren Planungsbeitrag zur Reduzierung der Lärmbelastungen im Wohngebiet an der Schulauer Straße. Leider ist ohne ihren Einsatz eine Ausweitung des Lärmspots zu befürchten.

Seit Eröffnung des Hotels am Hafen sind hochfrequente Geräusche (vermutlich ein großer Lüfter, Klimageräte etc.) in unterschiedlichen Intervallen, selbst bei geschlossenen Fenstern, zu hören. Manchmal nur ein kurzes Anlaufen bis zu länger als einer halben Stunde. Wir bitten um Untersuchung und Einwirkung zur Beseitigung dieser Geräuschbelästigung.



(Schreiben vom 20.05.2024)

7.	Einige Passagen des Lärmaktionsplans erschließen sich uns nicht. Das wollen wir am Beispiel der Pinneberger Straße zwischen Pferdekoppel und Breitem Weg erläutern. Hier sind nach unserem Verständnis keine Maßnahmen geplant. Fahrzeuge, die die Pinneberger Straße nutzen, haben keine Möglichkeit, die Straße zwischen Pferdekoppel und Breitem Weg zu verlassen, außer in Op'n Klint und zwei weitere kleine Sackgassen. Das Verkehrsaufkommen ist laut Ihrer Grafiken sicher viel höher als die Zahl der Autos, die diese Sackgassen ansteuern. Warum ist die Lärmbelästigung hier niedriger als in anderen Zonen der Pinneberger Straße und warum ist hier keine Zone 30 vorgesehen? Die Autos lösen sich auf diesem Stück zwischen Pferdekoppel und Breitem Weg doch nicht in Luft auf. Weiterhin befinden sich am Op'n Klint ein Spielplatz, ein Basketball-/Fußballplatz, eine Schule und der Anfang zum Jörg-Ballack-Weg der zum evangelischen Kindergarten führt. Auf Höhe Op'n Klint gibt bis zur Mühlenstraße keine gesicherte Möglichkeit für Kinder, Jugendliche und Eltern die Pinneberger Straße sicher zu überqueren. In die andere Richtung gibt es eine Ampel erst 300 m weiter am Breiten Weg. Einen Fahrradweg gibt es an der Pinneberger Straße eigentlich nicht, da in schlechtem Zustand und erst ab Op'n Klint in Richtung Breiter Weg. In Richtung Mühlenstraße gibt es keinen Radweg. Auch das ist ein Problem für Kinder, Jugendliche und Eltern, die die Einrichtungen in Nähe Op'n Klint zu Fuß oder mit dem Rad erreichen wollen. Die Lärmbelästigung an der Pinneberger Straße ist neben dem starken Verkehr auch hoch wegen der vielen tiefen Gullideckel, obwohl der Straßenbelag noch ganz gut ist. Warum also nicht die gesamte Pinneberger Straße als Zone 30 ausweisen und gesicherte Übergänge schaffen? Warum ein Flickenteppich, der zu noch mehr Lärm durch Beschleunigen und Abbremsen (Feinstaub) führt? Das lässt sich alles sicher auf andere Bereiche übertragen. Die einfache Lösung: Zone 30 und gesicherte Übergänge.	Die Pinneberger Straße ist im gesamten Abschnitt zwischen Am Marktplatz und Stadtausgang als Lärmbrennpunkt identifiziert. Anhand der LärmKenn-Ziffer-Karten werden die einzelnen Teilabschnitte allerdings unterschiedlichen Prioritäten zugeordnet. Für die Einordnung ist also maßgeblich die Anzahl der betroffenen Personen und die Höhe der Auslösepegelüberschreitung. Die Unterschiede in den beschriebenen Teilabschnitten der Pinneberger Straße ergibt sich nicht durch unterschiedliche Verkehrsmengen, sondern z. B. an der unterschiedlichen Bewohnerdichte, dem Abstand der Wohngebäude zur Fahrbahn, etc. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist nach deutschem Straßenverkehrsrecht nur unter bestimmten Bedingungen möglich. Daher sind für eine Anordnung von Tempo 30 umfangreiche Prüfungen und Abwägungen notwendig. Der Lärmaktionsplan empfiehlt Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags an der Pinneberger Straße zwischen Am Marktplatz und Pferdekoppel. Diese Empfehlung wurde auch im Mobilitätskonzept empfohlen.
----	--	---

(Schreiben vom 22.05.2024)

8.	Als Bewohner der Anlage Schulauer Strasse 2a sind wir auch von der Entwicklung der Lärmbelastungen am Schulauer Hafen betroffen. Dieses Gebiet ist in den Kartierungen als reines Wohngebiet gekennzeichnet und gem. dem Entwurf der Firma Ramboll als „Ruhiges Gebiet“ ausgewiesen. Das Ziel des Aktionsplanes ist hier die Vermeidung von Lärmzunahme. Hierauf beziehen sich folgende Beschreibungen unserer täglichen Erfahrungen:	Die Hinweise betreffen entsprechend der rechtlichen Vorgaben nicht den Inhalt der Lärmaktionsplanung. Sie werden an den zuständigen Fachdienst weitergeleitet. Der Bereich um den Schulauer Hafen ist kein reines Wohngebiet. Die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Wedel, den Zustand (Motorenlärm durch Motorräder) zu verbessern, ist stark eingeschränkt. Hier ist der Bund gefragt, stärkere gesetzliche Regelungen zu treffen.
----	--	--

	- Die baulichen Veränderungen haben natürlich zu einem zunehmenden Besucherverkehr geführt: - Der Beachclub verhält sich im Betrieb nachbarfreundlich ohne Störungen. Wenn dort jedoch Veranstaltungen, dann häufig auch mit eigener Musikanlage, stattfinden, wird es laut, - Im Schuppen 1 (dem im Sommer leeren Bootsschuppen des SVWS) werden mehrfach im Jahr Disco-Veranstaltungen (dann von 22.00 bis 05.00 Uhr) durchgeführt, - Schließlich nehmen die Geräusche um das Hotel mit steigender Nutzung zu. Bei rücksichtsvoller Handhabung dieser zusätzlichen Besucherverkehre kann man diese bei einiger Toleranz noch akzeptieren. Die schwerwiegenden Lärmzunahmen sind jedoch rücksichtslos Verhalten, die erfahrungsgemäß nicht geahndet wurden und daher zunehmen: - Vor allem Jugendliche beschallen sich und ihre Umgebung mit z.T. großen Musikboxen und offensichtlich Streamingdiensten. Wir als Anlieger, aber auch alle anderen Besucher, die friedlich die diversen Gastronomieangebote genießen oder auch nur spazieren gehen, dürfen sich laute Musik diverser europäischer und vorderasiatischer Kulturen anhören. Auf entsprechende Ansprache unsererseits wird häufig mit Aggression oder unflätiger Beschimpfung reagiert. Aber sonst macht ja niemand etwas,“ ist also offensichtlich ok“. - Gerade jetzt im Frühjahr nehmen die Verkehre von Motorrädern zu. Obwohl der Hafenbereich für Fahrzeuge gesperrt ist, wird dieses von diversen Fahrern mißachtet: Über alle drei Zuwege (Hakendamm, Zufahrt über Tor 1 an der Schulauer Strasse und über die östliche Hafenkante von Isi kommend) fahren diese in das Gebiet um den Hafenkopf, häufig mit dem Ziel Beachclub. Neben der Gefährdung von Mitmenschen und Kindern, erfolgt dieses auch mit Hochfahren der Drehzahlen. Wenn diese Fahrer im Pulk von bis zu 25 Maschinen auftauchen wird auch gerne zunächst die Westmole als Aufmarschraum benutzt, um dann zurück zum Beachclub zu fahren. - Der Hafenbereich war vor dem Umbau ein ruhiger Bereich mit Segelbooten im Wasser. Jetzt ist der Hafen zwar leer von Booten, wird aber mit rasanter Geschwindigkeit u.a. von Jet-Skies benutzt, oder aber als Sprungbecken von Jugendlichen in Imponiergehabe. Viele von diesen haben offensichtlich keine Erfahrung mit Tiden und springen auch bei Niedrigwasser. Auch schwere Verletzungen sind abzusehen. Diese Aufstellung ist nur beispielhaft und stellt lediglich einige highlights heraus. Bei all diesen Verhaltensweisen würde eine korrigierend eingreifende Öffentliche Hand helfen. Jetzt kann sich Jeder individuell auf Kosten der Allgemeinheit ausleben.	
--	--	--

