

Vorlage für die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Ortsentwicklung und Verkehr am Dienstag, den 24. April 2018 um 18.30 Uhr im Sitzungsraum 1.20 des Rathauses, Am Markt 1, 24782 Büdelsdorf

Öffentlicher Teil:

Zu 1) Beachtung der Ausschließungsgründe nach § 22 GO

Zu 2) Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift von der Sitzung am 13. Februar 2018

Stadtvertreter Hartig bittet um folgende Ergänzung der Niederschrift zum TOP 11 „Antrag der SPD-Fraktion zwecks Umwidmung der Straßen Neuer Gartenweg und Am Fischerende zu einer Fahrradstraße“:

„Die Schulleitungen der Heinrich-Heine-Schule und der Astrid-Lindgren-Schule und der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) befürworten die Einrichtung einer Fahrradstraße, weil dadurch mehr Verkehrssicherheit geschaffen werde.“

Zu 3) Anfragen, Vorschläge und Anregungen von Einwohnerinnen und Einwohnern zu Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft, die nicht auf der Tagesordnung stehen

**Zu 4) Ortsentwicklungskonzept (OEK)
- Beauftragung eines Planungsbüros -**

Der Ausschuss für Umwelt, Ortsentwicklung und Verkehr hat am 07.11.2017 die Einrichtung einer Arbeitsgruppe für die weitere Planung und Durchführung des Ortsentwicklungskonzeptes beschlossen. Die Arbeitsgruppe hat mittlerweile zum dritten Mal getagt. Während der Besprechungen machte die Verwaltung deutlich, dass die Überarbeitung des Ortsentwicklungskonzeptes die freien Arbeitskapazitäten der Verwaltung übersteigt und daher ein externes Planungsbüro mit hinzugezogen werden soll.

Es wurde daher vom Büro Evers & Küssner ein Angebot mit mehreren wählbaren Ausarbeitungsbausteinen angefordert. Dieses Angebot wurde bereits durch die Verwaltung auf Umsetzbarkeit geprüft. Es beläuft sich auf insgesamt 43.934,80 Euro brutto. Entsprechende Haushaltsmittel stehen zur Verfügung.

Die Verwaltung wird das Angebot in der Sitzung erläutern.

Der Ausschuss für Umwelt, Ortsentwicklung und Verkehr wird gebeten, nachstehenden Beschluss zu fassen:

Beschlussempfehlung:

Mit der Bearbeitung des Ortsentwicklungskonzeptes soll das Büro Evers & Küssner, Hamburg, beauftragt werden.

**Zu 5) Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (AöR)
hier: Anerkennung von Leitprojekten für das Haushaltsjahr 2017**

Auf Empfehlung des Verwaltungsrates und des Vorstandes der Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (AöR) soll das nachfolgende im Zuständigkeitsbereich des Ausschusses liegende Projekt als Leitprojekt 2017 der Entwicklungsagentur anerkannt und aus Mitteln des Strukturfonds gefördert werden:

Antragsteller, Förderprojekt	Beantragte Förderung €
Gemeinde Nübbel, Geh- und Radwegbrücke über die Eider	196.350,--

Die Freigabe der beantragten Fördermittel aus dem Strukturfonds steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung aller an der Entwicklungsagentur beteiligter Kommunen.

Vorstand und Verwaltungsrat der Entwicklungsagentur haben die Projektanträge befürwortet.

Der Projektantrag (Projektdatenblatt) ist der Vorlage als **Anlage 1** beigelegt.

Weitere Informationen über Ziele, Projektinhalte und -beteiligte und Bewertungen können auf der Homepage der Entwicklungsagentur unter der Adresse www.entwicklungsagentur-rendsborg.de (unter der Rubrik „Projekte“) eingesehen und abgerufen werden.

Der Ausschuss für Umwelt, Ortsentwicklung und Verkehr wird gebeten, nachstehenden Beschluss zu fassen:

Beschlussempfehlung:

Der Ausschuss für Umwelt, Ortsentwicklung und Verkehr stimmt dem Vorschlag des Verwaltungsrates und des Vorstandes der Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (AöR) zu, das nachfolgende Projekt als Leitprojekt der Entwicklungsagentur 2017 anzuerkennen und aus dem Strukturfonds folgende Zuwendungen zu gewähren:

Antragsteller, Förderprojekt	Beantragte Förderung €
Gemeinde Nübbel, Geh- und Radwegbrücke über die Eider	196.350,--

Zu 6) Aktion „Sauberes Büdelsdorf“

Die Pressemitteilung zur Aktion „Unser sauberes Schleswig-Holstein“ wurde seitens der Verwaltung zum Anlass genommen, über eine unabhängig von diesem Aufruf stattfindende Müllsammelaktion nachzudenken, an dem sich zum Beispiel Vereine, Verbände und einzelne Einwohner bei der Säuberung städtischer Naherholungsflächen einbringen können.

Die Verwaltung wird in der Sitzung berichten.

Zu 7) Fortschreibung des Lärmaktionsplanes

Mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes 2005 ist die Umsetzung der EU-Richtlinie von 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm in deutsches Recht erfolgt. Seit 2007 wurden daraufhin bundesweit in einer ersten Stufe Lärmaktionspläne aufgestellt.

Die Stadtvertretung hat die erste Stufe des Lärmaktionsplanes (LAP) am 09.07.2009 beschlossen.

Der Lärmaktionsplan der Stadt Büdelsdorf wurde in der zweiten Stufe überprüft, fortgeschrieben und am 18.05.2017 von der Stadtvertretung beschlossen.

In der dritten Stufe sind die Lärmaktionspläne nunmehr ebenfalls zu überprüfen und fortzuschreiben. Für die dritte Stufe haben sich, wie in der ersten und zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung auch, die betroffenen Städte und Gemeinden des Gebietsentwicklungsplans für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (GEP) zusammengeschlossen.

In zwei Informationsveranstaltungen wurden die Einwohnerinnen und Einwohner der betroffenen Städte und Gemeinden südlich des Nord-Ostsee-Kanals am 14. Februar 2018 in Westerrönfeld und der betroffenen Städte und Gemeinden nördlich des Nord-Ostsee-Kanals am 22. Februar 2018 in Fockbek über die bisherigen Ergebnisse informiert. Es wurde ihnen Gelegenheit gegeben, selbst Vorschläge zu unterbreiten.

