

LÄRMAKTIONSPLANUNG LEBENS- UND WIRTSCHAFTSRAUM RENDSBURG UND UMGEBUNG

**Informationsveranstaltung für die Städte und Gemeinden
südlich des Kanals (Rendsburg, Westerrönfeld, Osterrönfeld,
Schülldorf, Schacht-Audorf, Ostenfeld, Bovenau, Haßmoor)**

9. Oktober 2008

Aula der Schule in 24790 Schacht-Audorf, Dorfstraße 60

Protokoll

Tagesordnung

18.30 Uhr **Einlass**

19.00 Uhr **Begrüßung**

Peter Klarmann, Amt Eiderkanal

Einführung (Beteiligte Gemeinden, warum Öffentlichkeitsbeteiligung, Ablauf)

Margit Bonacker, konsalt GmbH

19.20 Uhr **Grundlagen der Aktionsplanung**

(Recht, Akustik/physikalische Grundlagen, Lärmwirkungen)

Christian Popp, Lärmkontor GmbH

19.50 Uhr **Aktueller Stand der Lärminderungsplanung**

(Lärmkartierung, Eingangsdaten/Datengrundlage, Ergebnisse)

Carsten Kurz, Lärmkontor GmbH

Nachfragen und Diskussion

20.15 Uhr **Grundsätzlich mögliche Lärminderungsmaßnahmen**

Christian Popp, Lärmkontor GmbH

Nachfragen und Diskussion

20.50 Uhr **Schlusswort**

Peter Klarmann, Amt Eiderkanal

ca. 21.00 Uhr *Ende*

1. Begrüßung und Bedeutung der Aktionsplanung für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg und Umgebung

Herr Klarmann (Amt Eiderkanal) begrüßt die ca. 60 Anwesenden (*vgl. Anlage 1: Teilnehmerinnen und Teilnehmer*), insbesondere die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, die Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden sowie die vortragenden Fachleute Frau Bonacker (konsalt GmbH), Herr Popp und Herr Kurz (beide Lärmkontor GmbH).

Zurzeit werden bundesweit zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie der EG Lärmaktionspläne aufgestellt. Mit diesen sollen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Für die betroffenen Städte und Gemeinden in Schleswig-Holstein wurde die Lärmkartierung durch das Land selbst durchgeführt. Diese ist bereits abgeschlossen und kann unter **www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas** eingesehen werden. Zuständig für die Erstellung der Lärmaktionspläne sind die Gemeinden.

Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg und Umgebung ist betroffen, da er sich in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr befindet. Dies sind die Bundesautobahnen A7 und A 210, die Bundesstraßen B 202, B 203 und B 77 sowie innerstädtische Straßen in Rendsburg (Tangentenring, L47).

Die betroffenen Städte und Gemeinden *Rendsburg, Büdelsdorf, Borgstedt, Westerrönfeld, Osterrönfeld, Schülldorf, Schacht-Audorf, Ostenfeld, Bovenau und Haßmoor* haben sich zusammengeschlossen, um durch das gemeinsame Erstellen der Lärmaktionspläne Synergieeffekte zu nutzen. Ziel ist es in allen Fällen, die Lärmbelastungen für die Betroffenen zu reduzieren.

Am 7. Oktober fand die erste Informationsveranstaltung für die Gemeinden nördlich des Kanals (Rendsburg, Büdelsdorf, Borgstedt) statt. Die zweite Informationsveranstaltung führt diesmal die Gemeinden Rendsburg, Westerrönfeld, Osterrönfeld, Schülldorf, Schacht-Audorf, Ostenfeld, Bovenau und Haßmoor südlich des Kanals zusammen.

2. Beteiligung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie

Frau Bonacker (konsalt GmbH) erläutert den Ablauf der Veranstaltung. Einer Tonaufnahme der Veranstaltung wird zugestimmt. Nach einer kurzen Vorstellungsrunde informiert Frau Bonacker über die rechtlichen Gründe für die Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung. Die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit sind wesentliche Bestandteile der Aktionsplanung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie (§§ 7, 8 und 9 URL). Für eine Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Aktionsplanung spricht außerdem, dass Probleme vor Ort von den Bürgerinnen und Bürgern konkret aufgezeigt werden können. Außerdem kann das subjektive Empfinden der Betroffenen einbezogen werden, das einen wichtigen Beitrag zur Aktionsplanung für die Fachgutachter darstellt. Darüber hinaus bilden die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit aber

Lärmaktionsplanung Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg und Umgebung Informationsveranstaltung am 9. Oktober 2008

auch wichtige Elemente bei der Umsetzung des Aktionsplans bzw. der entsprechenden Maßnahmen, sind beide doch auch Grundlage für die Akzeptanz und subjektive Wirkung von Lärm-minderungsmaßnahmen. Nach den beiden Informationsveranstaltungen wird es daher zusätzlich zwei Workshops geben, die jeweils in Rendsburg stattfinden, und in denen Lösungen für vorhandene innerstädtische Lärmbelastungen diskutiert werden sollen. Die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans wird voraussichtlich im März 2009 erfolgen.

