

Lärmaktionsplan der Gemeinde Holm
Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen
Auswertung der Stellungnahmen zum Entwurf

B = BürgerInnen

Ohne Anregungen und Bedenken	
Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange	
Landesamt für Landwirtschaft und nachhaltige Landentwicklung – Untere Forstbehörde, Hamburger Straße 25, 24220 Flintbek, Stellungnahme vom 15.01.2024	
Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in Schleswig-Holstein , Landesnaturschutzverband, AG-29, Burgstraße 4, 24103 Kiel, Stellungnahme vom 14.02.2024	
Nachbarkommunen	
Gemeinde Appen über das Amt Geest und Marsch Südholstein, Wedeler Chaussee 21, 25492 Heist, keine Stellungnahme	
Gemeinde Heist über das Amt Geest und Marsch Südholstein, Wedeler Chaussee 21, 25492 Heist, Stellungnahme vom 05.01.2024	
Gemeinde Hetlingen über das Amt Geest und Marsch Südholstein, Wedeler Chaussee 21, 25492 Heist, Stellungnahme vom 08.01.2024	
Stadt Wedel , Rathausplatz 3-5, 22880 Wedel, keine Stellungnahme	

Mit Anregungen und Bedenken (Die Stellungnahmen sind mit ihrem genauen Wortlaut wiedergegeben.)	
Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange	
Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport, Postfach 71 25, 24171 Kiel, Stellungnahme vom 20.02.2024: herzlichen Dank für Ihre Schreiben vom Januar 2024 und die darin enthaltene Beteiligungsmöglichkeit zur Umsetzung der Lärmaktionschutzpläne für die Gemeinden Moorrege, Appen, Heist, Holm und Groß Nordende des Amtes Geest und Marsch Südholstein. Im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein (LEP-Fortschreibung 2021) wird in Ziffer 3.9 Städtebauliche Entwicklung auf die grundsätzliche Möglichkeit für Gemeinden hingewiesen, mit Lärmaktionsplänen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln und darin ruhige Gebiete festzulegen, die gegen die Zunahme von Lärm geschützt werden sollen. In der Begründung zu Ziffer 3.9. wird ausgeführt, dass die ruhigen Gebiete, die gemäß §47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von Gemeinden festgesetzt werden, als planungsrechtliche Festlegungen gelten, die von den zuständigen Planungsträgerschaften bei ihren Planungen zu berücksichtigen sind (§ 47d Absatz 6 BImSchG in Verbindung mit § 47 Absatz 6 Satz 2 BImSchG). In den noch gültigen Fassungen der Regionalpläne ist die Möglichkeit der Erfassung und der Berücksichtigung von Lärmaktions-	Änderungen oder Ergänzungen ergeben sich aus dieser Stellungnahme nicht.

plänen noch nicht explizit aufgeführt, in den vorliegenden Landschaftsrahmenplänen von 2020 wird unter Ziffer 2.1.5 Lärm ebenfalls auf die Möglichkeit der Festsetzung ruhiger Gebiete von Seiten der Gemeinden nebst Berücksichtigung anderer Planungsträger verwiesen. Die Landesplanungsbehörde nimmt die übersandten Unterlagen zur Kenntnis. Hingewiesen wird in diesem Zusammenhang auf im Landesentwicklungsplan hervorgehobene Bedeutung der Räume entlang der Landesentwicklungsachsen, der Ober- und Mittelzentren und ihres jeweiligen Umlands und des Hamburger Umlands in Bezug auf die Wachstumschancen und die Weiterentwicklung vorhandener Potenziale. Insofern gehen wir davon aus, dass deren Raumfunktionen nicht beeinträchtigt werden.	
Kreis Pinneberg, Fachdienst Umwelt, Kurt-Wagener-Straße 11, 25337 Elmshorn, Stellungnahme vom 08.01.2024: <u>Gesundheitlicher Umweltschutz:</u> Die 2. Stufe des Lärmaktionsplans beinhaltet keine Aussagen zum baulichen Zustand der Bundesstraße 431, die die Hauptquelle des Verkehrslärms darstellt. Daher empfehle ich dies zu ergänzen. Des Weiteren können über bauliche Maßnahmen wie Instandsetzungen der Fahrbahn unter Verwendung von lärm mindernden Asphalts die Situation vor Ort mittel- bis langfristig verbessern. Dazu ist der Baulastträger im Lärmaktionsplan zu benennen und bei einer anstehenden Sanierung auf die Prüfung, ob eine derartige Maßnahme zum Erfolg führt, hin zu wirken.	Die Straßenbaulastträger werden ergänzt (redaktionelle Änderung).

Bitte bedenken Sie, dass lärmarter (offenporiger) Asphalt zur längerfristigen Erhaltung seiner lärmindernden Eigenschaft einen erhöhten Pflege- und Reinigungsbedarf hat. Diese Wartung ist bei der Umsetzung der Maßnahme zu berücksichtigen. Bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplanes sollte daher auch eine Prüfung der Lärminderung derartiger Maßnahmen durch Sie beauftragt werden.