Die Beteiligung bei diesen Veranstaltungen war sehr verhalten. In Westerrönfeld kamen 4 interessierte Personen, in Fockbek eine interessierte Person. Das Protokoll der Informationsveranstaltung vom 22. Februar 2018 ist als **Anlage 2** beigefügt.

In der Stadt Büdelsdorf wurde der Entwurf des Lärmaktionsplanes in der Zeit vom 05.02.2018 bis zum 23.02.2018 öffentlich ausgelegt. Die Bekanntmachung hierzu

erfolgte in der Schleswig-Holsteinischen Landeszeitung vom 27.01.2018 sowie auf der Homepage der Stadt Büdelsdorf. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange fand im gleichen Zeitraum statt.

Die Abwägung der vorgebrachten Hinweise und Anregungen ist als **Anlage 3** beigefügt. Der auf dieser Grundlage überarbeitete Entwurf der 3. Stufe des Lärmaktionsplans ist als **Anlage 4** beigefügt.

In allen Stufen der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde deutlich, dass die Handlungsmöglichkeiten der Städte und Gemeinden begrenzt sind, da für die betroffenen Straßen fast ausschließlich der Bund oder das Land zuständig sind:

Ebenfalls wurde aber auch deutlich, dass durch diese Richtlinie - insbesondere in der ersten und z. T. auch in der zweiten Stufe - Erwartungen geweckt wurden, die von den Städten und Gemeinden aufgrund der beschriebenen Handlungsgrenzen nicht erfüllt werden können.

Mit der Ausarbeitung und dem Beschluss der Lärmaktionspläne ist zudem auch kein direkter Rechtsanspruch zur tatsächlichen Durchführung der Maßnahmen verbunden.

Diese Tatsache dürfte auch ein Grund der sehr geringen Beteiligung der Öffentlichkeit gewesen sein. Bei der nächsten, d.h. vierten Stufe der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in 2023 dürfte sich diese geringe Beteiligung wiederholen. Da es keinen vorgeschriebenen Verfahrensablauf zur Beteiligung bzw. Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt, stellt sich die kritische Frage, ob in Zukunft bei den jeweils fünfjährigen Überprüfungen der Lärmaktionspläne auf Bürgeranhörungen verzichtet wird und nur noch öffentliche Auslegungen vorgenommen werden.

Bei der Überprüfung der Lärmaktionspläne reicht eine Mitwirkung der Öffentlichkeit durch Bekanntmachung und Auslegung aus (§ 47 d Abs. 3 BImSchG).

Der Ausschuss für Umwelt, Ortsentwicklung und Verkehr wird gebeten, der Stadtvertretung zu empfehlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Beschlussempfehlung:

1. Die vorgebrachten Anregungen werden, wie in den anliegenden Abwägungsvorschlägen (**Anlage 3**) beschrieben, behandelt.
2. Der Lärmaktionsplan der 3. Stufe wird in der vorliegenden Fassung (**Anlage 4**) beschlossen.
3. Der Lärmaktionsplan der 3. Stufe ist bei eigenen Planungen und Vorhaben entsprechend unter dem Abwägungsvorbehalt und der eigenen Zuständigkeit zu berücksichtigen.
4. Der beschlossene Lärmaktionsplan der 3. Stufe ist der EU zu melden.
5. Die Verwaltung wird gebeten, den Beschluss des Lärmaktionsplanes der 3. Stufe bekannt zu machen und auf Dauer öffentlich auszulegen und ins Internet zu stellen und die betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange davon zu unterrichten.

Zu 8) Informationen

**Zu 9) Beantwortung der Anfragen aus der vorigen Ausschusssitzung
Umwelt, Ortsentwicklung und Verkehr**

Die Verwaltung wird die in der vorigen Ausschusssitzung gestellten Fragen in dieser Sitzung beantworten.

**Zu 10) Anfragen der Stadtvertreterinnen und Stadtvertreter sowie
der Bürgerlichen Mitglieder**

Der nachfolgende Tagesordnungspunkt wird nach Maßgabe der Beschlussfassung des Ausschusses voraussichtlich nichtöffentlich beraten

Zu 11) Grundstücksangelegenheiten

Öffentlicher Teil:

**Zu 12) Bekanntgabe von Beschlüssen und Empfehlungen zu den in
nichtöffentlicher Sitzung behandelten Tagesordnungspunkten**

Büdelsdorf, den 16. April 2018

i. A.

Sievers

**Leitprojekte
für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg
-Projektdatenblatt-**

1. Name des Projektes	Teilerneuerung der Geh- und Radwegbrücke über die Eider in der Gemeinde Nübbel		
2. Ansprechpartner für das Projekt			
Name / Vorname:	Jürgen Rathjen		
Funktion:	Stabsstelle, Bürgermeister Fockbek		
Gebietskörperschaft / Institution/Unternehmen:	Gemeinde Nübbel, über das Amt Fockbek		
Anschrift:	Rendsburger Straße 42, 24787 Fockbek		
Telefon:	04331/667722	Telefax:	04331/6677922
E-Mail:	j.rathjen@fockbek.de		
3. Räumliche Zuordnung des Projektes			
<input type="checkbox"/> Lebens- und Wirtschaftsraum insgesamt <input checked="" type="checkbox"/> Teilraum, und zwar südlicher Lebensraum			
4. Beschreibung der zentralen Projektinhalte			
4.1 Ziele des Projektes:	Zur Sicherung des Hauptverbindungsweges für Fußgänger und Radfahrer zwischen dem westlichen Bereich der Eider und der Stadt Rendsburg ist ein Erhalt der Brücke zwingend erforderlich. Durch einen Brückenerhalt würden ebenfalls die Schülper Anwohner/innen nördlich des Kanals sowie Rendsburger Bürgerinnen und Bürger entlang der Kanalstraße profitieren. Diese könnten weiterhin Nübbeler Infrastruktur nutzen. Auch soll der Erhalt der im Kreisradwegeplan ausgewiesenen Querung sowie des Schulweges sichergestellt werden.		
4.2 Inhaltliche Schwerpunkte:	Teilerneuerung der heute abgängigen Brücke. Die vorhandene Brücke weist erhebliche Mängel insbesondere im Bereich der Geländebefestigung und der Oberfläche auf.		
4.3 Ausgangssituation:	Die vorhandene Brücke entspricht auf Grund der Mängel nicht mehr den heutigen Anforderungen. Da die Brücke Bestandteil des Kreisradwegeplanes Rendsburg-Eckernförde ist und sie als Alltags- und Schulwegsicherung dient, wird sie täglich sehr stark von Fußgängern und Radfahrern aus der Region genutzt. Als zukünftige Sicherung dieses Hauptverbindungsweges zwischen Nübbel und Rendsburg ist ein Erhalt dieser Brücke erforderlich.		

