

Verkehrsbelastung

der Bundesbahnstrecke Hamburg - Kiel  
zwischen südlicher Stadtgrenze der  
Stadt Elmshorn und dem Bf Elmshorn  
(Höchstbelastung montags bis freitags)

i. A. *Umpfer*

1. Von 6.00 bis 22.00 Uhr (Mo - Fr)

Anzahl	Gattung	Länge $\varnothing$	Höchst- geschwindigkeit
8	IC-Züge	350 m	140 km/h
19	Schnellzüge	270 m	140 km/h
34	Eilzüge	270 m	135 km/h
22	Nahverkehrszüge	200 m	120 km/h
64	S-Bahnzüge	100 m	100 km/h
-	TEEM-Zug	400 m	100 km/h
-	Schnellgüterzüge	520 m	100 km/h
2	Durchgangsgüterzüge	500 m	80 km/h
1	Ganzzüge	400 m	80 km/h
17	Nahgüterzüge	500 m	80 km/h
2	Schadwagenzüge	190 m	80 - 120 km/h
4	Leerlokomotiven	15 m	80 - 120 km/h
<u>173</u>			

2. Von 22.00 bis 6.00 Uhr (Mo - Fr)

2	Schnellzug	270 m	140 km/h
2	Expressgutzüge	200 m	140 km/h
2	Eilzüge	270 m	135 km/h
4	Nahverkehrszüge	200 m	120 km/h
17	S-Bahnzüge	100 m	100 km/h
1	TEEM-Zug	400 m	100 km/h
4	Schnellgüterzug	520 m	100 km/h
3	Durchgangsgüterzug	500 m	80 km/h
1	Ganzzüge	400 m	80 km/h
10	Nahgüterzüge	500 m	80 km/h
1	Leerlokomotiven	15 m	80 - 120 km/h
<u>47</u>			

Darüber hinaus verkehren im 24-stündigen Durchschnitt noch 5 außerplanmäßige Leerlokomotivfahrten und 5 Sonderzüge (meist Güterzüge  $\varnothing$  300 m Länge und 80 km/h Höchstgeschwindigkeit) überwiegend als Ganzzüge.

24. Juni 1982

*L. Ohne*

# DIPL.-ING. HANS A. WAACK - BERATENDER INGENIEUR

VERKEHRSPANUNG  
STRASSEN · GLEISANLAGEN

ERSCHLIESSUNGEN  
KANALISATION · KLÄRANLAGEN

WASSERWIRTSCHAFT  
WASSERBAU

VERMESSUNG

ULZBURGER STRASSE 476 a

2000 NORDERSTEDT

TELEFON HAMBURG 522 30 51

## G u t a c h t e n

über die Lärmbelastung  
im Bereich des B-Planes 130  
der Stadt Elmshorn

### Aufgestellt

DIPL. ING. HANS A. WAACK  
BERATENDER INGENIEUR

Ulzburger Straße 476 a  
2000 NORDERSTEDT  
Telefon: 040-5 22 30 51

Norderstedt, den 18.11.1983

### 1. Vorbemerkung

Das Gebiet des B-Planes Nr. 130 der Stadt Elmshorn liegt im Einflußbereich verschiedener Lärmquellen (Bundesbahn, Straßenverkehr). Am 23.09.1983 erteilte die Stadt Elmshorn dem Unterzeichnenden den Auftrag, ein Gutachten über die im B-Plan vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen zu erstellen, das hiermit vorgelegt wird.

### 2. Aufgabenstellung

Berechnung der Schallemissionen der Bundesbahnstrecke Pinneberg - Elmshorn, Untersuchung der Schallausbreitungsbedingungen, Ermittlung der Schallimmissionen an 5 vorgegebenen Punkten im Vergleich zur Begründung des B-Planes.

Berechnung und Nachweis der vorgesehenen Abschirmmaßnahmen entlang der Westgrenze des B-Plan-Gebietes.

### 3. Berechnungsgrundlagen

Die Berechnungen erfolgten nach

- 1) Entwurf DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau (April 1982)
- 2) Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-81

Die RLS-81 wurde speziell für den Straßenverkehr angewendet, da sie gegenüber der DIN 18005 ein differenziertes Berechnungsverfahren aufweist.

...

Die geometrischen und topographischen Verhältnisse wurden aus dem B-Plan 130 in Verbindung mit dem Deckblatt zum Bebauungsplan entnommen.