Auskunft erteilt: Frau Schierau, Tel.: 04121/4502-2294

BUND Schleswig-Holstein, Lorentzendamm 16, 24103 Kiel, Stellungnahme vom 06.02.2024:

wir vom *BUND SH* bedanken uns für die Übersendung der Unterlagen und nehmen wie folgt Stellung:

Entwurf zum Lärmaktionsplan Allgemein

Leider fehlt eine kartografische Darstellung der Gemeinde mit den belasteten Gebieten. Das würde eine Beurteilung der belasteten Gebiete mit den örtlichen Gegebenheiten erleichtern.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Eine größere Anzahl an Bürgerinnen und Bürgern der Gemeinde Holm ist überwiegend am Tage von einer sehr hohen Lärmbelastung durch den Straßenverkehr und dadurch erheblichen negativen Auswirkungen betroffen:

- Lärm ist gesundheitsschädlich.
- Lärm wirkt sich negativ auf Lebensqualität aus.
- Lärm verhindert die Nutzung von Außengrundstücken und ist wertmindernd für Immobilien.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Der Lärmaktionsplan wird um folgenden Hinweis ergänzt:

„Bei erforderlichen Sanierungsarbeiten wird geprüft, ob ein lärm-mindernder Straßenbelag gewählt werden kann.“

3. Maßnahmenplanung

Wir begrüßen, dass die Gemeinde Holm bereits Maßnahmen ergreift und Ideen entwickelt, den Straßen- und Fluglärm zu reduzieren. Folgende Projekte können den Autoverkehr weiter reduzieren:

- Entwicklung eines Radwegekonzeptes inkl. Bereitstellung von Haushaltsmitteln
- Car Sharing
- Ausbau und Förderung von Coworking Spaces
- Ortsränder nicht weiter zersiedeln
- Mobilitätskonzept, auch gemeindeübergreifend

Mobilitätskonzepte sollten in der Gemeinde entwickelt werden, sie können aber auch mit den Nachbargemeinden zusammengeplant werden. Wenn überörtliche Radwege mit einbezogen werden, ebenso das ÖPNV Konzept oder auch andere Alternativen mit bedacht werden, können sich neue Ideen entwickeln, den PKW- Verkehr zu minimieren.

Der Verein Rad-SH, <https://rad.sh/> berät für ihre Mitglieder bei der Entwicklung eines Radwegekonzeptes. Viele Kommunen und Gemeinden in Schleswig-Holstein sind bereits dabei. Für weiterführende Mobilitätskonzepte kann die Gemeinde auch vielfältige Unterstützung bei dem Mobilitätsteam von Nah-SH einholen: <https://mobiliteam.nah.sh/>

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

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Lärminderungsplanung ist ein fortlaufender Prozess, sodass eine Erweiterung der Lärmaktionsplanung und weitere Maßnahmen in den folgenden Stufen entsprechend berücksichtigt werden können.

Der Kreis Pinneberg hat in Zusammenarbeit mit der Kreisverkehrsgesellschaft in Pinneberg (KViP) eine ÖPNV-Initiative veranlasst. Die Fahrpläne des ÖPNV wurden erweitert. So werden seit 2018 mehr Fahrten und längere Betriebszeiten im Kreisgebiet angeboten.

Inzwischen fährt auch ein Schnellbus zwischen Wedel und Elms-horn (Buslinie X 89).

Die Gemeinde Holm plant die Ausweisung eines neuen Baugebiet angrenzend an ein Gewerbegebiet. Zwecks Lärmschutz und zur