4.4 Projektstand:	<input type="checkbox"/> bereits in der Realisierung <input type="checkbox"/> insgesamt <input type="checkbox"/> in Teilbereichen <input checked="" type="checkbox"/> noch nicht in der Realisierung <input type="checkbox"/> Grobkonzept liegt vor <input checked="" type="checkbox"/> Feinkonzept mit Finanzierungs- und Zeitplan liegt vor			
	<p>Ergänzende Hinweise zum Planungsstand:</p> <p>Ein Brückenneubau wird bereits seit längerem thematisch von der Gemeinde Nübbel und der Amtsverwaltung Fockbek behandelt. Um Fördermittel zu akquirieren wurden bereits zahlreiche Gespräche geführt und Anträge gestellt. In der Entwicklungsagentur wurde dieses Projekt als Leitprojekt vorgestellt. Zum Abschluss ist das Thema allerdings nicht gebracht worden.</p> <p>Zwischenzeitlich wurde der zweite Antrag auf GVFG-Mittel abgelehnt. Auch aus ELER-Mittel kann die Brücke nicht gefördert werden. Hierzu wurden zahlreiche Gespräche mit Herrn Brodtmann (MELUR) geführt, die für die Förderung nicht zielführend waren.</p> <p>Auf Grund der hohen finanziellen Belastung der Gemeinde Nübbel und die allgemeine Stimmungslage im Verwaltungsrat der Entwicklungsagentur wird an dem bisherigen Projektdatenblatt mangels finanzieller Beteiligung und Umsetzungskraft nicht weiter festgehalten. Es wird zurückgezogen.</p> <p>Anstelle eines Neubaus der Geh- und Radwegbrücke wird seitens der Gemeinde eine kostengünstigere Teilerneuerung in Erwägung gezogen. Seitens der Gemeinde wird diese Teilerneuerung als Leitprojekt in der Entwicklungsagentur für das Jahr 2017 beantragt. Hierzu dient das vorliegende Projektdatenblatt.</p>			
4.5 Realisierungszeitraum	2017			
4.6 Handlungserfordernisse / offene Fragen				
5. Projektpartner (ggf. bitte konkretisieren – Anlage 1)	Konzeptionelle Mitarbeit	Umsetzungsbeteiligung	(Mit-) Finanzierung/ Eigenmittel	
5.1 Öffentliche Partner (Länder, Kommunen)	1. Land Schleswig-Holstein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	2.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.2 Private Partner	1.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Bedeutung des Projektes für die Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes				

6.1 Erwarteter Nutzen des Projektes für die Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg:	Zum einen ist durch die Teilerneuerung der Brücke die Sicherung und Stärkung der touristischen Bedeutung insbesondere auch als Ergänzung zu dem von der Gemeinde Nübbel im Jahre 2011 errichteten Parkplatz für Fahrradwanderer vorgesehen. Zum anderen ist die Brücke als tägliche Verbindungsmöglichkeit zwischen Nübbel und Rendsburg für Fahrräder und Fußgänger von großer Bedeutung und als solche zu erhalten. Die Brücke dient insbesondere auch als Schulweg.
6.2 Beitrag zur Stärkung und Umsetzungsförderung ausgewählter Ziele und Strategien der GEP	Die Brücke ist Bestandteil des infrastrukturellen Angebotes für Einwohner und Touristen und dient der Wahrung der Identität der Gemeinde hinsichtlich der bestehenden Verbindung zur Stadt Rendsburg.
6.3 Synergieeffekte zu anderen Vorhaben	Stärkung der touristischen Bedeutung des Parkplatzes an der Mühle „Anna“ als Ausgangspunkt für Radtouren in Richtung Rendsburg, entlang des Nord-Ostsee-Kanals.
7. Kosten und Finanzierung	
7.1 (Geschätztes) Projektvolumen 657.000,00 €	
7.2 ggf. konkretisieren (Anlage 2)	
7.2 Fördermittel	<input checked="" type="checkbox"/> bewilligt, Betrag: 300.000 €, Programm GVFG-Mittel <input type="checkbox"/> beantragt, Betrag: €, Programm <input type="checkbox"/> beabsichtigt, Betrag: €, Programm
7.3 Öffentliche / private Aufwendungen der Projektpartner	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierungskonzept steht, und zwar <input checked="" type="checkbox"/> insgesamt <input type="checkbox"/> in Teilbereichen <input type="checkbox"/> Finanzierungskonzept ist noch offen
7.3 Beteiligung des Förderfonds der Entwicklungsagentur	Projektkosten insgesamt: € 657.000,00 abzügl. Nicht förderfähiger Kosten: € Summe: € 657.000,00 abzüglich Drittförderungen: € 300.000,00 Erläuterungen: Das Ministerium wertet lediglich 517.000 EUR als zuwendungsfähig. Planungs- und Bauleitkosten sowie anteilig nicht förderfähiger Baukosten wurden nicht anerkannt Verbleibende Summe: € 357.000,00 Antrag EA Davon 45 % kommunaler Eigenanteil: € 160.650,00 <u>Davon 55 % EA-Mittel: € 196.350,00</u> <input type="checkbox"/> in einer Summe im Wirtschaftsjahr <input type="checkbox"/> € im Wirtschaftsjahr 2016 <input checked="" type="checkbox"/> € im Wirtschaftsjahr 2017

8. Sonstiges	/
---------------------	---

- Anlagen: Anlage 1 Datenblatt zu den Projektpartnern
 Anlage 2 Projektkosten

Hinweise:

Antragsform:

Das Projektdatenblatt für die förmliche Bewerbung ist schriftlich und **in digitaler Form** an den
Vorstand der Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum
Rendsburg
c/o Stadt Rendsburg
Am Gymnasium 4
24768 Rendsburg
Mail: Frank.Thomsen@rendsburg.de
zu richten.