Die Belastungswerte für Straßen und Bahn sind im Text des B-Planes 130 angegeben. Die Belastungswerte für die Straßen entstammen dem Generalverkehrsplan (1. Änderung 1978/79) - Prognose 1990. Den Belastungswerten für die Bahn liegen Angaben der Bundesbahn zugrunde.

#### 4. Schallquellen

##### 4.1 Hainholzer Damm

Prognostizierte Verkehrsbelastung (1990): 1311 Kfz/24 h  
Straßenoberfläche: Asphaltbeton  
zul. Geschwindigkeit: 50 km/h

Entfernung zur nächsten Ampelkreuzung: 100 m  
Steigung: 5 %  
Anzahl der Fahrstreifen: 2

##### Hainholzer Damm

		tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr)
Mittelungspegel in 25 m Entfernung	L <sub>m,25</sub>	58.9	49.8
Korrektur fuer Strassenoberflaeche	D. L <sub>StrO</sub>	-0.5	-0.5
Korrektur fuer Geschwindigkeit	D. L <sub>V</sub>	-4.0	-5.3
Korrektur fuer benachb. Ampelkreuzung	D. L <sub>K</sub>	0.0	0.0
Korrektur fuer Steigung	D. L <sub>Stg</sub>	0.0	0.0
Emissionspegel	L <sub>m,E</sub>	54.4	44.0
		====	====

Die Lärmbelastung aus dem Hainholzer Damm braucht nur für den Immissionsort 5 berücksichtigt zu werden.

4.2 Adenauerdamm

Prognostizierte Verkehrsbelastung (1990): 1731 Kfz/24 h  
Straßenoberfläche: Asphaltbeton  
zul. Geschwindigkeit: 50 km/h

Entfernung zur nächsten Ampelkreuzung: 100 m  
Steigung: 5 %  
Anzahl der Fahrstreifen: 2 (3 mit LA-Spur)

Adenauerdamm		tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr)
Mittelungspegel in 25 m Entfernung	Lm,25	60.1	51.1
Korrektur fuer strassenoberflaeche	D. LStr0	-0.5	-0.5
Korrektur fuer Geschwindigkeit	D. LV	-4.0	-5.3
Korrektur fuer benachb. Ampelkreuzung	D. LK	0.0	0.0
Korrektur fuer Steigung	D. LStg	0.0	0.0
Emissionspegel	Lm,E	55.6 =====	45.3 =====

#### 4.3 Eisenbahn

Die Verkehrsbelastung der Bundesbahnstrecke Hamburg-Kiel wurde nach Angaben der Bundesbahn in einzelne Zugklassen aufgeteilt.

Anzahl tags/nachts	Art	Klotz/Scheiben bremse		Vmax km/h	LØ m
		%	%		
8	0	IC-Züge	30 / 70	140	350
19	2	Schnellzüge	30 / 70	140	270
0	2	Expressgutzüge	30 / 70	140	200
34	2	Eilzüge	30 / 70	135	270
22	4	Nahverkehrszüge	30 / 70	120	200
64	17	S-Bahnzüge	0 / 100	100	100
0	1	TEEM-Zug	100 / 0	100	400
0	4	Schnellgüterzüge	100 / 0	100	520
2	3	Durchgangsgüterzüge	100 / 0	80	500
1	1	Ganzzüge	100 / 0	80	400
17	10	Nahgüterzüge	100 / 0	80	500
2	0	Schadwagenzüge	30 / 70	100	190
4	1	Leerlokomotiven	100 / 0	100	15
3	2	außerplanmäßige Leerlokomotivfahrten	100 / 0	80	15
2	3	Sonderzüge (meist Güterzüge als Ganz- züge)	100 / 0	80	500

Durch die lärmtechnisch wichtige Einteilung nach Art der Bremsung ergibt sich nachstehende Klasseneinteilung.

...

