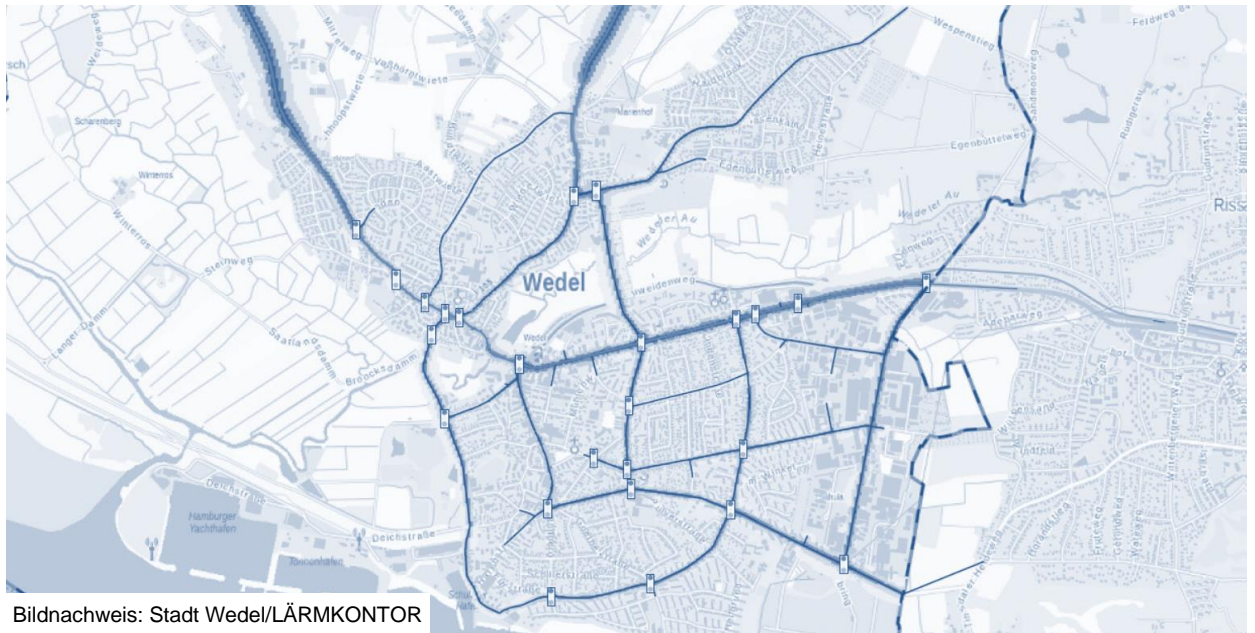


Bericht (Entwurf)

# Lärmaktionsplanung der Runde IV für die Stadt Wedel



Bildnachweis: Stadt Wedel/LÄRMKONTOR

26. Januar 2024

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



Bericht (Entwurf)

# 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, 26. Januar 2024



<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>	Stadt Wedel
	1.1	Untersuchungsgebiet	2
	1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	3
	1.3	Auslösepegel und Grenzwerte	5
	1.4	Zuständige Behörden	5
	1.5	Methodische Vorgehensweise	5
<b>2</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>7</b>	<b>Lärmaktionsplanung</b>
	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 (2020)	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
	2.5	Aktualisierung der Maßnahmenempfehlung	31
<b>3</b>	<b>Wirkungsanalyse</b>	<b>35</b>	<b>Runde IV</b>
<b>4</b>	<b>Ruhige Gebiete</b>	<b>37</b>	26.01.2024
<b>5</b>	<b>Information und Beteiligung der Öffentlichkeit</b>	<b>39</b>	
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>40</b>	
		Tabellenverzeichnis	41
		Abbildungsverzeichnis	41
		Literaturverzeichnis	42



## 1 Einleitung

Für die Stadt Wedel wird der Lärmaktionsplan der Runde III (LAP III) nach EU-Umgebungslärmrichtlinie<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2002 / 49 / EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12 vom 18.07.2002, 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.<sup>2</sup> Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 10 Einwohnenden pro ha.<sup>3</sup>

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

Die Stadt Wedel ist in drei Teile untergliedert: Schulau, Alt-Wedel und die Moorwegsiedlung. Diese besiedelten Bereiche werden durch Grünzüge getrennt. Größere Splittersiedlungen liegen im nördlichen Stadtgebiet am Bullenseedamm / Siedmoorweg und am Fahrenkamp, im Wedeler Autorial 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.

---

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 1004 Einwohnende pro km<sup>2</sup>.



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

## 1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

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

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

---

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

<sup>5</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes vom 19. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1792) geändert worden ist.

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

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

26.01.2024

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 Berechnungsverfahren<sup>8</sup> 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.

---

<sup>8</sup> 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**

26.01.2024

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

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

26.01.2024

- Gorch-Fock-Straße,
- Hafenstraße zwischen Bahnhofstraße und Mozartstraße,
- Industriestraße,
- Kronskamp 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.