Protokoll zur Informationsveranstaltung der „Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie“ für die Städte und Gemeinden nördlich des NOK (Alt Duvenstedt, Borgstedt, Büdelsdorf, Rendsburg, Fockbek, Lohe-Föhrden)

Ort: Rathaus der Gemeinde Fockbek, Rendsburger Straße 42, 24787 Fockbek
Datum: Donnerstag, 22.02.2018
Beginn: 18:05 Uhr
Ende: 19:00 Uhr
Anwesende: siehe Teilnehmerliste

Frau Matschke begrüßt die Anwesenden und gibt eine kurze Einleitung in das Thema „Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie“.

Herr Hinz von der Wasser- und Verkehrskontor GmbH aus Neumünster erläutert anhand einer PowerPoint-Präsentation die Grundlagen der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Dabei geht er auf die Aufgabe und das Ziel der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Zuständigkeiten, auf die Handlungs- und Umsetzungsprobleme, auf die Lärmkartierung sowie die Kriterien der Bewertung ein.

Zudem wird die Ermittlung der „Ruhigen Gebiete“ erläutert. Zur Bestimmung von „Ruhigen Gebieten“ gibt es keine festen Kriterien. Ruhige Gebiete auf dem Land zeichnen sich durch die Abwesenheit von Lärmquellen aus. Ruhige Gebiete können unter anderem Naherholungsflächen wie Grünanlagen, Sportplätze, Kinderspielplätze und Kleingärten sein.

In den Lärmkarten wurden Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr berücksichtigt. Herr Hinz stellt die Lärmkarten für die einzelnen Gemeinden nördlich des Kanals vor und geht auf die Darstellung der Lärmbelastung und die geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Menschen, Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser ein.

Die Kriterien der Bewertung richten sich nach der Höhe der Pegel, der Anzahl der Betroffenen und der Nutzung und Schutzwürdigkeit der betroffenen Fläche. Die Höhe der Pegel misst sich anhand dem Mittelungspegel L_{DEN} und L_{Night} . Deutsche Regelwerke bieten hierzu nur eine Orientierung und keine Vergleichbarkeit.

Es wird angefragt ob Knicks oder höher angelegte Wälle dem Lärmschutz dienen. Herr Hinz erläutert, dass durch einen 100 m breiten Wald rechnerisch 3dB(A) Lärminderung erzielt wird.

Es wird nochmals auf die Möglichkeit und den Wunsch, dass die Öffentlichkeit Hinweise und Anregungen zur Lärmaktionsplanung gibt und sich somit daran beteiligt, hingewiesen. Die Entwürfe der Lärmaktionspläne liegen noch bis zum 23.02.2018 öffentlich aus. Zudem sind die Entwürfe auf der Internetseite der Stadt Rendsburg veröffentlicht.

Im Auftrag
gez. Matschke

Abwägungssynopse zum Lärmaktionsplan 2018 der Stadt Büdelsdorf

Eingegangene Stellungnahmen im Sinne von § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB die Beteiligung erfolgte durch Auslegung vom 05.02.2018 bis 23.02.2018

Folgende Träger öffentlicher Belange und Behörden haben sich gemeldet und Hinweise und Anregungen vorgebracht:

- | | |
|---|------------|
| 1. Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Betriebssitz, 24106 Kiel | 09.02.2018 |
| 2. Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Technischer Umweltschutz, 24220 Flintbek | 14.02.2018 |
| 3. Kreis Rendsburg-Eckernförde, Der Landrat, – Fachdienst Regionalentwicklung, 24768 Rendsburg | 21.02.2018 |

Ergebnis der öffentlichen Informationsveranstaltung:

4. Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger während der Informationsveranstaltung zur Lärmaktionsplanung 22.02.2018

Weitere Stellungnahmen der Öffentlichkeit sind nicht eingegangen

Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg – Lärmaktionsplan 2018

Abwägungsvorschläge der im Zuge der Beteiligung der von der Planung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Sinne von § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen mit Hinweisen und Anregungen.

Stellungnahme vom:	Inhalt	Abwägungsvorschläge
<p>1. Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein Betriebsitz Kiel 24106 Kiel</p> <p>Schreiben vom 09.02.2018</p>	<p>Sehr geehrter Herr Dumke, zu dem Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Büdelsdorf nehme ich wie folgt Stellung:</p> <p>Für Geschwindigkeiten ≤ 60 km/h gibt es -wie im Lärmaktionsplan auch angeführt- noch keine zugelassenen lärmindernden Deckschichten.</p> <p>Bei einer zukünftigen Deckenerneuerung auf der B 203 wird geprüft werden, ob auf Grund der zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Ergebnisse und der vorhandenen Gegebenheiten die Möglichkeit des Einbaus einer lärmindernden Deckschicht im Bereich der Stadt Büdelsdorf besteht.</p> <p>Weitere Lärmschutzmaßnahmen zu Lasten der Straßenbauverwaltung lassen sich mit Blick auf die bestehenden rechtlichen Vorgaben nicht begründen.</p> <p>Hinsichtlich der straßenverkehrsrechtlichen Belange erklärt die Obere Straßenverkehrsbehörde Folgendes:</p> <p>Zuständig für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung ist die Verkehrsbehörde des Kreises Rendsburg-Eckernförde.</p> <p>Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes bedürfen stets einer Einzelfallentscheidung unter Beachtung der Grenzen des § 45 Abs. 9 StVO, die nicht nur von der Überschreitung von Grenzwerten / oder Richtwerten abhängig ist. Maßgeblich sind bei der Entscheidung der Verkehrsbehörde über eine verkehrsrechtliche Maßnahme zur Lärmreduzierung insbesondere auch die Lärmschutz-Richtlinien-StV, die bei der Festlegung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen u.a. die Berücksichtigung der Funktion der Straße verlangt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Diese Entscheidung wird seitens der Stadt Büdelsdorf begrüßt.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Kreis Rendsburg-Eckernförde wurde beteiligt.</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Stellungnahme vom:	Inhalt	Abwägungsvorschläge
	<p>Die Beurteilungspegel am Immissionsort (nach RLS-90) richten sich nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV, Ziffer 2.1. Danach kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere in Betracht, wenn folgende Richtwerte überschritten werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten, „an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, - in Kern-, Dorf- und Mischgebieten 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts. <p>Von diesen Richtwerten ist bei der Abwägung auszugehen.</p>	<p>Die Richtwerte der Ziffer 2.1 werden dort in Fußnote 9 als, den Beurteilungspegeln für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen entsprechend, angegeben. Diese wurden aber mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25.06.2010 jeweils um 3 dB(A) abgesenkt. Aufgrund dieser Koppelung ist nicht nachvollziehbar, warum für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung weiterhin die höheren Grenzwerte Verwendung finden sollen.</p> <p>Entsprechend der Bewertung des wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages (WD7-3000-021/16) sind bereits bei Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden bzw. ist bei einem entsprechenden Antrag zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet.</p> <p>Die rechtlich abschließende Beurteilung des Sachverhaltes obliegt den anordnenden Behörden.</p>

