

# **Angepasster Aktionsplan gem. § 47d Bundes- Immissionsschutzgesetz der Gemeinde Rellingen vom 25.11.2013**

## **1. Allgemeines**

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

Die Gemeinde Rellingen liegt im Südosten des Kreises Pinneberg, östlich der Stadt Pinneberg und nördöstlich der Gemeinde Halstenbek. Sie besteht aus den Ortsteilen Rellingen-Ort, Egenbüttel und Krupunder, letzterer tangiert die Stadtgrenze der Freien- und Hansestadt Hamburg.

Die Gemeinde Rellingen ist ländlich geprägt. Ortskern und Gewerbegebiete sind verkehrlich über Autobahn und leistungsfähige Straßen gut zu erreichen. Eine schnelle Anbindung des Ortskerns Rellingen-Ort sowie der Ortsteile Egenbüttel und Krupunder über den ÖPNV mit den Linien 185, 195 und 395 an die Bahnhöfe der Stadt Pinneberg und der Gemeinde Halstenbek und somit an das Netz des Hamburger Verkehrsverbundes, ist gewährleistet.

Die wirtschaftliche Situation Rellingsens ist geprägt durch Baumschulwirtschaft sowie durch eine größere Anzahl von Gewerbebetrieben. Leistungsfähige Handwerks- und Handelsbetriebe runden das Bild ab. In Rellingen-Ort befinden sich Einzelhandelsgeschäfte. Gewerbegebiete befinden sich mit der Industriestraße und der Siemensstraße im östlichen Randbereich des Gemeindegebietes.

Auf einer Gesamtfläche von 13,2 km<sup>2</sup> leben ca. 13.700 Menschen in 6.693 Wohnungen. Die kartierten Hauptverkehrsstraßen haben eine Gesamtlänge von 10,9 km.

### **1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde**

Gemeinde Rellingen – Die Bürgermeisterin –, Hauptstraße 60, 25462 Rellingen

Telefon: 04101 / 564 – 0

Telefax: 04101 / 561 – 165

[info@rellingen.de](mailto:info@rellingen.de)

[www.rellingen.de](http://www.rellingen.de)

### **1.3 Rechtlicher Hintergrund**

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sind gemäß §§ 47 a – f Bundes-Immissionsschutzgesetz Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

## 1.4 Geltende Grenzwerte

Geltende nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

## 2. Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	1.1 Belastete Menschen	1	L <sub>Night</sub> dB(A)	1.3 Belastete Menschen
	- Straßenlärm	2		- Straßenlärm
über 55 bis 60	2370		über 50 bis 55	1460
über 60 bis 65	850		<b>über 55 bis 60</b>	<b>290</b>
<b>über 65 bis 70</b>	<b>180</b>		<b>über 60 bis 65</b>	<b>40</b>
<b>über 70 bis 75</b>	<b>30</b>		über 65 bis 70	-
über 75	-		über 70	-
Summe	3430		Summe	1790

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L <sub>DEN</sub>	4,1	1693
<b>65 - 75 dB(A) L<sub>DEN</sub></b>	<b>0,9</b>	<b>104</b>
über 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	0,3	-
Summe	5,3	1797

## **2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind**

Die Pegelbereiche Lden dB (A) von mehr als 70 und Lnight dB (A) von mehr als 60 stellen eine sehr hohe Belastung, die Pegelbereiche Lden dB (A) von 65 - 70 und Lnight dB (A) von 55 – 60 eine hohe Belastung dar.

210 (tagsüber) / 330 (nachts) Personen sind somit von hohen und sehr hohen Belastungen betroffen (geschätzte Werte). Insbesondere betroffen sind die in 2.3 genannten Bereiche.