	Polizeistreifen finde täglich statt, allerdings in den späten Vormittagsstunden zu Arbeits-, bzw. Schulzeiten. Bedauerlich ist, daß wir hier offensichtlich am Anfang einer Entwicklung stehen. Mit zunehmender Temperatur sind wie im Vorjahr immer mehr auf den Wiesen lagernde Familien („Piknik“) zu erleben, die in der Vergangenheit kein Problem darstellten, mittlerweile aber in der Anzahl zunehmen und ihre umfangreiche Ausstattung per Auto bringen und abholen. Ferner werden zunehmend auch Musikanlagen mitgeführt. Der Gebrauch ist ja offensichtlich erlaubt, s.o. Für Ihren Maßnahmenkatalog würden wir uns wünschen, wenn Maßnahmen ergriffen würden, die belästigende Beschallung von Besuchern und Veranstaltern zu verhindern. All diese negativen Effekte auf die damals bereits vorhandenen Einwohner und die Umgebung waren bei der Entwicklung der Maritimen Meile offensichtlich nicht erwartet worden. Trotzdem sind die Bodenrichtwerte für den Streifen der „Elbnähe“ drastisch auf 1250€/qm erhöht worden (inzwischen auf 1050€/qm reduziert). Diese stellen die Grundlage für den Grundsteuermeßbetrag dar und damit die Grundsteuer B nächstes Jahr. Darüber hinaus werden die Anwohner gezwungen werden, einen Beitrag zur Herstellung der jetzt geschaffenen, für sie negativen Entwicklungen (Maritime Meile), zu leisten. Bei uns auch noch dafür, daß wir vor unserem Grundstück nicht mehr ein Hafenbecken, sondern eine zugeschüttete Fläche haben, auf dem ein 6-stöckiges Hotel plus Nebengebäude mit Lärm- und Geruchsbelästigungen entstanden ist. Beispielweise mit einer Hotelwäscherei deren Motorgeräusche und feuchte Abluft auf der Seite der Wohnnachbarn eingerichtet wurde und nicht zu einer Straße hin. Es ist also viel zu tun. Ich hoffe, wir konnten einen weiteren Beitrag leisten, der zu einer ehrlichen und transparenten Bestandsaufnahme und entsprechender Maßnahmen führen wird. Gerne würden wir eine Stellungnahme der Verwaltung hören.	
--	--	--

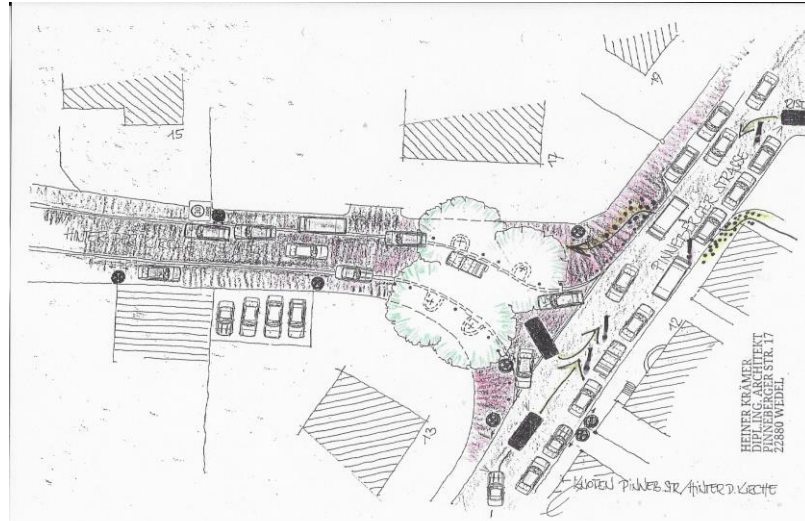
(Schreiben vom 23.05.2024)

9.	Mehr durch Zufall bin ich heute auf die Runde IV der Lärmaktionsplanung der Stadt Wedel aufmerksam geworden. Danach ist der Öffentlichkeit die Möglichkeit der „Mitwirkung“ an der Planung in der Zeit vom 15.04. bis zum 24.05.2024 gegeben. Nach den Darstellungen des Ingenieurbüros Ramboll gehört die Landesstraße 105 (Pinneberger Straße) vom Marktplatz bis zur Wiedetwiete mit Recht zu den besonders lärmbelasteten Straßen Wedels. Der Straßenabschnitt vor meinem Wohnhaus scheint – auch wenn die Auflösung des Kartenmaterials eher dürftig ist - dem Lärmbrennpunkt 5 zugeordnet werden zu können. Dies vorausgesetzt, gestatte ich mir, die Situation vor Ort als täglicher Augen- und Ohrenzeuge von meinem Bürofenster aus, vertiefend zu erläutern. Am vorgenannten Brennpunkt kommen es situationsbedingt zu einer unverhältnis-mäßig hohen Anhäufung von Belastungen und zwar : • Eine durch Kraftfahrzeugverkehr hoch frequentierte Landesstraße mit extrem hohem Anteil an Schwer- und Schwerlastverkehr, öffentlichem Personennahverkehr im Minutentakt bis spät in die Nacht, sowie last but not least unzählige Lieferfahrzeuge von MEDAC, die zwischen ihrem Lager in Tornesch und der Firmenzentrale am Rosengarten unzählige Male am Tag den Weg hin und zurück unverständlicherweise dem gesamte Verlauf der ohnehin völlig überlasteten Altstadttroute folgen, anstatt den Weg über die nicht derart belastende Aulaltrasse zu wählen. • Ein Bäckereibetrieb mit „Kundenparkplätzen“ (eingeschränktes Halteverbot) unmittelbar vor der Ladentür, die sich nicht nur gelegentlich zusätzlich bis weit in den Bereich des davon südlich anschließenden absoluten Halteverbots erstrecken. Die Folge ist oftmals eine überaus lange ununterbrochene Aneinanderreihung von Fahrzeugen, die ein Überholen in Richtung Pinneberger infolge Gegenverkehr nur unter erheblichen Risiko erlaubt. Hupkonzerte sind hierbei wahrlich keine Ausnahme. • In der Folge kommen Immissionen durch unvermeidliches abbremesen und wiederanfahren, insbesondere von Schwerlastverkehr, zu erhöhtem Schalldruck durch Motorbremse/Kompressor hinzu. • Die Ausfahrt aus der Riststraße auf die Pinneberger Straße, Richtung Marktplatz kann nur als latent lebensgefährlich bezeichnet werden. Der Blick Richtung Süden ist meist durch Fahrzeuge vor der Bäckerei eingeschränkt. Der Fahrzeuglenker ist gezwungen, sich bis weit nach vorn über die Linie der abgestellten Fahrzeuge hinaus	Am Lärmbrennpunkt 5 Pinneberger Straße (L 105) zwischen Am Marktplatz und Redderstieg empfiehlt der Lärmaktionsplan Tempo 30 ganztags. Im Rahmen der Umsetzung sind allerdings noch verschiedene vertiefende Prüfungen durchzuführen. Die Hinweise zu ordnungsrechtlichen Problemlagen werden an den zuständigen Fachdienst weitergeleitet.
----	---	---

zum möglichen Sichtbereich vorzutasten. Gleichwohl klappt dies oftmals am Tag jedenfalls nicht gefahrlos. Kreischende Bremsen, Hupen und gelegentlich auch lautstarke Auseinandersetzungen sind mir jedenfalls alles andere als ungeläufig. • Bei Ausfahrt aus der Straße Hinter der Kirche Richtung Norden, also in Richtung Pinneberg, ist zwangsläufig - völlig unüblich - nur über die Gegenspur der Pinneberger Straße infolge der vis-a-vis vor der Bäckerei meist abgestellten Kundenfahrzeuge möglich. Bei gleichzeitiger auf dem Parkstreifen abgestellter größerer Fahrzeuge auf dem nördlichen Parkstreifen ist der Blick nach Norden erheblich eingeschränkt, so dass man sich auf dieser entgegengesetzten Fahrspur überraschend im Gegenverkehr befindet. Auch hier bin ich notgedrungen „akustisch“ mehrfach am Tag beteiligt. • Das übergroße Einmündungsdelta der Straße Hinter der Kirche (mehr Autobahnzufahrt als Einfahrt in eine „Anliegerstraße“), ist der beliebte Wendeplatz von Bäckereikunden und Lastzügen. • Eben durch dieses Delta fühlen sich Fahrer gemüßigt, nach der „endlosen“ 30-km Beschränkung noch vor der Einmündung endlich richtig Gas zu geben um die Straßen Hinter der Kirche als ampellose Umgehungsstraße Richtung Lüland und Holm zu „missbrauchen“. • Genau hier befindet sich im übrigen einerseits ein Hauptschulweg des benachbarten Johann -Rist-Gymnasiums, in den Pausen andererseits auch beliebter Pendelweg von Schülergruppen zum Bäcker und zurück. In beiden Fällen, insbesondere durch Schüler mit Fahrrädern, ist der Straßenwechsel von der Riststraße zur Straße Hinter der Kirche höchst risikobehaftet, insbesondere wenn durch abgestellte Fahrzeuge der Bäckerkunden, die Übersehbarkeit des Verkehrsflusses erheblich eingeschränkt ist. Die sicherlich mit guten Absichten neu geschaffene leicht nach Norden verschwenkte Straßenüberquerung wird, wie ich prognostiziert und seinerzeit Ihrer zuständigen Kollegin Böttcher mitgeteilt habe, trotz dessen nur sehr eingeschränkt genutzt. Eigene Erfahrungen aus Großbauvorhaben mit den anliegenden Freianlagen zeigen jedenfalls, dass in der Regel der kürzeste und bequemste, meist aber nicht der vorgegebene Weg genutzt wird. Und hier ist der alte Weg, trotz Aufnahme der Gehwegplatten und Ersatz mit wassergebundener Deckbeschichtung, entgegen meiner Empfehlung erhalten geblieben. Also wird er auch, wie gehabt, genutzt. In der Summe führt die Konzentration von negativen Einflüssen gerade an diesem „Brennpunkt“ zu völlig abträglichen Immissionen insbesondere auf die hier lebenden Altstadtbewohnerinnen und -bewohnern durch Lärm und Abgase, jedenfalls mit einem unverhältnismäßig höherem Potential als auf die Anwohner:innen im Folgeverlauf der Pinneberger Straße.	
--	--

Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch unmittelbare fortlaufende Kenntnisse einer Situation eine Beurteilung sicherlich sehr viel objektiver ist, als durch gelegentliche Besichtigung oder theoretische Annahmen. Dies werden Sie nur bestätigen können.