Stellungnahme vom:	Inhalt	Abwägungsvorschläge
	<p>Alle verkehrsrechtlichen Anordnungen bedürfen gemäß StVO bzw. VwV-StVO der vorherigen Anhörung des Straßenbaulastträgers und der Polizei (Stabsbereich 1.3 der Polizeidirektionen). In Zweifelsfällen ist die Zustimmung der oberen und / oder der obersten Verkehrsbehörde einzuholen.</p>	<p>Kennnismnahme</p>
<p>2. Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein Technischer Umweltschutz LLUR 754 24220 Flintbek Schreiben vom 14.02.2018</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Büdelsdorf wird wie folgt Stellung genommen. Der Entwurf des Lärmaktionsplans entspricht aus hiesiger Sicht den formellen Anforderungen des Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG.</p> <p>Die Aufnahme ruhiger Gebiete in den Lärmaktionsplan wird grundsätzlich begrüßt. Für den Schutz des Gebietes vor einer Zunahme des Umgebungslärms bedarf es explizit einer Festlegung des Gebietes (siehe Artikel 3 m der Richtlinie 2002/49/EG. Die unter Nr. 3.3 im zweiten benannten Flächen sollten konkreter dargestellt werden.</p> <p>Die Hinweise zur Lärmaktionsplanung vom 09. März 2017 der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) formulieren als Anhaltspunkt für eine Festlegung ruhiger Gebiete auf dem Land Pegelwerte von LDEN von 40 dB(A). Der Stadtpark ist aus hiesiger Sicht mit Lärmbelastung von 65 - 75 dB(A) LDEN durch die Hauptseisenbahnstrecke als ruhiges Gebiet wenig geeignet.</p> <p>Die Berücksichtigung des Schienenlärms im Lärmaktionsplan wird begrüßt, siehe §47 d Abs. 1 BImSchG (Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Quellen). Dem Eisenbahn-Bundesamt obliegt die Aufstellung des Lärmaktionsplans mit Maßnahmen in Bundeshoheit. Soweit es an Hauptseisenbahnstrecken des Bundes Lärmprobleme und Lärmauswirkungen gibt, die nicht angemessenen mit Maßnahmen in Bundeshoheit bekämpft werden können, verbleibt eine Verpflichtung bei der Gemeinden.</p>	<p>Kennnismnahme</p> <p>Zusätzlich zum Lärmaktionsplan wird eine Kartendarstellung der benannten ruhigen Gebiete erstellt.</p> <p>Aufgrund der Funktion des Stadtparks für die Naherholung wurde dieser explizit durch die Bevölkerung im Rahmen der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung zur Ausweisung als ruhiges Gebiet gefordert.</p> <p>Kennnismnahme</p>

