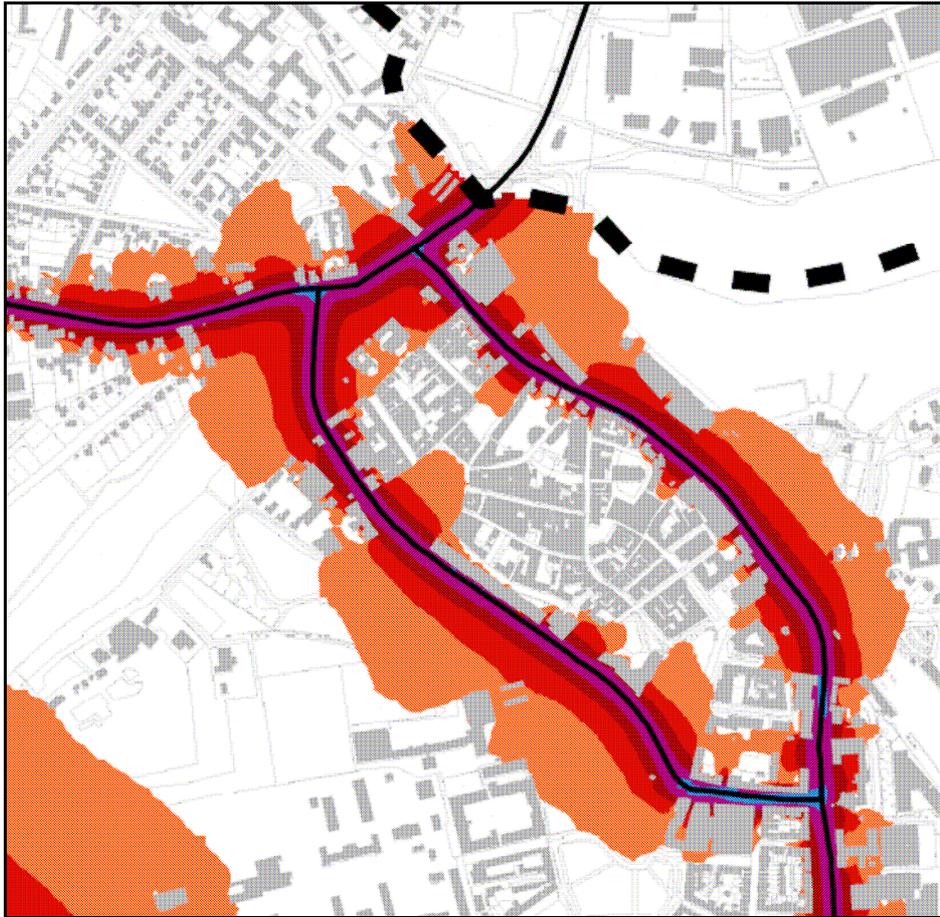


Lärmaktionsplan der Stadt Rendsburg



Lärmaktionsplan der Stadt Rendsburg

Auftraggeber:

Stadt Rendsburg
FB III Bau und Umwelt
Fachdienst III/4 Planung und Umweltschutz
Postfach 107
24757 Rendsburg

Auftragnehmer:



LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13b
22767 Hamburg
Telefon 040 / 38 99 94 0 Telefax 040 / 38 99 94 44

Ansprechpartner:

Marion Bing
Carsten Kurz

Hamburg, den 26. Februar 2009

Stand:

Beschlussfassung der Ratsversammlung der Stadt Rendsburg
am.....

als Rahmen zur Berücksichtigung eigener Planungen und Vorhaben
entsprechend dem Abwägungsvorbehalt und der eigenen Zuständigkeit.

Inhaltsübersicht

<u>1</u>	<u>Aufgabenstellung</u>	4
<u>2</u>	<u>Allgemeines</u>	5
<u>2.1</u>	<u>Beschreibung des Untersuchungsgebietes</u>	5
<u>2.2</u>	<u>Rechtliche Grundlagen</u>	5
<u>2.3</u>	<u>Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen</u>	7
<u>2.4</u>	<u>Geltende Grenzwerte</u>	9
<u>2.5</u>	<u>Zuständige Behörde</u>	11
<u>3</u>	<u>Bewertung der Ist-Situation</u>	12
<u>3.1</u>	<u>Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten</u>	12
<u>3.2</u>	<u>Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind</u>	15
<u>3.3</u>	<u>Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen</u> ...	16
<u>4</u>	<u>Maßnahmenplanung</u>	19
<u>4.1</u>	<u>Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung</u>	19
<u>4.2</u>	<u>Geplante Maßnahmen zur Lärminderung</u>	20
<u>4.2.1</u>	<u>Vermeidung</u>	20
<u>4.2.2</u>	<u>Bündelung von Verkehren</u>	22
<u>4.2.3</u>	<u>Verträgliche Abwicklung</u>	23
<u>4.2.4</u>	<u>Maßnahmen zur Schallabschirmung</u>	25
<u>4.2.5</u>	<u>Straßen in der Baulast des Bundes</u>	27
<u>4.3</u>	<u>Schutz ruhiger Gebiete</u>	27
<u>4.4</u>	<u>Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen</u>	28
<u>4.5</u>	<u>Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen</u>	29
<u>4.6</u>	<u>Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans</u>	30
<u>5</u>	<u>Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit</u>	31
<u>6</u>	<u>Anlage</u>	32
<u>7</u>	<u>Quellenverzeichnis</u>	33

1 Aufgabenstellung

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm am 24. Juni 2005 /1/ hat der Gesetzgeber auf die Verpflichtung reagiert, die Richtlinie 2002/49/EG /2/ in deutschem Recht umzusetzen. Es fügt in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) einen sechsten Teil mit dem Titel „Lärm-minderungsplanung“ und den Paragraphen 47 a bis f /3/ ein.

Mit der Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept für Europa festgelegt werden, um schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Ein Ansatz der Lärm-minderungsstrategie besteht in der Ermittlung und Darstellung der Umgebungslärmbelastung anhand von Lärmkarten für Ballungs-räume sowie für Hauptlärmquellen außerhalb von Ballungsräumen nach EG-einheit-lichen Bewertungsmethoden.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung sind zum 18. Juli 2008 Lärmakti-onspläne unter Beteiligung der Öffentlichkeit mit dem Ziel zu erstellen, den Umge-bungslärm soweit erforderlich zu verhindern und zu verringern für

- Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, der Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr und der Großflughäfen,
- Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern.

Die Lärmaktionspläne haben den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG /2/ zu entsprechen und die nach Anhang VI der Richtlinie an die Kommis-sion zu übermittelnden Daten zu enthalten.

Zuständig für die Aktionsplanung sind die Gemeinden. Für die Stadt Rendsburg be-deutet dies die Durchführung einer Aktionsplanung entsprechend § 47d BImSchG für die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr in ihrem Stadtgebiet.

2 Allgemeines

2.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die Stadt Rendsburg liegt im Kreis Rendsburg-Eckernförde in der Mitte von Schleswig-Holstein. Hier leben ca. 28.400 Einwohner (Stand 31. Dez. 2007) auf einer Fläche von 23,7 qkm. Hieraus ergibt sich eine Einwohnerdichte von 1198 E/qkm.

Das Mittelzentrum Rendsburg, mit Sitz der Kreisverwaltung, ist verkehrlich über die Autobahn BAB A7, Bundesstraße B 77 und die Eisenbahn (Hamburg - Neumünster - Rendsburg - Flensburg bzw. Kiel - Rendsburg - Flensburg) sowie über den Nord-Ostsee-Kanal gut zu erreichen. Zusätzlich sorgen die Bundesstraßen B202, B203 und B77 die innerhalb des Stadtgebietes liegen für gute Verkehrsverbindungen.

Im Zentrum der Stadt Rendsburg befindet sich die Innenstadt mit einem Einkaufszentrum. Am nördlichen und nordöstlichen und östlichen Stadtrand sind im Wesentlichen Gewerbegebiete und großflächige Einkaufseinrichtungen angesiedelt. Wohnnutzung prägt das mittlere, nord-östliche, östliche und südliche Stadtgebiet.

Die Umgebung ist ländlich geprägt. Nördlich der Stadtgrenze sowie südlich des Nord-Ostsee-Kanals sind heute kleingliedrige, größtenteils extensiv genutzte Wiesenlandschaften zu finden, jedoch auch zum Anbau von Kulturpflanzen genutzte Ackerflächen.