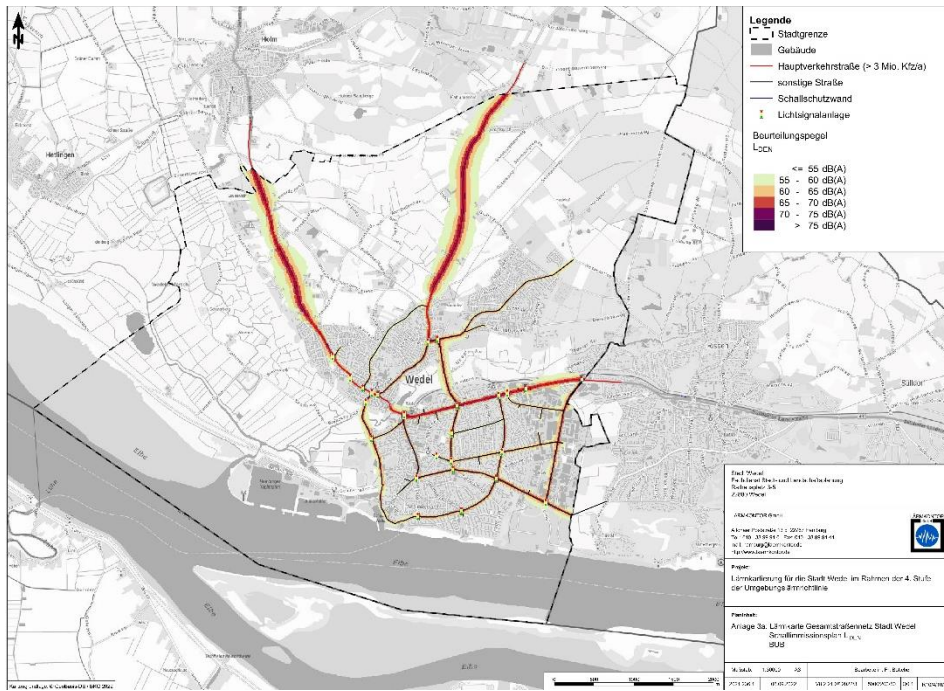
Die aufgeführten Straßen wurden auch in der Lärmkartierung der Runde III berücksichtigt.

**Abbildung 1:** Schallimmissionsplan L<sub>DEN</sub> der Runde IV für das Gesamtstraßennetz

Stadt Wedel

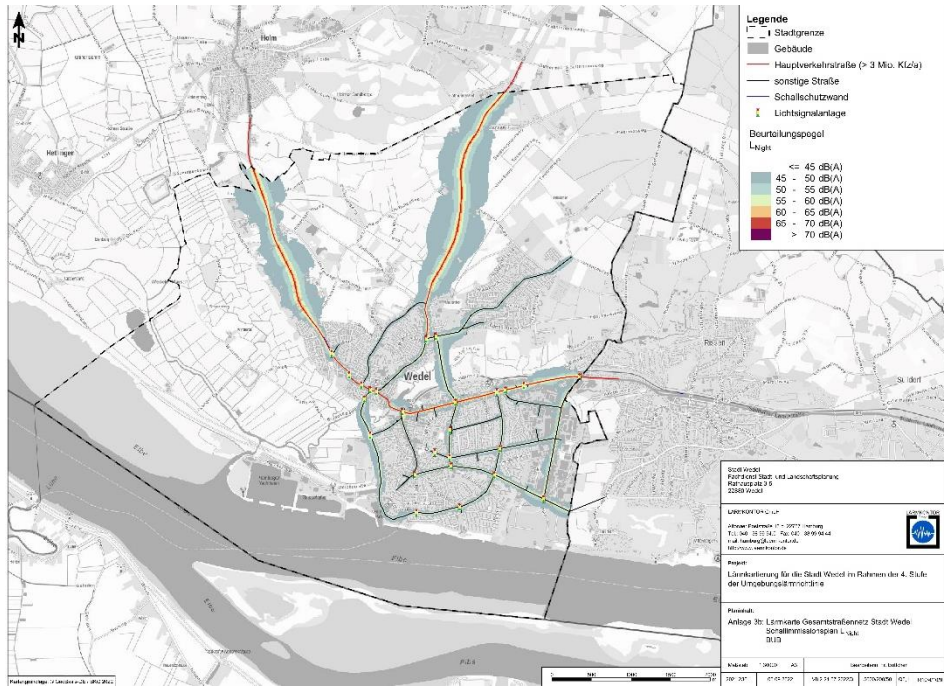
**Lärmaktionsplanung  
Runde IV**

26.01.2024



Quelle: Stadt Wedel, Lärmkontor GmbH.

**Abbildung 2:** Schallimmissionsplan L<sub>Night</sub> 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  $L_{DEN} > 65$  dB(A) am Gesamttag rund 1.800 und von  $L_{Night} > 55$  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 Menschen<sup>9</sup>

$L_{DEN}$ 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
			<b>über 50 bis 55</b>	1.000	2,9 %
<b>über 55 bis 60</b>	800	2,4 %	<b>über 55 bis 60</b>	800	2,4 %
<b>über 60 bis 65</b>	1.000	2,9 %	<b>über 60 bis 65</b>	200	< 1 %
<b>über 65 bis 70</b>	800	2,4 %	<b>über 65 bis 70</b>	0	
<b>über 70 bis 75</b>	100	< 1 %	<b>über 70</b>	0	
<b>über 75</b>	0				
<b>Summe<sup>10</sup></b>	2.700	8,0 %	<b>Summe</b>	2.000	5,9 %

Quelle: Lärmkontor GmbH.

<sup>9</sup> Gesamtbevölkerung 33.935 Einwohnende, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Stand 31.12.2020.

<sup>10</sup> Abweichungen sind rundungsbedingt.



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

<b>L<sub>DEN</sub> dB(A)</b>	<b>Belastete Menschen Straßen- lärm</b>	<b>Anteil an der Ge- samtbe- völke- rung</b>	<b>L<sub>Night</sub> dB(A)</b>	<b>Belastete Menschen Straßen- lärm</b>	<b>Anteil an der Ge- samtbe- völke- rung</b>
			<b>über 50 bis 55</b>	4.000	11,8 %
<b>über 55 bis 60</b>	4.000	11,8 %	<b>über 55 bis 60</b>	1.800	5,3 %
<b>über 60 bis 65</b>	3.800	11,2 %	<b>über 60 bis 65</b>	200	< 1 %
<b>über 65 bis 69</b>	1.600	4,7 %	<b>über 65 bis 70</b>	0	
<b>über 70 bis 75</b>	200	< 1 %	<b>über 70</b>	0	
<b>über 75</b>	0				
<b>Summe<sup>11</sup></b>	9.600	28,3 %	<b>Summe</b>	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 km<sup>2</sup> betroffen.