## **2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen**

Lden dB(A) von 65 und mehr sind Personen an folgenden Straßen ausgesetzt:

- BAB A 23 bei autobahnnaher Bebauung trotz Lärmschutzeinrichtungen
- Eichenstraße
- Hauptstraße (Teilstück)
- Kellerstraße (Teilstück)
- Altonaer Straße

## **3. Maßnahmenplanung**

### **3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung**

- Das Gemeindegebiet ist weitgehend durch Schallschutzwände von der BAB A 23 abgeschirmt. Zum Zwecke des Schallschutzes wurde in einem Teilbereich der Richtungsfahrbahn Hamburg zwischen den Anschlussstellen Halstenbek-Rellingen und der Landesgrenze offenporiger Asphalt aufgebracht. In 2008 ist dies analog auf der Richtungsfahrbahn Heide erfolgt.
- Die Gemeinde hat bei der Erstellung des aktuellen Flächennutzungsplanes darauf verzichtet, im unmittelbaren Einflussbereich der BAB A 23 in größerem Umfang Wohnbauflächen auszuweisen.
- Die Bereiche der Bebauung im Bereich der BAB A 23, die nicht durch Schallschutzwände abgeschirmt sind, sind überwiegend keiner Belastung von mehr als Lden dB(A) von 65 ausgesetzt.
- In jüngerer Zeit überplante Wohngebiete werden durch Lärmschutzeinrichtungen (z.B. Pflanzenkamp, Lohacker, Krupunder Heide) geschützt.
- Die Wohnbebauung Kellerstraße / Krupunder Ring BAB A 23 hat im Bereich

der AS Krupunder in 2008 eine Schallschutzwand erhalten. Mit Ausnahme des Bereiches Stawedder und Baumschulenweg sind die Lärmschutzmaßnahmen entlang der BAB A 23 hinreichend, wobei die genannten Bereiche überwiegend nicht über der Grenze von 65 dB(A) liegen.

- Der am stärksten belastete Bereich der Hauptstraße zwischen der Einmündung Hamburger Straße bis zur Grenze mit Pinneberg ist durch die Bebauungspläne Nr. 34, 35, 37, 47, 51 und 57 mit darin enthaltenen Festsetzungen zu Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden geschützt. Gleiches gilt für einen Bereich der Altonaer Straße mit dem Bebauungsplan Nr. 42. Die Bebauungspläne Nr. 18 (Bereich Hauptstraße zwischen Gärtnerstraße und BAB A 23) und Nr. 16 (Bereich Hauptstraße zwischen Holstenstraße und BAB A 23) haben keine Festsetzungen zu Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden getroffen.
- Kontinuierliche Straßenunterhaltung und sofortiges Handeln bei Klagen über Lärmbelästigungen durch schlecht befestigte Kanaldeckel sowie Absackungen von Schächten, lassen punktuelle Lärmquellen entweder nicht entstehen oder beseitigen diese.
- Fahrwiderstände, die zu Lärm durch Abbremsen und Beschleunigen führen, sind mit Ausnahme von Lichtsignalanlagen und haltenden Linienbussen im Bereich der belasteten Hauptstraße nicht vorhanden.
- Die Nutzung des ÖPNV wird durch den Bau von Fahrgastunterständen attraktiv gemacht. Fahrradabstellrichtungen wurden an einzelnen Bushaltestellen installiert. Linienenerweiterungen wurden bei Bedarf erprobt, verwirklicht und bezuschusst, mussten aber wegen zu geringer Nutzung wieder eingestellt werden. Die bisher nur für den Schülerverkehr zugelassenen Buslinien wurden für die individuelle Nutzung geöffnet.
- Überall dort wo möglich und sinnvoll wurden Tempo 30 – Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet.
- Eine LKW-Lenkung zu dem von drei Seiten mit Wohnbebauung umgebenen Gewerbegebiet Industriestraße über klassifizierte Straßen (Kellerstraße und Pinneberger Straße) ist durch eine entsprechende Beschilderung als innerörtliches Ziel und LKW-Verkehrsverboten in den Gemeindestraßen Hermann-Löns-Weg, Moorweg und Pütjenweg, vorhanden.

### **3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre**

- Die hohe Belastung im Bereich der Landesstraße 99 (Hauptstraße) und im Teilbereich der Kreisstraße 5 (Kellerstraße) könnte Sanierungsbedarf durch den jeweiligen Straßenbaulastträger nach sich ziehen. Die Straßenbaulastträger werden zur Prüfung aufgefordert.
- Koordinierung von Lichtsignalanlagen („Grüne Welle“) bei den zuständigen Fachbehörden / Straßenbaulastträgern einfordern.