Die Erfahrungen sind jedenfalls „live!“



	HEINER KRÄMER DIP.-ING. ARCHITEKT PINNBERGER STR. 17 22880 WEDDEL SCHON BEI 35 FÜR 40 DB MINER NOCH SYMPTOMATISCH	
--	---	--

(Schreiben vom 24.05.2024)

10.	Zuerst mal senden wir ein herzliches Dankeschön für die Arbeit am Lärmaktionsplan. Wir freuen uns, dass dieses Thema weiterbearbeitet wird. Wir selbst sind Anwohner der Rissener Straße am Lärmbrennpunkt 4. Wir würden gerne noch einmal betonen, wie hoch die Belastung an der Rissener Straße ist und würden uns sehr freuen, wenn dies in den Blick genommen würde. Tempo 30 würde die Lebensqualität für uns und unsere Kinder hier wesentlich vergrößern. Nach Ihrer Analyse ist dies auch eine der Maßnahmen, die besonders viele Menschen erreichen würde.	Am Lärmbrennpunkt 4 Rissener Straße zwischen Autal und Voßhagen empfiehlt der Lärmaktionsplan Tempo 30 ganztags. Im Rahmen der Umsetzung sind allerdings noch verschiedene vertiefende Prüfungen durchzuführen.
-----	--	--

(Schreiben vom 28.05.2024)

11.	Mit großer Verwunderung nehmen wir zur Kenntnis, dass unsere Straßenbereiche aus der Lärmaktionsplanung herausgenommen werden sollen. Wir sind seit Jahren großem Verkehrslärm ausgesetzt und es gibt keinen Grund anzunehmen, dass der Lärm weniger wird. Im Gegenteil: Die Fertigstellung der Wohnbebauung am Ende der Hafenstraße, die Fortführung der Bauarbeiten am Hafen, die Fertigstellung des Hotels, weitere geplante Wohnbauten in der Schulauer Straße und der Umbau des ehemaligen Schneider-Areals lassen eine weitere Zunahme des	Grundlage der Lärmaktionsplanung sind die Ergebnisse der Lärmkartierung, die auf Grundlage aktueller (Verkehrs-)Daten die Lärmsituation in Wedel abbildet. Die Lärmkartierung weist in der Schulauer Straße (ehemals Lärmbrennpunkt 25) keine Lärmbetroffenheiten oberhalb der gesundheitsrelevanten Schwellenwerte ($L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$, $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$) aus. Damit sind auch die verkehrsrechtlichen Grundlagen beispielsweise für die Anordnung von
-----	---	--

	Lärms erwarten. Ebenfalls ist bemerkbar, dass die Attraktivität des Wedeler Hafenbereichs zunimmt und zusätzlichen Verkehr nach sich zieht. Angesichts dieser Entwicklung erscheint es uns widersinnig, unsere Straßenbereiche aus der Lärmaktionsplanung herauszunehmen. Die Planung konkreter Aktionen zur Minderung des Lärms halten wir dringend für erforderlich. Das könnte eine Temporeduzierung sein oder eine wie auch immer geartete Regulierung des Motorradverkehrs oder andere Maßnahmen. Gestern Abend kamen wieder ca. 15 Motorräder mit aufgedrehten Motoren in den Hafenbereich und stellten sich im Hafenkopf auf. Unser Telefonanruf bei der Polizei blieb wiederum erfolglos obwohl uns die Polizei bestätigte das wir nicht die einzigen Anrufer waren. Warum kann nicht einfach ein Verbotsschild für Motorradfahrer bei den Zufahrten zum Hafen aufgestellt werden? Es besteht auf jeden Fall dringender Handlungsbedarf. Wir appellieren an Sie, diese Fakten bei Ihren Beratungen zu berücksichtigen und unsere Straßenbereiche in die Lärmaktionsplanung einzubeziehen.	Tempo 30 nicht gegeben. Die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Wedel, den Zustand (Motorenlärm durch Motorräder) zu verbessern, ist stark eingeschränkt. Hier ist der Bund gefragt, stärkere gesetzliche Regelungen zu treffen.
--	--	---

<u>öffentlich</u>	
Verantwortlich: Fachdienst Stadt- u. Landschaftsplanung	BESCHLUSSVORLAGE

Geschäftszeichen 2-61/Ku	Datum 22.05.2024	BV/2024/035
-----------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Vorberatung	25.06.2024
Rat der Stadt Wedel	Entscheidung	11.07.2024

**Bebauungsplan Nr. 28 „Gesamtschule“, 2. Änderung „ehemaliges J.-D. Möller Areal“
hier: Aufstellungsbeschluss und Beschluss über die frühzeitige
Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung**

Beschlussvorschlag:

Der Rat beschließt,

- a) die 2. Änderung „ehemaliges J.-D. Möller Areal“ des Bebauungsplans Nr. 28 „Gesamtschule“ aufzustellen und den Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren nach §13a BauGB durchzuführen
- b) die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB.

Der Geltungsbereich der 2. Änderung „ehemaliges J.-D. Möller Areal“ des Bebauungsplans Nr. 28 „Gesamtschule“ beinhaltet eine ca. 22.000 m² große Fläche des ehemaligen J.-D. Möller Areals Rosengarten 10, 12, 14 und 16. Die zu überplanende Fläche besteht aus den Flurstücken 49/13, 49/26, 49/44, 49/45, Flur 11, Gemarkung Wedel und Flurstücke 8/1, 10/1, 7/11 und 14/18, Flur 4, Gemarkung Schulau-Spitzerdorf.

Ziele

1. Strategischer Beitrag des Beschlusses (Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele)

Handlungsfeld 3

Wedel fördert den Wohnungsbau entsprechend dem Bedarf.

Wedel hat lebenswerte Quartiere.

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

Das Ziel dieses Beschlusses ist die Schaffung von Planungsrecht für ein mit der Stadt Wedel abgestimmtes städtebauliches Konzept. Es soll ein urbanes Gebiet mit einer gemischten Nutzung entstehen. Neben Gewerbe und Dienstleistungen soll auch die Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum realisiert werden.

Darstellung des Sachverhaltes

Die zu überplanende Fläche ist im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 28 „Gesamtschule“ ist als Mischgebiet festgesetzt.

In der Planungsausschusssitzung vom 27.06.2023 wurde dem Ausschuss und der Öffentlichkeit ein erstes städtebauliches Konzept vorgestellt.

Dieses wurde von Investor überarbeitet und in der Sitzung des Planungsausschusses am 28.05.2024 vorgestellt. Das Konzept soll als Grundlage für die weitere Planung dienen.

Die zu überplanende Fläche liegt im Innenbereich und soll als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13 a BauGB aufgestellt werden.

Die Kosten des Planverfahrens werden vom Investor (Kostenübernahmevertrag) übernommen.

Die unterschriebene Verpflichtungserklärung, in der, der Investor die „Grundsätze der Bodennutzung“ anerkennt, liegt vor.

Parallel zum Bebauungsplanverfahren wird ein städtebaulicher Vertrag erarbeitet, in dem u.a. die Herstellung von öffentlich gefördertem Wohnungsbau sowie die Kosten für soziale Infrastruktur vereinbart werden.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Die Verwaltung unterstützt das städtebauliche Konzept und damit das Bebauungsplanverfahren.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Die Realisierung dieses Bauprojektes ist ohne Änderung des Bebauungsplans nicht möglich.