Wir empfehlen weitere potenzielle Ruhegebiete zu identifizieren und auszuweisen. Ruhegebiete sollen für die örtlichen Bewohnerinnen/Bewohnern Erholung und Entspannung bieten. Diese können auch kleinräumig vorgesehen werden, zum Beispiel als eine innerörtliche Grünfläche. Sie können aber auch gemeindeübergreifend weiterentwickelt werden oder für die Gemeinde die Erreichbarkeit benachbarter Ruhe- und Erholungsgebiete mit Rad- und Fußwegeverbindungen fördern.	Schaffung von Ruhepunkten ist angedacht, in diesem Baugebiet eine innerörtliche Grünfläche auszuweisen. Somit würde ein weiteres, kleinräumigeres Ruhiges Gebiet in der Gemeinde Holm geschaffen werden. Aktuell befindet sich der Bebauungsplan im Aufstellungsverfahren.
Bürger 1, Stellungnahme vom 13.02.2024: hiermit nehme ich zu dem am 4.1.2024 öffentlich ausgelegten „Entwurf zur Fortschreibung des LAP der Gemeinde Holm 2023/2024“ wie folgt Stellung: In Holm gibt es zwei relevante Lärmquellen, die in dem Lärmaktionsplan (LAP) berücksichtigt werden müssen: Verkehrslärm, verursacht durch die den Ort durchschneidenden Hauptverkehrsstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen, und Fluglärm, verursacht durch vom nahegelegenen Flugplatz Uetersen/Heist ausgehenden Flugverkehr von Kleinflugzeugen. 1. Verkehrslärm: Vorweg sei klargestellt, dass auch wenn ich selbst als am südlichen Ortsausgang von Holm ansässiger Bürger direkt Betroffener des Verkehrslärms der B431 bin, so zeigen meine Beobachtungen, dass das Nachfolgende auch auf alle anderen Durchgangsstraßen durch Holm uneingeschränkt in gleicher Weise zutrifft. 1.1 Es sollte herausgestellt werden, dass die in dem LAP und insbesondere in den zugrundeliegenden Lärmkarten ausgewiesenen	Zu Punkt 1.1: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Daten sämtlich **berechnet** wurden und **mit der Realität nichts zu tun** haben! Grundlage der Berechnungen sind Verkehrsdaten (Zählungen) und die den Verkehrswegen zugeordneten Geschwindigkeitsprofile, welche nur die jeweils geltenden Höchstgeschwindigkeiten abbilden. Als Fahrzeuge wurden bisher lediglich zwischen PKW und LKW (RLS-90) unterschieden. Seit neuestem wird auch Schwerlastverkehr einbezogen (RLS-19). Motorräder werden mit RLS-19 dem Schwerlastverkehr gleichgesetzt und auch als solche gezählt (gab es schon einmal 4 nebeneinander fahrende LKW, die ein Rennen absolvieren? Oder gibt es in den Sommermonaten gehäuft LKW mit manipulierten Schalldämpfern?). Quads, landwirtschaftliche Fahrzeuge, Einsatzfahrzeuge (Polizei, Rettungsdienst, Feuerwehr) und Busse bleiben unberücksichtigt, obwohl ausgerechnet diese einen nicht unerheblichen Anteil am Verkehrsaufkommen haben und ganz erheblich zur Lärmbelästigung beitragen. Auch defekte (Schalldämpfer) und manipulierte (Klappenauspuff) KFZ, ungeeignete Bereifung (Traktoren, Quads), sowie heftige Beschleunigungs- und Bremsmanöver an den Ortseingängen und -ausgängen kennen die den Lärmwerten zugrundeliegenden Algorithmen nicht. Mit anderen Worten: Die Lärmkarten und der LAP geben nur wieder, wie schön die Welt sein könnte, wenn alles vorschriftsmäßig von Statten geht.

1.2

Die Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen ist ebenfalls nur durch - nicht nachvollziehbare - Berechnungen hergeleitet. Wie fehlerhaft diese Zahlen sind, belegt die Tatsache, dass alleine aufgrund der geänderten Berechnungsvorschriften (Einbeziehung des Schwerlastverkehrs mit RLS-19) sich die Zahl der betroffenen Personen gegenüber dem LAP von 2018 fast verdoppelt hat. Es kann sicher davon ausgegangen werden, dass vor der Umstellung der Berechnungsvorschriften die Zahl der betroffenen Personen

Die Darstellung und der Umfang der Lärmaktionsplanung entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Die Lärminderungsplanung ist ein fortlaufender Prozess, sodass eine detailliertere und aussagekräftigere Lärmkartierung und Erweiterung der Lärmaktionsplanung in den folgenden Stufen entsprechend berücksichtigt werden kann.

Zu Punkt 1.2:

Die Lärmaktionsplanung erfolgt anhand der gesetzlichen Vorgaben. Die Lärminderungsplanung ist zudem ein fortlaufender Prozess, sodass neue Erkenntnisse in den folgenden Stufen entsprechend berücksichtigt werden können.

schon mindestens genau so groß war, jedoch fälschlicherweise unberücksichtigt geblieben ist. Und so wird es sich mit den auch jetzt noch unberücksichtigt gebliebenen KFZ verhalten.

1.3

Darüber hinaus muss berücksichtigt werden, dass es sich bei den in dem LAP genannten Lärmwerten um Durchschnittswerte handelt - wohlgemerkt: immerhin getrennt nach Tag (Lden) und Nacht (Lnight), aber ansonsten gemittelt über das ganze Jahr. Der Verkehr an einem verregneten Sonntag im November unterscheidet sich aber in allen Aspekten erheblich von dem Verkehrsaufkommen an einem sonnigen Sonntag im Sommer mit hunderten von Motorrädern. So etwas wie eine tägliche Rush-Hour in die eine oder andere Richtung, oder saisonalen Ausflugsverkehr an Wochenenden gibt es für den LAP nicht und diese wechselnden, teilweise erheblich schwankenden Belastungen bleiben vollends unberücksichtigt. Da hängt es dann davon ab, wann (im Jahr) die zugrundeliegende Verkehrszählung stattfindet. Die Zählungen sind also nur eine Momentaufnahme, von der dann auf die die ganzen folgenden 5 Jahre geschlossen wird. Zudem bleibt der in diesem Zeitraum - bis zur nächsten Zählung - zunehmende Verkehr ebenfalls unberücksichtigt.