- Abschließende Verbesserung der Radverkehrsanlage Ellerbeker Weg durch Verlegung von Verbundpflaster und Abgrenzung des Gehwegparkens vom Fußgänger- und Radverkehr.
- Sanierungsmaßnahmen an qualitativ schlechten Straßen
- Verbesserung des Lärmschutzes an der BAB A 23 Anschlussstelle Halstenbek/ Rellingen (Lückenschluss).

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

Als ruhiges Gebiet festgelegt werden die Flächen des Mühlenautals, begrenzt durch den Geltungsbereich der Kreisverordnung LSG 06 „Düpenau und Mühlenau“, siehe Anlage 2

### **3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen**

- Weiterhin wird im Rahmen der Bauleitplanung ein Augenmerk auf den Lärmschutz gelegt werden.

Dies bedeutet ggf.

- die Anlegung von Lärmschutzeinrichtungen,
- weniger Lichtsignalanlagen,
- Tempo 30 – Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche für alle Wohngebiete,
- Nutzung von Eigenabschirmungen durch Schließung von Baulücken,
- entsprechende Anordnung von Gebäuden bei Neuplanung,
- Gliederung von Nutzungen, d.h. Wohnbereiche angrenzend an Emissionsorten werden ggf. als Mischgebiet oder allgemeines Wohngebiet geplant – das Mischgebiet wird zudem ggf. aufgeteilt in den vorgelagerten Bereich für gewerbliche Nutzungen und den dahinter liegenden Bereich für Wohnnutzungen
- Abgängige Lichtsignalanlagen sollten, dort wo es möglich und sinnvoll ist, durch Kreisverkehrsplätze ersetzt werden.
- Forderung von offenporigem Asphalt auf der gesamten BAB A 23 im Bereich der Gemeinde Rellingen.
- Forderung nach Tempo 80 mit Zusatzzeichen „Lärmschutz“ auf der BAB A 23

im gesamten Rellinger Gemeindegebiet.

- Verstärkung des Kfz-Verkehrs, beispielsweise durch „Grüne Wellen“, verbesserte Schaltungen der Lichtsignalanlagen, Kreisverkehrsanlagen statt Lichtsignalanlagen
- Verminderung des Kfz-Verkehrs durch Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs (z.B. Bau von Fahrgastunterständen, ständige Prüfung des Liniennetzes) und Förderung des Radverkehrs.
- Verbesserung der Netzqualität und der Streckenqualität des Radwegenetzes (kürzere Wege, attraktive Wegeführung, komfortable Wege mit guten Oberflächen, kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen), ggf. Aufhebung unkomfortabler Radverkehrsanlagen.
- Förderung des Fußgängerverkehrs durch angemessene Gehwegbreiten, Bordsteinabsenkungen an allen Kreuzungen und Straßenübergängen, kurze Wartezeiten an Fußgänger-Lichtsignalanlagen

### **3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen**

Eine Schätzung aus den Maßnahmen und Strategien heraus scheint nicht realistisch, da weitreichende konkrete Maßnahmen sowie Berechnungen nicht vorliegen und Maßnahmen anderer Behörden nicht absehbar sind.

## **4. Formelle und finanzielle Informationen**

### **4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans**

Beschluss der Gemeindevertretung am 25. November 2013.

### **4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans**

Mit dem Datum der Bekanntmachung nach dem Beschluss der Gemeindevertretung.

### **4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen**

Vorstellung des Entwurfes in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr am 06.08.2013 mit Beschluss der Auslegung und Beteiligung der Öffentlichkeit /TÖB über die gemeindliche Homepage. Der Entwurf lag im Zeitraum 09.09.2013 bis 09.10.2013 öffentlich aus. Stellungnahmen oder Anregungen von Bürgern wurden nicht abgegeben.