Bundesbahnstrecke Hamburg-Kiel  
 Eisenbahn - Bereich B-Plan 130

Zugsr.	Anzahl		Gattung	V	V <sub>0</sub>	L	Lo
	tags	nachts		km/h		m	
1	2.4	0.0	1	140	160	350	200
2	5.6	0.0	4	140	200	350	200
3	5.7	0.6	2	140	160	270	200
4	13.3	1.4	5	140	200	270	200
5	0.0	0.6	3	140	100	200	700
6	0.0	1.4	7	140	50	200	450
7	10.2	0.6	6	135	100	270	100
8	23.8	1.4	8	135	100	270	150
9	6.6	1.2	6	120	100	200	100
10	15.4	2.8	3	120	100	200	150
11	64.0	17.0	9	100	100	100	190
12	0.0	1.0	3	100	100	400	700
13	0.0	4.0	3	100	100	520	700
14	2.0	3.0	3	80	100	500	700
15	1.0	1.0	3	80	100	400	700
16	17.0	10.0	7	80	50	500	450
17	0.6	0.0	7	100	50	190	450
18	1.4	0.0	8	100	100	190	150
19	4.0	1.0	3	100	100	15	700
20	3.0	2.0	3	80	100	15	700
21	2.0	3.0	3	80	100	500	700
Summe:	176.0	52.0					

...



	Zuagl.	h(25)	D.IV	D.LL	Lw
t a g e					
1	56.76	-1.16	2.43	58.03	
2	52.44	-3.10	2.43	51.77	
3	60.52	-1.16	1.30	60.66	
4	56.20	-3.10	1.30	54.40	
5	0.00	0.00	0.00	0.00	
6	0.00	0.00	0.00	0.00	
7	55.04	2.61	4.31	61.97	
8	51.72	2.61	2.55	56.88	
9	53.15	1.58	3.01	57.75	
10	49.83	1.58	1.25	52.67	
11	56.02	0.00	-2.79	53.23	
12	0.00	0.00	0.00	0.00	
13	0.00	0.00	0.00	0.00	
14	55.97	-1.94	-1.46	52.57	
15	52.96	-1.94	-2.43	48.59	
16	57.20	4.08	0.46	61.80	
17	42.74	6.02	-3.74	45.02	
18	39.42	0.00	1.03	40.45	
19	58.98	0.00	-16.69	42.29	
20	57.73	-1.94	-16.69	39.10	
21	55.97	-1.94	-1.46	52.57	
Lw, gesamt				68.63	

n a c h t s				
1	0.00	0.00	0.00	0.00
2	0.00	0.00	0.00	0.00
3	53.75	-1.16	1.30	53.89
4	49.43	-3.10	1.30	47.64
5	53.7	2.92	-5.44	51.23
6	49.43	8.94	-3.52	54.85
7	45.75	2.61	4.31	52.67
8	42.43	2.61	2.55	47.59
9	45.76	1.58	3.01	53.35
10	45.44	1.58	1.25	48.27
11	55.27	0.00	-2.79	50.49
12	55.97	0.00	-2.43	53.54
13	61.99	0.00	-1.29	60.70
14	60.74	-1.94	-1.46	57.34
15	55.97	-1.94	-2.43	51.60
16	57.97	4.08	0.46	62.51
17	0.00	0.00	0.00	0.00
18	0.00	0.00	0.00	0.00
19	55.97	0.00	-16.69	39.28
20	58.98	-1.94	-16.69	40.35
21	60.74	-1.94	-1.46	57.34
Lw, gesamt				67.64

### 5. Vorgesehene Lärmschutzmaßnahmen

Die Bahnstrecke liegt 3 m im Einschnitt. Zusätzlich ist ein Lärmschutzwall von 3,5 m Höhe über Gelände = 6,5 m über SO vorgesehen, der sich entlang des gesamten Wohnbaugebietes bis zum Adenauerdamm erstreckt, wobei der letzte Teil als Mauer ausgeführt wird.

Der Adenauerdamm wird kreuzungsfrei über die Bahnanlagen überführt. Die Anrampungsstrecke stellt einen schalltechnisch wirksamen Abschluß sowohl gegenüber den Bahnanlagen als auch gegenüber dem nordwestlich der Kreuzung gelegenen P + R-Platz dar.

Die zusätzliche Lärmbelastung durch den P + R-Platz kann wegen dieser Abschirmwirkung des Adenauerdammes, der relativ großen Entfernung zu den Wohnbaugebieten und dem gegenüber Einkaufsparkplätzen geringen Belegungswechsel vernachlässigt werden.

...