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

<b>L<sub>DEN</sub> dB(A)</b>	<b>Fläche km<sup>2</sup></b>	<b>Anzahl an Gebäuden für ...</b>		
		<b>Wohnungen</b>	<b>Schulen<sup>12</sup></b>	<b>Krankenhäuser<sup>12</sup></b>
<b>&gt; 55</b>	2	1.300	3	0
<b>&gt; 65</b>	1	400	2	0
<b>&gt; 75</b>	0	0	0	0

Quelle: Lärmkontor GmbH.

<sup>11</sup> Abweichungen sind rundungsbedingt.

<sup>12</sup> 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 <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche km <sup>2</sup>	Anzahl an Gebäuden für ...		
		Wohnungen	Schulen <sup>13</sup>	Krankenhäuser <sup>12</sup>
> 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 Herzkrankheiten<sup>14</sup>, 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

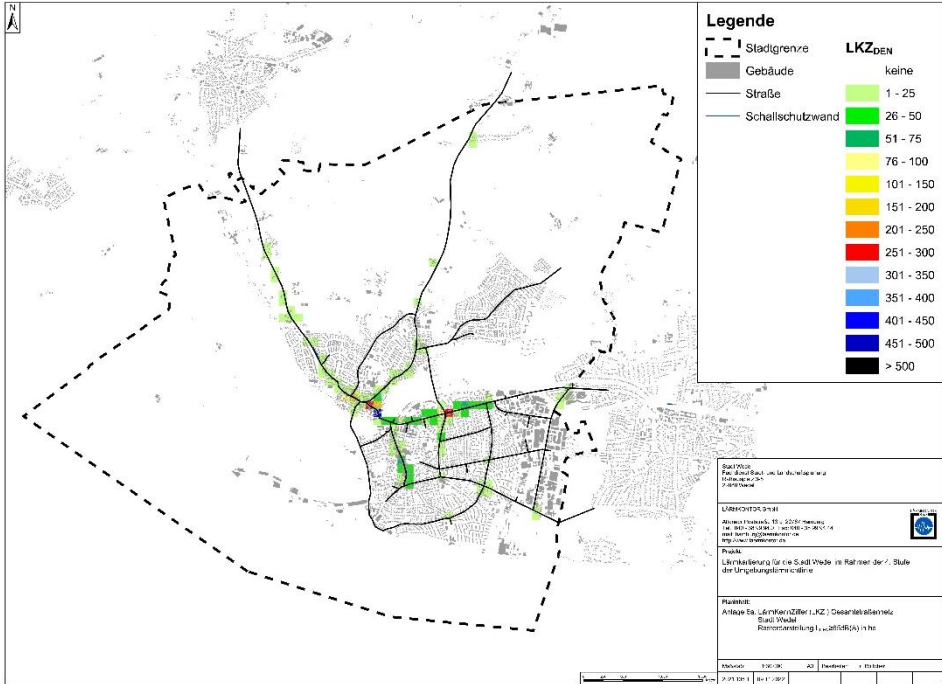
Analog zur Runde III der Lärmaktionsplanung wurden für die Identifizierung von Handlungsschwerpunkten LärmKennZifferKarten erstellt. Mit Hilfe der Lärm-KennZiffer (LKZ) ist eine räumliche Verortung der über den Auslösewerten L<sub>DEN</sub> ≥ 65 dB(A) bzw. L<sub>Night</sub> ≥ 55 dB(A) Belasteten möglich.

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

<sup>13</sup> Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen.

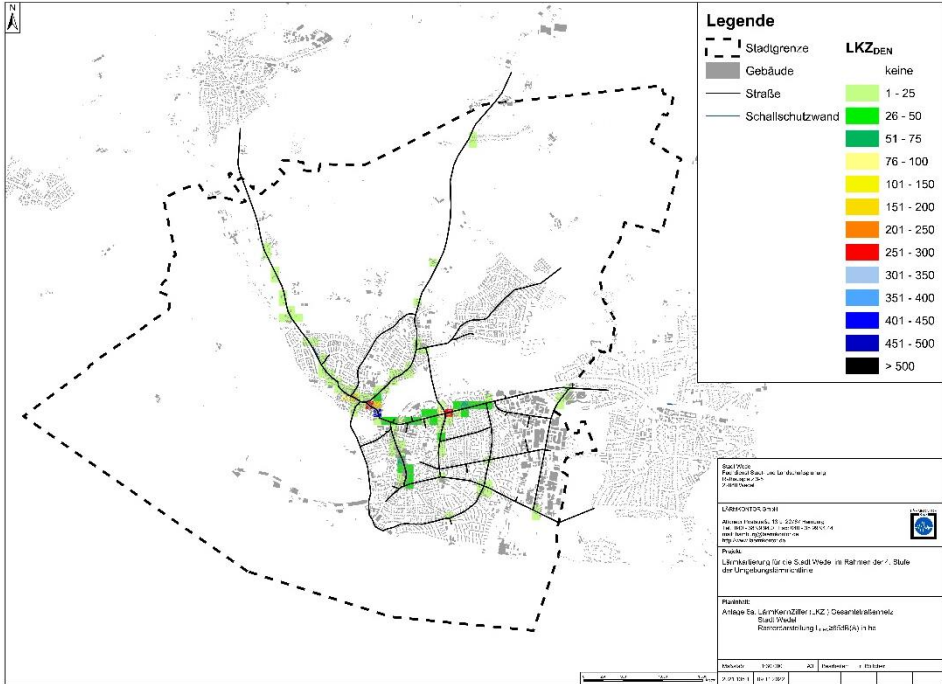
<sup>14</sup> Krankheiten, die durch das Versagen des Herzens aus verschiedenen Gründen verursacht werden.