### **4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans**

Die Änderung des Verfahrens zur Ermittlung der von Lärm belasteten Menschen

und die Änderung des Geländemodells lassen einen realen Vergleich der Zahlen von 2008 und 2013 nicht zu.

Hier werden erst die Daten der Folgejahre aussagekräftig sein können.

Die im Zuständigkeitsbereich anderer Straßenbaulastträger (Land / Kreis) aufgeführten Maßnahmen des Lärmaktionsplans 2008 der Gemeinde Rellingen konnten überwiegend nicht umgesetzt werden.

Angedachte Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der BAB A 23 wurden durch den Straßenbaulastträger mit dem Hinweis auf § 45 Abs. 9 Straßenverkehrsordnung (StVO) abgelehnt, wonach straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärminderung allenfalls dann in Betracht kommen, wenn eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Maß erheblich übersteigt.

Diese Gefahrenlage wird zwar unterstellt, wenn die Lärmrichtwerte überschritten werden, die Prüfung der Verhältnismäßigkeit hatte jedoch die Ablehnung der beantragten Geschwindigkeitsreduzierung zur Folge.

Die Forderung auf der gesamten BAB A 23 im Bereich der Gemeinde Rellingen offenporigen Asphalt aufzubringen, wurde als unbegründet und unrealistisch abgewiesen. Offenporiger Asphalt kommt nur dann in Betracht, wenn ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz besteht.

Die gewünschte Koordinierung der Lichtsignalanlagen an der L 99 („Grüne Welle“) wurde mit dem Hinweis abgelehnt, dass es sich in Rellingen bis auf eine Ausnahme ausschließlich um Fußgängerlichtsignalanlagen handelt, die nur auf Anforderung betätigt werden.

Der Vorschlag der Gemeinde, einen Kreisverkehrsplatz an der Kreuzung L 99 / K 5 anzulegen, wurde aus Kostengründen durch Land / Kreis abgelehnt, stattdessen wurde dort zwischenzeitlich eine neue Lichtsignalanlage installiert.

Im Rahmen der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs wurde eine ÖPNV-Bevorzugung an der Lichtsignalanlage der Kreuzung Hamburger Straße / Hauptstraße umgesetzt.

Weitere Schulbushaltestellen wurden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Um den Radverkehr zu fördern, wurde die Radverkehrsanlage im Ellerbeker Weg in Teilbereichen durch die Verlegung von Verbundpflastersteinen verbessert.

Durch den Kreis Pinneberg wurden/ werden Sanierungsmaßnahmen der Fahrradwege an der K 5 (Kellerstraße) in 2012 / 2013 umgesetzt.

Im Ergebnis wird der tatsächliche Effekt des Lärmaktionsplans von 2008 jedoch als minimal eingeschätzt.

#### **4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans**

Für die Lärmkartierung sind keine Kosten entstanden, da das Land dies für die Kommunen unter 20.000 Einwohner durchgeführt hat. Der Lärmaktionsplan wurde ver-

waltungsseits erstellt. Kassenwirksame Kosten sind nicht entstanden.

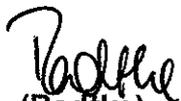
#### 4.6 Weitere finanzielle Informationen

#### 4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

[www.rellingen.de](http://www.rellingen.de)

Rellingen, den 19. Dezember 2013

Gemeinde Rellingen  
Die Bürgermeisterin

  
(Radtke)



## Übersicht über Immissionsgrenz- und richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

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

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes <sup>5,6</sup>		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) <sup>8</sup>		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll <sup>9</sup>	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Nutzung						
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ....	70	60	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	69	59	65	50
Industriegebiete					70	70

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

<sup>5</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VktBl 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665  
<sup>6</sup> Die Immissionsgrenzwerte der VLärmSchR 97 werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.