Durchschnittswerte lassen aber nicht auf eine reelle und akute Lärmbelästigung oder Gesundheitsbeeinträchtigung schließen - es gibt ja auch keine „durchschnittliche“ Krankheit oder Beeinträchtigung. Es sind die Spitzenwerte, die regelmäßig und häufig zu jeder Tageszeit (24/7) explosionsartig auftretenden Knalleffekte, die den Puls in die Höhe, und die Gesundheit in die Knie zwingen. Diese Spitzenwerte erreichen Lärmpegel, die denen eines Formel-1 Rennens oder dem Start eines Düsenjets entsprechen - ohne jedoch den zeitlichen Einschränkungen zu unterliegen, wie es für solche Veranstaltungen zutrifft. Wenn man in die

Berechnungen aber nur „normales Tempo“ und völlig intakte KFZ einfließen lässt, dann ist die Herleitung von gesundheitlichen Beeinträchtigungen aus den errechneten Lärmwerten reine Heuchelei. Natürlich gibt es auch die Phasen, an denen wirklich nichts los ist auf den Straßen. Aber diese gelegentlichen „erholsamen Pausen“ reichen nicht aus, den Puls auf ein Normalmaß zurückzufahren.

1.4.

Der Begriff „Lärmaktionsplan“ erweckt bei den beteiligten Gremien und Bewohnern falsche Erwartungen, denn es handelt sich in keiner Weise um einen in die Zukunft gerichteten „Plan“, von welchem man Änderungen und Verbesserungen der Situation erwarten dürfte. Die Praxis der letzten Jahre zeigt, dass keinerlei „Aktion“ aufgrund eines LAP initiiert wurde. Wenn überhaupt, dann wurde der LAP „zur Kenntnis genommen“ - mehr nicht. Man könnte vereinfachend auch ein unbeschriebenes Blatt Papier als „Lärmaktionsplan“ einreichen (vielleicht bemerkt das ja jemand...). Wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastungen in Holm wurden in der Vergangenheit auch keine ergriffen. Im Gegenteil: Die im LAP schöngerechneten Lärmwerte werden argumentativ genutzt, um den real vorhandenen Terror durch Verkehrslärm zu leugnen: Unter Verweis auf den LAP wird dann „Ihr habt doch gar kein Lärmproblem!“ argumentiert. Obwohl seit Jahren Beschwerden über die Lärmbelastungen vorliegen, wird nicht einmal erwogen auch nur einmal zu kontrollieren oder nachzumessen. Alleine die Möglichkeit, durch Veränderung der Berechnungsgrundlagen, die errechneten Lärmwerte und die Zahl der betroffenen Bürger zu beeinflussen, macht das Instrument „Lärmaktionsplan“ als Planungsgrundlage für Lärmschutz und gesundheitliche Beeinträchtigungen der Bevölkerung völlig unbrauchbar.

Zu Punkt 1.4

Die Entscheidungskompetenzen einzelner Maßnahmen liegen nicht ausschließlich bei der Gemeinde Holm, sondern auch bei den Straßenbaulastträgern oder der Straßenverkehrsbehörde. Geschwindigkeitsmessungen werden mit dem Ziel durchgeführt, regelmäßige Kontrollen durch Blitzgeräte zu erwirken. Defekte oder nicht mehr leistungsstarke Akkus der Geschwindigkeitsmessgeräte werden regelmäßig ausgetauscht bzw. ersetzt.

1.5

Der aktuelle „**Entwurf zur Fortschreibung des LAP der Gemeinde Holm 2023/2024**“ führt keinerlei Maßnahmen auf, die geeignet wären, die „errechneten“ 660 Einwohner (mehr als 20% der Bevölkerung!! - Real sind es sicher noch viel mehr) in Zukunft vor Verkehrslärm zu schützen oder die gesundheitlichen Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Einwohner zu mindern. Die aufgeführten, bisherigen Maßnahmen (Abschnitt 3.1: Ersatz einer stark frequentierten Kreuzung durch einen Kreisverkehr, Geschwindigkeitsmesstafel am nördlichen(ü) Ortseingang) wirken sich in keinem Fall nachhaltig Lärm mindernd aus. Von diesen Maßnahmen hat im besten Fall nur ein kleiner Personenkreis profitiert. Die eingesetzten Geschwindigkeitsmesstafeln haben sich wohl als wirksam erwiesen - sofern diese denn auch funktionieren: Regelmäßig ist zu beobachten, dass schon nach drei Tagen der Akku schlappmacht und die Geräte ohne Effekt dann mehrere Wochen am Straßenrand stehen. Häufig sprechen diese Geräte auch überhaupt nicht an, und mehrere dicht auffahrende KFZ werden als nur eine Einheit gezählt. Das motiviert keinen Autofahrer seine Geschwindigkeit anzupassen!