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



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.

Stadt Wedel

## Lärmaktionsplanung

### Runde IV

26.01.2024

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  $\geq 65 \text{ dB(A)}$  ( $L_{\text{DEN}}$ ) bzw.  $\geq 55 \text{ dB(A)}$  ( $L_{\text{Night}}$ ) 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 Autil (LB 14) zwischen Rissener Straße und der Hausnummer Autil 1 wieder aufgenommen. Hier treten potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen im Rahmen der Runde IV auf.

Im Bereich des Knotenpunktes Pinneberger Straße / Fährenkamp weist die aktuelle Lärmkartierung im Vergleich zur Runde drei neue Lärmbetroffenheiten knapp oberhalb der Auslöswerte 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<sub>Night</sub> 151-200 bzw. LKZ<sub>DEN</sub> 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.

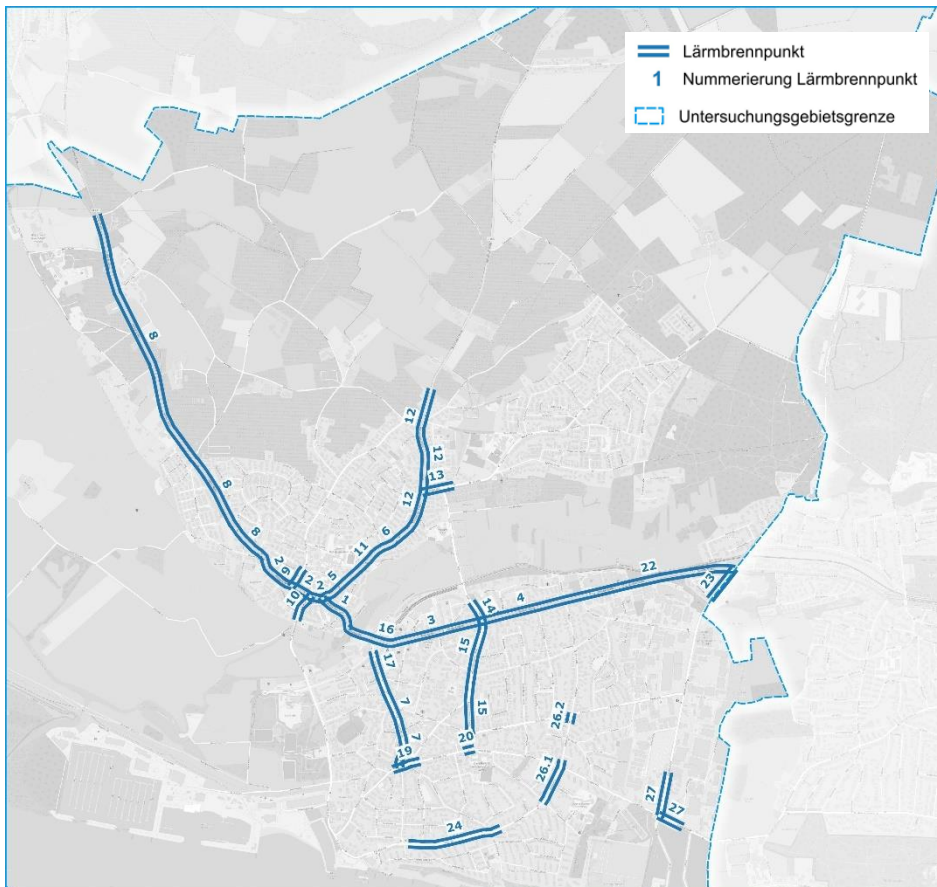
Aktuell findet in der Bahnhofstraße zwischen Gorch-Fock-Straße und Doppeleiche ein Verkehrsversuch statt (Teilabschnitt des LB 7 und LB 17). Der Straßenabschnitt wurde als Fahrradstraße ausgewiesen. Der motorisierte Kfz-Verkehr darf die Bahnhofstraße weiterhin befahren, allerdings ist die Geschwindigkeit 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

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 Ihseeweidenweg	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 Kronskamp</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