(vgl. Anhang 2: Präsentation Bonacker).

3. Grundlagen der Aktionsplanung

Herr Popp (Lärmkontor GmbH) stellt die rechtlichen und akustischen Grundlagen der Lärmaktionsplanung vor. Er betont, dass hinsichtlich der Wirkungen von Lärm auf den Menschen zwischen der (physikalisch feststellbaren) Lärmbelastung und der (subjektiv empfundenen) Lärmbelästigung unterschieden werden muss.

Der Mittelungspegel ist nicht der einfache arithmetische Durchschnittswert der Lärmbelastung, sondern er berücksichtigt überproportional stark die auftretenden Lärmspitzen. Deshalb ist der Mittelungspegel immer noch das am besten geeignete Maß, um die Belästigung der Bevölkerung durch Umgebungslärm zu beschreiben.

(vgl. Anhang 3 Präsentation Popp Grundlagen).

4. Aktueller Stand der Lärminderungsplanung

Herr Kurz (Lärmkontor GmbH) präsentiert den aktuellen Stand der Lärminderungsplanung.

Die Lärmkartierung der so genannten ersten Stufe der Lärmaktionsplanung bezieht alle Straßen mit einer jährlichen Verkehrsmenge von 6 Millionen Fahrzeugen ein. Das sind ca. 16.400 Fahrzeuge täglich. In die Bestandsanalyse sind u.a. Verkehrsmengen, Lkw-Anteile, Fahrbahnoberflächen, Geschwindigkeiten, Gebäudebestand und Bewohnerdaten eingeflossen.

Die Aktionsplanung ist ein langfristig angelegter Prozess und steht für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg und Umgebung noch am Anfang.. Im Jahr 2012/13 werden in der 2. Stufe weitere Straßen mit mehr als zu 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr betrachtet.

. Grundsätzlich beziehen sich mögliche Maßnahmen auf die Vermeidung, die Verlagerung und die Bündelung (z.B. Netzergänzung, Lkw-Routennetz), eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs (Geschwindigkeiten, Fahrbahnen, Verkehrsfluss) sowie aktiven (und im Ausnahmefall passiven) Schallschutz.

In den unterschiedlichen Gemeinden gibt es sowohl tags als auch nachts hohe bis sehr hohe Belastungen. Die Betroffenenzahlen für die einzelnen Orte sind in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst.

Lärmaktionsplanung Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg und Umgebung
Informationsveranstaltung am 9. Oktober 2008

L_{DEN} [dB(A)]	Wester- rönfeld	Oster- rönfeld	Schüll- dorf	Schacht- Audorf	Osten- feld	Boven- au	Haß- moor
über 55 bis 60	800	780	200	250	170	10	10
über 60 bis 65	160	150	110	110	20	0	10
über 65 bis 70	20	40	20	0	0	0	10
über 70 bis 75	0	0	0	0	0	0	0
über 75	0	0	0	0	0	0	0
Summe	980	970	330	360	190	10	30

(vgl. Anhang 4: Präsentation Kurz).

Nachfragen / Diskussion

Teilnehmer/in:

Werden die Beschleunigungsstreifen an den Autobahnen erfasst? Dort ist es besonders laut. Auf den Autobahnen wird schneller gefahren als erlaubt. Geht das in die Berechnungen mit ein?

Wenn man die Einwohnerzahl betrachtet sind in Ostenfeld 1/3 der Einwohner belastet. Hier muss etwas getan werden.

In Schacht-Auendorf ist es auch im Abstand von 500m zur Autobahn sehr laut. Davon bin ich persönlich betroffen.

Der Tunnel bei Westerrönfeld wird in der Kartierung nicht korrekt wiedergegeben. Insbesondere an den Ausgängen ist es sehr laut. Die Qualität des Lärmschutzes vor dem Tunnel ist auch sehr schlecht. Oder es ist nur Bepflanzung. Hier herrscht Handlungsbedarf.

Es gibt einen Unterschied zwischen erlebtem und errechnetem Lärm. Wird bei der Berechnung der Schallausbreitung die Windrichtung beachtet? Denn bei der Autobahn bei Ostenfeld ist die Lärmbelastungen zu beiden Seiten gleich breit dargestellt.