## 6. Immissionsorte

Aus dem Vergleich der Emissionspegel ergibt sich, daß die Hauptlärmbelastung von der Bahn ausgeht. Es werden daher folgende Immissionsorte untersucht:

Punkt 1: südlich der Ollerlohstraße

Schnitt C im B-Plan 130

Abstand zur Mitte der Bahnanlagen 42 m

WA I o

Punkt 2: nördlich der Ollerlohstraße

80 m südöstlich des Adenauerdammes

Abstand zur Mitte der Bahnanlagen 60 m

WA II g

Punkt 3: nördlich der Ollerlohstraße

150 m südöstlich des Adenauerdammes

Abstand zur Mitte der Bahnanlagen 100 m

WA III g

Punkt 4: südlich der Ollerlohstraße

nördlich der Straße Op de Högt

Abstand zur Mitte der Bahnanlagen 85 m

WA I o

Punkt 5: nördlich der Ollerlohstraße

120 m südöstlich des Adenauerdammes

Abstand zur Mitte der Bahnanlagen 160 m

WA IV g

...

7. Berechnung der Immissionswerte

7.1 Punkt 1:

Schallquelle 1: Adenauerdamm

Immissionsort : WA I o (Punkt 1)

Hohe der Schallquelle: 4.5 m  
Hohe Immissionsort: 5.9 m  
Entfernung Schallquelle-Immissionsort: 300.0 m

Pegelminderung durch Entfernung D. Ls 15.8

Schallquelle 2: Bahn

Immissionsort : Bahn - WA I o (Punkt 1)

Bezugshöhe: SO

Hohe der Schallquelle: 0.0 m  
Hohe Immissionsort: 5.9 m  
Wahlhöhe: 6.5 m  
Abstand Schallquelle-Wahl: 19.0 m  
Abstand Wahl-Immissionsort: 23.0 m  
Entfernung Schallquelle-Immissionsort: 42.0 m

Pegelminderung durch Entfernung D. Ls 2.9

Pegelminderung durch Abschirmung D. LLS 14.7

...

7.1 Punkt 2:

Schallquelle 1: Adenauerdamm

Immissionsort : WA II g (Punkt 2)

Höhe der Schallquelle:	4.5 m
Höhe Immissionsort:	7.8 m
Entfernung Schallquelle-Immissionsort:	80.0 m

Pegelminderung durch Entfernung	D. Ls	6.8
------------------------------------	-------	-----

Schallquelle 2: Bahn

Immissionsort : Bahn - WA II g (Punkt 2)

Laugszene: SO

Höhe der Schallquelle:	0.0 m
Höhe Immissionsort:	7.8 m
Wahlhöhe:	5.7 m
Abstand Schallquelle-Wahl:	27.0 m
Abstand Wahl-Immissionsort:	33.0 m
Entfernung Schallquelle-Immissionsort:	60.0 m

Pegelminderung durch Entfernung	D. Ls	5.1
------------------------------------	-------	-----

Pegelminderung durch Abschirmung	D. LLS	9.6
-------------------------------------	--------	-----

...

7.1 Punkt 3:

Schallquelle 1: Adenauerdamm

Immissionsort : WA III g (Punkt 3)

Hoehc der Schallquelle:	4.5 m
Hoehc Immissionsort:	10.4 m
Entfernung Schallquelle-Immissionsort:	150.0 m

Pegelminderung durch Entfernung	D. Ls	10.9
------------------------------------	-------	------

Schallquelle 2: Bahn

Immissionsort : Bahn - WA III g (Punkt 3)

Bezugsnoehc: SO

Hoehc der Schallquelle:	0.0 m
Hoehc Immissionsort:	10.4 m
Wallhoehc:	6.5 m
Abstand Schallquelle-Wall:	19.0 m
Abstand Wall-Immissionsort:	81.0 m
Entfernung Schallquelle-Immissionsort:	100.0 m

Pegelminderung durch Entfernung	D. Ls	8.3
------------------------------------	-------	-----

Pegelminderung durch Abschirmung	D. LLS	14.6
-------------------------------------	--------	------

...

7.1 Punkt 4:

Schallquelle 1: Adenauerdamm

Immissionsort : WA I (Punkt 4)

Höhe der Schallquelle: 4.5 m  
Höhe Immissionsort: 5.9 m  
Entfernung Schallquelle-Immissionsort: 370.0 m

Pegelminderung  
durch Entfernung D. Ls 17.4

Schallquelle 2: Bahn

Immissionsort : Bahn - WA I o (Punkt 4)

Bezugshöhe: SO

Höhe der Schallquelle: 0.0 m  
Höhe Immissionsort: 5.9 m  
Wallhöhe: 3.0 m  
Abstand Schallquelle-Wall: 19.0 m  
Abstand Wall-Immissionsort: 66.0 m  
Entfernung Schallquelle-Immissionsort: 85.0 m

Pegelminderung  
durch Entfernung D. Ls 7.2

Pegelminderung  
durch Abschirmung D. LLS 8.2

...