Stadt Wedel  
**Lärmaktionsplanung**  
**Runde IV**  
 26.01.2024

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

## 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

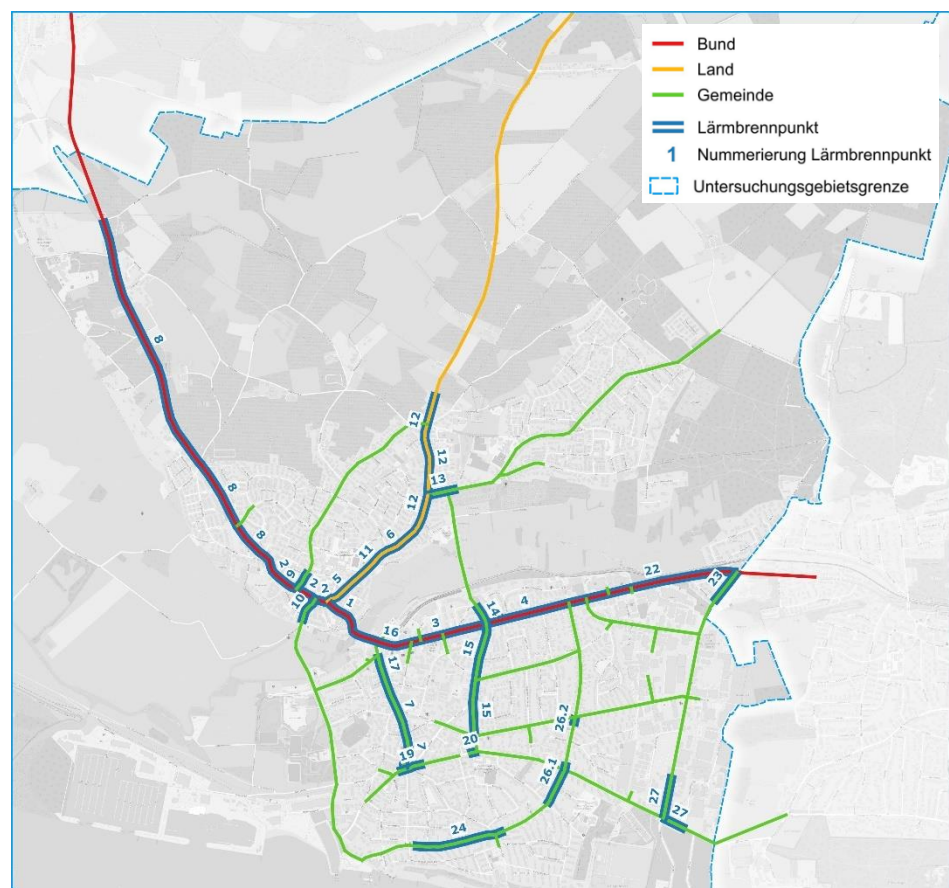
Der größte Teil des kartierten Straßennetzes in Wedel befindet sich in der Straßenbaulast der Gemeinde (Abbildung 6). Während die Zuständigkeit für die Landesstraße 105 (Pinneberger Straße) dagegen beim Land liegt, ist der Bund für den von östlicher in nordwestlicher Richtung verlaufenden Straßenzug 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 Markt-  
platz / 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.

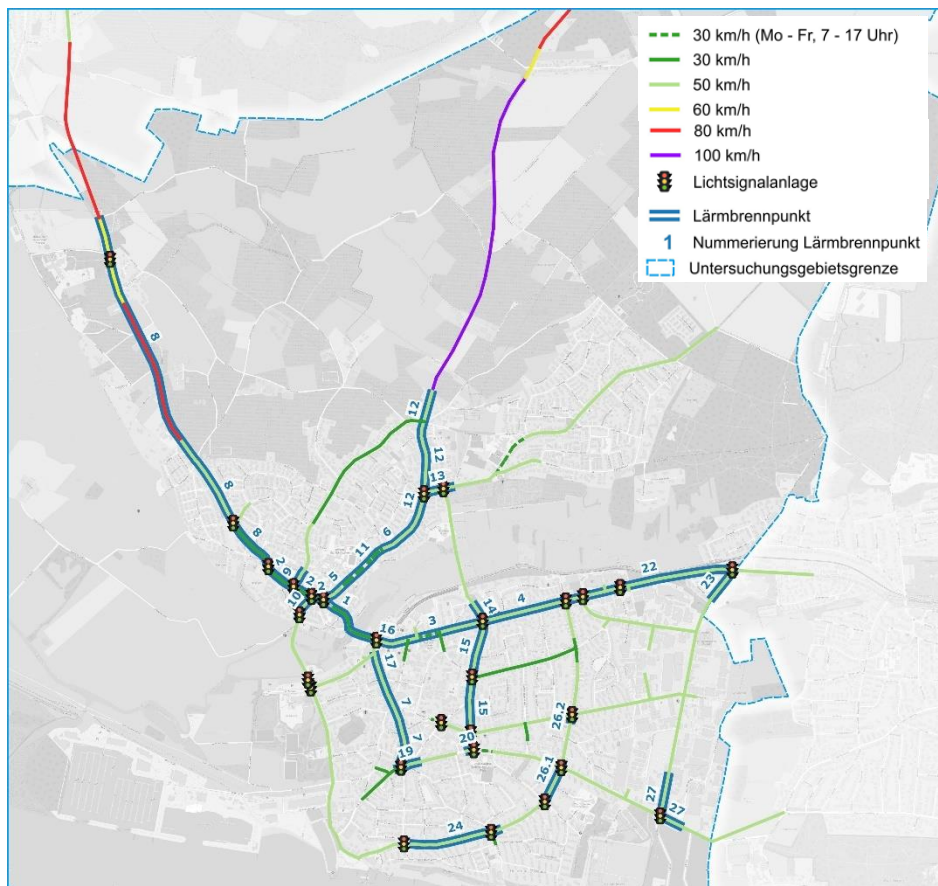


Zwischen der Straße Hinter der Kirche und der Wiedestraße auf der Pinneberger Straße (L 105) (LB 5, 11) sowie auf der Straße Rosengarten (LB 3) zwischen Theaterstraße und Mühlenweg gilt montags bis freitags von 7 bis 17 Uhr aufgrund der Schulwegsicherheit ebenfalls eine Geschwindigkeitsbegrenzung von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

Höhere zulässige Höchstgeschwindigkeiten treten außerhalb dicht bebauter Gebiete auf. In der Holmer Straße (LB 8) besteht nördlich der Aschhoopstwiete 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.