Antwort Herr Popp:

Die Berechnungen basieren auf Messreihen entlang von Straßen und Autobahnen. Sie berücksichtigen daher das Spektrum der bei einer bestimmten Geschwindigkeitsbegrenzung vorzufindenden realen Geschwindigkeiten.

Die Situation am Tunnel Westerrönfeld könnte nach Meinung der Gutachter tatsächlich noch nicht ausreichend akustisch beschrieben sein.

Die Berechnungsvorschriften werden in der Regel zu Gunsten der Betroffenen ausgelegt. Es wird deshalb auch immer angenommen, dass der Wind von der Schallquelle aus in Richtung Betroffene weht, also die Schallausbreitung verstärkt.

Teilnehmer/in:

Auf den Bundesstraßen ist seit Einführung der Maut deutlich mehr Lkw-Verkehr.

Am Autobahnkreuz gibt es besondere Lärmbelastung durch das Bremsen und Anfahren. Wird das beachtet?

Lärmaktionsplanung Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg und Umgebung Informationsveranstaltung am 9. Oktober 2008

Die Auffahrt zu Hochbrücke ist wegen der Lkw besonders laut.

Es gibt Bereiche, die mehrfach belastet sind: Zwischen B77 und B202, hier ist zugleich auch noch die Tunnelausfahrt mit einer Steigung (-> lauter), zudem scheint der Lärmschutz dort nicht mehr ausreichend zu sein.

Geht die neue „geriffelte“ Fahrbahnbegrenzung mit in die Berechnung ein?

Antworten Herr Popp:

Durch Bremsen und Beschleunigen wird es lauter, innerstädtisch wird so etwas mit einem so genannten „Kreuzungszuschlag“ berücksichtigt. So einen Zuschlag gibt es aber nur für Kreuzungen oder Einmündungen, die durch Ampeln geregelt sind.

Steigungen werden bei der Berechnung berücksichtigt. Die Brücke müsste also solche aber noch einmal genauer betrachtet werden.

Die geriffelten Fahrbahnbegrenzungen finden keine Beachtung bei der der Lärmkartierung.

Teilnehmer/in:

Die Zunahme des Lkw-Verkehrs von 50-100% in den nächsten Jahren muss bei der Planung unbedingt berücksichtigt werden.

Die Lärmschutzwand am Ausgang des Tunnels ist sehr alt. Ihre Funktionalität wird von den Anwohnenden bezweifelt. Das müsste überprüft werden. Die Wand wurde in der Vergangenheit „geflickt“, aber das waren Schönheitsreparaturen.

Wurde die Schall-Reflexion durch die Hochbrücke bei der Berechnung berücksichtigt?

Das Sonntagsfahrverbot wird hier aufgrund der Nähe zur dänischen Grenze schon sehr früh gebrochen (ab 21 Uhr).

Antworten Herr Popp:

Der heute aufzustellende Aktionsplan muss die Verkehrsprognosen beachten!

Schallschutzwände müssten vor Ort überprüft werden. Grundsätzlich sind feste Betonwände von lang anhaltender Funktion, die günstigen „grünen Metallwände“ hingegen können sich mit der Zeit verformen und dann ihre Wirkung einbüßen.

Die Brücke lässt sich sehr schwer berechnen. Hier spielen viele Faktoren eine Rolle: der Verkehr, ihre Eigenschwingung, die Reflexion. Es sind möglicherweise nicht alle relevanten Faktoren in die Berechnung eingegangen.

Teilnehmer/in:

Mit dem Neubau von RePower wird es dort u.a. durch den neuen Zubringer zu einer Verlärmung kommen.

Antwort Herr Popp:

Muss in der Planungsphase behandelt werden.

5. Grundsätzlich mögliche Lärminderungsmaßnahmen

Herr Popp stellt Möglichkeiten und Effektivität von Maßnahmen vor (siehe Präsentation).

Lokal beziehen sich mögliche Maßnahmen auf die Vermeidung, die Verlagerung und Bündelung (z.B. Netzergänzung, Lkw-Routennetz), eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs (Geschwindigkeiten, Fahrbahnen, Verkehrsfluss) sowie aktiven und passiven Schallschutz.