Finanzielle Auswirkungen

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen:

☐ ja ☒ nein

Mittel sind im Haushalt bereits veranschlagt

☐ ja ☐ teilweise ☐ nein

Es liegt eine Ausweitung oder Neuaufnahme von freiwilligen Leistungen vor:

☐ ja ☐ nein

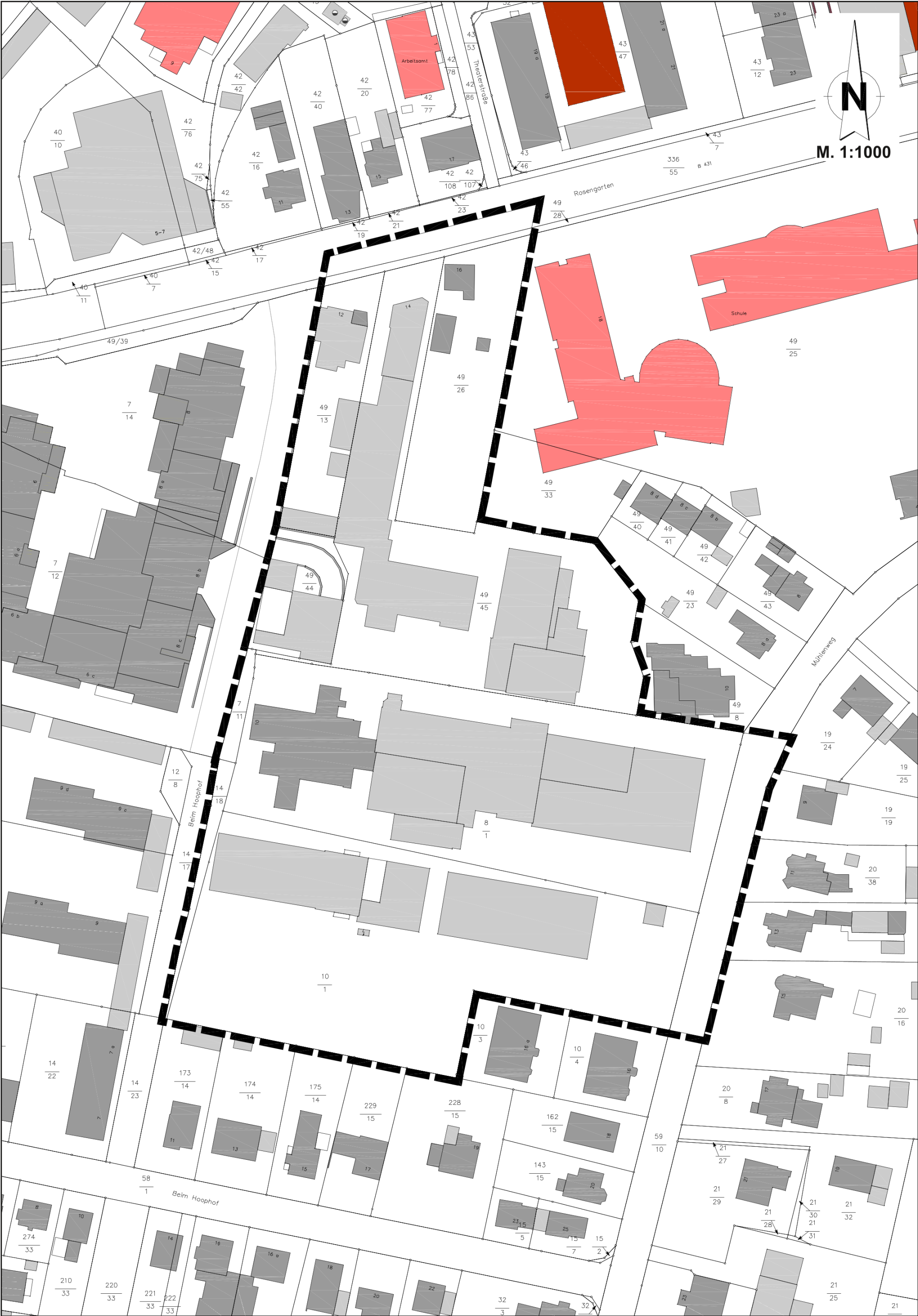
Die Maßnahme / Aufgabe ist

☐ vollständig gegenfinanziert (durch Dritte)
☐ teilweise gegenfinanziert (durch Dritte)
☐ nicht gegenfinanziert, städt. Mittel erforderlich

Anlage/n

- 1 Geltungsbereich
- 2 städtebauliches Konzept

Geltungsbereich B-Plan Nr. 28 „Gesamtschule“, 2. Änderung „ehemaliges J.-D. Möller Areal“



