Aktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
der Gemeinde Hasloh vom 26.04.2016

1. Allgemeines

1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Hasloh liegt nördlich der Hansestadt Hamburg, westlich von Norderstedt, östlich von Pinneberg und südlich von Quickborn. Hasloh hat derzeit 3.332 Einwohner (Stand 01.08.2012)

Hasloh liegt direkt an der Bundesstraße 4. Östlich des Ortes verläuft die Bundesautobahn 7. Durch den Ort führt die Bahnlinie A 1 der AKN. Der Ort hat somit Anschluss an das Verkehrsnetz des HVV. Bis zum Flughafen Hamburg sind es rund 20 Minuten.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Hasloh
– Der Bürgermeister –
Am Rathausplatz 1
25451 Quickborn

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG in Schleswig Holstein

Umsetzung in nationales Recht: §§ 47 a - f als Sechster Teil des BImSchG

34. BImSchV - Verordnung über die Lärmkartierung

1.4 Geltende Grenzwerte

Es gibt keine Grenzwerte, auch besteht aus der Aufstellung der Lärmaktionsplanung und dem Beschluss von Lärmminderungsmaßnahmen kein Rechtsanspruch. Zur Orientierung und Einschätzung der Lärmsituation können Grenzwerte aus nationalem Recht herangezogen werden (Lärmsanierung gemäß Nationalem Verkehrslärmschutzpaket II, Lärmvorsorge im Sinne der 16. BImSchV und BImSchG). Die Schwellenwerte zur Aufstellung einer Lärmaktionsplanung, die durch das Umweltbundesamt zur 1. Stufe herausgegeben wurden, haben keine Gültigkeit mehr.

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	120
über 60 bis 65	90
über 65 bis 70	30
über 70 bis 75	0
über 75	0
Summe	270

L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	110
über 55 bis 60	30
über 60 bis 65	0
über 65 bis 70	0
über 70	0
Summe	140

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L_{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L_{DEN}		108
65 - 75 dB(A) L_{DEN}		14
über 75 dB(A) L_{DEN}		0
Summe		122

1 Geschätzte Zahl der von Lärm durch Flughäfen belasteten Menschen in der Gemeinde Hasloh
L_{DEN} (24 Stunden), L_{Night} (22 bis 6 Uhr)

L_{DEN} dB(A) (24 Stunden)	Belastete Menschen – Flughäfen	L_{Night} db(A) (22 bis 6 Uhr)	Belastete Menschen – Flughäfen
über 55 bis 60	920	über 50 bis 55	0
über 60 bis 65	30	über 55 bis 60	0
über 65 bis 70	0	über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Summe	950	Summe	0

Von Lärm durch Flughäfen belastete Fläche (qkm) und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in der Gemeinde Hasloh

L_{DEN} dB(A)	Flughäfen			
	Fläche (qkm)	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
über 55 bis 65	4,87	439,5	0	0
über 65 bis 75	0	0	0	0
über 75	0	0	0	0

2 Geschätzte Zahl der von Lärm an Schienenwegen belasteten Menschen in der Gemeinde Hasloh

L_{DEN} (24 Stunden), L_{Night} (22 bis 6 Uhr),

L_{DEN} dB(A) (24 Stunden)	Belastete Menschen – Schienenwege	L_{Night} db(A) (22 bis 6 Uhr)	Belastete Menschen – Schienenwege
über 55 bis 60	60	über 50 bis 55	60
über 60 bis 65	50	über 55 bis 60	10
über 65 bis 70	0	über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Summe	110	Summe	70

Von Lärm an Schienenwegen belastete Fläche (qkm) und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in der Gemeinde Hasloh

L_{DEN} dB(A)	Schienenwege			
	Fläche (qkm)	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
über 55 bis 65	0,39	52	0	0
über 65 bis 75	0,1	1	0	0
über 75	0	0	0	0

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Die Gemeinde Hasloh nimmt die zur Verfügung gestellten Daten vom 25.April 2013 zur Kenntnis. Es wird vermutet, dass noch mehr Einwohner von den Hautlärmquellen betroffen sind. Genaue Zahlen sollen nach einem Gutachten 2017/2018 (Fertigstellung der A 7, Ausbau der AKN Strecke für den S-Bahn Verkehr) folgen. Die derzeitige Belastung ist nach ersten Erhebungen aus Sicht der Gemeinde erheblich. Vor diesem Hintergrund ist die Gemeinde Hasloh als eine Gemeinde mit relevanten Lärmbelastungen einzuschätzen.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Hauptlärmquellen sind die Bundesautobahn 7, die Bundesstraße Nr. 4, die AKN Strecke A 1 sowie der Fluglärm, verursacht durch den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel. Belastbares Zahlenmaterial liegt derzeit noch nicht vor.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung

Die Gemeinde Hasloh konnte noch keine Maßnahmen zur Lärmminderung anstellen. Hauptursache ist, dass alle Lärmquellen nicht in der Baulast der Gemeinde liegen. Bezüglich des Fluglärms konnte bereits eine gemeinsame Stellungnahme mit den Nachbarkommunen Norderstedt und Quickborn erarbeitet werden.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre

Die Gemeinde Hasloh befindet sich derzeit im Wandel. Als geeignete Maßnahmen werden eine Bauleitplanung, die dem Lärmschutz gerecht wird und die Einführung von lärmoptimierten Asphalt auf der Bundesstraße 4 beim zuständigen Straßenbaulastträger angeregt. Weiter wird eine Verschwenkung bzw. die Errichtung von Verkehrsinseln an den Ortsdurchfahrten für erstrebenswert erhalten. Etwaige Maßnahmen sollen im Zuge des nächsten Ausbaues der Bundestraße 4 angeregt werden.

Folgende Maßnahmen zur Minderung der Belastungen durch den Fluglärm des Flughafens Hamburg werden als geeignet angesehen:

a. Lärmmindernde Optimierung der Landeanflüge, indem insbesondere verkürzte Sichtanflüge bis auf Ausnahmefälle (Sicherheitsgründe) nicht genehmigt werden. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwieweit die Anflüge auf den Hamburger Flughafen regelhaft als standardisierte ILS-Anflüge durchgeführt werden können.

b. Lärmmindernde Optimierung der Abflüge u.a. durch Anhebung der Höhe für das Abdrehen bei Starts, wenn eine Prüfung für den Flughafen Hamburg die lärmentlastende Wirkung belegt.

c. Weiterentwicklung des lärmabhängigen Landeentgeltes durch

   - weitere Spreizung zwischen den einzelnen Lärmklassen, wenn ausgeschlos-

sen wird, dass dadurch eine zusätzliche Lärmbelastung entsteht,

- Anhebung des lärmabhängigen Landeentgelts für besonders empfindliche Tagesrandzeiten zwischen 22.00 und 23.00 Uhr und zwischen 06.00 und 07.00 Uhr sowie in der Nachtzeit zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr zur Reduzierung der Flugbewegungen in diesen Zeiten.

d. Strikte Einhaltung der Betriebszeiten und weitere Reduzierung der Verspätungen und Ausnahmen durch eine äußerst restriktive Genehmigungspraxis (nur legitimierte verspätete Landungen sind zulässig). Deutliche Anhebung der Landeentgelte für Verspätungen.

e. Optimierung der Bahnverteilung bei Landungen nach 22.00 Uhr und am darauf folgenden Morgen bei Starts zwischen 06.00 und 07.00 Uhr zur Gewährleistung eines ungestörten, gesunden Schlafes für die Anwohner (d.h. Bündelung, so dass die Starts und Landungen in den o.a. Zeiträumen möglichst nur über eine Bahn abgewickelt werden).

f. Ausweitung der freiwilligen Lärmschutzprogramme durch den Flughafen Hamburg.

g. Initiativen zum Einsatz von leiserem, weniger störenden Fluggerät und zum Verzicht auf besonders laute oder störende Maschinen.

h. Überprüfung und ggf. Senkung des Lärmkontingents zur Anpassung an die tatsächliche und seit mehreren Jahren relativ konstante Lärmsituation.

i. Triebwerksprobeläufe sind grundsätzlich in der Lärmschutzhalle durchzuführen.

j. Geeignete Maßnahmen zur Vermeidung neuer Fluglärm-Betroffenheiten werden darin gesehen, dass künftig keine Bebauungspläne für neue Wohngebiete in der Tagschutzzone 1 und der Nachtschutzzone des Lärmschutzbereichs für den Flughafen Hamburg aufgestellt werden. Ausgenommen sind Bebauungspläne, die der Erhaltung, der Erneuerung, der Anpassung oder dem Umbau von vorhandenen Ortsteilen mit Wohnbebauung dienen (vgl. § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm).

Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg und die Flughafen Hamburg GmbH werden eine fachliche Hilfestellung auf die Frage geben, in welchem Maße die angedachten Maßnahmen zu einer Entlastung von Fluglärm führen können.

3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

Es ist davon auszugehen, dass die Lärmsituation durch die Lärmart Straße innerhalb des Gemeindegebiets Haslohs mit der Lärmkartierung der 2. Stufe nicht hinreichend dargestellt ist (kaum Kartierung der bebauungsnahen Straßen). Im Rahmen der weiteren, tiefergehenden Bearbeitung der Lärmaktionsplanung ist geplant, konkrete ruhige Gebiete auszuweisen.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Langfristig sieht die Gemeinde Hasloh einen konkreten Lösungsansatz darin, ihre Bauleitplanung den Hauptlärmquellen anzupassen. Das bedeutet, bereits im Zuge der Planung geeignete Maßnahmen zu treffen, um Menschen vor Lärm zu schützen. Hierzu gehören z.B. Lärmschutzwälle oder dichte Bepflanzungen entlang von lärmintensiven Straßen.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Auf Grund fehlender Maßnahmen ist es der Gemeinde Hasloh nicht möglich, Schätzwerte abzugeben.

4. Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Die Entwurfsfassung wurde durch die Gemeindevertretung am 26.04.2016 beschlossen.

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Derzeit noch offen. Voraussichtlich 2017/2018 mit dem endgültigen Ausbau der A 7.

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Zum Lärmaktionsplan werden im Zuge der Ausarbeiten der AKN Strecke A 1 und der Bundesautobahn 7 die Baulastträger nach Fertigstellung der Arbeiten angehört.

Eine Einwohnerbeteiligung erfolgt im Zuge der oben genannten Anhörungen.

Dieser Entwurf des Lärmaktionsplans wird in der Zeit vom 27.03.2017 bis 26.04.2017 öffentlich ausgelegt.

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Die Gemeinde Hasloh begrüßt grundsätzlich die Einführung und Erstellung von Lärmaktionsplänen. Problematisch ist die fehlende Baulast zu bewerten. Auf relevante Lärmquellen bzw. zu treffende Maßnahmen hat die Gemeinde kein Zugriff,

sondern kann viel mehr Vorschläge unterbreiten.

Die Erstellung der Lärmaktionsplanung der 2. Stufe ist zunächst eine formelle Angelegenheit, denn die Gemeinde möchte im weiteren eine Datengrundlage schaffen durch Prüfung des erhöhten Verkehrs auf der A 7 und dem zunehmenden Bahnverkehr durch den Ausbau der AKN Strecke für den S-Bahn Verkehr, die es ihr möglich macht, die Instrumente der Lärmminderungsplanung für sich anwendbar zu machen.

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Bisher sind keine finanziellen Belastungen durch die Erhebung und Aufstellung des Lärmaktionsplanes aufgetreten. Finanzielle Belastungen werden erst nach Beendigung des Ausbaues der A 7 und AKN erwartet.

Dann sollen umfangreiche Gutachten erstellt werden, um die tatsächliche Belastung real darzustellen.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

Es gibt derzeit keine weiteren finanziellen Informationen.

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

http://www.umweltdaten.landsh.de/public/umgebungslaerm/ulr/index.html

Ort, Datum

Hasloh, den 22.03.2017

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

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt (siehe Anlage der „Hinweise zur Lärmkartierung der der Bund / Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz www.umwelt.schleswig-holstein.de/ULR/de/regelwerke)

Anwendungsbereich / Nutzung	Richtwerte, bei deren Überschreitung **straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen** in Betracht kommen[1]		Auslösewerte für die **Lärmsanierung** an Straßen in Baulast des Bundes [2,3]		Grenzwerte für den **Neubau** oder die **wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen** (Lärmvorsorge) [4]		Richtwerte für **Anlagen** im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll [5]	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ….	70	60	67	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	69	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	72	62	69	59	65	50
Industriegebiete							70	70

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31.Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

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

[2] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkBl 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

[3] Die Auslösewerte der VLärmSchR 97 gelten nicht für die Lärmsanierung beim Schienenverkehr.

[4] Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

[5] Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBl Nr. 26/1998 S. 503)