7.1 Punkt 5:

Schallquelle 1: Adenauerdamm

Immissionsort : WA IV g (Punkt 5)

Höhe der Schallquelle: 4.5 m  
Höhe Immissionsort: 13.5 m  
Entfernung Schallquelle-Immissionsort: 120.0 m

Regelminderung  
durch Entfernung D. Ls 9.4

Schallquelle 2: Bahn

Immissionsort : Bahn - WA IV g (Punkt 5)

Referenzhöhe: SO

Höhe der Schallquelle: 0.0 m  
Höhe Immissionsort: 13.5 m  
Wahlhöhe: 6.5 m  
Abstand Schallquelle-Wahl: 24.0 m  
Abstand Wahl-Immissionsort: 136.0 m  
Entfernung Schallquelle-Immissionsort: 160.0 m

Regelminderung  
durch Entfernung D. Ls 11.4

Regelminderung  
durch Abschirmung D. LLS 13.8

...



Schallquelle 3: Hainholzer Damm

Immissionsort : WA IV g (Punkt 5)

Wall zu niedrig, keine Abschirmwirkung

Höhe der Schallquelle:	1.2 m
Höhe Immissionsort:	13.5 m
Entfernung Schallquelle-Immissionsort:	250.0 m

Begelminderung durch Entfernung	D. Ls	14.5
------------------------------------	-------	------

...

## 7.2 Immissionswerte

Die Immissionswerte für die einzelnen Schallpegel ergeben sich aus den Emissionswerten gem. Ziffer 4, reduziert um die punktspezifischen Abminderungswerte gem. Ziffer 7.1. Die Summe der einzelnen Immissionswerte ergibt schließlich den Gesamt-  
immissionswert der einzelnen betrachteten Punkte.

Immissionsort : Punkt 1 - tags

Immissionswert 1 :	39.80 dB(A)
Immissionswert 2 :	51.00 dB(A)
Summe :	51.32 dB(A)

Immissionsort : Punkt 1 - nachts

Immissionswert 1 :	29.50 dB(A)
Immissionswert 2 :	50.00 dB(A)
Summe :	50.04 dB(A)

Immissionsort : Punkt 2 - tags

Immissionswert 1 :	48.80 dB(A)
Immissionswert 2 :	53.90 dB(A)
Summe	55.07 dB(A)

Immissionsort : Punkt 2 - nachts

Immissionswert 1 :	38.50 dB(A)
Immissionswert 2 :	52.90 dB(A)
Summe	53.05 dB(A)

Immissionsort : Punkt 3 - tags

Immissionswert 1 : 44.70 dB(A)  
Immissionswert 2 : 45.70 dB(A)  
Summe : 48.24 dB(A)

Immissionsort : Punkt 3 - nachts

Immissionswert 1 : 24.40 dB(A)  
Immissionswert 2 : 44.70 dB(A)  
Summe : 44.74 dB(A)

Immissionsort : Punkt 4 - tags

Immissionswert 1 : 38.20 dB(A)  
Immissionswert 2 : 53.20 dB(A)  
Summe : 53.34 dB(A)

Immissionsort : Punkt 4 - nachts

Immissionswert 1 : 27.90 dB(A)  
Immissionswert 2 : 52.20 dB(A)  
Summe : 52.22 dB(A)

Immissionsort: Punkt 5 - tags

Immissionswert	1:	46,20	dB(A)
Immissionswert	2:	43,40	dB(A)
Immissionswert	3:	39,80	dB(A)
Summe:		48,64	dB(A)

Immissionsort: Punkt 5 - nachts

Immissionswert	1:	35,90	dB(A)
Immissionswert	2:	42,40	dB(A)
Immissionswert	3:	29,20	dB(A)
Summe:		43,44	dB(A)

### 8. Zusammenfassung

Für die ausgewählten Immissionsorte mit der höchsten Belastung ergeben sich folgende Werte:

	tags	nachts
Punkt 1	51,3	50,0
Punkt 2	55,1	53,1
Punkt 3	48,2	44,7
Punkt 4	53,3	52,2
Punkt 5	48,6	43,4

Die Planungsrichtpegel für WA-Gebiete, wie sie im B 130 ausgewiesen sind, betragen

	tags	nachts
nach DIN 18005, Vornorm 1971	55 dB(A)	40 dB(A)
nach Din 18005, Entwurf 1982	55 dB(A)	45/40 dB(A)

Der Satzung des B-Planes 130 ist der niedrigere Wert der Vornorm 1971 zugrundegelegt worden.