Stadt Wedel
„Möller Areal“
Planungsausschuss
28. Mai 2024



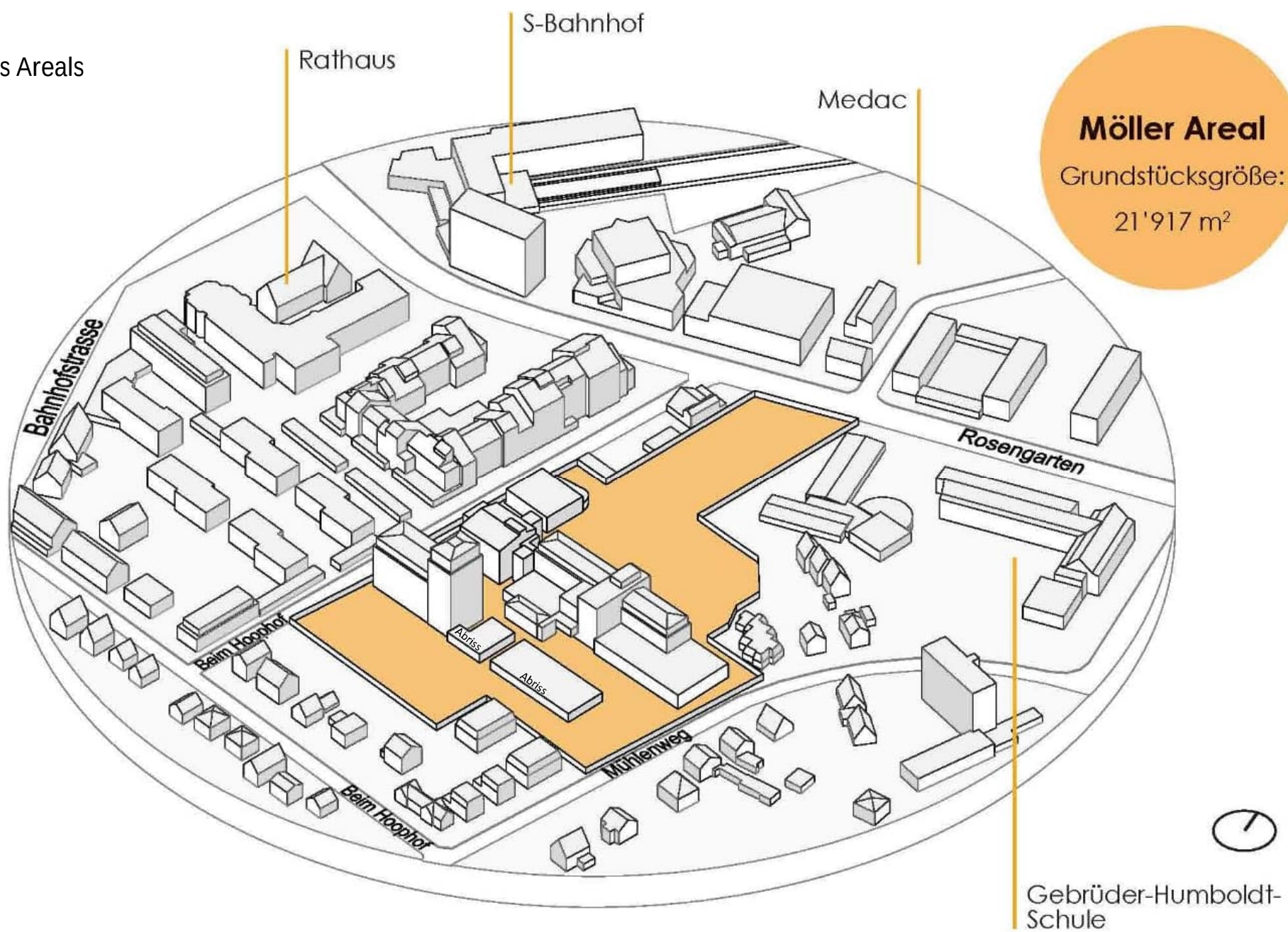
Bestand

Blick von Süden



Bestand

Axonometrie des Areals



Konzept

Vorstellung
Planungsausschuss
27. Juni 2023



Städtebauliches Konzept

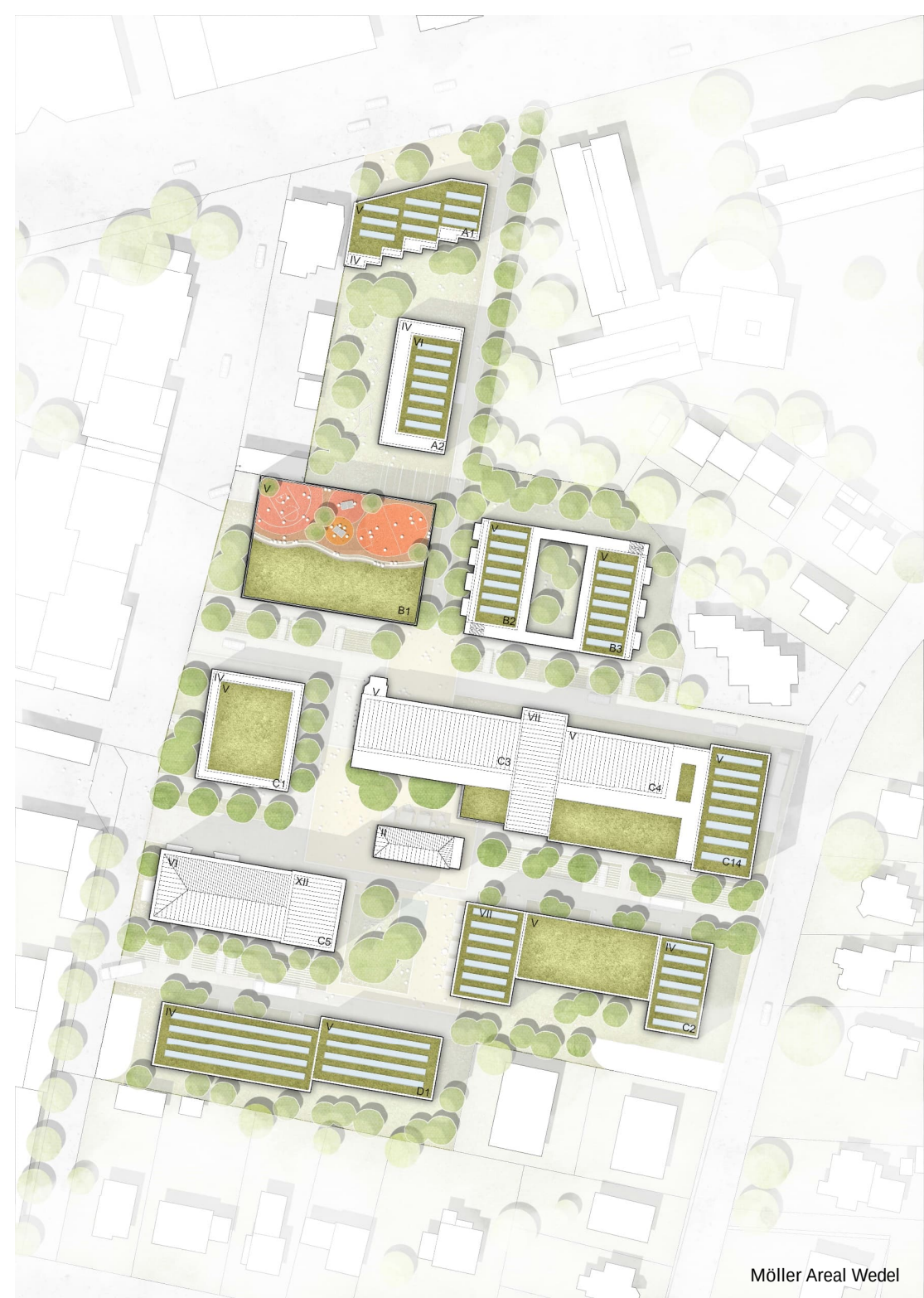
Mai 2024

Städtebauliche Ziele:

- > Klarere Strukturen und Freiräume
- > Stärkung der Quartiersmitte

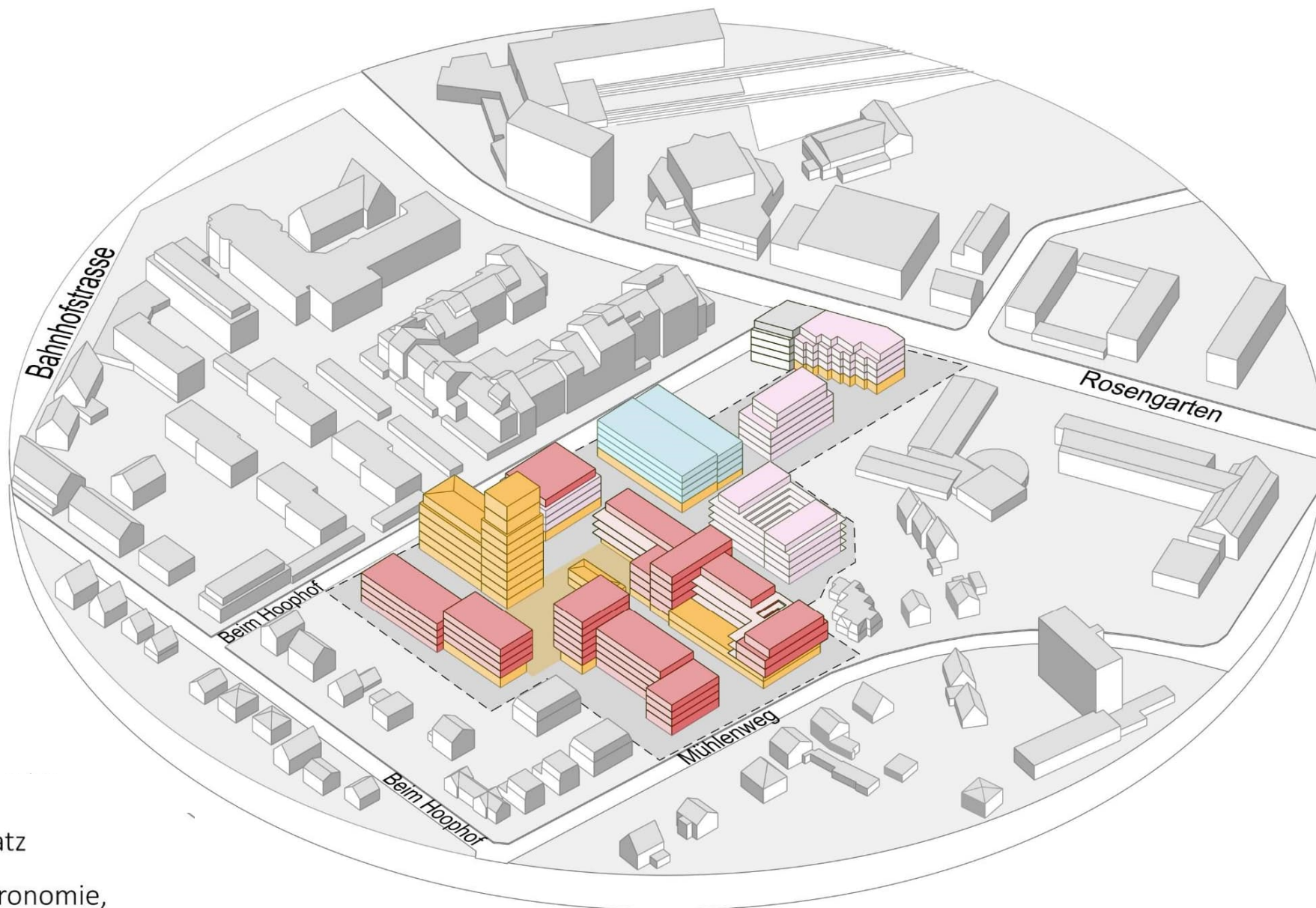
Ergebnis der Prüfung der Wirtschaftlichkeit und Marktlage:

- > Erhöhung des Wohnanteils,
23.600 m² BGF Wohnen
- > Reduzierung Gewerbeflächen,
11.800 m² BGF Büro, Handwerk, DL
- > Verzicht auf Tiefgaragen im Norden,
Ersatzneubau Parkhaus als Mobi-Hub



Nutzung

Axonometrie



- Quartiersplatz
- Aktivitäten:
Kultur, Gastronomie,
Unterhaltung, ...
- Frei Wohnung
- Sozialgeförderte Wohnung
- Parkhaus