<sup>7</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007

<sup>8</sup> Verkehrserschwerungsverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

<sup>9</sup> Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBl Nr. 26/1998 S. 503)

**2. Änderung vom 5.3.2013 zur Kreis-  
 verordnung über das Landschafts-  
 schutzgebiet "Düpenau und  
 Mühlenau" (LSG 06) im Kreis  
 Pinneberg vom 20.9.2004.**

Aufgrund des § 22 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. 2009, S. 2542) in der z. Zt. gültigen Fassung i.V.m. § 19 des Gesetzes zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz – LNatSchG) vom 24. Februar 2010 (GVOBl. Schl.-H., Seite 301) in der z. Zt. gültigen Fassung wird verordnet:

**§ 1**

**Änderung der  
 Landschaftsschutzgebietsgrenzen**

Die Kreisverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Düpenau und Mühlenau“ vom 20.9.2004 in der aktuellen Fassung wird wie folgt geändert:

In § 2 werden hinter Absatz Nr. 3a folgende neue Absätze Nr. 3b und Nr. 3c hinzugefügt:

(3b) Dem Landschaftsschutz unterliegen nicht mehr: teilweise die Flurstücke 64/6, 67 und 187/68 der Flur 6 der Gemarkung Schenefeld (Bereich „Altonaer Ch. + Flaßbarg“).

(3c) Dem Landschaftsschutz unterliegen nicht mehr: teilweise die Flurstücke 4/7, 4/9 und 3/11 sowie die kompletten Flurstücke 4/8, 3/25 und 3/14 der Flur 4 der Gemarkung Schenefeld (Bereich „nördlich Lindenallee“).

Die genaue Abgrenzung ergibt sich aus den Abgrenzungskarten zur 2. Änderungsverordnung im Maßstab 1 : 5.000.

**§ 2**

**Entlassungsgegenstand**

1) Der zu entlassene Bereich ist insgesamt ca. 2,43 ha groß und umfasst Gemarkungsteile der Stadt Schenefeld.

2) Das zu entlassende Gebiet befindet sich in Schenefeld

1.  
 südlich der Altonaer Ch. zwischen der Straße Flaßbarg und der Düpenau.  
 Der zu entlassende Bereich beginnt südlich der Fahrbahnkante der Altonaer Chaussee und erstreckt sich von dort in südliche Richtung auf einer Länge von 205 m über die Flurstücke 64/6, 67 und 187/68 hinweg auf einer Breite von ca. 38 m.

Der Bereich endet an der südlichen Grenze des Flurstückes 187/68.

2.  
 direkt nördlich der Lindenallee im Bereich des „Heilpädagogischen Förderzentrums Friedrichshulde“ in der Düpenau-Niederung. Westlich angrenzend befinden sich die Anlagen der „Reit- und Turniergemeinschaft Friedrichshulde“, im Osten grenzt die Fläche an die Wohnbebauung entlang der Lindenallee und des Friedrichshulder Stieges an. Nördlich erstreckt sich die Düpenau-Niederung. Der zu entlassende Bereich erstreckt sich in seiner größten Ausdehnung ca. 185 m in Nord-Süd Richtung und auf ca. 114 m Ost-West Richtung.

**§ 3**

**Verwahrung, Bezeichnung**

(1) Die Ausfertigungen der Abgrenzungskarten sind bei dem Landrat des Kreises Pinneberg als untere Naturschutzbehörde, Kurt – Wagener – Str. 11, 25337 Elmshorn verwahrt. Diesen Karten sind Bestandteil dieser Verordnung.

Weitere ausgefertigte Karten sind bei der Bürgermeisterin der Stadt Schenefeld, Holstenplatz 3 – 5, 22869 Schenefeld verwahrt

Diese Verordnung und die Karten können bei diesen Behörden während der Dienststunden eingesehen werden

(2) Diese Verordnung und die Karten sind mit der Bezeichnung:  
*2. Änderung vom 5.3.2013 zur Kreisverordnung über das Landschaftsschutzgebiet "Düpenau und Mühlenau" (LSG 06) im Kreis Pinneberg vom 20.9.2004* unter Nummer 200.152.3-2599 in das Bestandsverzeichnis des Kreisarchivs aufgenommen.

#### § 4

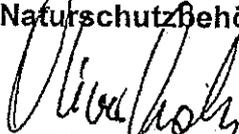
#### Inkrafttreten der Verordnung

Die Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Die vorstehende Verordnung wird hiermit ausgefertigt und ist zu verkünden.