1.6

Als den Verkehrslärm mindernde und die Bevölkerung schützende Maßnahmen sollten in den LAP für Holm Abschnitt 3.2 die in der Holmer Gemeindevertretung schon seit längerem vorgestellten und öfter diskutierten Maßnahmen gefordert werden:

a) Verlegung der Ortstafeln weit vor die Ortschaft (mindestens 150 m), so dass KFZ schon weit außerhalb der Ortschaft beschleunigen und bremsen, und nicht erst vor den Gärten und Schlafzimmern der Anwohner. Im Falle des südlichen Ortsausgangs der

Zu Punkt 1.5

Geschwindigkeitsmessungen werden mit dem Ziel durchgeführt, regelmäßige Kontrollen durch Blitzgeräte zu erwirken. Defekte oder nicht mehr leistungsstarke Akkus der Geschwindigkeitsmessgeräte werden regelmäßig ausgetauscht bzw. ersetzt.

Es wird an die Vernunft und Rücksichtnahme aller appelliert. Die Straßenverkehrsordnung gilt es zu beachten, auch ohne Sanktionen und Kontrollen.

Zu Punkt 1.6 a):

Die Gemeinde Holm konnte durch Antrag bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erreichen, dass die Ortstafel in Richtung

B431 wäre das der ursprüngliche Platz am Sauernbeeksweg, also noch vor die Haus-Nr. 2 b) Tempo 30 auch auf den Hauptverkehrswegen wegen „Lärmschutz“ (Wedel macht es vor, der Zeitverlust bei der Ortsdurchfahrt durch Holm betrüge weniger als 30 Sekunden). c) Dauerhafte Aufstellung von Geschwindigkeitsmesstafeln an allen Orts ein- und Ausgängen mit permanenter Stromversorgung um Ausfälle zu vermeiden (eine regelmäßige/tägliche Überwachung der Funktion und ggfls. Austausch der Akkus würde auch schon helfen). d) Stationäre Geschwindigkeitskontrolltafeln an allen Ortseingängen und regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen durch die Ordnungsbehörden, auch auf den Strecken zwischen den Ortschaften. e) Verschwenkung der Fahrbahnen (Verkehrinsel) vor der Ortschaft in beide Richtungen um ein „Durchbrettern“ in den Ort und „Rennen“ aus dem Ort wirksam zu behindern. f) Abbiegespuren an häufig genutzten Abzweigungen und Einfahrten (Ausflugs- und Kundenverkehr, z.B. Einfahrt Golfplatz, Zufahrt Parkplatz Flasröthweg). g) Fußgänger-Überwege (Zebrastreifen) an stark von Fußgängern frequentierten Straßenquerungen (z.B. (Gassi-)Spaziergänger am Flasröthweg - dieser befände sich bei entsprechender Verlegung der Ortstafeln dann innerorts), alternativ Unterführungen für Fußgänger und Reiter.	Heist verlegt wurde. Einer Verlegung der Ortstafel in Richtung Wedel wurde nicht zugestimmt. Zu Punkt 1.6 b): Die Gemeinde Holm wird einen Antrag Tempo 30 auf der B 431 aus Lärmschutzgründen bei der zuständigen Behörde stellen.
---	---

h) Einrichtung einer Umgehungsstraße.

i) Eine Unterführung (Tunnel)! (= Rissener Canyon mit Deckel):-)

Kurzfristig realisierbare (temporäre) Lösungen sind vorrangig und kurzfristig umzusetzen.

Solange die Ordnungsbehörden sich außer Stande sehen, den Lärm nachhaltig durch Geschwindigkeitskontrollen und Sanktionen in den Griff zu bekommen, sind bauliche Maßnahmen unumgänglich.

Und: Es sind ja nicht nur die ansässigen Bürger und Einwohner von Holm von Lärm betroffen. Hat sich schon jemand über die Anzahl Fußgänger/Kinder/Radfahrer/Hunde an den Hauptstraßen Gedanken gemacht? Wie sehr sind diese von dem Verkehrsaufkommen gefährdet und von Lärm betroffen? War da nicht auch noch etwas mit (die Gesundheit gefährdendem) Feinstaub, der von dem Verkehr ausgeht?

Selbstverständlich soll auch der Rad- und Fußverkehr in Holm gefördert werden. Auf den Verkehrslärm dürfte sich eine solche Maßnahme allerdings eher marginal auswirken.

Maßnahmen wie „...baut euch doch Doppelfenster ein...“ gehen auch fehl, denn als Eigentümer von Einfamilienhäusern, wie sie in Holm überwiegend vorhanden sind, möchte man eigentlich auch Erholung und Ruhe im eigenen Gärten finden. Unter den gegebenen Voraussetzungen ist das aber nicht möglich. Gespräche - oder einfach nur ein Buch lesen - im Freien arten eher in Stress aus, als dass diese Aktivitäten erholsam wären.

