



**Stadt Ahrensburg**  
DER BÜRGERMEISTER  
Manfred-Samusch-Straße 5  
22923 Ahrensburg

Fachdienst: IV.5 | Grünflächen und Klimaschutz  
Bearbeiter: Steffen Pollmann  
Zimmer-Nr.: 1.15  
E-Mail: Steffen.Pollmann@ahrensburg.de  
Telefon: 04102 77-441

## Kurzprotokoll

Betreff	Teilnehmende	
<b>AG Lärmaktionsplanung – Öffentliche Veranstaltung</b> - öffentlich -	IV	Hr. Kania
	IV.2.1	Fr. Becker
	IV.5.7	Hr. Pollmann (Vorsitz)
	II.3.1	Fr. Kruse
TOPs	Grüne	Fr. Dullweber
1. Ankunft und Begrüßung	SPD	Fr. Kraus
2. Vorstellung des Entwurfs zur Lärmaktionsplanung	FDP	Hr. Wagner
3. Fragerunde zum Entwurfsstand	WAB	Hr. Dr. Köpke
4. Diskussionsmöglichkeit Lärmschwerpunkte und Maßnahmen	Lärmkontor	Hr. Kurz
5. Sonstiges		
Ort	Zeit	Datum
Peter Rantzau Haus, Saal	19:30 - 21:40	30.01.2024

- TOP 1:
- Neben den Teilnehmenden aus Politik, Verwaltung sowie Planungsbüro sind 13 Bürgerinnen und Bürger zur Veranstaltung erschienen.
  - Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden und gibt einen kurzen Überblick zum geplanten Ablauf der Veranstaltung.
  - In den vorhergehenden Runden der Lärmaktionsplanung wurden zahlreiche Lärminderungsmaßnahmen entwickelt und konnten vielfach bereits umgesetzt werden.
  - In der aktuellen Fortschreibung wurde nun nochmals in verstärkter Form die Beteiligung der Ahrensburger Bevölkerung in den Fokus gerückt. Nach der Fragebogenaktion im Spätsommer 2023 ist diese öffentliche Veranstaltung nun das zweite freiwillige Beteiligungsformat seitens der Stadt in dieser Runde, um über die offizielle Lärmkartierung hinaus Rückschlüsse auf die lokale Lärmbelastung zu erhalten (Lärm ist subjektiv).
  - Für März 2024 ist die (Pflicht-)Beteiligungsmöglichkeit durch Offenlage des Entwurfs vorgesehen
  - Ziel der Veranstaltung ist insbesondere, dass bereits vorab der Entwurf zur Lärmaktionsplanung vorgestellt wird und somit einerseits frühzeitig die Möglichkeit zur Äußerung hierzu gegeben wird, andererseits zum Klären möglicher Verständnis- oder Sachfragen.

- TOP 2:
- Zu Beginn der Entwurfsvorstellung durch den Fachplaner wird auf Grundlagen eingegangen:
    - Auswirkungen von Lärm
    - Rechtliche Rahmenbedingungen (EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG; Bundes-Immissionsschutzgesetz); regelmäßige Fortschreibung von Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung im Turnus von fünf Jahren
    - Zur Erstellung von Lärmkarten werden einheitliche **standardisierte Berechnungsverfahren** durchgeführt. Messungen sind hingegen nicht aussagekräftig in diesem Zusammenhang sowie nicht reproduzierbar (z. B. Einfluss Einzelereignisse). Berechnungsverfahren sind so konzipiert, dass in nahezu allen Fällen die Ergebnisse von Messungen unter denen von Berechnungen liegen. Es wird also zu Gunsten der Lärmbetroffenen gerechnet.

- Das zu **verwendende Berechnungsverfahren** hinsichtlich hoher Lärmbelastungen ist **nicht 1:1 mit nationalen Richtlinien vergleichbar**.
  - Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen wurden vom Land Schleswig-Holstein erstellt und mit mehreren Monaten Verzögerung veröffentlicht. In **Ahrensburg** werden **mehr Straßen als verpflichtend notwendig** in der Lärmkartierung berücksichtigt
  - Die **Berechnungsmethodik** von Lärmkarten und Belastetenzahlen hat sich gegenüber der vergangenen Runde **erheblich verändert** und lässt keinen Vergleich zur Vorrunde zu.
  - Pauschal betrachtet werden innerstädtische Quartiere tendenziell leiser, aber mit zunehmender Entfernung zur Lärmquelle lauter als in der Lärmkartierung 2017 dargestellt
  - Die Zahl der **belasteten Personen steigt auch bei einer unveränderten Lärmbelastung nach neuer Methodik erheblich** an (teils Verdopplung)
- Pegelbereiche ab **65 dB (A)** gemittelt über 24 Stunden ( $L_{DEN}$ ) bzw. ab 55 dB (A) nachts ( $L_{Night}$ ) bedeuten gemäß Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen des Landes Schleswig-Holstein **eine hohe Belastung**. Ab **70 dB (A)  $L_{DEN}$**  bzw. **ab 60 dB (A)  $L_{Night}$**  werden **sehr hohe Belastungen** erreicht.
  - Geschätzte **Anzahl der von Lärm belasteten Menschen** am Gesamtstraßennetz in **Ahrensburg**, farblich abgesetzt hohe bzw. sehr hohe Belastung:

$L_{Den}$ dB(A)	belastete Menschen	$L_{Night}$ dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	3.220	über 50 bis 55	2.580
über 60 bis 65	2.550	über 55 bis 60	1.840
über 65 bis 70	1.740	über 60 bis 65	310
über 70 bis 75	250	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Summe	7.760	Summe	4.730

- Zur Darstellung von Lärmschwerpunkten werden Lärmkennzifferkarten erstellt. Als Schwellenwerte wurden Pegelbereiche mit hohen Belastungen ( $L_{Den}$  65 dB(A) bzw.  $L_{Night}$  55 dB(A) herangezogen. Vereinfacht: **Lärmkennziffer (LKZ)** ist dort **hoch, wo sowohl hohe Einwohnerdichten, als auch hohe Belastungen oberhalb der Schwellenwerte** auftreten.
- Es werden verschiedene Lärminderungsmaßnahmen dargestellt. Entgegen der Erwartung vieler Menschen ist die **Verkehrsmenge** für sich allein betrachtet von deutlich **geringerer Bedeutung** als angenommen. Andere Einflussfaktoren (z. B. **Antriebsart, Reifen, Geschwindigkeiten, Verkehrsfluss, Straßenoberflächen, Abschirmung**) sind **häufig viel entscheidender für Lärmemissionen**.
- Es wird darauf hingewiesen, dass nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) mittlerweile leisere Fahrbahnbeläge für innerörtliche Verkehre verfügbar sind.
- Lärmschutzwände werden zumeist nur bei Neubaugebieten, nicht bei bestehenden Wohngebieten realisiert.
- Eine Auswertung des Umweltbundesamtes zeigt, dass lärmindernde Fahrbahnbeläge, Geschwindigkeitssenkung und Förderung des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV/Bahn) die häufigsten Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind.
- Überblick bezüglich bereits umgesetzter Lärminderungsmaßnahmen in Ahrensburg, z. B.:
  - Teilweise Tempo 30 im Bereich der Innenstadt, überwiegend besteht Tempo in den Wohngebieten (ausgenommen Vorbehaltsnetz)
  - Ausweitung Tempo 60 auf dem Ostring
  - Geschwindigkeitsüberwachung durch Anzeigetafeln an verschiedenen Standorten
  - Lärmschutzanlagen an verschiedenen Standorten
  - Beachtung der festgelegten ruhigen Gebiete in der Bauleitplanung
- Insgesamt umfasst der aktuelle Maßnahmenkatalog rund 60 Maßnahmen auf 10 Seiten.
- Dabei konnten aus der Fragebogenaktion zahlreiche Maßnahmenvorschläge und zusätzliche

---

räumliche Schwerpunkte aufgegriffen werden und finden sich nun im Maßnahmenkatalog zur Umsetzung bzw. als konkrete Prüfaufträge wieder. Diese machen nun insgesamt etwa die Hälfte des Katalogs aus.

- Die Umsetzung erfolgt durch die zuständigen Träger und entsprechend der Rechtsgrundlagen zu prüfen.
- Maßnahmenkatalog ist in jeder Runde erneut zu überprüfen. Nicht umgesetzte Maßnahmen bleiben in der Regel enthalten und werden somit wiederkehrend bezüglich einer Realisierungsmöglichkeit betrachtet (z. B. geänderte Gesetzgebung).
- Beispielhaft wird anhand einiger Maßnahmen der Aufbau des Kataloges skizziert:
  - Weiß hinterlegt bestehende Maßnahmen aus vorherigen Runden, zum Teil Daueraufgaben (bspw. ÖPNV); Grün hinterlegt sind neue Maßnahmen
  - Maßnahmenkatalog ist in verschiedene Quartiere gegliedert, neue Quartiere wurden aufgenommen
  - Inhaltlich gibt es eine Beschreibung der Maßnahme sowie Aussagen bzgl. Zuständigkeiten, Begründung /Abwägung, Umsetzungszeitraum und Kosten