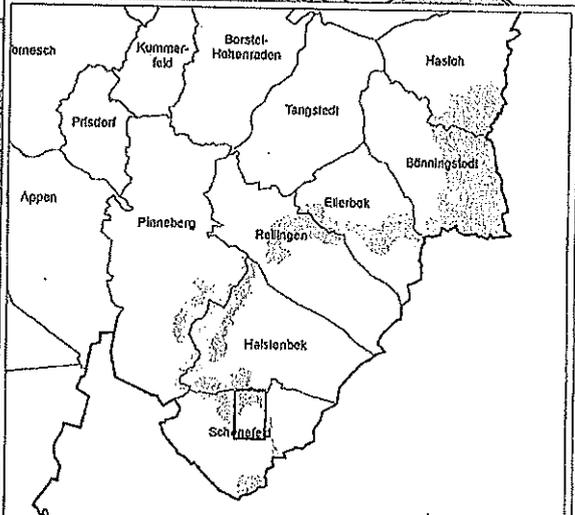
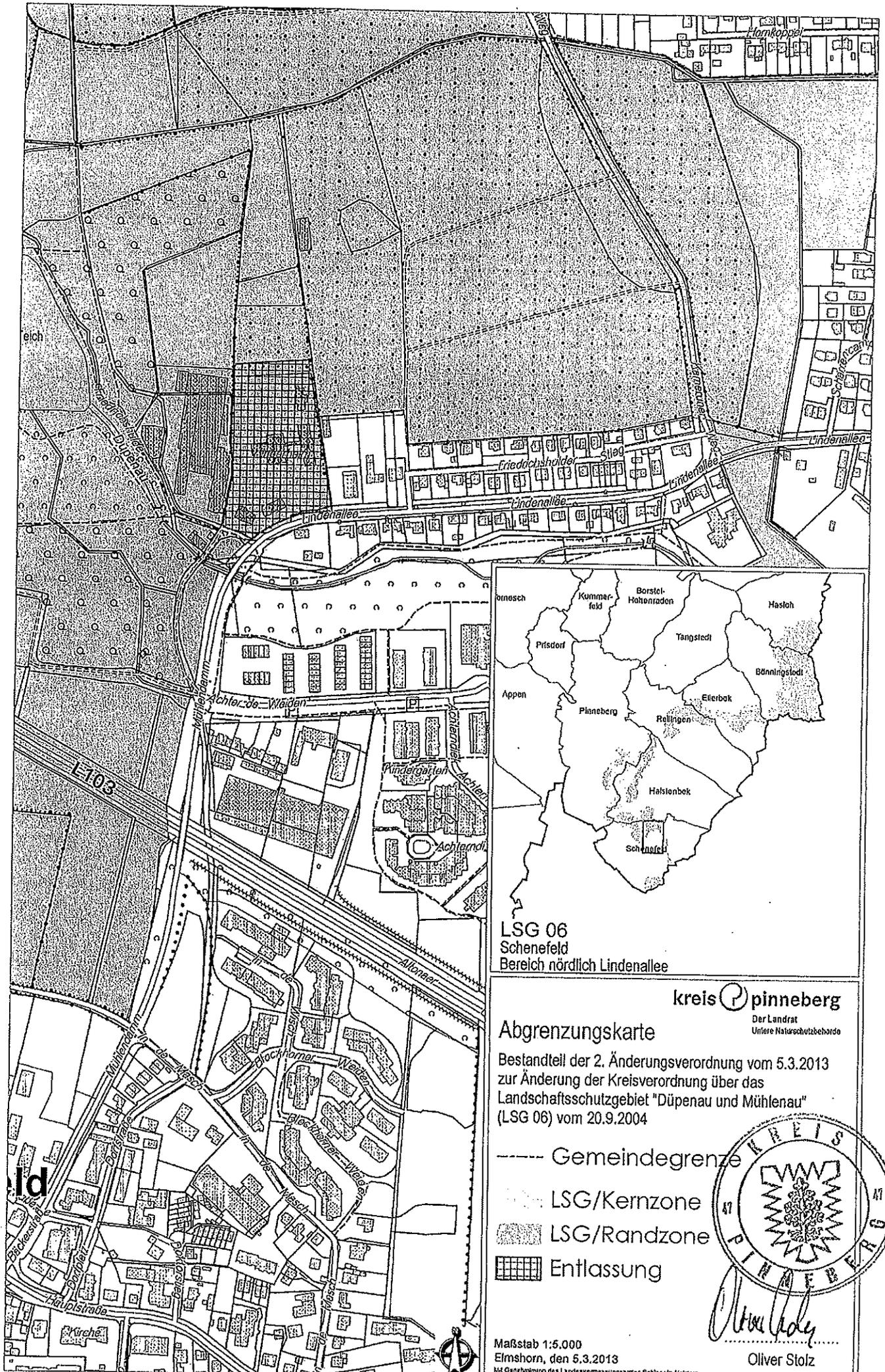
Elmshorn, den 5.3.2013.