Wie bereits in der Satzung des B-Planes 130 festgestellt wurde, kann der Planungsrichtpegel für den Tag überall erreicht oder unterschritten werden.

Der Planungsrichtpegel von 40 dB(A) für die Nacht kann jedoch nirgendwo erreicht werden.

Die Nachtwerte liegen um 3 - 13 dB(A) höher als der Planungsrichtpegel. Die Aussagen des B-Planes sind damit im wesentlichen bestätigt.

Nach Tabelle 2 der Ergänzungsbestimmungen zur DIN 4109 - Außenlärm liegen die Immissionswerte im Pegelbereich I (51 - 55 dB(A)). Bei dem hierfür erforderlichen bewerteten Schalldämmmaß  $R_w = 25$  dB(A) für Fenster werden keine besonderen Anforderungen an Fensterart, Scheibenabstand und Scheibendicke gestellt.

Besondere passive Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Landwirtschaftskammer  
Schleswig-Holstein

2300 KIEL, den 11. Mai 1984

Postfach 1112

Holstenstraße 106/108

Fernruf (04 31) 99 20 - Durchwahl: 992...328...

Fernschreiber: 02 92 843

Zahlung nur an die Hauptkasse der Landwirtschaftskammer Schl.-Holst. Banken:

Norddeutsche Genossenschaftsbank AG, Kiel, Nr. 6315 (BLZ 210 600 00)

Bank Companie Nord AG, Kiel, Nr. 136 408 (BLZ 210 102 28)

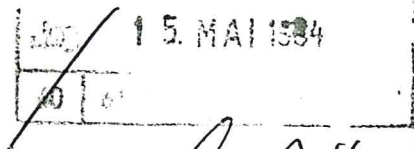
Postscheckkonto: Hamburg Nr. 374 63 - 208 (BLZ 200 100 20)

Gesch.-Z.: III A 3.3 534-84

Im Antwortschreiben anzugeben

An die  
Stadt Elmshorn  
- Stadtbauamt -  
Postfach 1103

2200 Elmshorn



*A 16/5*

Betr.: Landwirtschaftlicher Fachbeitrag zu der im Bereich Hainholz/Heidmühle der Stadt Elmshorn zwischen geplanter heranrückender bzw. vorhandener Wohnbebauung und der Schweineintensivhaltung des Betriebes Pump bestehenden Konfliktsituation

Bezug: Abstimmungsgespräch zum Bebauungsplan Nr. 130 und dazu mit Schreiben vom 26.03.1984 übersandter Gesprächsvermerk mit zugehörigen Planunterlagen

Bei dem am 22.03.1984 stattgefundenen Abstimmungsgespräch wurde u. a. festgestellt, daß es erforderlich ist, über die bestehende und künftige Entwicklung der auf dem Hof Pump betriebenen Schweineintensivhaltung eine gutachtliche Stellungnahme, d. h. einen landwirtschaftlichen Fachbeitrag der Landwirtschaftskammer anzufordern. Dabei sind zwangsläufig sowohl die vorhandene als auch die geplante heranrückende Wohnbebauung in die Beurteilung einzubeziehen.

Bei der Auswertung der von unserer Landbauaußenstelle Bad Segeberg für diesen Zweck durchgeführten örtlichen Erhebungen und Informationsgespräche kamen wir zu den folgenden Ergebnissen:

1. Der landwirtschaftliche Betrieb Pump liegt mit seinen Hof- und Gebäudeflächen mit einem relativ kleinen hofnahen Nutzflächenanteil am südwestlichen Rand des Stadtteiles Hainholz in der Nähe eines bisher mit bestehenden Wohnhäusern in den Randzonen mehr locker bebauten Teilbereiches. Auf dem Hof wird schon seit langem mit Rindvieh zur Milchproduktion und kombinierter Sauen- und Mastschweinehaltung eine sehr intensive Viehwirtschaft betrieben, die hauptsächlich wegen der knappen Eigentumsflächen von Anfang an zwangsläufig geboten war.