2.2 Rechtliche Grundlagen

Die Aufstellung von Aktionsplänen erfolgt gemäß §§ 47 a - f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BimSchG) /3/, das die Umsetzung in nationales Recht der Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm /2/ darstellt. In § 47d BImSchG ist die Aufstellung der Aktionspläne detailliert geregelt. Demnach müssen für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr sowie in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr und in der Nähe von Großflughäfen und in Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohnern Lärmaktionspläne aufgestellt werden. Die von den zuständigen Behörden aufzustellenden Lärmaktionspläne sollen die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen darstellen und durch geeignete Maß-

nahmen mindern. Ziel ist neben der Darstellung und Reduktion der von Lärm betroffenen Personen auch der Schutz ruhiger Gebiete vor Zunahme von Lärm.

Bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne ist die Öffentlichkeit zu Vorschlägen zu hören und ihr ist die Möglichkeit einzuräumen, effektiv an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.

Die Lärmaktionspläne sind im Zuge bedeutsamer Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle 5 Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Gemäß § 47 des BImSchG /3/ und der Richtlinie 2002/49/EG (Anhang V) /2/ müssen die Aktionspläne folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
- die zuständige Behörde,
- den rechtlichen Hintergrund,
- alle geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5,
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
- das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
- die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung,
- die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
- die langfristige Strategie,
- die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.

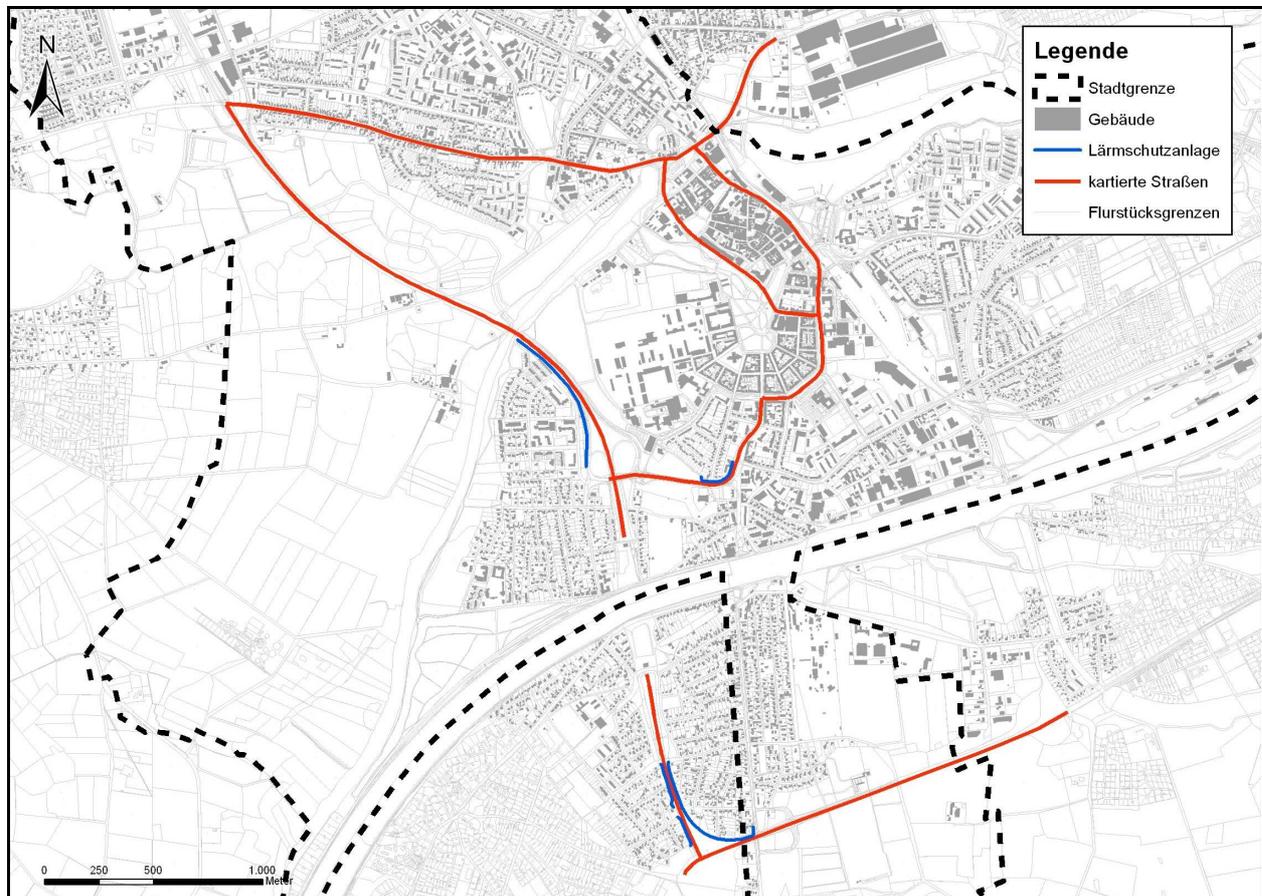
2.3 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

Zu berücksichtigen bei der strategischen Lärmkartierung waren die folgenden Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von mehr als sechs Millionen Fahrzeugen pro Jahr (s. Abb. 1):

- Bundesstraße B77
- Bundesstraße B202
- Bundesstraße B203 (Brückenstraße)
- L47 (Berliner Straße, An der Bleiche, Denkerstraße etc.)

Auf Grund der Lärmbelastung und Forderungen aus der Bevölkerung, wurde die Fockbeker Chaussee (B203) zwischen Thormannplatz und B77 in die Kartierung aufgenommen, obwohl die Verkehrsbelastung in diesem Abschnitt zum relevanten Zeitpunkt der Verkehrszählung 2006 mit rd. 5,3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr unterhalb der für die Lärmkartierung im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 1. Stufe relevanten Grenze liegt.

Abbildung 1: Kartierte Hauptverkehrsstraßen einschließlich der Fockbeker Chaussee und vorhandene Lärmschutzanlagen



Das höchste Verkehrsaufkommen in Rendsburg mit über 30.000 Fahrzeugen am Tag findet sich auf der B77/B202 südlich der Anschlussstelle Rendsburg Süd. Im weiteren Verlauf nach Norden weist die B77/B202 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 25.000 bis 30.000 Fahrzeuge auf. In Rendsburg-Süd finden sich 20.000 bis 25.000 Fahrzeuge täglich auf der B202 (s. Abb. 2). Der Lkw-Anteil auf der B77/B202 und der B202 liegt tagsüber bei 7% und nachts bei 9%.