1.7

Die B431 wurde in den 1970er Jahre als Bundesstraße eingerichtet. Ihr Verlauf geht auf Straßen zurück, welche sich bereits im 12. Jahrhundert etabliert haben. Mit der Umwidmung in eine Bundesstraße wurden auch die Ortstafeln am südlichen Ortseingang von etwa der Abzweigung Sauernbeeksweg an ihren heutigen Standort (Beginn der durchgehenden Bebauung) versetzt. Das Verkehrsaufkommen auf der B431 hat sich seitdem mindestens vervierfacht (eigene Zählung: 1983 = 400 FZ/Std, 2023 = 1600 FZ/Std). Seit der Einrichtung der Bundesstraße 431 sind in gleichem Richtungsverlauf (nach Westen aus Hamburg heraus in Richtung Elmshorn) die „Landstraße Schenefeld-Elmshorn“ (LSE, L103) und die Autobahn A23 neu entstanden. Es stellt sich somit die Frage, ob der aktuelle Verlauf der B431 als Bundesstraße überhaupt noch zeitgemäß ist, oder nicht doch die LSE und der neue Westring in Pinneberg besser für dieses Attribut geeignet wären. Die Straße ist mit der zunehmenden Verkehrsbelastung nicht mitgewachsen - im Gegenteil: durch den Einbau von OPA (Flüsterasphalt) in 2018 ist die Straße in oberen Frequenzbereichen sehr viel lauter geworden (man könnte es auch „Schrei-Asphalt“ nennen), und durch fehlerhaft verbaute Kanaldeckel werden die KFZ durch „Schlaglöcher“ gezwungen (besonders Wirkungsvoll bei voll beladenen 40t LKW - das ist der 6-fach „Flopp“!). Das wirkt außer auf die Nerven der Anwohner auch wie ein permanenter Presslufthammer auf die Bausubstanz der anliegenden Gebäude! OPA hält auch nicht ewig. Verschiedene Publikationen berichten, dass der OPA bereits nach 5 bis 8 Jahren seine Wirkung verliert und erneuert werden muss: „OPA ist zwar teuer, hält dafür aber nicht so lange!“. In Holm liegt der OPA nun schon seit 5 Jahren - dessen Wirkung ist inzwischen also bereits verpufft. Seit der vorangegangenen Sanierung der Straße Anfang der 90er

waren 30 Jahre vergangen... Dem gestiegenen Verkehrsaufkommen in diesem Zeitraum wurde in keiner Weise Rechnung getragen. Hieraus ergibt sich jetzt eine gewisse Dringlichkeit zur Umsetzung von dem Straßenlärm eindämmenden Maßnahmen.

Die Lärmbelastungen in Holm sind seit mindestens 20 Jahren bekannt. Bisher sind keine nachhaltig den Lärm mindernde Maßnahmen ergriffen worden - wir sind da noch auf dem Stand von 1980. Bei der Gemeinde Holm handelt es sich zu 100% um ausgewiesenes Wohngebiet, inklusive der direkt an den Durchgangsstraßen (die B431 nach Uetersen bzw. Wedel, die L261 nach Hetlingen, und die K15 nach Appen) gelegenen Grundstücke. Völlig unabhängig, wie weit sich eine Wohnung von den Straßen entfernt befindet, unabhängig davon, wie sehr eine einzelne Wohnung vom Straßenlärm betroffen ist, gilt für ganz Holm die „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16. BImSchV) und die „Technische Anleitung zum Schutz vor Lärm“ (TA Lärm).

2. Fluglärm:

2.1.

Die Gemeinde Holm liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem nördlich der Gemeinde gelegenen Flugplatz Uetersen/Heist. Durch Überflüge von im Steigflug befindlicher Luftfahrzeuge (LFZ) in geringer Höhe entsteht eine erhebliche, und bei viel Flugverkehr auch dauerhafte Belästigung durch Fluglärm.

Der aktuelle **„Entwurf zur Fortschreibung des LAP der Gemeinde Holm 2023/2024“** geht auf diese Belästigungen durch Fluglärm in keiner Weise ein. Die im LAP erwähnten Maßnahmen wie Landemarken und Erinnerungsschreiben bestehen seit Jahren und erweisen sich als wirkungslos! Ebenso werden die offiziellen An- und Abflugpfade, sowie die vom Flugplatz Heist herausgegebenen Platzregeln⁵ von den Piloten geflissentlich ignoriert.

Zu Punkt 2:

Die Beurteilung und Lärmaktionsplanung erfolgt gemäß den Beurteilungsgrundlagen der Lärminderungsplanung (34. BImSchV).

Eine Überwachung der Regeln oder sogar eine Sanktionierung findet nicht statt. Der Flugplatzbetreiber vertritt die Meinung, er sei nur für das am Boden befindliche Geschehen zuständig und er habe auf in der Luft befindliche Luftfahrzeuge keinen Einfluss. Dem steht entgegen, dass die Mitarbeiter im Tower im Auftrag des LBV-SH handeln, um den Luftverkehr zu kontrollieren und zu überwachen. Bei diesen Mitarbeitern handelt es sich i. d. R. selbst um in Heist ansässige Piloten, die diesen Job ehrenamtlich(?) machen, und mit dieser Tätigkeit bei ihren Kollegen sicher nicht in Ungnade fallen wollen. Andererseits sind es diese Luftfahrt-Kontrolleure, die als einzige über Funk den direkten Kontakt zu den Piloten haben und entsprechende „Erinnerungen“ aussprechen könnten. Obwohl der Flugplatz Uetersen/Heist zu den meistfrequentierten Flugplätzen in Deutschland gehört⁶, fehlt es dort an geeigneter Ausrüstung, die es erlauben würde den Luftverkehr zu beobachten und zu kontrollieren. Und... abschießen darf man diese „Brummer“ (leider) auch nicht.