---

TOP 3:

- Die Fragerunde zur Lärmaktionsplanung wird eröffnet. Im weiteren Verlauf beziehen sich Fragen und Hinweise häufiger sehr eng aufeinander. In der folgenden Darstellung werden diese entsprechend zusammengefasst wiedergegeben.
- **Wird es denn nun lauter oder leiser?**  
Wie im Vortrag erwähnt, hat sich die Berechnungsmethodik deutlich verändert, so dass **Vergleiche der Lärmpegelbereiche gegenüber den Vorrunden nicht möglich** sind. Bemühungen Umrechnungsfaktoren zu entwickeln waren nicht erfolgreich. Aufgrund geänderter Eingangsdaten kann auch nicht die „alte Lärmkarte“ zu Vergleichszwecken produziert werden. Nachdem nun die standardisierten Berechnungsmethoden festgelegt wurden, ist aber zumindest gegenüber **zukünftigen** Fortschreibungen eine **Vergleichbarkeit** zu erwarten. Die **Lärmbrennpunkte werden aber fast genauso erkannt** wie zuvor.
- **Die Lärmkarte ist im Prinzip als eines von mehreren Hilfsmitteln in der Lärmaktionsplanung zu betrachten?**  
Die Lärmkartierung stellt tatsächlich ein sehr wichtiges Instrument dar. Es ist allerdings ohnehin ausdrücklich in angemessener Weise die Bevölkerung zu beteiligen. Hierzu ist beispielsweise die Offenlegung des Entwurfs verpflichtend. Da Lärm sehr subjektiv ist und daher nicht allein durch Lärmkartierung erfasst werden kann, ist darüber hinaus eine erweiterte freiwillige Beteiligung der Bevölkerung sehr vorteilhaft, um zusätzliche Hinweise in Bezug auf sinnvolle Maßnahmen und räumliche Schwerpunkte zu erhalten.
- Es wird die **geringe Beteiligung bei der Fragebogenaktion bemängelt**.  
Insgesamt wurden **211 Fragebogen** eingereicht. Gemessen an der Bevölkerungszahl wurde damit im Vergleich zu einer ähnlichen Befragung in Lübeck ein doppelt so hoher Wert in Ahrensburg erreicht. Zudem beteiligen sich an derart Befragungen in der Regel die Menschen, die auch eine **persönliche Betroffenheit** spüren. In Ahrensburg gibt es auch **großflächige Bereiche**, in denen **Straßenverkehrslärm von untergeordneter Bedeutung** ist. Daneben werden in der Regel auch nicht von allen Personen eines Haushalts separate Fragebogen. Zudem ist Lärmempfinden individuell sehr unterschiedlich ausgeprägt.
- **Warum werden viele Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung in Ahrensburg nicht wie in anderen Gemeinden umgesetzt, z. B. feststehende „Blitzer“ in Norderstedt oder Mecklenburg-Vorpommern?**  
Häufig stehen die rechtlichen Rahmenbedingungen einer Umsetzung entgegen. So ist die Gesetzgebung in Mecklenburg-Vorpommern anders als in Schleswig-Holstein. Der Kreis Stormarn ist derzeit nicht dazu bereit, die entsprechende Befugnis für Geschwindigkeitskontrollen an die Stadt Ahrensburg zu übertragen. Ein entsprechender Antrag wurde seitens der Stadt bereits

---

gestellt. Wenn es zur Bewilligung kommen sollte, wären voraussichtlich hohe Forderungen hiermit verbunden (Kosten Hardware und Personal). Gegenüber der Polizei selbst hat die Stadt Ahrensburg zudem keine Weisungsbefugnis. Der Stadt Norderstedt im Kreis Segeberg wurden hingegen andere Befugnisse eingeräumt, allerdings sind auch dort enge räumliche Grenzen gesetzt.

- **Können Durchfahrtsbeschränkungen für den LKW-Verkehr oder Tempo 30 zumindest nachts durchgesetzt werden?**

Eine Umleitung von Verkehren darf nicht dazu führen, dass dadurch andere Gebiete einer höheren Belastung ausgesetzt sind. Zudem bestehen hierbei strenge Prüfverfahren, in denen nicht nur Lärm sondern beispielsweise auch Rettungswege, ÖPNV, Status als Umleitungsstrecke von Autobahnen einbezogen werden müssen.