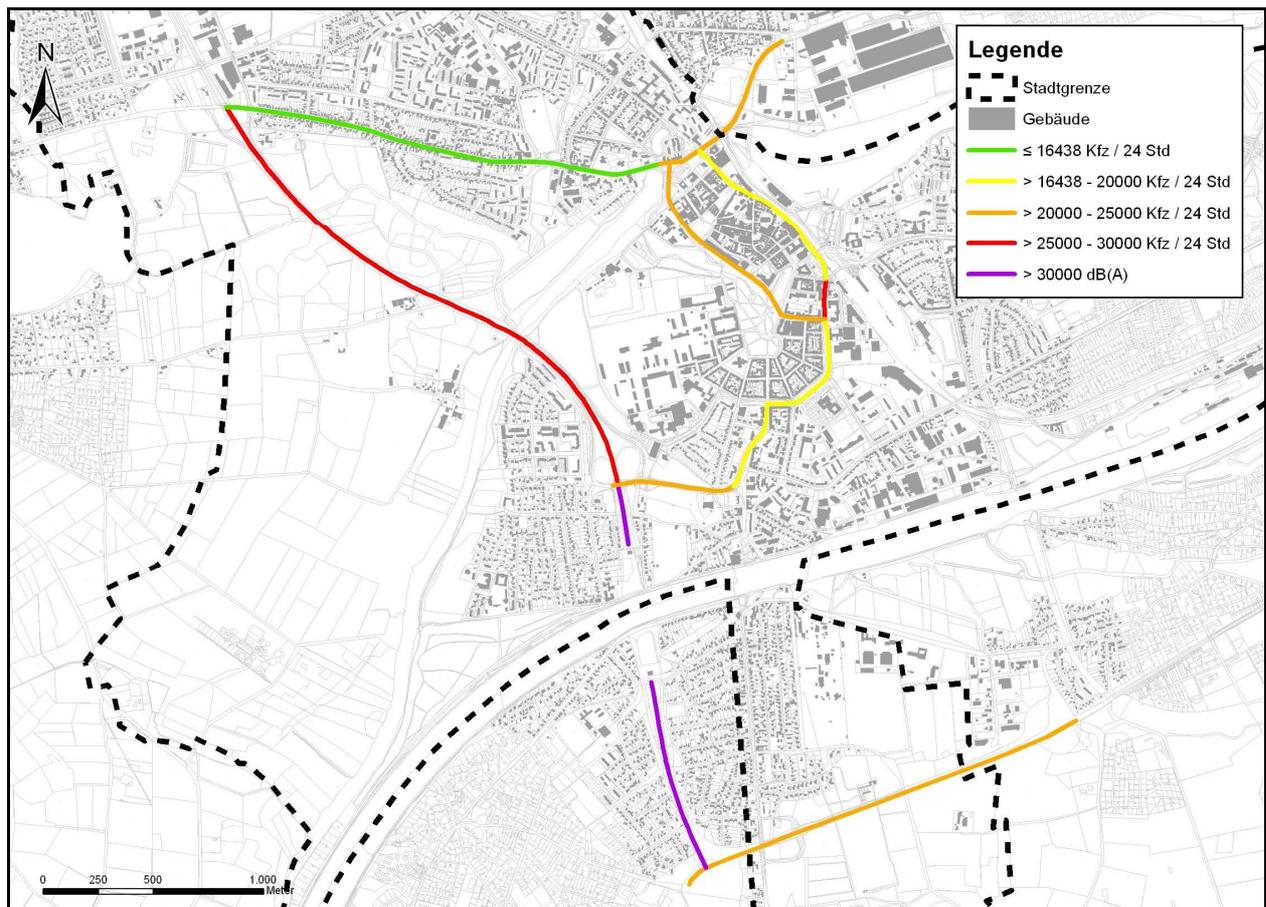
Der Tangentenring weist in seinem nördlichen und westlichen Abschnitt einen DTV von 20.000 bis 25.000 Fahrzeugen auf, im Bereich der Herrenstraße bis zum Abzweig der L47 sind täglich 25.00 bis 30.000 Fahrzeuge vorhanden. Im weiteren Verlauf des Tangentenrings auf der Eisenbahn- und Denkerstraße fahren täglich 16.400 bis 20.000 Fahrzeuge (s. Abb. 2)..

Auf der L47 fahren im Bereich der Berliner Str. täglich 20.000 bis 25.000 Fahrzeuge, im weiteren Verlauf der L47 auf der Königstr. und Grafenstraße / Baronstraße 16.400 bis 20.000 Fahrzeuge (s. Abb. 2). Der Lkw-Anteil auf der L47 liegt tagsüber bei 4% und

nachts bei 5%

Die Fockbeker Chaussee zwischen Thormannplatz und B77 hat einen DTV von rd. 14.500 Fahrzeugen, was einem jährlichen Verkehrsaufkommen von unter 6 Millionen Fahrzeugen entspricht. Der Lkw-Anteil auf der Fockbeker Chaussee liegt tagsüber bei 4% und nachts bei 5%

Abbildung 2: Verkehrsmengen der Hauptverkehrsstraßen und der Fockbeker Chaussee



2.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Schlafstörungen oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Außenwohnbereichen wie Gärten, Terrassen und Balkonen ausdrücken. Hier will die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie entgegenwirken. Die Richtlinie sieht vor,

den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren.

Für Bereiche mit hohen Geräuschbelastungen sind unter Mitwirkung der Öffentlichkeit Aktionspläne zur Lärminderung zu erarbeiten.

Der Umgebungslärmrichtlinie sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, unter welchen Bedingungen die Erforderlichkeit einer Lärminderungsplanung vorliegt. Auch die nationale Umsetzungsgesetzgebung konnte hier nicht zu einer Konkretisierung beitragen. So war auch die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene Festlegung eines Auslösekriteriums von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} für alle Lärmarten im Bundesratsverfahren nicht durchzusetzen.

Die Auslösewerte von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} decken sich mit der ersten Stufe der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) /4/, Umweltgutachten 2008 zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung geeignet befundenen Umwelthandlungsziele.

Tabelle 1: Übersicht über Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes /5/ Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen /6/		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) /7/		Schalltechnische Orientierungswerte als Zielvorstellung für städtebauliche Planungen /8/	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	70	60	57	47		
reine Wohngebiete	70	60	59	49	50	40
allgemeine Wohngebiete	70	60	59	49	55	45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	64	54	60/65	50/55
Gewerbegebiete	75	65	69	59	65	55

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden (s. Tab. 2). Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 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 /9/ .

2.5 Zuständige Behörde

Zuständig für die Aufstellung des Lärmaktionsplans ist:

Stadt Rendsburg

FB III Bau und Umwelt

Fachdienst III/4 Planung und Umweltschutz

Postfach 107

Gemeindeschlüssel 0101000

3 Bewertung der Ist-Situation

3.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Im Zuge der ersten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie wurden für die Stadt Rendsburg Lärmkarten gemäß 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (34. BImSchV) /11/ für den Straßenverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen erarbeitet. In der ersten Informationsveranstaltung zur Öffentlichkeitsbeteiligung am 07. Oktober 2008 wurde von den betroffenen Anwohnern der Fockbeker Chaussee die Aufnahme dieser lärmbelasteten Straße in die Kartierung gefordert. Diesem Wunsch ist die Stadt nachgekommen und hat diese Straße in die Betrachtung des Lärmaktionsplans aufgenommen, obwohl dies über die Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie hinaus geht.

Es wurden Lärmkarten für die Beurteilungszeiträume DEN (*Mittelungszeitraum über 24 h mit unterschiedlicher Gewichtung der Zeiträume Day [Tag 6 - 18 Uhr (+0 dB(A)) / Evening [Abend 18 - 22 Uhr (+5 dB(A)) / Night [Nacht 22 - 6 Uhr (+10 dB(A))]*) und Night [*Nacht*] erstellt (s. Abb. 3 und 4).

Abbildung 3: Strategische Lärmkarte Rendsburg L_{DEN} (s. Anlage 1a)