Stadt Wedel

**Lärmaktionsplanung****Runde IV**

26.01.2024

**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).

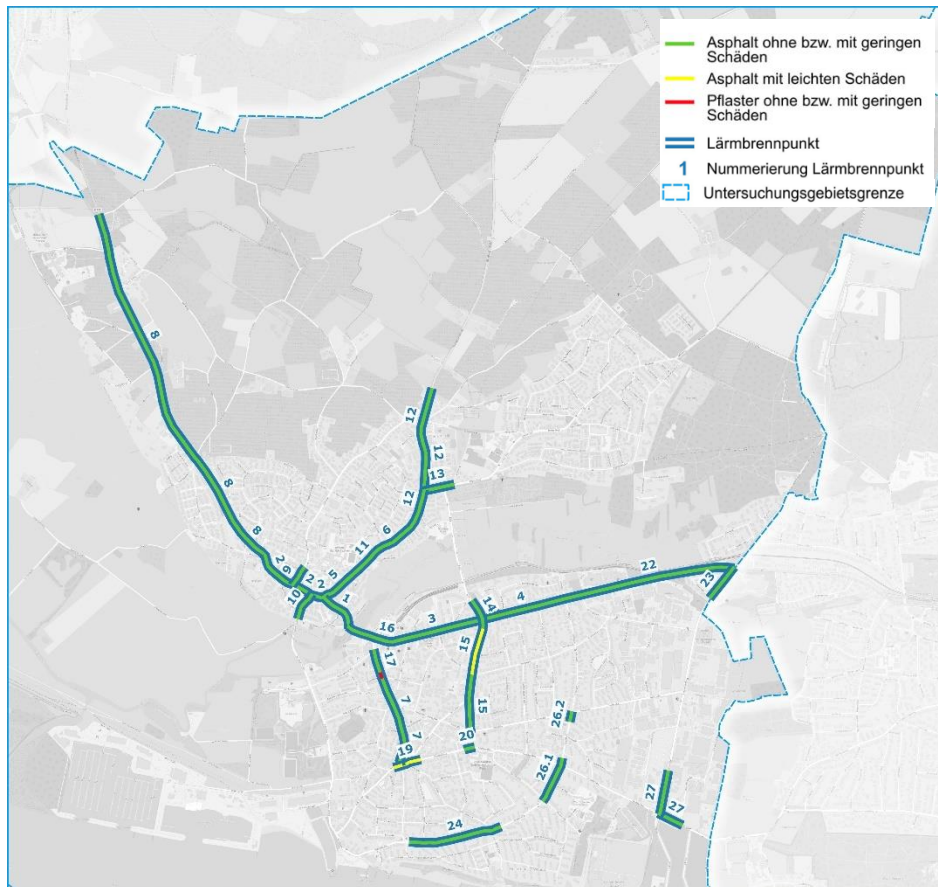
In den Eingangsdaten der Lärmkartierung ist der tatsächliche Zustand des Fahrbahnbelages nicht berücksichtigt. Daher ist davon auszugehen, dass an Abschnitten mit leichten Schäden die tatsächlichen Betroffenheiten höher sind als in der Kartierung dargestellt.

**Abbildung 8:** Fahrbahnoberflächen an den Lärmbrennpunkten

Stadt Wedel

**Lärmaktionsplanung  
Runde IV**

26.01.2024



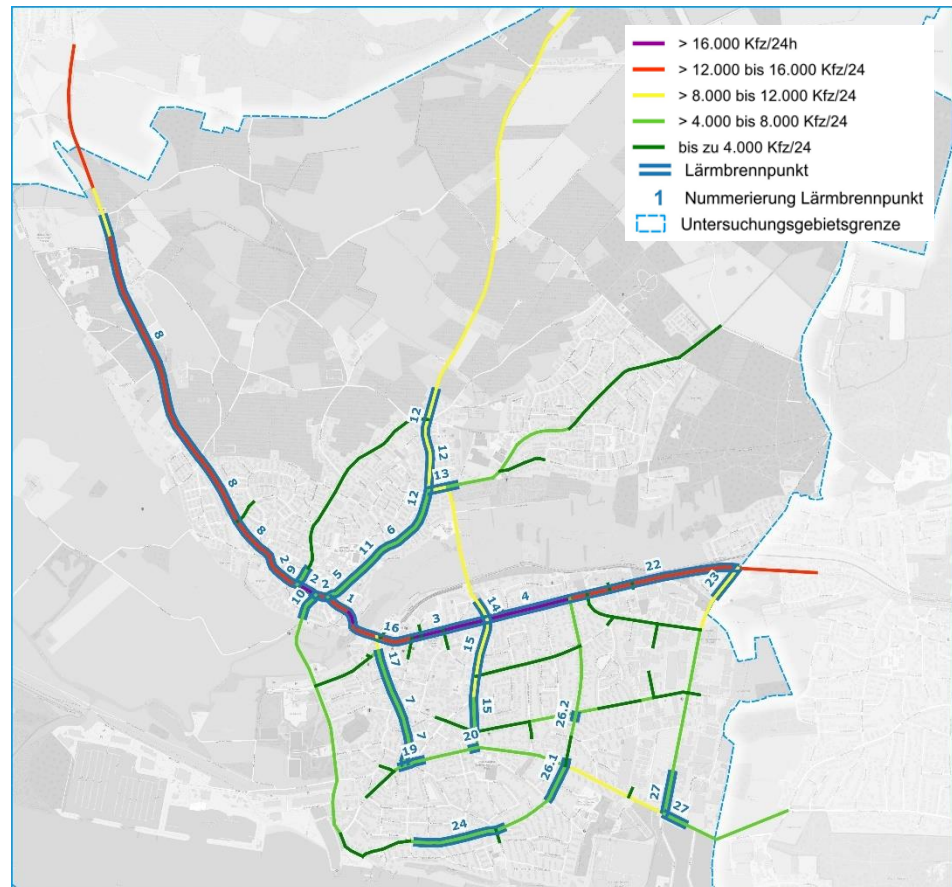
Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der oben dargestellten Lärmkartierungen.  
Kartengrundlage: ©OpenStreetMap-Mitwirkende.

## 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.

#### 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 Mühlenteich und über die Wedeler Au im Bereich der Marsch wird die Erreichbarkeit verbessert und im Fall der Brücke über den Mühlenteich darüber hinaus die Verkehrssicherheit erhöht. Im Flächennutzungsplan werden entsprechende symbolhafte Darstellungen vorgenommen (S. 85-86).