Konzept Nutzung



Erdgeschoss



Ober-, Regelgeschoss

Gebäude 3 / 4 / 14: Wohn- und Gewerbe-Lofts

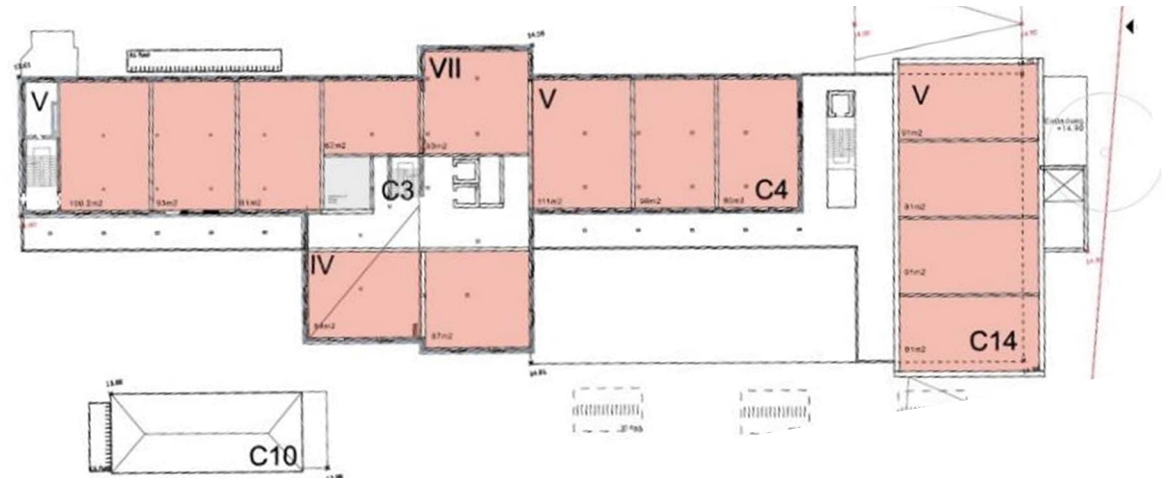
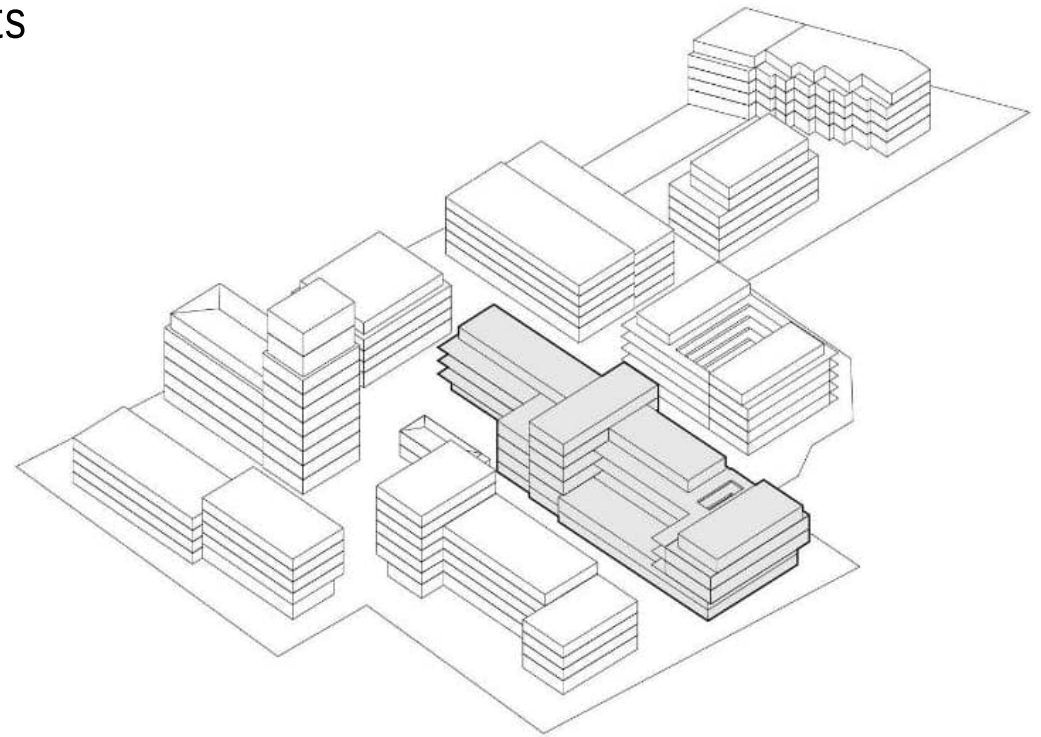
mit Laubengangerschließung / Balkon



Bestand Gebäude 3/ 4/ 14, von Norden



Projekt von EM2N Architekten, Berlin-Neukölln

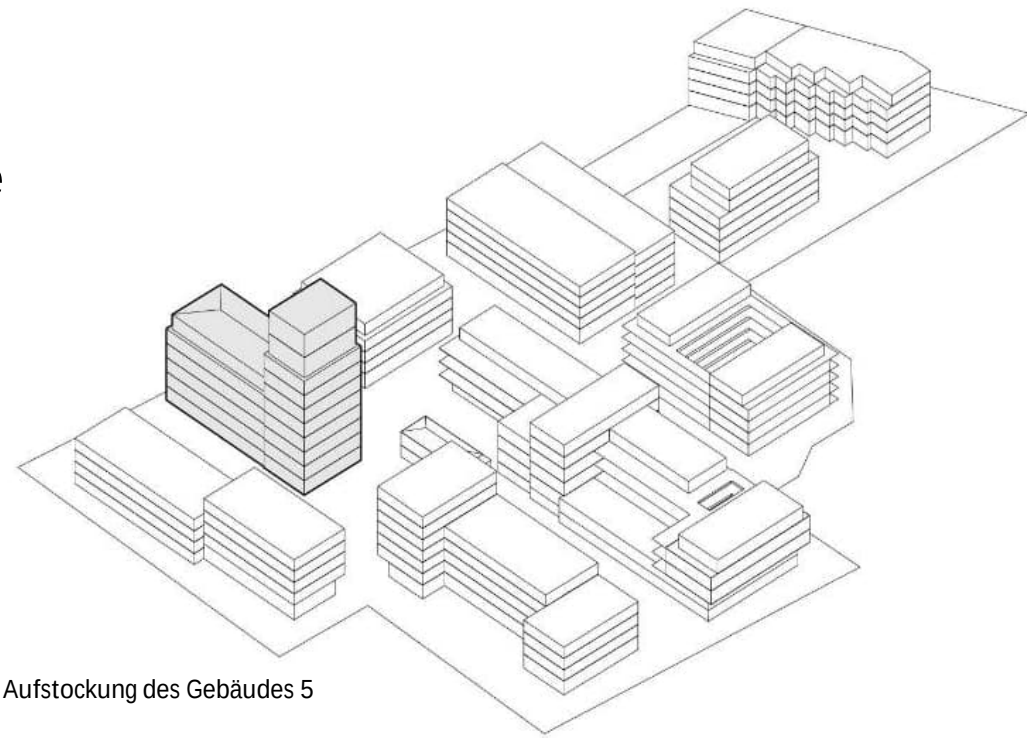


2. Obergeschoss

Gebäude 5: Büro / Dienstleistungen / Gastronomie mit Blick auf die Elbe



Blick vom Turm in Richtung Elbe



Aufstockung des Gebäudes 5



Bestand Gebäude 5 – der Wasserturm



Zeche Nordstern, Gelsenkirchen, Quelle: Vincentz

Schwarzplan



Öffnung und Vernetzung



Erschließung

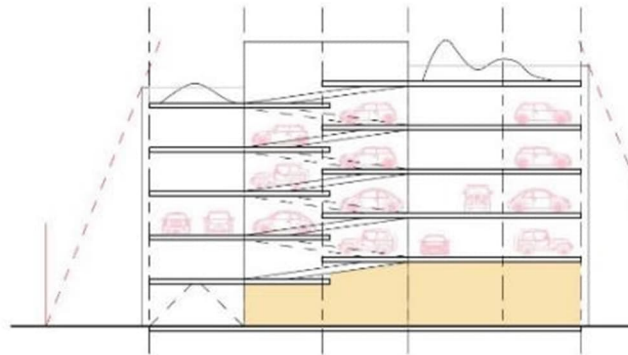
> Durchfahrbarkeit ist zu prüfen!



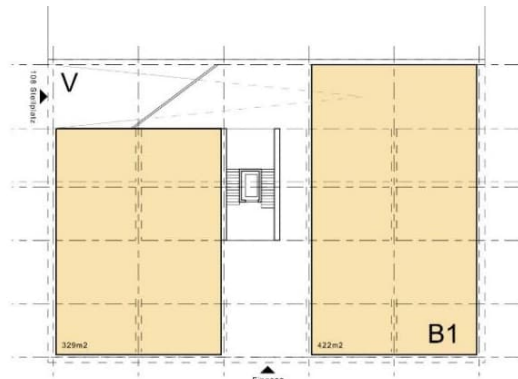
Parken

Parkhaus / Mobi-Hub

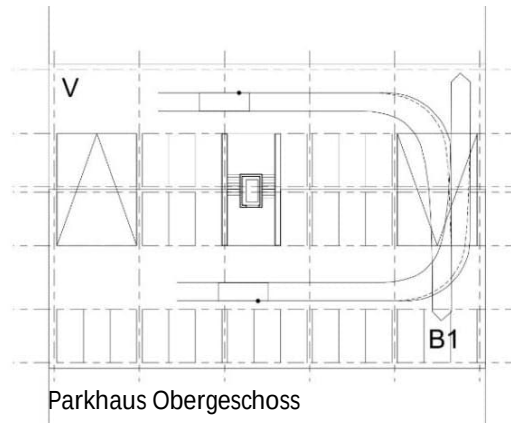
Parkhaus ca. 100 Stellplätze
 Tiefgaragen ca. 144 Stellplätze
 Oberirdisch ca. 36 Stellplätze