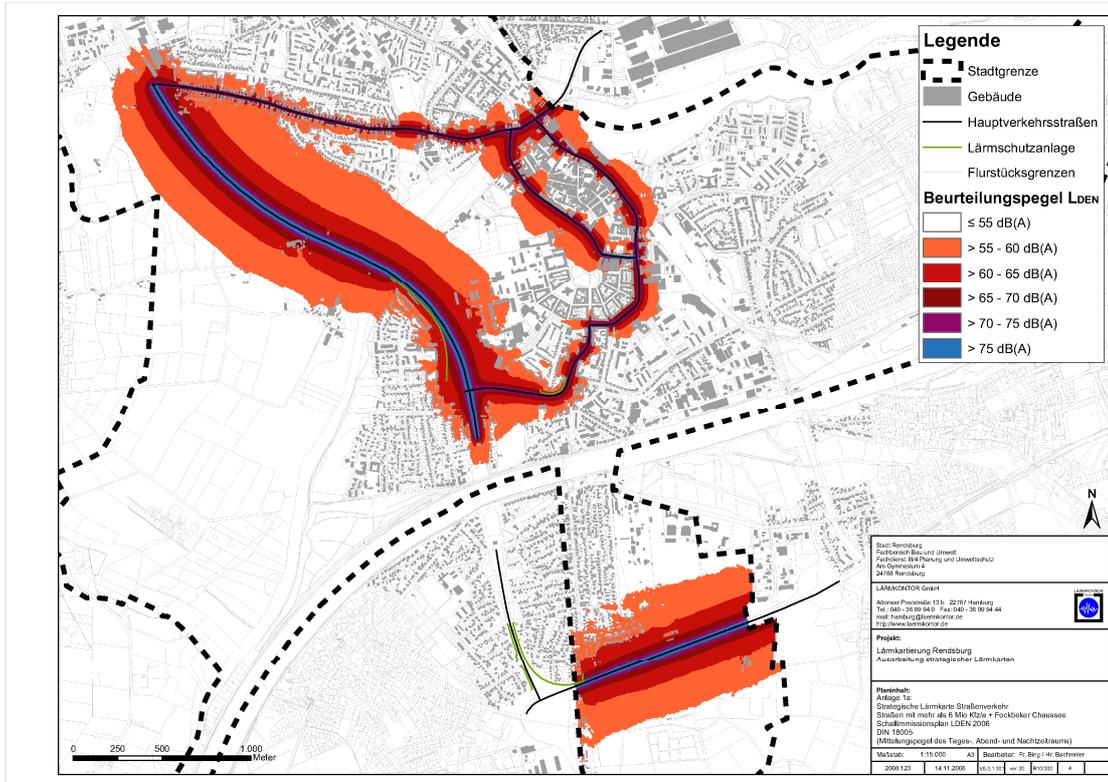
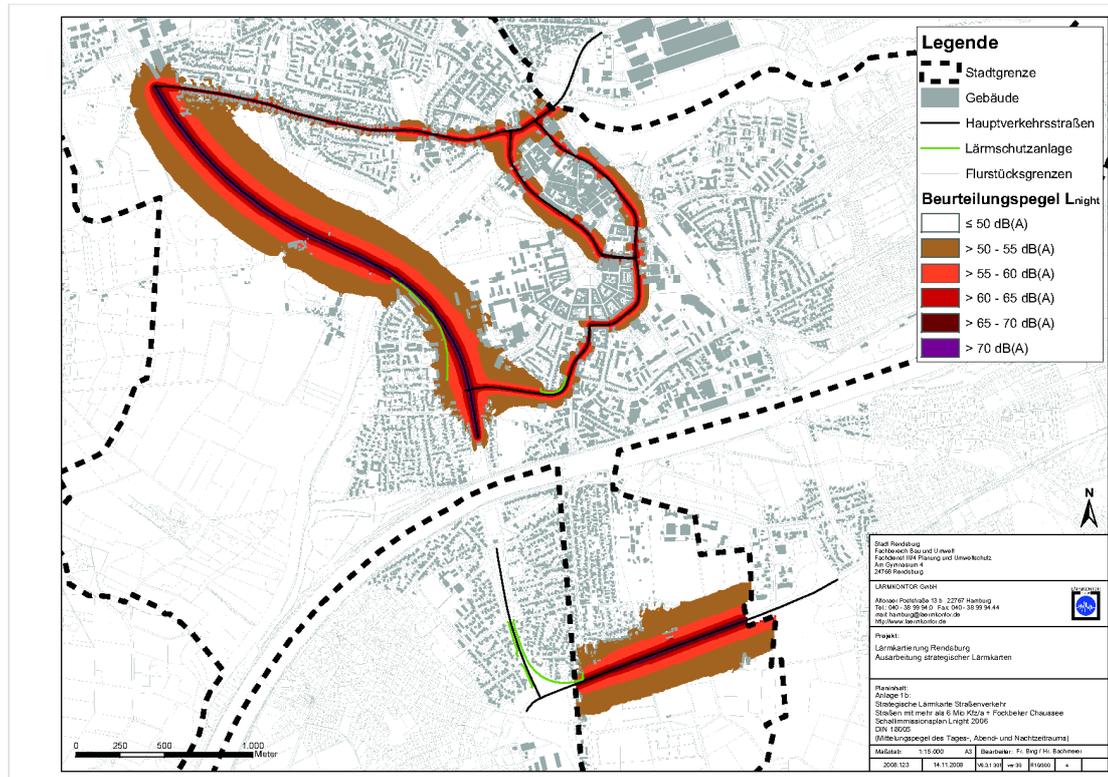


Abbildung 4: Strategische Lärmkarte Rendsburg L_{Night} (s. Anlage 1b)



Die Lärmkartierung gibt zudem Auskunft über die Gesamtzahl der Lärmbetroffenen im Untersuchungsgebiet (s. Tab. 2 und 3). Auf Grundlage der vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) /10/ wurden im Rahmen der Umgebungslärmkartierung für das Stadtgebiet von Rendsburg die Belastetenzahlen ermittelt.

Mit der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) /10/ können die Zahl der lärmbelasteten Menschen sowie die lärmbelasteten Flächen und die Zahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser abgeschätzt werden, die nach der 34. BImSchV /11/ in den Lärmkarten anzugeben sind. Nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 der 34. BImSchV erfolgt die Angabe über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder nach § 4 Abs. 4 Satz 1 der 34. BImSchV liegen, für L_{DEN} und L_{Night} getrennt in tabellarischer Form (s. Tab. 2). Weiterhin sind tabellarische Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen für den L_{DEN} anzugeben (s. Tab. 3).

Tabelle 2: Geschätzte Zahl der von Lärm an den Hauptverkehrsstraßen und der Fockbeker Chaussee belasteten Menschen (auf 10 gerundet)

L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm	L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm
über 55 bis 60	770	über 50 bis 55	440
über 60 bis 65	360	über 55 bis 60	280
über 65 bis 70	290	über 60 bis 65	180
über 70 bis 75	70	über 65 bis 70	10
über 75	0	über 70	0
Summe	1490	Summe	910

Tabelle 3: Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen und der Fockbeker Chaussee belasteten Fläche und Wohnungen

L_{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	2,6	630
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	0,7	200
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,2	0
Summe	3,5	830

3.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche zu betrachten, um die Anzahl der Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Es sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen für die Maßnahmenplanung vorgegeben.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie /12/ zurückgegriffen (s. Tab. 4), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmminde- rung entsteht dadurch jedoch nicht.

Es sind ca. 1.490 Personen und somit rund 5 % der Einwohner der Stadt Rendsburg durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN}, verursacht durch die Hauptverkehrsstraßen (> 6 Mio. Kfz/a) und die Fockbeker Chaussee, betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} sind 360 Personen, über 55 dB(A) L_{Night} sind 470 Personen betroffen. Dies ent- spricht für den Nachtzeitraum knapp 2 Prozent der Gesamtbevölkerung.

Sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 70 dB(A) sind 70 und L_{Night} über 60 dB(A) sind 190 Bewohner ausgesetzt. Dies sind knapp ein Prozent aller Bewohner der Stadt Rendsburg.

Die Zahl der von Umgebungslärm durch Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz pro Jahr betroffenen Personen in Rendsburg ist somit bezogen auf die Gesamteinwoh-

nerzahl als relativ gering, die Höhe der schalltechnischen Belastung jedoch teilweise als hoch zu bewerten.

Tabelle 4: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie /12/)

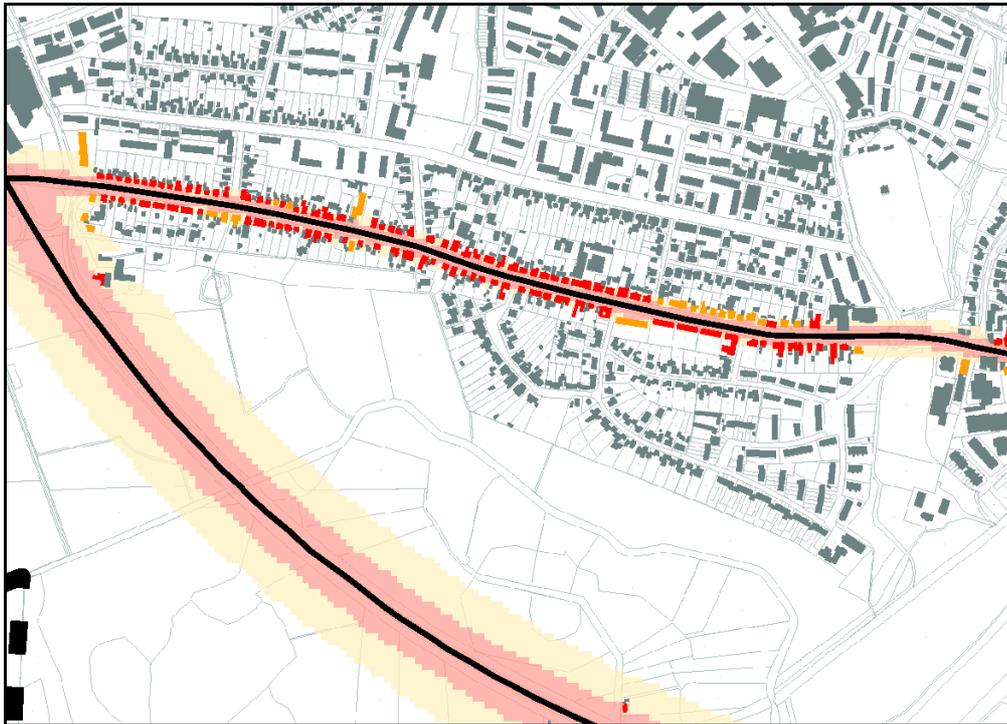
Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L_{DEN} > 60 dB(A) L_{Night}	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 /6/ können überschritten sein - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass im Einzelfall straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden
65-70 dB(A) L_{DEN} 55-60 dB(A) L_{Night}	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete können die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV /7/ überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen würden bei Neu- und Umbaumaßnahmen in o.g. Gebieten Schutzauflagen auslösen - kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)
< 65 dB(A) L_{DEN} < 55 dB(A) L_{Night}	Belastung / Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> - Vorsorgewerte nachts für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete der 16. BImSchV /7/ können überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus - Mittelfristiges Handlungsziel zur <u>Prävention</u> bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU) - langfristig anzustrebender Pegel als <u>Vorsorgeziel</u> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)