2.2.

Beim Fluglärm ist es auch nicht unbedingt die Lautstärke, sondern dessen Penetranz. An sonnigen Tagen - bevorzugt an Wochenenden - lässt der Lärm über den ganzen Tag nicht nach. Es hört gar nicht mehr auf, am Himmel zu „Brummen“.

Ursache für diesen regelmäßig auftretenden „Dauer-Brumm“ ist, dass die Abflüge in westlicher Richtung und weiter in Richtung Hamburg (i. d. R. kommerzielle Sightseeing-Rundflüge nach Hamburg) wohl vorschriftsmäßig südlich an der Ortschaft Heist vorbeiführen, dann aber gleich nach Süden Richtung Elbe abgedreht wird. Für Holm ergibt sich daraus die Situation, dass Holm in engem Radius quasi zur Hälfte umrundet wird - die Überflugdauer wird dadurch erheblich verlängert. Im Steigflug sind die LFZ

Dem Bund obliegt die Rechtssetzungskompetenz für den Luftverkehr, sodass den fluglärm betroffenen Gemeinden nur wenige Handlungsmöglichkeiten verbleiben.

Die Nachbarkommune Heist erinnert den Flugplatzbetreiber gemäß Beschluss vom 18.06.2012 jedes Jahr zum 01.04. schriftlich an die Einhaltung der Platzrunde. Des Weiteren wird seitens der Gemeinde Heist darum gebeten, die Beschwerden aus der Gemeinde ernst zu nehmen und im Rahmen der Möglichkeiten alle Maßnahmen zu ergreifen, die zu einer Verminderung des Fehlverhaltens einzelner Piloten führen.

zudem sehr laut, und bewegen sich bei südwestlicher Windrichtung zudem sehr langsam über Grund - schon beim Zuschauen sieht das eher bedenklich aus. Bei hohem Verkehrsaufkommen geben sich die abfliegenden LFZ hier quasi die „Klinke in die Hand“, wodurch eine über den ganzen Tag andauernde Dauerbeschallung entsteht. Dieser Lärm ist unabhängig von der Flughöhe, sondern wird alleine wegen seiner Dauer als unangenehm und penetrant empfunden. Die gemäß SERA.5005 (f)⁷ „über Städten, dicht besiedeltem Gebiet und Menschengruppungen“ festgelegte Mindestflughöhe von „300 m (1000 ft) über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 600 m“ wird sehr oft (insbesondere von Hubschraubern) unterschritten, und auch diese Höhe ist bei Weitem nicht ausreichend, die Bevölkerung vor Fluglärm zu schützen.

Die folgende Grafik zeigt beispielhaft alte Flugbewegungen (Tracks)⁸ von am Samstag, den 2.9.2023 vom Flugplatz Uetersen/Heist erfolgten An- und Abflügen. Es war ein überaus sonniger Tag und es fanden weit über 100 Flugbewegungen statt. Den Tracks unterlegt ist maßstabsgetreu die offizielle An-/Abflugkarte für den Flugplatz Heist. Deutlich erkennbar sind die Platzrunden, die vorschriftsmäßig in einem rechteckigen Bereich südlich des Flugplatzes und nördlich von Holm bis zum Badensee in Appen/Etz geflogen werden. Die langen gestrichelten und durchgezogenen Pfeile südwestlich und südöstlich des Flugfeldes stellen die offizielle An- und Abflug-Pfade dar (deren Länge hat bestimmt eine Bedeutung!), und in Rot eingrahmt sind die problematischen Zonen mit Lärm verursachenden Tracks um und über die das Ortsgebiet von Holm.



Flugbewegungen (Tracks) am Flugplatz Uetersen/Heist am 2.9.2023 mit An- und Abflugpfaden und Lärm-Schwerpunkten nahe der Ortschaft Holm

Auch hier gilt: Wenn sich die LFZ-Führer an die An- und Abflug-Regeln halten würden, dann wäre das Problem gar keines. Für die überwiegend bei west/südwestlichen Winden genutzte Abflug-route würde das bedeuten, dass die LFZ ab Heist zunächst bis zur Elbe/Klärwerk schnell an Höhe gewinnen müssen, und erst dann nach Süden in Richtung Hamburg einlenken.