#### Waldflächen

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

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

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

#### Grünflächen

Wohnungsnaher Grünflächen (< 500 m) sind der Bürgerpark am westlichen Ortsrand von Alt-Wedel und für Schulau das Gelände des Freizeitparks, der Bereich des Strandbades, die Grünfläche am Willkomm-Höft, das Elbufer einschließlich des Elbwanderweges an der Kliffkante. Größere im Stadtgebiet von



Schulau verteilte Grünflächen finden sich am Hans-Böckler-Platz, dem Riedemannpark, der Grünfläche der Theodor-Johannsen-Siedlung, der Parkanlage an der Parnaßstraße und an der Heinrich-Schacht-Straße.

Siedlungsnaher Freiflächen (< 1.000 m) sind im Gebiet der Wedeler Au/Wedeler 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, Ihlensee/Holmer Sandberge, Klövensteen, Buttermoor. Als städtische Naherholungsflächen sollen vor allem die Grünzüge der Wedeler Au und der Grünzug der Moorwegsiedlung gestärkt werden (S. 99).

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

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

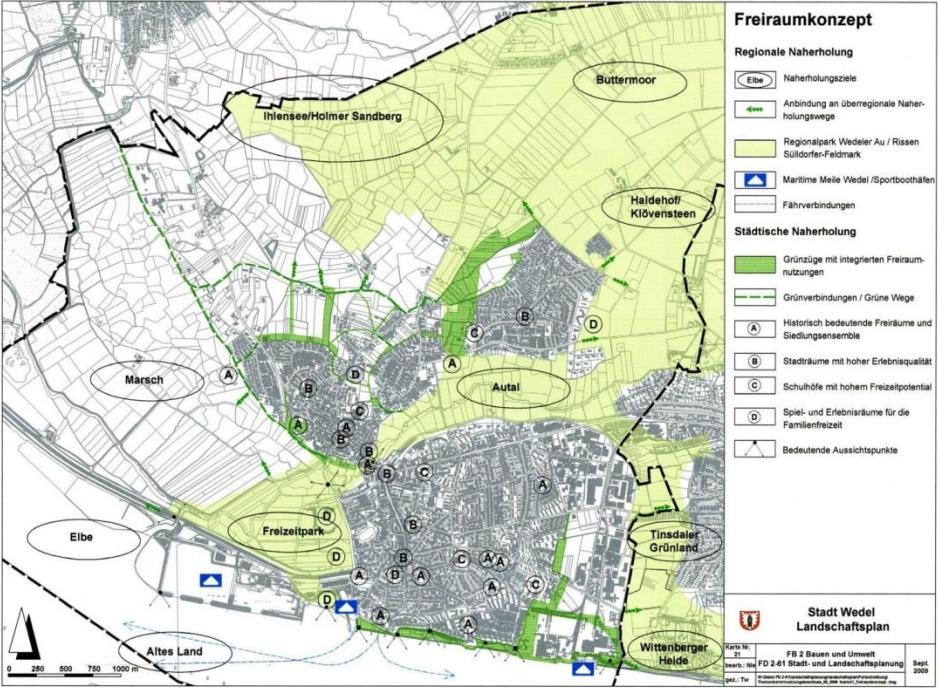
Bei den übergeordneten Freiräumen wird neben den im FNP genannten die Haseldorfer Marsch erwähnt (S.77).

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



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 Schulinähe, 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**

26.01.2024

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.<sup>15</sup> 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.<sup>16</sup>

### **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 2.5 aufgestellt.

---

<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> 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 <sup>17</sup>
<b>Verlagerung und Bündelung des Kfz-Verkehrs</b>			
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)
<b>Lkw-Lenkungskonzept / Lkw-Fahrverbot</b>			
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)
<b>Fahrbahnsanierung</b>			
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	-
<b>Geschwindigkeitsreduzierung</b>			
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)

<sup>17</sup> LBP = aktuelle Lärmbrennpunkt-Nummer, vgl. Kapitel 2.1.

Empfehlungen des Lärmaktionsplans 2019	Realisierung bis 11/2023	Anmerkung	LBP <sup>17</sup>
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)

**Verstetigung 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

26.01.2024

Empfehlungen des Lärmaktionsplans 2019	Realisierung bis 11/2023	Anmerkung	LBP <sup>17</sup>
Förderung des ÖPNV (Priorisierung, Verbesserung der Erschließung/zweite S-Bahn-Station, dynamische Anzeigen an den Haltestellen in der Innenstadt)	Fortlaufender Prozess	Umgesetzt wurden Maßnahmen zur Busbeschleunigung (Schnellbuslinie X89). Weiterhin wurde die Schnellbuslinie X99 eingeführt.  Auf der Pinneberger Straße im Bereich Fährenkamp 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		-
<b>Baulicher Schallschutz</b>			
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.

## 2.5 Aktualisierung der Maßnahmenempfehlung

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	Umsetzungshorizont
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 Redderstieg	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

	<b>Lärmbrennpunkt</b>	<b>Maßnahmen</b>	<b>Umsetzungs- horizont</b>
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 <sup>18</sup>  Tempo 30 / Verkehrsberuhigung / Shared Space	kurzfristig (Mobilitätskonzept)  mittelfristig (Mobilitätskonzept)
8	Schauenburgerstraße / Holmer Straße (B 431) zwischen Angariusweg und Ihlseeweideweg	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 <sup>18</sup>	kurzfristig (Mobilitätskonzept)

<sup>18</sup> 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 <sup>19</sup>	keine Maßnahmenempfehlungen vorhanden	-

<sup>19</sup> 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**

26.01.2024

**Tabelle 9:** Weitere Maßnahmenplanungen im Stadtgebiet

<b>Maßnahmen</b>	<b>Umsetzungshorizont</b>
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 (Ristraße, 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