Kreis Pinneberg  
Der Landrat als  
untere Naturschutzbehörde



Oliver Stolz





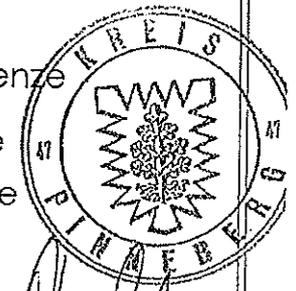
LSG 06  
 Schenefeld  
 Bereich nördlich Lindenallee

kreis  pinneberg  
 Der Landrat  
 Untere Naturschutzbehörde

**Abgrenzungskarte**

Bestandteil der 2. Änderungsverordnung vom 5.3.2013  
 zur Änderung der Kreisverordnung über das  
 Landschaftsschutzgebiet "Düpenau und Mühlenau"  
 (LSG 06) vom 20.9.2004

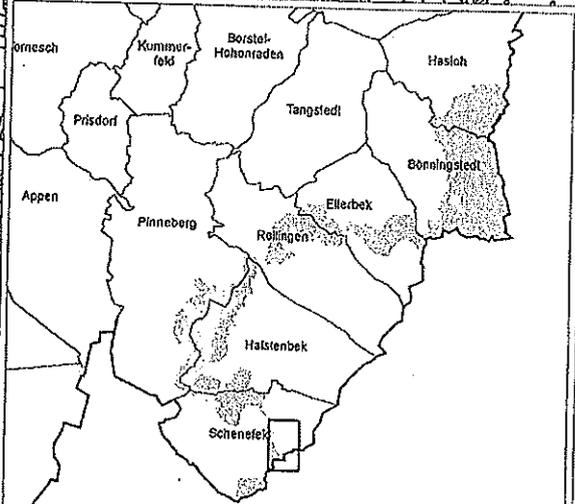
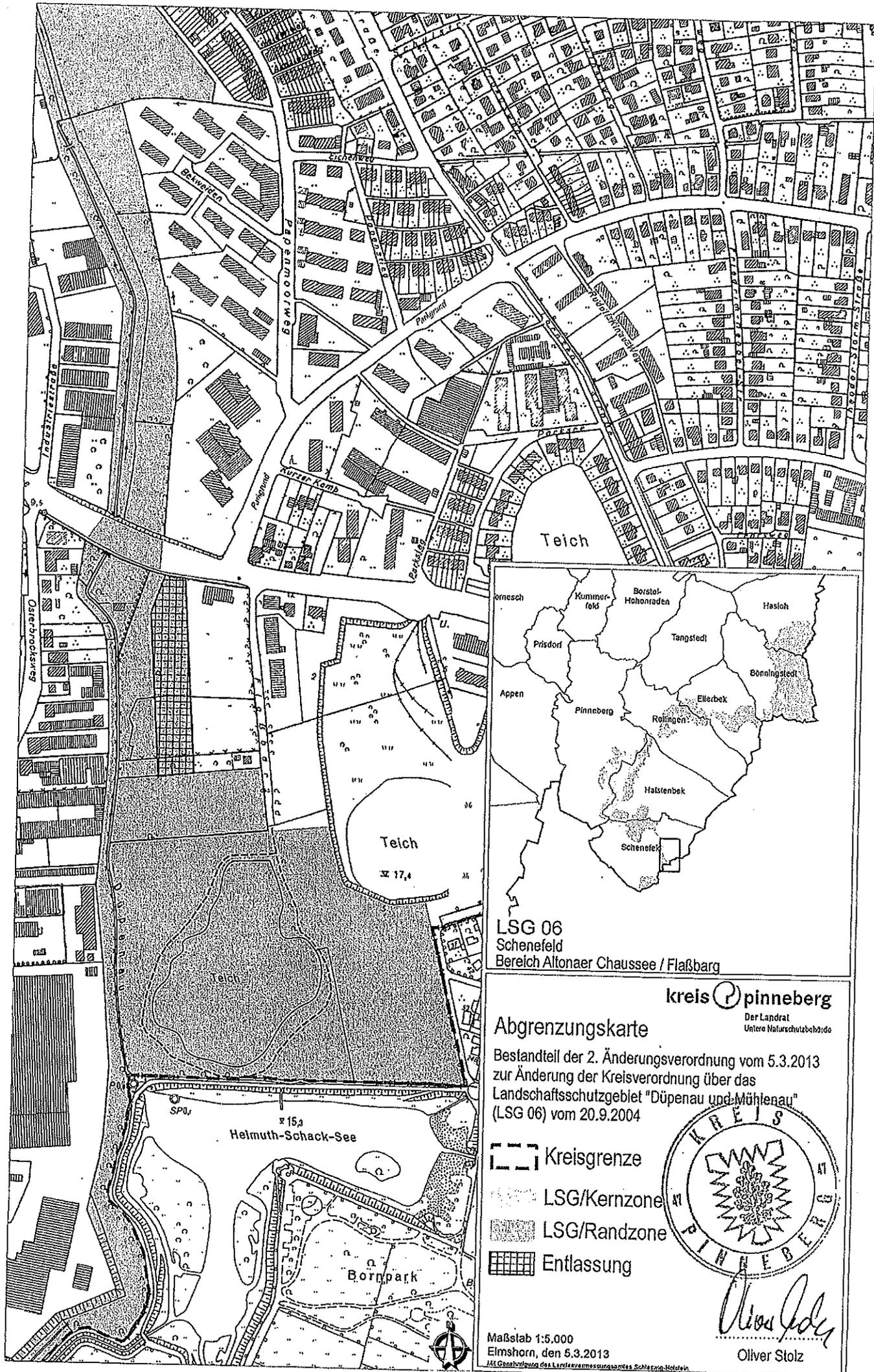
- Gemeindegrenze
-  LSG/Kernzone
-  LSG/Randzone
-  Entlassung



  
 Oliver Stolz

Maßstab 1:5.000  
 Elmshorn, den 5.3.2013

Mit Genehmigung des Landesvermessungsamtes Schleswig-Holstein



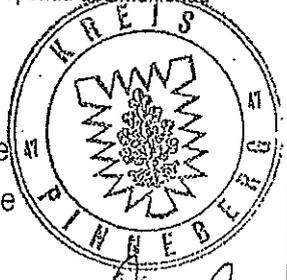
LSG 06  
 Schenefeld  
 Bereich Altonaer Chaussee / Flaßbürg

**kreis pinneberg**  
 Der Landrat  
 Untere Naturschutzbehörde

**Abgrenzungskarte**

Bestandteil der 2. Änderungsverordnung vom 5.3.2013  
 zur Änderung der Kreisverordnung über das  
 Landschaftsschutzgebiet "Düpenau und Mühlenau"  
 (LSG 06) vom 20.9.2004

-  Kreisgrenze
-  LSG/Kernzone
-  LSG/Randzone
-  Entlassung



Maßstab 1:5.000  
 Elmshorn, den 5.3.2013

*Oliver Stolz*  
 Oliver Stolz

MIT Genehmigung des Landesvermessungsamtes Schleswig-Holstein