Stellungnahme vom:	Inhalt	Abwägungsvorschläge
	<p>Als langfristige Strategie werden unter 3.4 aktive Lärmschutzmaßnahmen am Fahrweg gefordert. Die Beteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes im weiteren Verfahren ist daher angeraten.</p> <p>Auch ist es sinnvoll, die Belange der Gemeinde bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans des Eisenbahn-Bundesamtes einzubringen.</p> <p>Auf Mehrfachbelastungen durch Hauptbahnstrecken und Hauptverkehrsstraßen wird hingewiesen.</p> <p>Das LLUR gehalten ist, nur im Rahmen seiner Aufgaben und Zuständigkeiten zu Lärmaktionsplänen wie auch zu anderen Plänen z.B. der Bauleitplanung Stellung zu nehmen. Dem LLUR obliegen bei Maßnahmen zur Minderung von Verkehrslärm z.B. straßenverkehrsrechtlicher Art oder der Lärmsanierung keine Aufgaben und Zuständigkeiten, insofern wird darauf nicht weiter eingegangen.</p> <p>Ich bitte, die Zusammenfassung des Aktionsplanes von nicht mehr als 10 Seiten über die Internetseite www.laerm.schleswig-holstein.de dem LLUR zur Berichterstattung an die Europäische Kommission gemäß § 47 d Abs. 7 BImSchG bis zum 01. Oktober 2018 bereit zu stellen, siehe Erlass des MELUND vom 25.06.2013.</p>	<p>Es ist durch die Stadt Büdelsdorf eine Äußerung zum Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes geplant. Diese kann aufgrund der Fristen des EBA bis zum 07.03.2018, jedoch nicht mehr in dieser 3. Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen und ist daher auf das Jahr 2023 zu verschieben.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<p>3. Kreis Rendsburg-Eckernförde Der Landrat Fachdienst Regionalentwicklung 24768 Rendsburg</p>	<p>Zur vorliegenden Planung, hier eingegangen am 01.02.2018, nehmen die beteiligten Dienststellen wie folgt Stellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fachdienst <u>Regionalentwicklung</u> <p>Der vorliegende Lärmaktionsplan der Stadt Büdelsdorf wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Stellungnahme vom:	Inhalt	Abwägungsvorschläge
<p>Schreiben vom 21.02.2018</p>	<p>Die Ausweisung ruhiger Gebiete gemäß Kapitel 3.3. wird grundsätzlich begrüßt. Im vorliegenden Fall wird mit dem Stadtpark zwischen Mühlenstraße und Kortenfohr allerdings ein Gebiet ausgewiesen, welches zwar der Naherholung dient, aber bereits heute durch Lärmimmissionen vorbelastet ist. Die Umgebungslärmrichtlinie unterscheidet zwischen ruhigen Gebieten innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen. Ruhige Gebiete im ländlichen Raum zeichnen sich in der Regel dadurch aus, dass sie keinem Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Gemäß Hinweise der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) zur Lärmaktionsplanung vom 09.03.2017, ist ein Anhaltspunkt für eine Festlegung ruhiger Gebiete zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von LDEN = 40 dB(A) nicht überschritten werden. Die vorgenommene Festlegung des ruhigen Gebietes sollte daher überprüft werden.</p> <p>Eine kartografische Darstellung der Gebietsabgrenzung wäre zudem wünschenswert. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Bereiche nicht nur als Belang in die Bauleitplanung sondern auch im Rahmen der Prüfung der Zulässigkeit nach § 35 BauGB als öffentlicher Belang zu berücksichtigen sind.</p>	<p>Aufgrund der Funktion des Stadtparks für die Naherholung wurde dieser explizit durch die Bevölkerung im Rahmen der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung zur Ausweisung als ruhiges Gebiet gefordert.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Fachdienst Bauaufsicht und Denkmalschutz (untere Denkmalschutzbehörde)</u> <p>Aus der Planung ergibt sich nicht, dass von den geplanten Maßnahmen konkret Kulturdenkmale betroffen sein werden.</p> <p><u>Hinweise:</u> Veränderungen an denkmalgeschützten Kulturdenkmalen - unter Umständen auch Veränderungen ihrer Umgebung – unterliegen den Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes. So könnten beispielsweise denkmalrechtliche Genehmigungen erforderlich werden für Veränderungen von Fenstern (z.B. beim Einbau von Lärmschutzfenstern) von rechtskräftig geschützten Baudenkmalen oder für die Errichtung von Lärmschutzwänden. Ein Großteil des Gemeindegebietes Archäologisches Interessengebiet. Bei der Ausweisung neuer Bauflächen muss das Archäologische Landesamt am Planungsverfahren beteiligt werden.</p>	<p>Zusätzlich zum Lärmaktionsplan wird eine Kartendarstellung der benannten ruhigen Gebiete erstellt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Stellungnahme vom:	Inhalt	Abwägungsvorschläge
	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Fachdienst Umwelt</u> (untere Naturschutzbehörde) Sofern ein Lärmschutzwall o.ä. im Bereich von geschützten Biotopen errichtet werden soll, bedarf es einer naturschutzrechtlichen Befreiung und der Kompensation. • <u>Fachdienst Umwelt</u> (untere Bodenschutzbehörde) Hinweis der UBB zum o.g. Projekt bei geplanten Baumaßnahmen zum Schallschutz: Im Zuge der Maßnahme sind die Vorgaben des BauGB (§202 Schutz des humosen Oberbodens), der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV, § 12) des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG u.a. § 7 Vorsorgepflicht) sowie das Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG u.a. § 2 und § 6) einzuhalten. • <u>Fachdienst Straßenverkehr</u> (untere Straßenverkehrsbehörde) Eventuelle straßenverkehrsrechtliche Anordnungen sind Einzelfallentscheidungen und bedarfsabhängig zu beantragen. Ansonsten keine Bedenken. Weitere Anregungen werden vom Kreis Rendsburg-Eckernförde nicht vorgetragen. Ich bitte, mich über den Fortgang des Verfahrens auf dem Laufenden zu halten. Nach Beschlussfassung durch die Gemeindevertretung wird zudem um die Vorlage einer Ausfertigung des beschlossenen Lärmaktionsplanes gebeten. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<p>4. Bürgerinnen und Bürger während der Informationsveranstaltung für Gemeinden nördlich des Nord-Ostsee-Kanals zur Lärmaktionsplanung, 22.02.2018</p>	<p>Zum Stadtgebiet Büdelsdorf wurden durch die anwesenden Bürgerinnen und Bürger der Informationsveranstaltung keine Fragen, Hinweise oder Anregungen gegeben.</p>	

**Aktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
der Stadt Büdelsdorf vom 02. Mai 2018**

1 Allgemeines

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

Die Stadt Büdelsdorf liegt im Kreis Rendsburg-Eckernförde im mittleren Schleswig-Holstein außerhalb der Ballungsgebiete. Hier leben ca. 10.110 Einwohner (Stand 31. Dez. 2015) auf einer Fläche von 6,48 km². Hieraus ergibt sich eine Einwohnerdichte von 1.560 E/km².

Die Stadt Büdelsdorf ist verkehrlich über die Bundesautobahn A 7 sowie die Bundesstraße B 203 an das überregionale Straßennetz angebunden. Die zahlreichen Nebenstraßen gewährleisten eine gute Verteilung des innerörtlichen Quell- und Zielverkehrs sowie des Binnenverkehrs.

Die Eisenbahnstrecke 1040 Neumünster – Flensburg, welche gleichzeitig ein Bestandteil des TEN-Netzes ist, verläuft am westlichen Rand des Stadtgebietes. Die Anbindung des Personenverkehrs an die Eisenbahnstrecke erfolgt über den Bahnhof in der benachbarten Stadt Rendsburg.

Die Stadt Büdelsdorf ist überwiegend von Wohnnutzung geprägt. Jeweils etwa 10 % der Gemeindefläche fallen auf Wasser-, Grün- und Waldflächen sowie Landwirtschaftsflächen. Entlang der Bundesstraße B 203 befinden sich zahlreiche klein- und mittelständische Gewerbeflächen. Im Süden der Stadt befindet sich eine größere Gewerbefläche mit unterschiedlichen Betrieben. Am östlichen Rand befinden sich Gewerbegebiete mit weiteren Entwicklungsmöglichkeiten.

Zu berücksichtigen bei der strategischen Lärmkartierung sind die folgenden Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von mehr als drei Millionen:

- Bundesstraße B 203

Für die Haupteisenbahnstrecke 1040 Neumünster – Flensburg mit einem jährlichen Zugaufkommen von mehr als 30.000 Zügen/Jahr ist für die strategische Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig (www.laermaktionsplanung-schiene.de).

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Büdelsdorf
Der Bürgermeister
Am Markt 1

24782 Büdelsdorf

Gemeindeschlüssel 01058034

1.3 Rechtlicher Hintergrund

- Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz

1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Schlafstörungen oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse und Balkon ausdrücken. Hier will die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie entgegenwirken, in dem sie fordert, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Für Bereiche mit (zu) hohen Geräuschbelastungen sind unter Mitwirkung der Öffentlichkeit Aktionspläne zur Lärminderung zu erarbeiten.

Der Umgebungslärmrichtlinie sind jedoch keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung vorliegt. Auch die nationale Umsetzungsgesetzgebung konnte hier nicht zu einer Konkretisierung beitragen.