*601/17.5.*  
*611 Sal 17/84*  
*615 2.K*  
*17. Mai 1984*  
*Pump*  
*2) 601*

Die auf dem Hof jetzt vorhandenen Rindvieh- und Schweinestallanlagen mit ihren Nebeneinrichtungen wurden innerhalb des letzten Jahrzehnts mit erheblichen Investitionen für Um- und Erweiterungsbauten einschließlich der zugehörigen entmistungstechnischen Einrichtungen überwiegend modernisiert und wesentlich verbessert. Als bisher letzte bauliche Maßnahme wurde 1983 ein neuer Zuchtsauenstall für 60 Sauenplätze errichtet.

Nach der gegenwärtig bestehenden Viehwirtschaft wird die gesamte Rindviehhaltung sowie die Sauenhaltung im Festmistverfahren und die Mastschweinehaltung im Flüssigmistverfahren betrieben.

Hauptsächlich um damit eine weitere arbeitswirtschaftliche Verbesserung in der Mastschweinehaltung zu erreichen, plant der Betriebsinhaber in absehbarer Zeit den Neubau eines Mastschweinestalles in einem Abstand von ca. 60 m südwestlich der Hof- und Gebäudeflächen (siehe dazu den markierten Standort in der anliegenden Übersichtskarte). Dort sollen dann ohne eine wesentliche Bestandserweiterung alle Mittel- und Erdmastschweine untergebracht werden. In den vorhandenen Schweinestallanlagen würden dann nur noch in ihrer bisherigen Stallkapazität die Sauen mit Nachzucht sowie die Vormastschweine gehalten werden.

Soweit der Inhaber gegenwärtig die künftig erforderliche Betriebsentwicklung überhaupt übersehen kann, geht er davon aus, daß auf absehbare Zeit hinaus weder in der Rindvieh- noch in der Schweinehaltung ins Gewicht fallende Erweiterungen der vorhandenen Stallkapazitäten erforderlich sein dürften, da der betriebliche Arbeitskräftebesatz damit bereits voll ausgelastet ist.

2. Nach den Beurteilungsgrundlagen der VDI-Richtlinie 3471 ist bei Umrechnung der Tierbestände in Großvieheinheiten (GV) von den nach der vorhandenen bzw. geplanten Stallkapazität verfügbaren Mast- bzw. Sauenplätzen auszugehen, auch wenn sie zeitweise oder vorübergehend nicht voll belegt sein sollten.

Die auf dem Hof Pump bestehenden bzw. unter räumlicher Verlagerung der vorhandenen Mittel- und Endmastplätze geplanten Betriebsanlagen der Schweineintensivhaltung sind nach den Beurteilungsgrundsätzen der VDI-RL 3471 folgendermaßen zu bewerten:



Haltungsart	GV-Besatz	Bewertungs- punkte	Volle VDI-Mindestabstan- zu bestehender bzw. ge- planter Wohnbebauung
1. Sauenhaltung (60 Plätze mit Nachzucht) (Festmist)	15	60 *)	
2. Vormast (180 Plätze)	11		
3. Mittel/Endmast (340 Plätze)	51		
4. Mastschweine insgesamt (Flüssigmist)	62	45	
5. Sauen- u. Mastschweine- haltung in den bestehenden Stallanlagen insgesamt	77	45 *)	300 m (A) **)
6. In den Altgebäuden ver- bleibende Sauenhaltung und Vormast	30	60 *)	200 m (B) **)
7. Als Betriebszweigaus- siedlung geplanter neuer Mastschweinestall (340 Mittel/Endmastplätze)	51	100	170 m (C)

\*) als gewogenes Mittel berechnet

\*\*\*) Da die zu bewertenden Stallanlagen weniger als 100 m auseinanderliegen, ist es zulässig, für die Mindestabstandsermittlung von einem mittleren Immissionsschwerpunkt auszugehen.