3.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Der Bereich mit den meisten sehr hoch belasteten Bewohner an den kartierten Straßen findet sich entlang der Fockbeker Chaussee (B203) (s. Abb. 5). Hier sind auf Grund der hohen Verkehrsbelastung und des geringen Abstands zwischen Fahrbahn und Wohngebäuden die Gebäude nachts mit mehr als 55 dB(A) und in weiten Bereichen auch 60 dB(A) belastet. Dies stellt eine Belastung dar, die entsprechend dem Gutachten des

Sachverständigenrates für Umweltfragen /4/ im Bereich der potentiell lärmbedingten Gesundheitsgefährdung liegt.

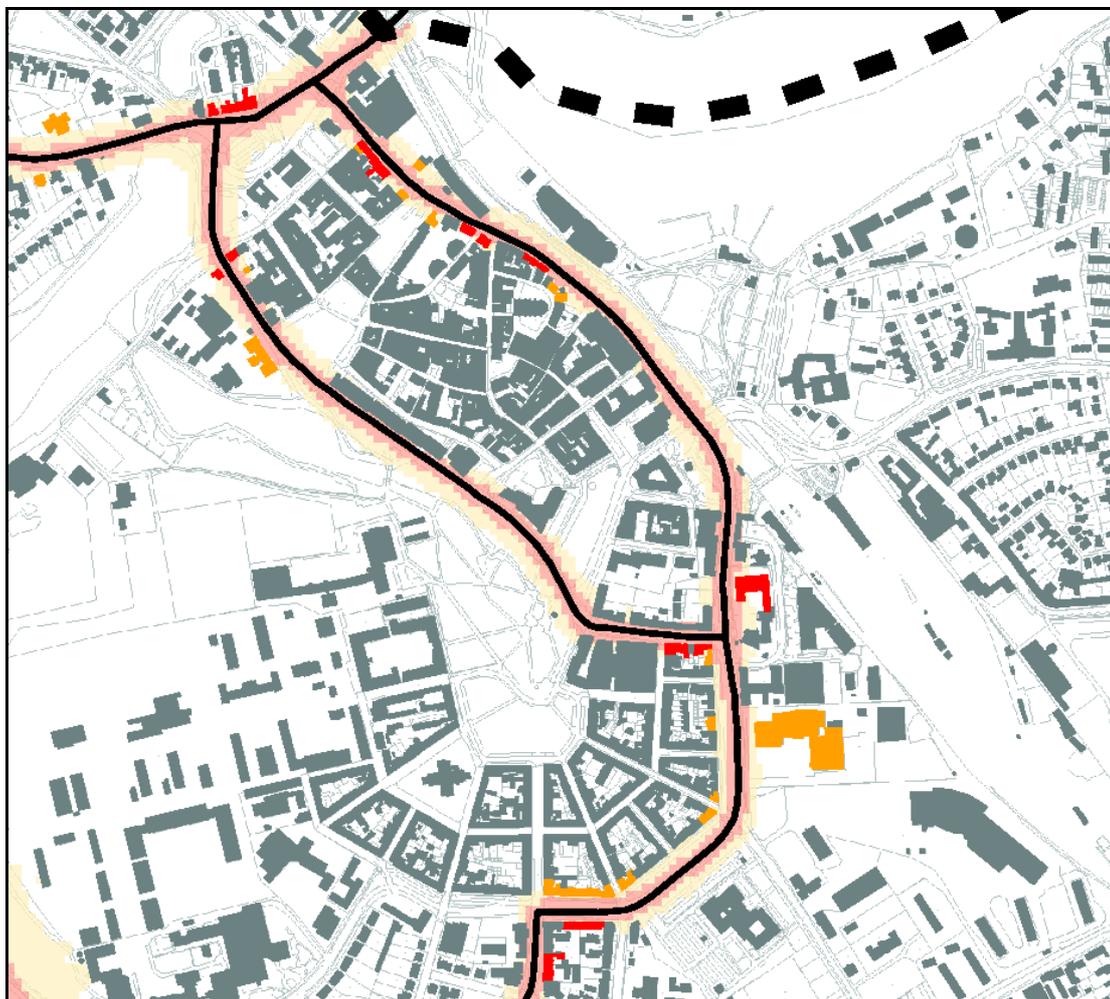
Abbildung 5: Belastete Gebäude an der Fockbeker Chaussee > $L_{\text{Night}} = 55 \text{ dB(A)}$ (orange) bzw. 60 dB(A) (rot) (s. Anlage 2b)



Die Fockbeker Chaussee (B203) ist Teil die Bedarfsumfahrung, wenn die Rader-Hochbrücke bei Sturm für leere Lkw gesperrt wird. Bei diesen Wetterbedingungen werden die leeren Lkw über diese innerörtliche Straße geleitet und verursachen zusätzliche Verkehrsbelastung und Lärm.

Ein weiterer Belastungsschwerpunkt findet sich an der L47 im Bereich des Tangentenringes. Dazu gehören die Gebäude an der Denkerstraße, am Thormannplatz, an der Materialhofstraße und an der Herrenstraße (s. Abb. 6). Hier sind ebenfalls auf Grund der hohen Verkehrsbelastung und des geringen Abstands zur Fahrbahn die Gebäude nachts mit mehr als mit mehr als 55 dB(A) und in einigen Bereichen auch 60 dB(A) belastet.

Abbildung 6: Belastete Gebäude am Tangentenring > $L_{\text{Night}} = 55 \text{ dB(A)}$ (orange) bzw. 60 dB(A) (rot) (s. Anlage 2b)



Weiterhin sind einzelne Gebäude an der Baronstraße und an der Königsstraße nachts mit mehr als 55 dB(A) und in einigen Bereichen auch 60 dB(A) belastet.

4 Maßnahmenplanung

4.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

In der Stadt Rendsburg wurden in der Vergangenheit bereits eine Reihe von Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt. Zu nennen sind hierbei:

- Passive Lärmschutzmaßnahmen (Einbau von Lärmschutzfenstern) entlang der Fockbeker Chaussee wurden bereits 2003 vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr durchgeführt.
- Entlang der B77/202 besteht zwischen der Anschlussstelle Rendsburg-Mitte und der Untereiderbrücke westlich der Straße ein Schallschutzwall (vgl. Abb. 1).
- An der Denkerstraße wurde im Zuge des Eisenbahnbrückenbaus passiver Lärmschutz durchgeführt.
- An der L47 im Bereich Berliner Straße Ecke Hindenburgstraße befindet sich auf der Nordseite im Kurvenbereich eine Schallschutzwand (vgl. Abb. 1).
- Schallschutzwände befinden sich beidseitig im Anschlussbereich B202 an die B77 (Anschlussstelle Rendsburg-Süd) (vgl. Abb. 1). Diese befinden sich zum größten Teil außerhalb des Stadtgebietes, wirken sich aber auf dieses aus.
- In der Vergangenheit wurden bereits großflächig in den Wohngebieten Tempo-30-Zonen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Lärmreduzierung ausgewiesen /15/.