So war auch die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene Festlegung eines Pegelwertes von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} für alle Lärmarten im Bundesratsverfahren nicht durchzusetzen. Diese Pegelwerte von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} decken sich mit der ersten Stufe der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2008 zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung geeigneten befundenen Umwelthandlungszielen.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen entspr. Lärmschutz-Richtlinien-StV (23.11.2007) sind durch die Straßenverkehrsbehörden anzuordnen. Bei Überschreitung der Vorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden bzw. ist bei einem entsprechenden Antrag zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet. Werden jedoch die Werte nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV mit 70 dB am Tag und 60 dB in der Nacht in einem allgemeinen Wohngebiet überschritten, wird sich ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung gegebenenfalls auch auf null reduzieren.. (siehe Nr. 3.3 „Verkehrslärmschutz an Bestandsstraßen“ WD7-3000-021/16, Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages)

Weitere Grenz- und Richtwerte siehe Anlage 1.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen (auf 10 gerundet)

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	190	über 50 bis 55	100
über 60 bis 65	90	über 55 bis 60	60
über 65 bis 70	50	über 60 bis 65	10
über 70 bis 75	0	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Summe	330	Summe	170

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Kranken- häuser
über 55 dB(A) L _{DEN}	0,525	153	0	0
über 65 dB(A) L _{DEN}	0,161	22	0	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0	0	0	0

Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken belasteten Menschen (auf 10 gerundet)

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Eisenbahnlärm	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Eisenbahnlärm
über 55 bis 60	980	über 50 bis 55	730
über 60 bis 65	190	über 55 bis 60	90
über 65 bis 70	20	über 60 bis 65	10
über 70 bis 75	10	über 65 bis 70	10
über 75	10	über 70	10
Summe	1.210	Summe	850

Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Kranken- häuser
über 55 dB(A) L _{DEN}	1,55	619	0	0
über 65 dB(A) L _{DEN}	0,14	10	0	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,02	1	0	0

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Straßenverkehrslärm

Es sind ca. 330 Personen und somit rund 3 % der Einwohner der Stadt Büdelsdorf durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} verursacht durch Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a) betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} sind 50 Personen sowie von über 55 dB(A) L_{Night} 70 Personen betroffen. Dies entspricht für beide Zeiträume weniger als einem Prozent der Gesamtbevölkerung.

Sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 70 dB(A) sind 10 Personen und mit einem L_{Night} über 60 dB(A) 20 Personen ausgesetzt. Dies entspricht ebenfalls weniger als einem Prozent aller Einwohner der Stadt Büdelsdorf.

Eisenbahnlärm

Es sind ca. 1.210 Personen und somit rund 12 % der Einwohner der Stadt Büdelsdorf durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} verursacht durch Haupteisenbahnstrecken (> 30.000 Züge/a) betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} sind 40 Personen sowie von über 55 dB(A) L_{Night} 120 Personen betroffen. Dies entspricht für den Tageszeitraum weniger als 1 % und für den Nachtzeitraum etwa 1,2 % der Gesamtbevölkerung.

Sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 70 dB(A) sind 20 Personen und mit einem L_{Night} über 60 dB(A) 30 Personen ausgesetzt. Dies entspricht in beiden Zeiträumen jeweils weniger als 1 % aller Einwohner der Stadt Büdelsdorf.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Hauptverkehrsstraße B 203 ist ursächlich für die Lärmbelastung der etwa 150 betroffenen Wohnungen. Zudem wird der westliche Rand der Stadt Büdelsdorf durch Umgebungslärm der Eisenbahnstrecke 1040 beeinträchtigt. Die übrigen Bereiche, welche überwiegend zu Wohnzwecken genutzt werden, sind nicht betroffen.

Handlungsschwerpunkte zur Minderung der Belastung durch Straßenverkehrslärm liegen somit im Zuge der Bundesstraße B 203 (Hollerstraße). Hier ist insbesondere der östliche Abschnitt im Bereich Ulmenstraße bis Brandheideweg aufgrund der dortigen Mehrfamilien- und Einzelhausbebauung interessant. Zum Teil wird hier versucht durch private Wände oder abschirmende Nebengebäude einen Schallschutz zu realisieren, welcher jedoch aufgrund der Lückenhaftigkeit oder der nur als Sichtschutz geeigneten Materialien keine lärmindernde Wirkung entfaltet.

Handlungsschwerpunkte zur Minderung der Belastung durch Eisenbahnlärm liegen besonders im alten Ortskern um die Meynstraße bis zur Ahlmannallee. In diesem Bereich wird der gesamte, nahezu ausschließlich durch Wohnnutzung geprägte Bereich, durch Eisenbahnlärm belastet, welcher aber durch die Wohnbebauung der ersten Baureihe der Meynstraße, welche zur Stadt Rendsburg gehört, bereits für dahinterliegende Wohngebäude abgeschirmt wird.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Es sind an folgenden Straßenabschnitten Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände) vorhanden:

Bundesstraße B 203

- Die Brückenstraße (B 203) erhielt nach dem vierstreifigen Ausbau auf der nördlichen Straßenseite eine Schallschutzwand zum Schutz der Wohnbebauung in der Alten Dorfstraße.
- In der mittleren Hollerstraße zwischen Ahlmannallee und Ulmenstraße wirken die gewerblich genutzten Gebäude der ersten Bebauungsreihe abschirmend für die dahinterliegende Wohnbebauung. Hier wird der Schallschutz durch städtebauliche Planung erreicht, so dass gegebenenfalls wenige Wohnungen in den Gewerbeimmobilien von Straßenverkehrslärm betroffen sind. Durch den Straßenbaulastträger wurde in den 1990er Jahren im Rahmen des Ausbaus mit Mehrzweckstreifen eine Überprüfung auf Schallschutzansprüche durchgeführt und soweit berechtigt umgesetzt.
- Im weiteren Verlauf der Hollerstraße (B 203) von der Ulmenstraße bis zur Landesstraße L 42 wurde in den Bereichen östlich des Brandheideweges, die durch Mehrfamilienhausbebauung geprägt sind bereits durch die städtebaulichen Planungen Schallschutz erreicht. Durch die Anordnung von Nebengebäuden und privaten Schallschutzwänden erfolgt eine Abschirmung der dahinterliegenden Wohnbebauung.
- Durch den Bund als Straßenbaulastträger der Bundesstraße B 203 wird über einen Verkehrsrechner die verkehrsabhängige Koordinierung der Lichtsignalanlagen des gesamten Straßenzuges aus der Gemeinde Fockbek über die Städte Rendsburg und Büdelsdorf betrieben. Diese Maßnahme dient der Verstetigung des Verkehrsflusses und damit der Lärmreduktion infolge der Minimierung von Halte- und Anfahrvorgängen an den Lichtsignalanlagen.