In Bezug auf erleichterte Anordnung von Tempo 30 hat es kürzlich eine Absage aus dem Bundesrat gegeben. Mit dieser Möglichkeit wurden seitens der Kommunen große Hoffnungen verbunden. Inwieweit bzw. wann es hierzu einen erneuten Vorstoß geben wird ist derzeit nicht absehbar.

- **Wie wird Verkehr gezählt und warum wurden keine aktuelleren Verkehrszählungen bzw. Daten aus Geschwindigkeitsanzeigetafeln in der Lärmkartierung eingepflegt?**

An den Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen, Bundes- und Landstraßen) werden im Regelfall alle 5 Jahre Verkehrszählungen durchgeführt. Aufgrund der Covid-19-Pandemie wurde im betreffenden Zeitraum nicht gezählt. Stattdessen wurde die Verkehrsmenge auf Grundlage von Daten aus 2019 hochgerechnet. Verpflichtend ist die Lärmkartierung an Straßen mit Verkehrsmengen von rund 8.200 Kfz/Tag. In Ahrensburg werden darüber hinaus weitere Straßen miteinbezogen.

Verkehrszahlen im Bereich Beimoorweg / L82 wurden in der Lärmkartierung nachträglich aktualisiert (2019). Es wurden zudem die Daten (Stand 2018). aus der Realisierungsabschätzung zur Südumfahrung nachträglich eingearbeitet. Die aktualisierten Daten sollen im Anhang zur Lärmaktionsplanung mit Daten enthalten sein. Eine neue Zählung (November/Dezember 2023) an der Dorfstraße fällt demgegenüber um rund 1.000 Kfz geringer aus. Es wird seitens der Anwesenden gewünscht, dass die Daten veröffentlicht werden. Grundsätzlich wird erneut darauf hingewiesen, dass die Verkehrsmenge allein nicht der ausschlaggebende Faktor hinsichtlich der Lärmbelastung ist.

Die Daten aus den Geschwindigkeitsmessanlagen liefern keine ausreichend genauen Daten. Ursächlich hierfür sind beispielsweise eingeschränkte Betriebszeiten etwa nachts oder in Schlechtwetterperioden (Solarbetriebene Geräte).

Es werden allgemein regelmäßig Verkehrszählungen unterschiedlicher Art im Stadtgebiet durchgeführt, häufig punktuell in Bezug zu bestimmten Vorhaben. Vielfach entsprechen diese Zählungen nicht den Anforderungen, um in der Lärmkartierung einzufließen. Die Kosten für eine entsprechende Verkehrszählung belaufen sich auf ungefähr 5.000€. In 2024 soll an verschiedenen Standorten ein mobiles Zählgerät seitens der Stadt erprobt werden, auch um die Datengrundlage für spätere Lärmkartierungen zu verbessern.

- **Welche Möglichkeiten hat Ahrensburg? Wie ist zu priorisieren?**

Es ist derzeit nicht direkt möglich, Maßnahmen untereinander 1:1 zu vergleichen. Hierfür bestehen zu viele Unbekannte, die häufig nicht im Einflussbereich der Stadt liegen (rechtliche Rahmenbedingungen, technischer Fortschritt, Verhaltensänderungen in der Bevölkerung, Kapazitäten in Wirtschaft und Verwaltung, entgegenstehende Baumaßnahmen etc.). Außerdem handelt es sich vielfach um „Daueraufgaben“ etwa hinsichtlich ÖPNV oder Straßeninstandhaltung

Dennoch sind klare Prioritäten bei der Maßnahmenplanung herauszuarbeiten. Nach Möglichkeit sollten insbesondere schnell umsetzbare Maßnahmen verfolgt werden, um kurzfristig Lärminderungen zu erreichen. Zudem ist zu prüfen inwieweit Synergien genutzt werden können. Für die konkrete Priorisierung ist zunächst auch die Fertigstellung des Maßnahmenkatalogs Bedingung. Hierzu bleiben auch Erkenntnisse aus der Offenlage inklusive Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange abzuwarten.

- 
- TOP 5:
- Schriftlich wurde hinsichtlich weiterer Maßnahmen bzw. Prioritäten genannt:
    - Busanbindung Siedlung Am Hagen, Dänenweg / Am Kratt
    - Mehr Tempo 30
    - Straßenoberflächen verbessern (neuer Dünnschichtasphalt)
    - Dialog-Displays aufstellen (messen, zählen, speichern)
    - Flüsterasphalt auf Hauptstraßen (innerstädtisch)
    - Gelegentliche Geschwindigkeitsmessung durch die Polizei (Präsenz ist entscheidend)
-