Der Gesamtverkehrsplan der Stadt Rendsburg /15/ nennt als eines seiner Ziele die Steigerung der Umwelt- und Umfeldqualität. Dies bezieht insbesondere auch eine Verbesserung der Lärmsituation ein. Dementsprechend zielen viele Maßnahmen auf eine Verminderung der Kraftfahrzeugverkehre und die Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Die im Gesamtverkehrsplan aufgeführten Maßnahmen sind bereits z.T umgesetzt und sollen zukünftig weiter umgesetzt werden.

4.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Verursacher für den kartierten Umgebungslärm in Rendsburg ist der motorisierte Straßenverkehr. Deshalb setzen Maßnahmen primär bei der Reduzierung des von Pkw und Lkw verursachten Lärms an.

Die Lärmprobleme lassen sich selten durch eine Einzelmaßnahme lösen. Meist sind eine Reihe von Maßnahmen mit geringer Pegelminderungswirkung sinnvoll. Diese werden gebündelt und bewirken somit Verbesserungen der Lärmsituation. Vorrangiges Ziel ist es, die Zahl der von gesundheitsgefährdendem Lärm betroffenen Personen zu senken.

Grundsätzlich bestehen mehrere Möglichkeiten, mit denen im Rahmen der Lärminderungsplanung vorgegangen werden kann. Im Vordergrund sollten Maßnahmen stehen, die aktiv am Entstehungsort die Lärmemissionen reduzieren. Dabei ergeben sich häufig Synergieeffekte mit anderen bereits geplanten Maßnahmen z.B. aus der Luftreinhalteplanung, der Verkehrssicherheitsplanung und Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Schleswig-Holstein /13/ werden kommunale Verkehrsbaumaßnahmen gefördert. Eine Voraussetzung ist insbesondere, dass die Maßnahme im Lärmaktionsplan vorgesehen ist.

4.2.1 Vermeidung

Die Reduktion der Verkehrsmenge hat erste Priorität, da Lärm, der nicht entsteht, auch keine Belastungen verursachen kann. Grundsätzlich kommen die folgenden Maßnahmen in Betracht (s. Tab. 5):

Tabelle 5: Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrslärm, aus „Standardisierte Konzepte zur Lärminderungsplanung.“ /14/

Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Wirkung
Lärmvorsorge	Trennung von unverträglichen Nutzungen, beispielsweise durch die Einhaltung bzw. Unterschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 ‚Schallschutz im Städtebau‘	+
	Schutz von sog. ‚ruhigen Gebieten‘ gegen eine zunehmende Verlärmung	+
Vermeidung von Kfz-Verkehr 	Stadt der kurzen Wege: Erhalt und Schaffung einer hohen Nutzungsmischung und -dichte in der Stadt, dezentrale Einkaufsmöglichkeiten in Wohngebieten	(+)
	Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs in die Innenstädte: beispielsweise durch Parkraumbewirtschaftung oder durch betriebliches Mobilitätsmanagement	+
Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln 	Bus und Bahn: gute räumliche Erschließung, hohe Taktdichten, ÖPNV-Beschleunigung, flexible Bedienungsformen, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern	(+)
	Fahrradverkehr: Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrrad-Abstellanlagen, Bike + Ride, Wegweisung für Alltags- und touristischen Radverkehr	(+)
	Fußverkehr: Querungshilfen an Hauptstraßen, ausreichend breite Gehwege, Befestigung und Entwässerung	(+)

Eine kompakte Stadtstruktur mit einer verdichteten Innenstadt und kurzen Wegen fördert das Zufußgehen und das Radfahren. Durch die dann reduzierte Notwendigkeit der Autonutzung, könnte die Anzahl motorisierter Fahrten verringert werden. Sollen Pkw-Fahrten ohne Einbußen bei der Mobilität vermieden werden, müssen alternative Verkehrsmittel attraktiver werden. Eine langfristige und nachhaltige Reduzierung der Lärmimmissionen kann durch die Stärkung des ÖPNV, des Rad- und des Fußgängerverkehrs erreicht werden.

In Rendsburg besteht ein gut ausgebautes Radwegenetz, so dass ein Radverkehrsanteil von 27% am Verkehrsgeschehen in Rendsburg erreicht wird. Eine weitere Entwicklung des Veloroutennetzes und die Schließung von Lücken im Radwegenetz wird fortlaufend umgesetzt (Gesamtverkehrsplan Rendsburg /15/).

Eine Verbesserung des Fußgängerverkehrs ist im städtebaulichen Rahmenkonzept zur Stärkung der Fußgängerverkehre vorgesehen. Dieses sieht die Unterbrechung der Querverbindungen des Kfz-Verkehrs durch die Altstadt vor, um diese Bereiche den Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung zu stellen (Gesamtverkehrsplan Rendsburg /15/).

Durch den neuen Park+Ride-Platz am Bahnhof verbessert sich das Angebot auf den ÖPNV umzusteigen. Gleichzeitig wird durch die Sperrung des Paradeplatzes für parkende Autos der Quell- und Zielverkehr in diesem Bereich reduziert.

4.2.2 Bündelung von Verkehren

Der nicht vermeidbare Verkehr sollte gebündelt oder in weniger sensible Bereiche verlagert werden. Auch eine Abstandvergrößerung zwischen Quelle und Immissionsort kann hier in Frage kommen. Grundsätzlich kommen die folgenden Maßnahmen in Betracht (s. Tab. 6):

Tabelle 6: Maßnahmen zur Bündelung von Verkehren aus „Standardisierte Konzepte zur Lärminderungsplanung.“ /14/

Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Wirkung
Bündelung und räumliche Verlagerung von Kfz-Verkehr  	Verkehrsberuhigung des Straßennebennetzes: verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung	++
	Lkw-Routennetze: Bündelung auf lärmunempfindlichen Routen	+
	Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuggruppen (z.B. Lkw) und/oder zu bestimmten Zeiten (z.B. nachts)	++
	Verkehrsorganisation: Zuflusdosierung, Pfortnerampeln, Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, Leitsysteme	+
LÄRMKONTOR GmbH	LK 2008.123	Seite 22

Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Wirkung
	in Einzelfällen ggf. auch Straßenneubau: Ortsumfahrung, innerörtliche Straßennetzergänzung	(+)

Das kartierte Straßennetz stellt die Hauptverkehrsstraßen Rendsburgs dar. Hier sind bereits die Kfz-Verkehre gebündelt. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen an diesen Straßen sind im Regelfall nicht zielführend, da es zu Verkehrsverlagerungen in das untergeordnete Straßennetz käme. In diesem Fall würden so die Lärmemissionen im Nebenstraßennetz steigen, was nicht erwünscht ist.

Eine Reduzierung der Verkehrsmengen des Durchgangsverkehrs ist nur durch Verlagerung auf parallele Strecken zu erreichen. Daher ist langfristig der Bau der in der Diskussion befindlichen Nordumgehung zwischen der BAB A7 AS Rendsburg/Büdelisdorf und der B77 AS Rendsburg-Nord um Büdelisdorf eine Möglichkeit, Durchgangsverkehre im Norden von Rendsburg zu reduzieren. Dann lässt sich auch die aktuell auf der B203 ausgewiesene Umleitungsstrecke bei Sperrung der Rader Hochbrücke verlegen und die dadurch bedingte Lärmbelastung innerorts vermeiden. Diese Nordumfahrung könnte bei entsprechend angepassten verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zu einer Reduzierung der Lärmbelastung an der Fockbeker Chaussee führen. Auf Grund der sich in der Diskussion befindlichen Rahmenbedingungen für die Nordtangente lässt sich aktuell jedoch keine fundierte Prognose erarbeiten.

Die geplante Freigabe des Tangentenringes für den Zweirichtungsverkehr wird zu einer deutlichen Abnahme von Kfz-Fahrten führen (Gesamtverkehrsplan Rendsburg /15/). Hierdurch kommt es auch zu einer Lärmreduzierung der hoch belasteten Bereiche am Tangentenring.

4.2.3 Verträgliche Abwicklung

Der verbleibende Verkehr sollte soweit möglich verträglicher abgewickelt werden. Hierfür kommen z.B. die Maßnahmen aus Tab. 7 in Betracht.