Es ist nicht zu verstehen, und auch nicht einzusehen, dass gemäß den geltenden Lärmschutzverordnungen es den Bürgern nicht erlaubt ist, an Wochenenden ihren Rasen zu mähen oder sonstige motorisierte Gartengeräte in Betrieb zu nehmen, und gewerbetreibende die vorgegebenen Ruhezeiten einzuhalten haben, während sich die Kleinflugzeuge ausgerechnet dann, wenn eigentlich Ruhe herrschen sollte, völlig ungeniert und um ein mehrfaches lauter

als mancher Rasenmäher, um die Köpfe der Bürger herumschwirren dürfen - man reiche mir eine Fliegenklatsche!

2.3

Als den Lärm mindernde Maßnahmen für den Flugverkehr am Flugplatz Uetersen/Heist sollten die im LAP für Holm folgenden Maßnahmen gefordert werden:

- a) Ausstattung des Flugplatz Uetersen/Heist mit Instrumenten zur kontinuierlichen Überwachung, Kontrolle und (rechtssicheren) Dokumentation des fliegenden Luftverkehrs.
- b) Konsequente Durchsetzung der Regeln für die An- und Abflugverfahren - gezielte Ansprache von „Falschfliegern“ damit diese ihre Route rechtzeitig ändern können.
- c) Vermeidung von Interessenskonflikten von im „Tower-Dienst“ ehrenamtlich eingesetzten Piloten.
- d) Sensibilisierung aller ortsansässigen Piloten über die Lärm-Problematik. Frühzeitige Unterrichtung von fremden Piloten über die Anflug-Regeln bei der obligatorischen Kontaktaufnahme mit dem Tower.
- e) Einführung von Sanktionen (Verwarnungsgelder, Platzverweise, MPU) für Piloten, die immer noch der Meinung sind, dass im Umfeld von dicht besiedelten Gebieten (wie e; auf Hamburg und dessen Umland uneingeschränkt zutrifft) „...die Freiheit am Himmel grenzenlos ist“. Strafzahlungen sollten den betroffenen Gemeinden zugutekommen.

Die Gemeinde Holm besitzt keine Entscheidungskompetenz bzw. keine Möglichkeiten der Verfolgung der geforderten Maßnahmen.

f) Wenn alles das nicht möglich ist oder keinen Erfolg hat, dann muss der Flugbetrieb am Flugplatz Uetersen/Heist eingeschränkt werden (z. B. nur Wochentags 9.00 – 13.00 und 15.00 – 20.00 Uhr, nur Platzrunden erlaubt, Zahl der Rundflüge auf Wochentage beschränken) oder sogar die Schließung des Flugplatzes Uetersen/Heist erwogen werden. Ein Flugbetrieb ist in einem dicht besiedelten Gebiet, wie durch die Dörfer Appen, Appen/Etz, Heist, Hetlingen und Holm gebildet, wird nicht weiter möglich. Es findet sich irgendwo sicherlich ein weniger besiedeltes Örtchen, in dem ein nicht die Bevölkerung störender Flugbetrieb möglich wäre.

Während wir gerne glauben würden, dass sich jeder an das Gesetz hält, einfach aus Pflichtgefühl und weil es Gesetz ist, wissen wir doch auch, dass Gesetze ohne Kontrolle und Sanktionen weitgehend wirkungslos sind.

1 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001* In der Fassung vom 8. November 2021 (BANz AT 15.11.2021 Bl), „Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit“

2 Informationen zur Bundesstraße 431: https://de.wikipedia.org/wiki/Bundesstra%C3%9Fe_431

3 DIN EN 124-1 (2015-09) „Aufsätze und Abdeckungen für Verkehrsflächen“

4 Bericht des Deutschlandfunk über die Haltbarkeit von OPA: <https://www.deutschlandfunk.de/tolle-idee-was-wurdedaraus-fluesterasphalt-geQen-100.html>

5 Web-Präsenz des Flugplatz Uetersen/Heist: <https://edhe.iimdo.com/f%C3%BCr-piloten/an-abflugverfahren>

6 Wikipedia Artikel zum Flugplatz Uetersen/Heist: https://de.wikipedia.org/wiki/Flugplatz_Uetersen/Heist

7 Wikipedia Artikel zu Mindestflughöhe und der mit SERA.5005 eingeführten Änderungen bzgl. Flughöhen: <https://de.wikipedia.org/wiki/Mindestflugh%C3%B6he>.

8 Flight-Tracking: <https://qlobe.adsbexchange.com/?lat=53.615&lon=9.674&zoom=12>

Zu Punkt 2.3 f):

Die Genehmigung zum Betrieb eines öffentlichen „Verkehrslandeplatzes“ wurde vom Land Schleswig-Holstein ausgestellt. Die Gemeinde Holm hat keine Entscheidungskompetenz diesbezüglich. Eine Verlagerung/Umsiedlung des Verkehrslandeplatzes ist nicht möglich. Ursprünglich wurde der Verkehrslandeplatz vom Bund als Militärflugplatz betrieben.

Eine Kontrolle und Sanktionierung durch die Gemeinde Holm ist wie oben aufgeführt nicht möglich. Es wird an die Vernunft und Rücksichtnahme aller appelliert. Die Straßenverkehrsordnung ist zu beachten.