Parkhaus Splitlevel



Parkhaus Erdgeschoss



Parkhaus Obergeschoss



Park'n'Plays, Kopenhagen, JAJA Architekt

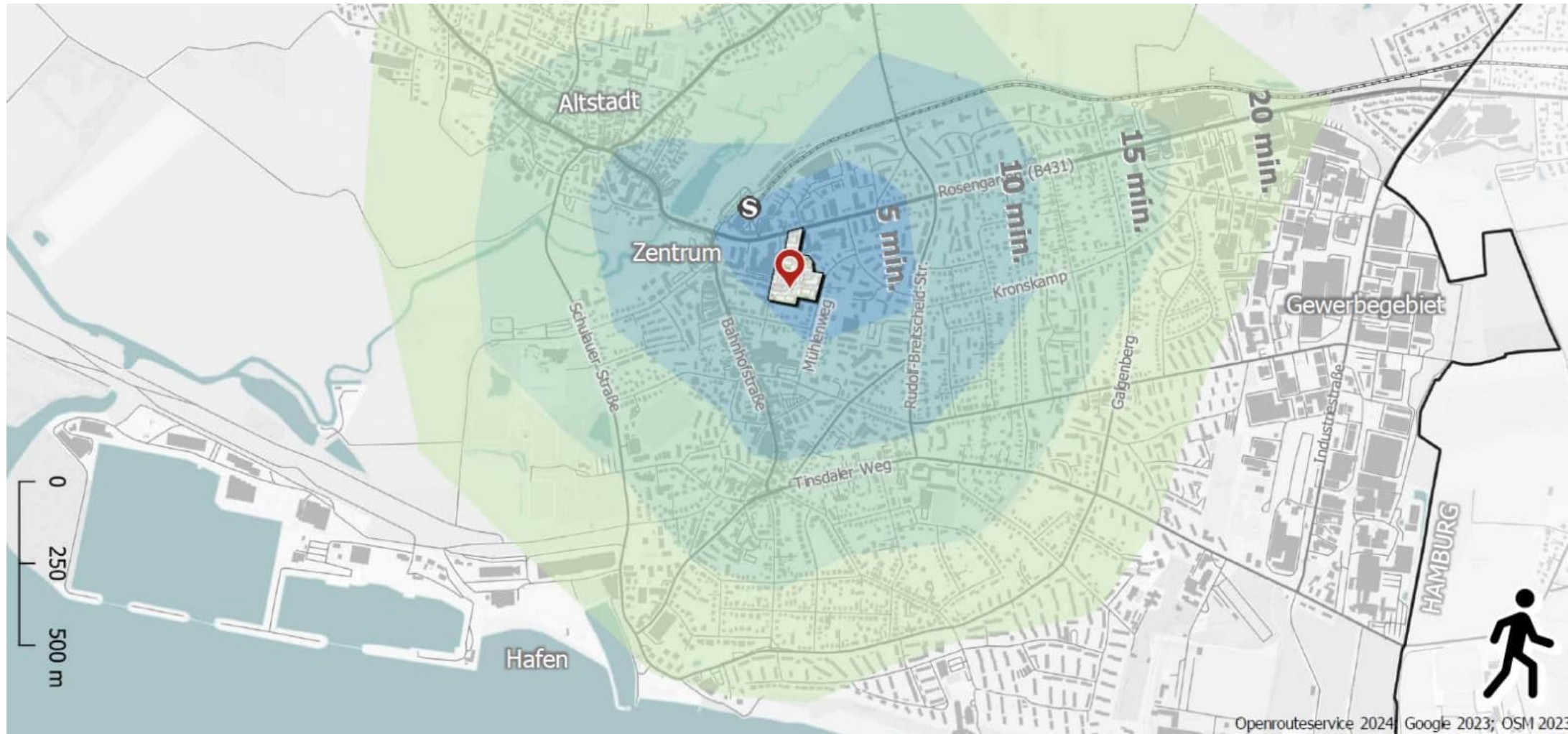


Stellplätze

Verkehrsuntersuchung Argus

Rahmenbedingungen

Erreichbarkeiten – Fußverkehr / Isochronen

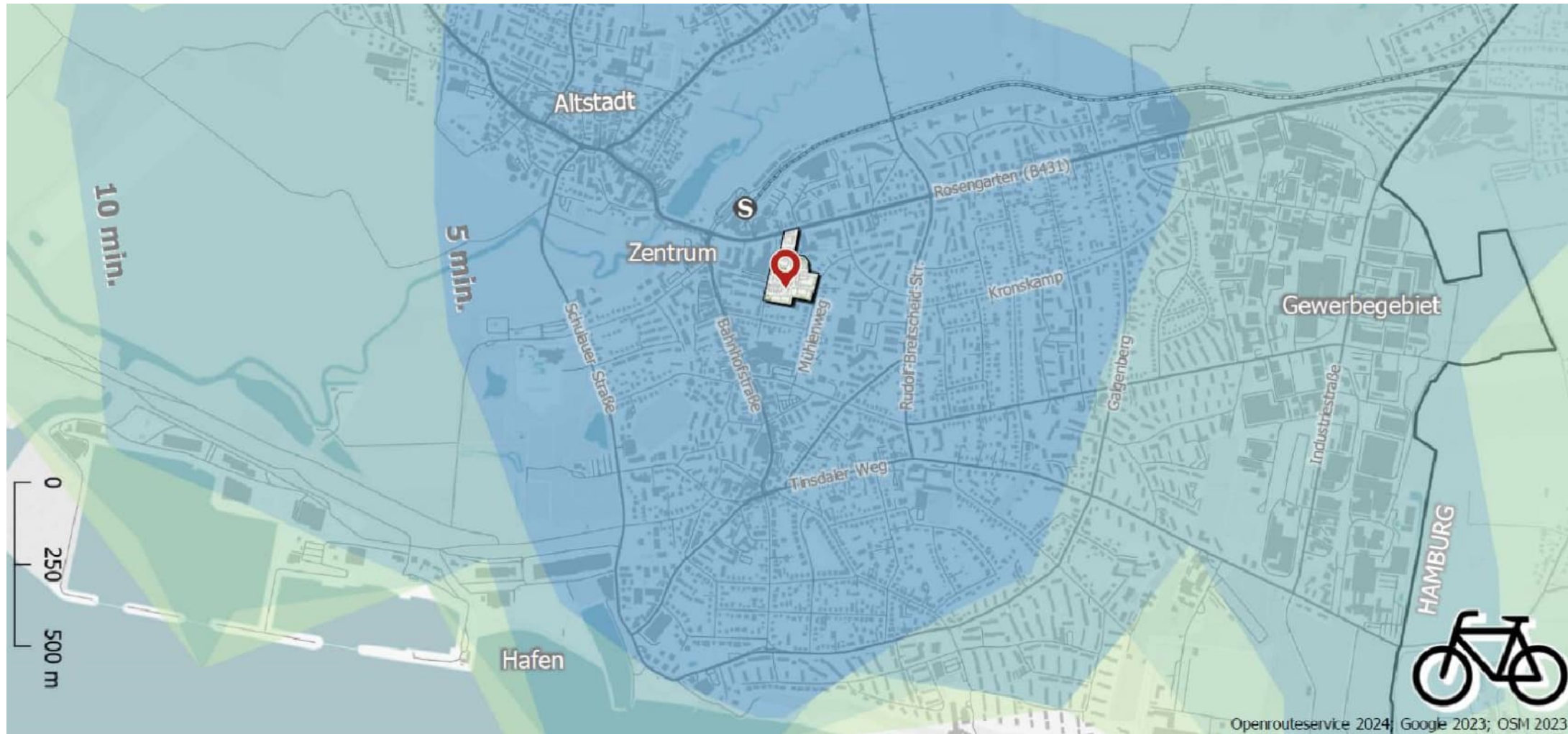


ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbH

Verkehrsuntersuchung Argus

Rahmenbedingungen

Erreichbarkeiten – Radverkehr / Isochronen



Openrouteservice 2024; Google 2023; OSM 2023

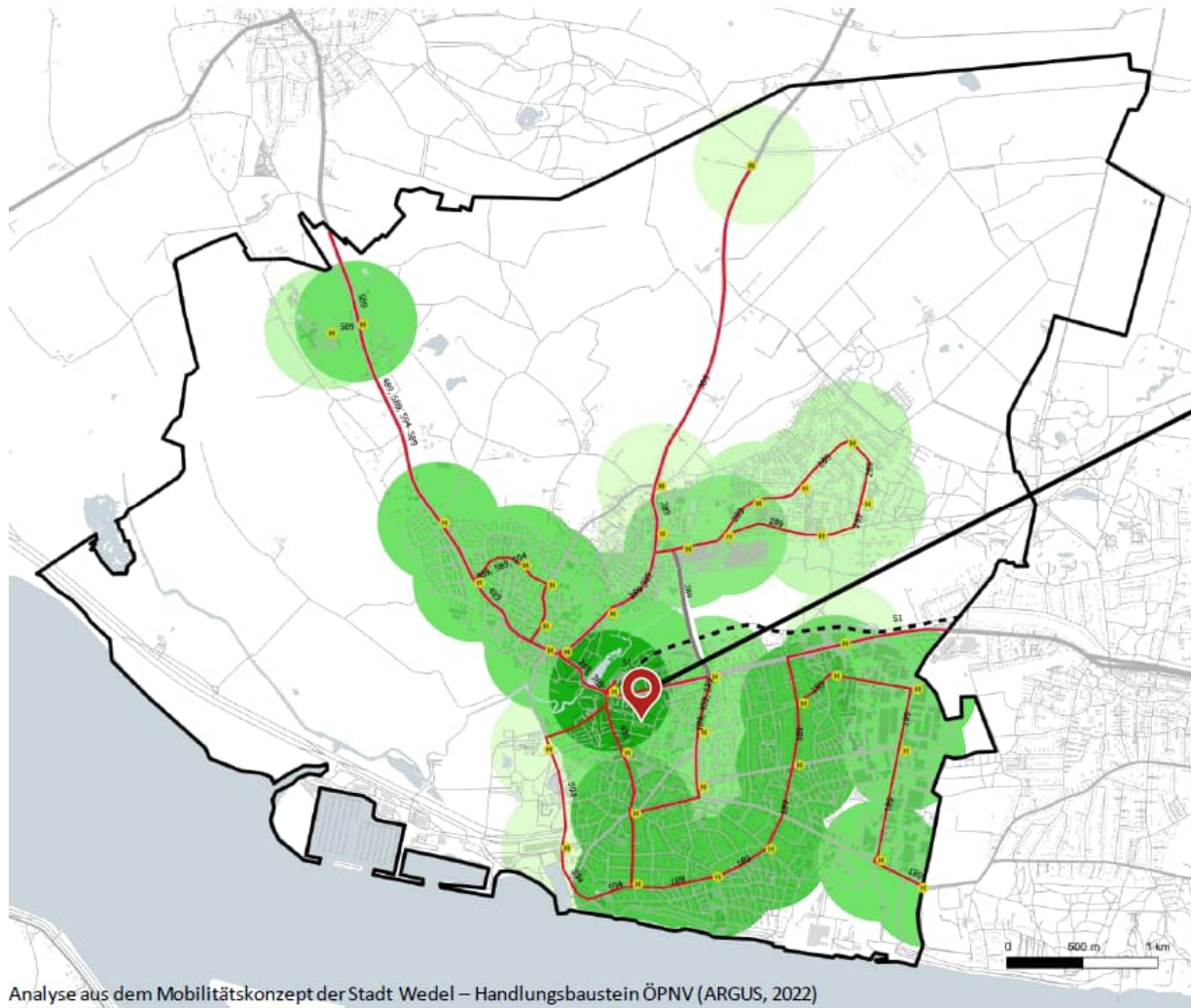


ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbH

Verkehrsuntersuchung Argus

Rahmenbedingungen

Erreichbarkeiten – ÖPNV / Bedienungsqualität



Analyse aus dem Mobilitätskonzept der Stadt Wedel – Handlungsbaustein ÖPNV (ARGUS, 2022)

Bahnhof Wedel

- sehr nahe gelegen
- Hohe Taktdichte an Bussen und S-Bahnen
- Alle Bushaltestellen in Wedel erreichbar



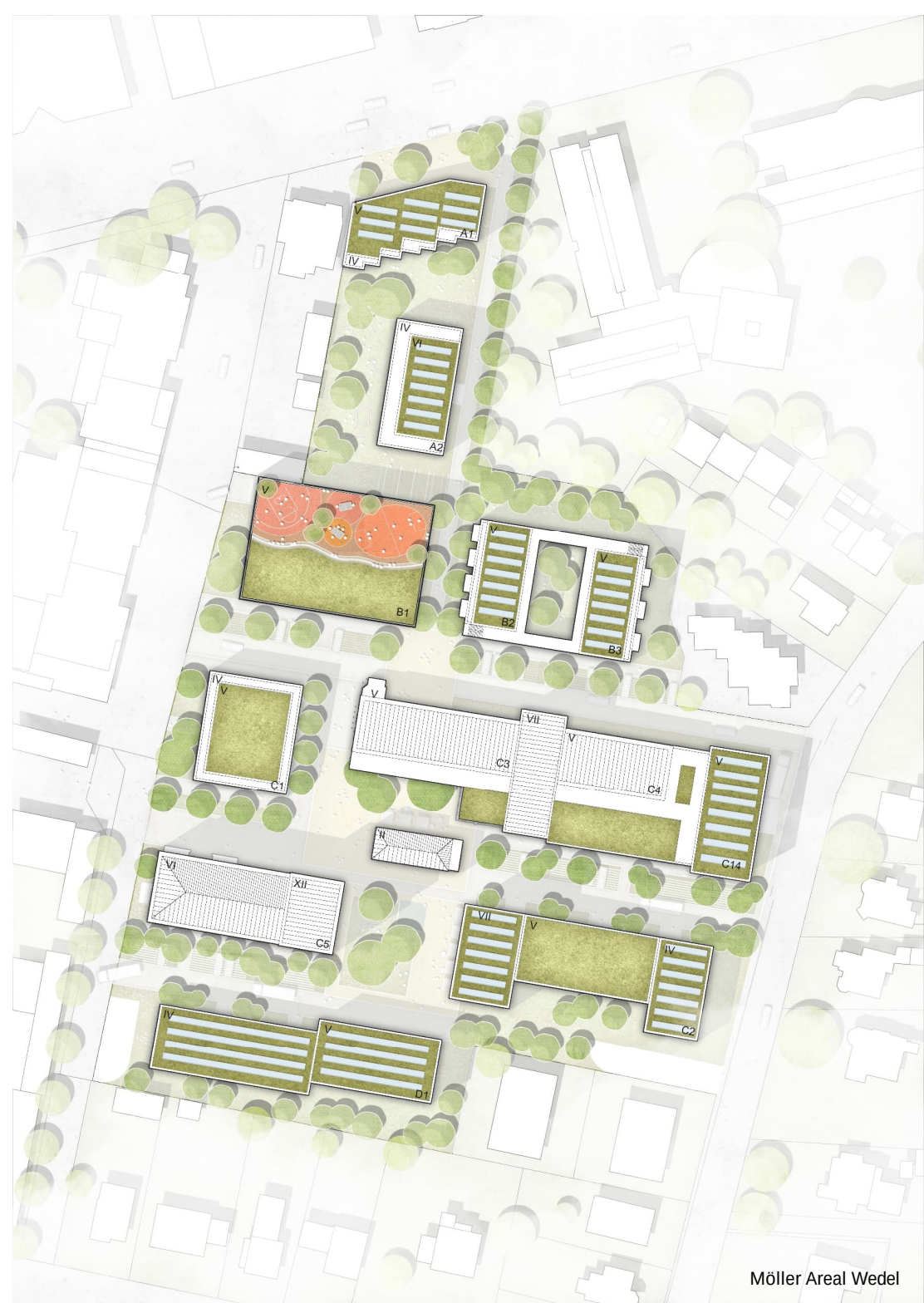
ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbH

Konzept, Freiraum



Konzept, Freiraum

Dächer



Konzept, Freiraum

Kinderspielflächen



Städtebauliche Kennzahlen

POLAR ARCHITECTES

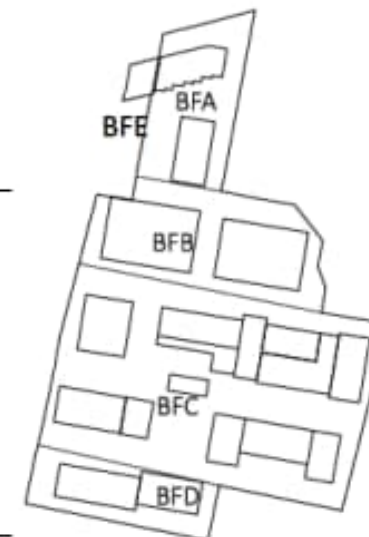
Wedel - Möller Areal

22.05.2024

Städtebauliche Kennzahlen

Flächen **mit Parkhaus** und ohne Baufeld E

GFZ	1,84	GFZ Geschossflächenzahl
GRZ	0,33	GRZ Grundflächenzahl
Anteil sozialgeförderter Wohnungsbau	30%	GSF Grundstücksfläche
Anzahl der sozialgeförderten Wohnungen	79	GGF Gebäudegrundfläche
Anzahl der freifinanzierten Wohnungen	172	BGF Bruttogeschossfläche



GFZ ohne Parkhaus

1,63

	GSF	GGF	BGF				
			GESAMT	GEWERBE	WOHNUNG	STELLPLÄTZE	
	FLÄCHE (M2)	FLÄCHE (M2)	FLÄCHE (M2)	FLÄCHE (M2)	FLÄCHE (M2)	ANZAHL	FLÄCHE (M2) ANZAHL
GESAMT	21.902	7.288	40.401	12.097	23.628	250	4.676 260
BAUFELD A	3.341	895	5.034	442	4.592	49	
BAUFELD B	4.350	1.753	7.948	1.010	2.262	24	4.676 100
BAUFELD C	12.053	3.742	23.149	10.645	12.504	133	2.043 80
BAUFELD D	2.158	898	4.270		4.270	44	2.354 80
BAUFELD E	1.182	221	1.305	221	1.084	10	9