Tabelle 7: Maßnahmen zur Verträglichen Abwicklung von Verkehren aus „Standardisierte Konzepte zur Lärminderungsplanung.“ /14/

Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Wirkung
Verträglichere Abwicklung des Kfz-Verkehrs 	Sanierung schadhafter Fahrbahnen	+
	Offenporiger Asphalt (außerorts)	++
	Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten	++
	Stetiger Verkehrsfluss: Koordination der Lichtsignalanlagen bei niedriger Progressionsgeschwindigkeit (Grüne Welle), Parkraummanagement (Be- und Entladezonen) zur Vermeidung von Parken in 2. Reihe, verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche, Kreisverkehre usw.	+
Höhere Aufenthaltsqualität	Städtebauliche Integration des Straßenraums: größerer Abstand zwischen Lärmquelle und Fassade, am Aufenthalt orientierte Gestaltung, Fahrbahnverengung, Querungsmöglichkeiten	(+)
	Vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung: Trennung unverträglicher Nutzungen, Festsetzung geschlossener Bauweisen, Anordnung sensibler Nutzungen zur straßenabgewandten Seite, lärmoptimierte Festsetzung von Verkehrsflächen, Festsetzung von Flächen für Schallschutzeinrichtungen, lärmoptimierte Überplanung von Gemengelagen	++

An der Fockbeker Chaussee zwischen Ortsgrenze Fockbek und B 77 ist die Erneuerung der Fahrbahndecke der B202/203 und eine Änderung der Knotenpunkte zur Verstetigung des Verkehrsflusses geplant. Durch diese Maßnahmen kommt es auch zu einer Reduzierung der Lärmemissionen und zu geringeren Belastungen im Ortsteil Seemühlen. Dieser Bereich wurde jedoch im Rahmen der Lärmkartierung für die Umgebungslärmrichtlinie nicht betrachtet, da hier die Verkehrszahlen unter 6 Mio. Kfz pro Jahr liegen.

Die langfristig geplante Umstellung der Lichtsignalanlagen auf eine vollständig verkehrsabhängige Steuerung trägt zur Verstetigung des Verkehrsflusses bei. Dadurch re-

duziert sich auch die Lärmbelastung durch Brems- und Anfahrgeräusche. Dieser Effekt wird allerdings nicht in den Rechenvorschriften für die strategische Lärmkartierung im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie berücksichtigt (VBUS /16/).

In einem ersten Abstimmungsgespräch mit den zuständigen Verkehrsbehörden am 10.12.2008 wurden die unter Punkt 3.3 aufgeführten Lärmprobleme an der Fockbeker Chaussee angesprochen. Seitens des Kreises wurde ausgeführt, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung oder eine Einschränkung des Lkw-Verkehrs auf der Fockbeker Chaussee aus verkehrsrechtlicher Sicht nicht möglich sei. Weiterhin wurde vom Baulastträger Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr erläutert, dass bereits passive Lärmschutzmaßnahmen an der Fockbeker Chaussee umgesetzt wurden und auf Grundlage der bestehenden Richtlinien keine weiteren Maßnahmen vorgesehen sind.

An der B202 ist die Verlegung der Anschlussstelle B202/L255 geplant. In diesem Zusammenhang sollte auf der B202 ab der Anschlussstelle Osterrönfeld bis zum Tunnel eine durchgängige Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 70 vorgesehen werden und so den Lärm in Rendsburg-Süd reduzieren.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der B77 nördlich des Kanals wurde diskutiert. Seitens des Kreises wurde ausgeführt, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Grund der überregionalen Bedeutung der Straße aus verkehrsrechtlicher Sicht nicht möglich sei.

Ein weiterer Ansatzpunkt für lärmindernde Maßnahmen ist die Sanierung vorhandener lärmerzeugender Fahrbahnoberflächen und Fahrbahnzustände des Hauptstraßennetzes. Daher sollte der Einbau besonders lärmarmen Deckschichten durch die zuständigen Baulastträger vorgesehen werden.

4.2.4 Maßnahmen zur Schallabschirmung

Bieten die genannten Maßnahmen keine ausreichende Pegelminderung, so kommen weitere Möglichkeiten in Form von Schallabschirmungen oder Schallschutzfenstern in Frage (siehe Tab. 8.)

Tabelle 8: Maßnahmen zur Schallabschirmung aus „Standardisierte Konzepte zur Lärminderungsplanung.“ /14/

Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Wirkung
Baulicher Schallschutz	Schließen von Baulücken	++
	Tunnel, Troglagen oder Überbauung	++
	Schallschutzwände, -wälle	++
	Schallschutzfenster	(++)

Im Zuge der Konversion der Eiderkaserne zu Krankenhaus, Schule und Wohngebäuden wird auch der Bau einer Schallschutzanlage an der B77 erforderlich. Diese Schallschutzanlage wird den Verkehrslärm nicht nur in dem neuen Stadtteil reduzieren, sondern führt auch zu einer Attraktivitätssteigerung des stadtnahen Erholungsbereiches entlang der Untereider. Daher sollte eine Verlängerung der Schallschutzwand nach Norden entlang der B77 durch die Stadt Rendsburg vorgesehen werden, um diesen Effekt zu verstärken. Diese Maßnahme würde auch der Ausweisung dieses Bereiches als ruhiges Gebiet (vgl. Kap. 4.3) unterstützen.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für das Grundstück Eiderstraße 52 wurde der Lärmschutz der zukünftigen Anwohner berücksichtigt. Hier wird eine Schallschutzwand auf einem Erdwall mit einer Gesamthöhe von 5m errichtet. Davon profitieren z.T. auch die vorhandenen Wohngebäude an der Gartenstraße und Eiderstraße.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde wiederholt die Schallreflektion durch die ca. 1m hohe Betonwand auf dem Mittelstreifen der B77 nördlich des Tunnels angesprochen. Hier ist seitens der Verkehrsbehörden zu prüfen, ob diese Betonwand durch eine Doppelleitplanke ersetzt werden kann, oder ob diese Betonwand schallabsorbierend ausgebildet oder verkleidet werden kann.

Eine Prüfung, ob die Wände beiderseits der Tunneleinfahrt lärmabsorbierend gestaltet werden können, wie es im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung diskutiert wurde, wird durch die aktuell zuständige Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes nicht durchgeführt. Eine Prüfung erfolgt durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr, in dessen Baulast der Fahrzeugtunnel Rendsburg am 31.12.2011 übergeht.

4.2.5 Straßen in der Baulast des Bundes

Die B77, die B202 und die B203 in Rendsburg befinden sich in der Baulast des Bundes. An diesen Straßen führt das Land Schleswig-Holstein stellvertretend für den Bund Lärminderungsmaßnahmen durch. Grundlage dafür sind die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes /5/. „Der LBV-SH als zuständige Behörde kann nur im Rahmen dieser Richtlinie Mittel für Lärminderungsmaßnahmen bereitstellen.“ (vgl. Infobrief 4 der Projektgruppe zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie /17/).

Beurteilungspegel über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts als Auslöser für eine freiwillige Lärmsanierung /5/ sind punktuell entlang der B77/B202 und entlang der B203 gegeben. Für den Bereich der B203 wurde 2003 eine Lärmsanierung durchgeführt. Für den Bereich entlang der B77/B202 wurden bereits aktive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt, allerdings besteht hier noch ein Vorbehalt aus dem Beschluss über das Entfallen eines Planfeststellungsbeschlusses vom 05. Juni 1990. Demnach ist noch eine Überprüfung nach RLS 90 vorgesehen.

4.3 Schutz ruhiger Gebiete

Ziel des Lärmaktionsplans soll es auch sein, „*ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen*“ (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG /3/). Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der ruhigen Gebiete in Zukunft zu vermeiden ist. Eine Definition ruhiger Gebiete ist weder in der Richtlinie 2002/49/EG /2/ noch in deren nationaler Umsetzung dem §47 BImSchG /3/ vorgegeben und liegt somit in den Händen der zuständigen Behörde – der Stadt Rendsburg.

Die Arbeitsgruppe der EU-Kommission für die Bewertung von Lärmbelastungen /18/ gibt Hinweise zur Ausweisung ruhiger Gebiete in Ballungsräumen. Dabei sollte „ein besonderer Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete gesetzt werden, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können“. Solche Flächen sollten fußläufig zu erreichen sein und der Aufenthalt dort der Erholung oder sozialen Kontaktpflege dienen.

Nach dieser Definition von ruhigen Gebieten bietet es sich an, diese im Zusammenhang mit vorhandenen Planungen zu Erholungsflächen auszuweisen. Der geplante Naturer-

lebnisraum Untereider /19/ stellt unter diesen Voraussetzungen eine gute Möglichkeit zur Ausweisung als ruhiges Gebiet (s. Anlage 3) dar.