### 3 Wirkungsanalyse

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

<b>Lärmbrennpunkt</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Geschätzte Lärminderung</b>
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)

	<b>Lärmbrennpunkt</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Geschätzte Lärminderung</b>
10	Austraße zwischen Am Markt- platz und Jungfernstieg	Tempo 30 ganztags	Hoch -2 bis -3 dB(A)
11	Pinneberger Straße (L 105) zwi- schen Redderstieg und Wiede- straße	Tempo 30 ganztags	Hoch -2 bis -3 dB(A)
15	Rudolf-Breitscheid-Straße zwi- schen Rissener Straße und Feld- straße	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

	<b>Lärm- brennpunkt</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Anzahl entlasteter Personen</b>					
			<b>ganztags in dB(A)</b>			<b>nachts in dB(A)</b>		
			<b>ab 70</b>	<b>&gt;65 -70</b>	<b>&gt;55 -65</b>	<b>ab 60</b>	<b>&gt;55 -60</b>	<b>&gt;45 -55</b>
1	Mühlenstraße (B 431)	Knotenpunkt- umgestaltung	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	Bahnhof- straße	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-Breit- scheid-Straße	Tempo 30 ganztags	0	150	290	0	200	250
16	Rosengarten (B 431)	Knotenpunkt- umgestaltung	0	0	0	0	0	0
17	Bahnhof- straße	Tempo 30 ganztags	0	0	30	0	10	30

## 4 Ruhige Gebiete

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

Ein ruhiges Gebiet ist laut Artikel 3 der Umgebungslärmrichtlinie *„ein von der zuständigen Behörde<sup>20</sup> festgelegtes Gebiet, in dem bei der  $L_{DEN}$ -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedsstaat festgelegten Wert nicht übersteigt“*.

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

Die Stadt Wedel hat in der Lärmaktionsplanung der Runde II ruhige Gebiete festgelegt. Dazu wurde der Flächennutzungsplan<sup>21</sup> mit der Lärmkarte der zweiten Runde für den Gesamttag des Straßenverkehrs überlagert und Gebiete mit Lärmbelastungen  $L_{DEN} < 55$  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.

---

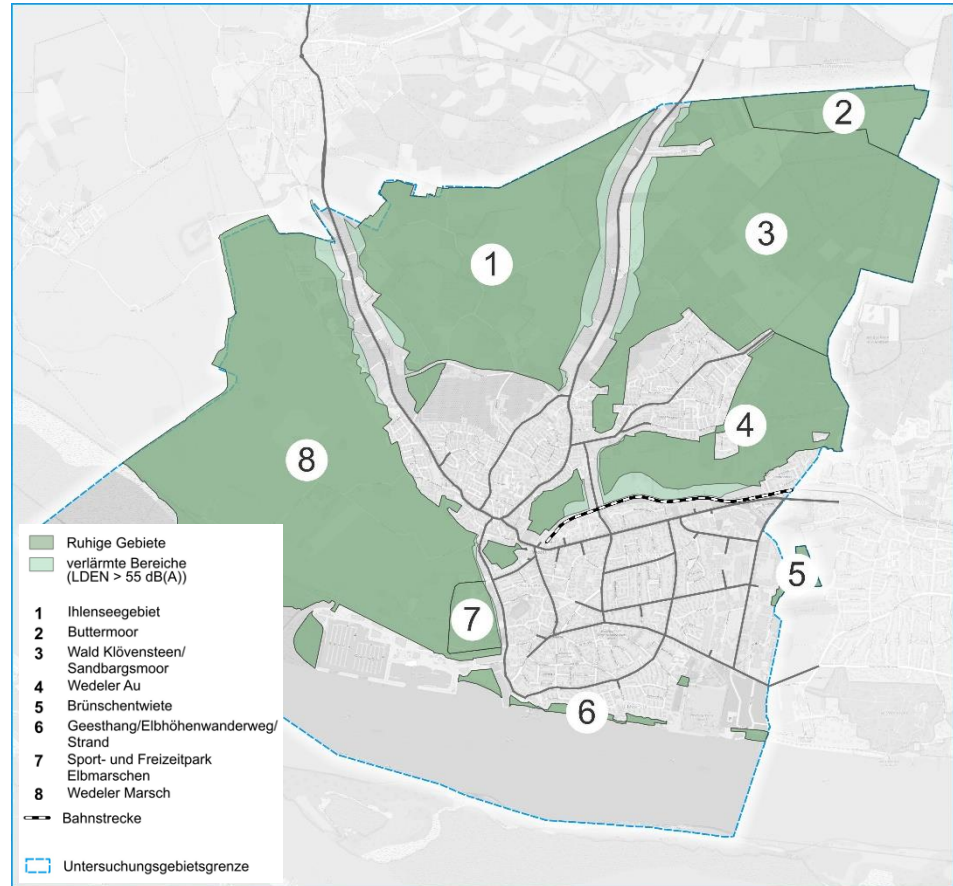
<sup>20</sup> Referat Umwelt, Abt. Umweltplanung / Umweltinformation / Klimaschutz.

<sup>21</sup> Berücksichtigt wurden Grünflächen, Flächen für die Landwirtschaft, Wald- und Deichflächen.

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.

## 5 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

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

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

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 besteht zudem die Möglichkeit, Stellungnahmen und Kommentare zum Lärmaktionsplan der vierten Runde abzugeben.

## 6 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.

**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 $L_{DEN} \geq 65$ dB(A), Gesamtstraßennetz	13
Abbildung 4:	LärmKennZiffer in Rasterdarstellung $L_{Night} \geq 55$ 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



Stadt Wedel

**Lärmaktionsplanung**

**Runde IV**

26.01.2024

### **Literaturverzeichnis**

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





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

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D  
13407 Berlin  
T +49 30 302020-0