3. Die in Zeile 5 der Übersicht aufgeführten Berechnungsdaten beziehen sich auf den gesamten in den jetzt bestehenden Schweinestallanlagen ihrer Kapazität nach möglichen Schweinebesatz von 77 GV. Die Zeilen 6 und 7 beziehen sich hingegen auf die durch den Neubau eines Mittel- und Endmastschweinestalles (Betriebszweigaussiedlung) ermöglichte räumliche Trennung der mit 30 GV in den Altgebäuden verbleibenden Sauen- und Vormastschweinehaltung bzw. auf den mit 51 GV unverändert in den Stallneubau zu verlagernden Mittel- und Endmastschweinebesatz. Dementsprechend errechnen sich in den Zeilen 5 bis 7 mit unterschiedlichen Bewertungspunkten nach dem Abstandsdiagramm der VDI-RL 3471 Mindestabstandsradien von 300 m (A) für den in bestehenden Stallanlagen zusammengefaßten Schweinebesatz und von 200 m (B) bzw. 170 m (C) für die, wie zuvor dargelegt wurde, künftig geplante räumliche Trennung der für die Schweinehaltung verfügbaren Stallkapazitäten. ✓

Die für einen Mastschweinebesatz von 51 GV geplante Betriebszweigaussiedlung würde zweifellos zu einer erheblichen Verminderung der von bestehenden Schweinestallanlagen ausgehenden und hauptsächlich auf die nordöstlich bis östlich des Hofes vorhandene Wohnbebauung einwirkenden Geruchsemissionen führen. Wie aus den in der anliegenden Übersichtskarte dargestellten Mindestabstandsradien zu ersehen ist, würde sich dadurch der VDI-Mindestabstandsbereich von 300 m (A) auf 200 m (B), d. h. um ein Drittel reduzieren. ✓

4. Außerdem ist insbesondere hervorzuheben, daß das von dem Betriebsinhaber mit dem Neubau eines Mastschweinestalles in der Schweinehaltung angestrebte Entwicklungsziel keinesfalls in einem erkennbaren gravierenden Gegensatz zu den laut Vermerk im Abstimmungsgespräch vom 22.03.1984 seitens der Stadt Elmshorn dargelegten Planungszielen steht. Es wurde dabei nämlich ausdrücklich darauf hingewiesen, daß für den an das B-Plangebiet 130 nördlich angrenzenden und u. a. das Gebiet des Hofes Pump umfassenden Teilbereich erst langfristig an eine Wohnbebauung und damit an eine "Auslagerung" dieses landwirtschaftlichen Betriebes gedacht sei. Der Fortbestand des Betriebes solle jedenfalls mit dem B-Plan 130 nicht gefährdet werden, weshalb sich die Stadt Elmshorn wohl auch im Zusammenhang <sup>mit</sup> den in Ziffer 3 b des Vermerkes festgestellten Gesprächsergebnissen veranlaßt sah, für den B-Plan 130 einen beträchtlich reduzierten Geltungsbereich vorzuschlagen. Die Reduzierung erfolgt im wesentlichen durch die

Herausnahme der Eigentumsflächen des Betriebes Pump, wogegen prinzipiell überhaupt nichts einzuwenden ist.

Mit dieser Entwurfsänderung zeichnet sich ganz im Gegenteil ein entscheidender Ansatzpunkt zu einer beiderseits akzeptablen Konfliktlösung ab. Wie in der Übersichtskarte aufgezeigt wird, liegt der gelb umrandete reduzierte Geltungsbereich des B-Planes 130 nur noch mit kleineren Randzonen in dem für den geplanten neuen Maststall zu berechnenden Mindestabstandsbereich C. Eine geeignete Kompromißlösung läßt sich daher in gegenseitiger Abstimmung ohne allzu große Schwierigkeiten erreichen. /

Wir halten jedenfalls diesen Vorschlag nicht nur deshalb für zweckmäßig und gerechtfertigt, weil damit dem Betrieb Pump auf diesen Standort noch für einen längeren Zeitraum eine weitere Bewirtschaftung ohne gravierende Beeinträchtigungen ermöglicht wird. Dieser Kompromißvorschlag ist schließlich auch deshalb zu empfehlen, weil damit günstige Voraussetzungen für eine gerechte und realitätsnahe Abwägung der zu berücksichtigenden Belange geschaffen und zudem auch Erfordernisse der gebotenen gegenseitigen Rücksichtnahme weitgehend erfüllt werden können. /

Im Auftrage:



(Peters)

1 Anlage

Stadt Elmshorn  
Kreis Pinneberg  
B - Plan Nr. 130

Maßstab 1 : 5.000

Zeichenerklärung



Betriebsstandort W. Pump



Geplanter Stallneubau

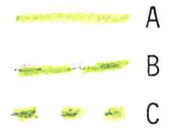


Revidierter B-Plangeb. 130



Baumschule Baum

Mindestabstands-  
Bereiche:



Diese Karte gehört zur Stellungnahme der Landwirtschaftskammer  
Schleswig-Holstein.