Dazu gehören folgende Teilbereiche:

- Der Bereich östlich der Untereider südlich der B77/B202 mit dem unbesiedelten Uferrandbereich und dem Gerhardshain. Dieses Gebiet ist für die Naherholung erschlossen und wird entsprechend genutzt.
- Der Bereich westlich der Untereider südlich der B77/B202, dieser Bereich ist zwar aktuell nicht so gut erschlossen, aber im Gesamtkonzept für den geplanten Naturerlebnisraum Untereider als wichtiger Teil für die Vernetzung der Naherholung zu betrachten.
- Der Innenstadt nahe Bereich zwischen B77/B202, Eider und Eiderkaserne. Dieser Bereich ist zwar aktuell stark vom Verkehr auf der B77/B202 verlärm, allerdings wird er als Naherholungsbereich genutzt. Im Zuge der Umnutzung der Eiderkaserne ist eine Lärmschutzwand entlang der B77/B202 geplant, die dazu führt, dass dieser für die Naherholung wichtige Bereich zukünftig wesentlich ruhiger wird. Hier sollte eine Verlängerung der Lärmschutzwand entlang der B77/B202 nach Norden geprüft werden.

Die nordwestlichen Gebiete des geplanten Naturerlebnisraums Untereider entlang der B77/B202 eignen sich auf Grund der Verlärmung nicht für die Ausweisung als ruhige Gebiete.

Beim Schutz der ausgewiesenen ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt.

4.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Der Managementansatz der EG-Umgebungslärmrichtlinie geht davon aus, dass das Thema ‚Lärm‘ die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Aktionsplanung der ersten Stufe sind daher auch Strategien der Lärminderung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden. Dazu gehören z.B. verkehrssparsame Siedlungsstrukturen und die Förderung lärmarmen Verkehrsmittel, um Verkehr und Verkehrslärm zu vermeiden.

Die Stadt Rendsburg hat mit dem Gesamtverkehrsplan ein bestehendes Konzept, in dem sich bereits zahlreiche Ansätze zur Lärminderung finden, diese sollten entsprechend umgesetzt werden.

Weiterhin wird bei allen zukünftigen gemeindlichen Planungen der Lärmschutz als zusätzliches Planungsziel aufgenommen und eine Umsetzung der unter 4.2 aufgeführten Maßnahmen im Rahmen dieser Planungen geprüft. Durch die Aufnahme des Lärmschutzes in das Städtebauliche Leitbild der Stadt wird der Aspekt des Immissionsschutzes in allen kommunalen Planungen gestärkt.

Rendsburg ist vom Lärm der B77, B202 und B203 betroffen, diese Straße befindet sich nicht in der Baulast der Gemeinde. Daher soll auch langfristig auf den zuständigen Baulastträger, Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr eingewirkt werden, alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen

4.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Vom Ingenieurbüro Wasser- und Verkehrskontor GmbH wurde eine aktuelle Verkehrs-umlegung für dem Zweirichtungsverkehr auf dem Tangentenring erarbeitet. Auf dieser Grundlage wurde die potentielle Lärmbelastung für Rendsburg berechnet und die Anzahl der potentiell von Lärm Belasteten Bewohner ermittelt. Im Ergebnis zeigt sich, dass insbesondere bei den sehr hoch Belasteten nachts (über 60 dB(A)) eine Entlastung von rd. 6% erfolgt. Berücksichtigt man weiterhin eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 100 auf 70 km/h auf der B202 reduziert sich die Gesamtzahl der Belasteten um knapp 5%.

Im Zusammenhang mit den weiteren unter 4.2 aufgeführten Maßnahmen, insbesondere der geplanten Schallschutzanlage an der B77/B202 im Bereich der Eiderstraße und den im Gesamtverkehrsplan Rendsburg /15/ vorgesehenen Maßnahmen, verbessert sich die Lärmsituation an den Hauptverkehrsstraßen in Rendsburg somit mittelfristig.

Zu berücksichtigen ist, dass bei der Berechnung der Belasteten der bestehende passive Schallschutz an der Fockbeker Chaussee nicht in die Ermittlung eingeht. Um die Belastetenzahlen in Rendsburg, insbesondere der hoch Belasteten deutlich zu reduzieren, müssten weitere Maßnahmen an der Fockbeker Chaussee umgesetzt werden, die aber aktuell nicht realisierbar erscheinen (s. Kap. 4.2.2).

4.6 Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

5 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Europäische Richtlinie über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm (Richtlinie 2002/49/EG) /2/ und die 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes /11/ sehen eine Informationspflicht vor. Danach sind die Lärmkarten und die Lärmaktionspläne der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, nach Möglichkeit sollen elektronische Kommunikationsmittel verwendet werden.

Die Lärmkarten der Stadt Rendsburg sind seit September 2007 im Internet veröffentlicht. Sie können unter www.laerm.schleswig-holstein.de von jedermann eingesehen werden.

Nach Art. 8, Abs. 7, der Europäische Richtlinie über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm (Richtlinie 2002/49/EG) /2/ und § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz ist die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne zu hören und ihr die Möglichkeit zu geben, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken.

Dies erfolgte durch zwei Informationsveranstaltung über den Entwurf des Lärmaktionsplans am 07.10.2008 und am 09.10.2008 sowie einen öffentliche Workshops am 26.11.2008. Bei der Informationsveranstaltung wurde über die Umgebungslärmrichtlinie und den Ablauf der Aktionsplanung informiert, die Lärmkarten vorgestellt und erläutert. Im Workshop wurde eine Einschätzungen der Lärmsituation aus Sicht der Beteiligten vorgenommen und Lösungsvorschläge unterbereitet .

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wird den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme zugeschickt. Parallel dazu wird der Lärmaktionsplan öffentlich zur Stellungnahme ausgelegt.

Hamburg, den 26. Februar 2009

i.V. Marion Bing
LÄRMKONTOR GmbH

i. A. Carsten Kurz
LÄRMKONTOR GmbH

6 Anlage

Anlage 1a: Strategische Lärmkarte DEN - Hauptverkehrsstraßennetz und Fockbeker Chaussee

Anlage 1b: Strategische Lärmkarte Night- Hauptverkehrsstraßennetz und Fockbeker Chaussee

Anlage 2a: Betroffene Gebäude; DEN- Hauptverkehrsstraßennetz und Fockbeker Chaussee

Anlage 2b: Betroffene Gebäude; Night- Hauptverkehrsstraßennetz und Fockbeker Chaussee

Anlage 3: Ruhige Gebiete

7 Quellenverzeichnis

- /1/ **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)
- /2/ **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
- /3/ **Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)**
in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2470)
- /4/ **Sachverständigenrat für Umweltfragen: Umweltgutachten 2008 – Umweltschutz im Zeichen des Klimawandels**
Juni 2008
- /5/ **Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)**
VkBl 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665
- /6/ **Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)**
vom 23.11. 2007
- /7/ **Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)**
vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036)
- /8/ **DIN 18005-1 „Schallschutz im Städtebau“ Beiblatt 1**
Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, Mai 1987

- /9/ **Hinweise zur Lärmkartierung der Bund / Länderarbeitsgemeinschaft (LAI)**
einschließlich Beratungsunterlage und Niederschrift zu TOP 9.3.1 der 112. Sitzung für Immissionsschutz am 07. und 08. September 2006 in Dessau
- /10/ **Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)**
Vom 9. Februar 2007, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- /11/ **Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV)**
vom 6. März 2006, BGBl. Teil I Nr. 12 vom 15. März 2006
- /12/ **Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie**
Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007
- /13/ **Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143 c Abs. 1 des Grundgesetzes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - Schleswig-Holstein - GVFG-SH -)**
vom 15. Dezember 2006
- /14/ **Standardisierte Konzepte zur Lärminderungsplanung**
LK Argus 2007
- /15/ **Gesamtverkehrsplan Rendsburg**
Rendsburg 2002
- /16/ **Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)**
Bundesanzeiger vom 17.08.2006

/17/ **Infobrief 4**

Projektgruppe zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie im Staatlichen Umweltamt Kiel, 2008

/18/ **Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13.th January 2006)**

European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

/19/ **„Naturerlebnisraum Untereider“**

Fachbereich Bau und Umwelt, Fachdienst Planung und Umweltschutz, Rendsburg
19.06.2008