Im Anschluss gibt Herr Popp einen Überblick über Möglichkeiten und Grenzen der Reduzierung von Umgebungslärm. So bedeutet eine Verdoppelung bzw. Halbierung der Quellenzahl eine Erhöhung bzw. Reduzierung um + 3 dB(A) / - 3 dB(A). Eine Verdoppelung bzw. Halbierung der Kfz-Menge auf einer Straße würde sich in der Lärmbelastung somit auch mit + 3 dB(A) / - 3 dB(A) darstellen. Ein wichtiger Ansatz für die Lärminderung ist die Reduzierung der Geschwindigkeit. Zum Beispiel bringt eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 30 km/h eine Verringerung der Lärmbelastung um 3-4 dB(A).

Für die Ausschöpfung von Lärminderungspotenzialen ist es häufig sinnvoll, Maßnahmenbündel zu schnüren, d.h. mehrere Maßnahmen an unterschiedlichen Stellen zu ergreifen (vgl. Anhang 5 Präsentation Popp Minderungsmöglichkeiten).

Diskussion / Nachfragen

Teilnehmer/in:

Die neue Oberfläche der B202 wurde frisch erneuert und ist lauter als vorher („man kann sich nach der Erneuerung nicht mehr unterhalten“!)?

Motorradlärm ist ein ärgerliches Phänomen. Gibt es da Lärmobergrenzen?

Wir erreichen doch die Hauptlärmquelle nicht. Die Kommunen haben auf die Autobahnen gar keinen Zugriff.

Antworten Herr Popp:

Ein neuer Belag kann lauter sein, ist es ganz sicher aber nicht in der dargestellten Größenordnung.

In der Berechnung werden Motorräder üblicherweise nicht berücksichtigt.

Teilnehmer/in:

Lärmaktionsplanung Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg und Umgebung Informationsveranstaltung am 9. Oktober 2008

Die Lärmschutzwände an der B202 und B77 sind über 30 Jahre alt. Sie müssen unbedingt überprüft werden.

Wie groß ist die Chance, dass überhaupt etwas passiert?

Wer zahlt eigentlich die Maßnahmen?

Wird die dreistreifige Nutzung der Autobahn (Nutzung des Seitenstreifens) beachtet?

Antworten Herr Popp:

Bauliche Maßnahmen sind meist sehr teuer und in der Regel nur im Rahmen bestehender Förderprogramme (etwa Lärmsanierung an bestehenden Straßen) zu finanzieren. Man kann sich aber auch eine Vielzahl von Maßnahmen vorstellen (etwa Geschwindigkeitsbegrenzung, Lkw-Fahrverbote usw.) vorstellen, die sehr kostengünstig sind. Voraussetzung für die Durchsetzung solcher Maßnahmen ist jedoch der Ausdruck eines entsprechenden politischen Willens.

Üblicherweise darf eine Autobahn nur dann temporär 3-streifeig genutzt werden, wenn tatsächlich geplant ist, diese Straße auch mit dem erforderlichen Schallschutz auszubauen. Zudem muss mit der temporären Nutzung des Seitenstreifens eine Geschwindigkeitsbegrenzung einhergehen.

Weitere Anmerkungen:

Waschanlage Holler Straße (auch am Wochenende)

Solaranlagen auf Lärmschutzwänden

10-15 Interessierte für einen Workshop südlich des Kanals

6. Resümee und Ausblick

Frau Bonacker bedankt sich bei allen Beteiligten. Insbesondere regt sie an, sich weiter zu engagieren und einzubringen, welches auch Ziel der EG-Umgebungsärmrichtlinie sei.

Herr Klarmann bedankt sich beim Podium und den anwesenden Gästen für die aufschlussreiche Diskussion. In der Beteiligung sieht er die Chance für die Entwicklung eines bedeutenden Zivilengagements für den Lärmschutz und damit Verbunden eine Stärkung desselben. In zwei anstehenden Workshops soll vertieft über mögliche Maßnahmen gesprochen werden. Dazu wird überlegt, ob ein Workshop gesondert für die Gemeinden südlich des Kanals durchgeführt werden soll.

**Lärmaktionsplanung Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg und Umgebung
Informationsveranstaltung am 9. Oktober 2008**

Protokoll:

Bastian Schröder, konsalt GmbH

7. Anhang

Teilnehmende

(siehe auch Anhang 1: Teilnehmerinnen und Teilnehmer)

Ort	Teilnehmende
Rendsburg	8
Westerrönfeld	8
Osterrönfeld	10
Schülldorf	18
Schacht-Audorf	5
Ostenfeld	8
Bovenau	-
Haßmoor	1
Jevenstedt	1

Anhang 1: Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Anhang 2: Präsentation Bonacker

Anhang 3: Präsentation Popp Grundlagen

Anhang 4: Präsentation Kurz

Anhang 5: Präsentation Popp Minderungsmöglichkeiten