Sonstige Gemeindestraßen

- In der Vergangenheit wurden bereits großflächig in den Wohngebieten Tempo-30-Zonen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Lärmreduzierung ausgewiesen.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Maßnahmen zur Minderung des Straßenverkehrslärms:

- Es wird eine Kooperation zwischen dem Straßenbaulastträger, der Stadt und den Grundstückseigentümern angestrebt, mit dem Ziel im Abschnitt Ulmenstraße bis Brandheideweg beiderseits der Hollerstraße (B 203) aktive Lärmschutzmaßnahmen zu errichten.
- Anwendung von Beurteilungspegeln über 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts - berechnet nach Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS - als Auslöser straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen im Sinne der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Nov. 2007). Straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wenigstens im Nacht-

Zeitraum mit unterstützender statischer Geschwindigkeitskontrolle im Abschnitt der Hollerstraße (B 203) zwischen Memelstraße und mindestens der Heimstraße, besser der Parkallee. Dies ist ein dringender Wunsch aus der Öffentlichkeitsbeteiligung, die Straßenverkehrsbehörde wird gebeten dies positiv zu bescheiden.

- Im Rahmen von Bauleitplanungen verfolgt die Stadt Büdelsdorf weiterhin das Konzept des aktiven Schallschutzes durch Abschirmung mit Hilfe von Nebengebäuden und Schallschutzwänden sowie die Abschirmung durch nicht schutzbedürftige Gewerbebauten.

Maßnahmen zur Minderung des Eisenbahnlärms:

- Büdelsdorf wurde zusammen mit der Stadt Rendsburg in das Förderprogramm des Bundes zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes aufgenommen. Durch die verantwortliche DB Netz AG wird derzeit eine Schalltechnische Untersuchung zur Bestimmung der erforderlichen Lärmsanierungsmaßnahmen erstellt. (Nr. des LS-Abschnitts: 2, von km 108,2 – 117,3 [Anlage 1 des Gesamtkonzeptes, Stand 30.09.2017, Internetauftritt BMVI zur Lärmsanierung an Schienenwegen])

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

Als ruhiges Gebiet wird der Stadtpark zwischen der Mühlenstraße und dem Kortenfohr ausgewiesen. Dieses Gebiet ist derzeit stark durch Eisenbahnlärm betroffen. Es soll auf den Baulastträger eingewirkt werden, hier die Lärmbelastung mindestens zu halten, jedoch besser zu verringern. Eine Berücksichtigung bei der Lärmsanierung an der bestehenden Eisenbahnstrecke ist anzustreben.

Als weiteres ruhiges Gebiet wird der Waldbereich am Nordufer der Obereider mit dem dortigen Wanderweg ausgewiesen. Dieses ruhige Gebiet erstreckt sich im östlichen Bereich weiter nach Norden über die Sportanlagen und das Schwimmbad bis zum Park. Im westlichen Bereich umfasst es den Friedhof.

Derzeit sind diese ruhigen Gebiete nicht von Verkehrslärm der Hauptverkehrsstraßen betroffen. 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.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Konzeptionelle Ansätze

- Bei allen zukünftigen gemeindlichen Planungen wird der Lärmschutz auch weiterhin als Planungsziel verfolgt. Durch die Aufnahme des Lärmschutzes in das städtebauliche Leitbild der Stadt wird der Aspekt des Immissionsschutzes in allen kommunalen Planungen gestärkt.
- Im Sinne einer langfristigen Lärmvorsorge sind Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm der Straßen und Eisenbahnstrecke auch weiterhin in der Bauleitplanung zu ergreifen. Bei Ausweisung neuer Wohngebiete oder neuer Wohnbauflächen sind die Baugrenzen in einem angemessenen Abstand zur Schallquelle anzuordnen. Weiterhin sind passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorzusehen. Ferner kann auf Ebene der Bauleitplanung auf die Gebäudestellung eingewirkt werden. Auch die Zulassung von Balkonen, Terrassen und anderen Außenwohnbereichen kann ausschließlich auf der lärmabgewandten Seite erfolgen.
- Seit längerem in der Diskussion befindet sich eine Nordumfahrung des Raumes Rendsburg zwischen der Bundesautobahn A 7 AS Rendsburg/Büdelndorf und der Bundesstraße B 77 AS Rendsburg-Nord.

Bundesstraßen außerhalb der Baulast der Stadt Büdelndorf

- Büdelndorf ist vom Lärm der Bundesstraße B 203 betroffen, diese Straße befindet sich nicht in der Baulast der Stadt. Daher soll auch langfristig auf den zuständigen Baulastträger, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr eingewirkt werden, mögliche Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an dieser Straße umzusetzen.

Eisenbahnstrecken außerhalb der Baulast der Stadt Büdelndorf

- Büdelndorf ist erheblich durch den Eisenbahnlärm der Strecke 1040 Neumünster – Flensburg betroffen. Hier soll auf den zuständigen Baulastträger eingewirkt werden, alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms der Eisenbahnstrecke umzusetzen.
- Durch die Stadt Büdelndorf wird die Umsetzung des Lärmsanierungsprogrammes, insbesondere durch aktiven Lärmschutz, am Fahrweg der Eisenbahnstrecke unterstützt.

Maßnahmen an städtischen Straßen in der Baulast der Stadt Büdelndorf

- Als langfristig umzusetzende Lärminderungsmaßnahme sollen die Fahrbahndeckschichten mit lärmindernden Fahrbahnbelägen versehen werden, sofern diese technisch ausgereift sind.
- Eine Ausführung der Fahrbahndeckschicht mit lärmindernden Fahrbahnbelägen auf innerörtlichen Straßen befindet sich derzeit in der wissenschaftlichen Erprobungsphase und hat noch keine Zulassung durch die zuständigen Behörden erlangt, so dass die Straßenbauverwaltungen grundsätzlich innerorts diese Asphaltarten nicht einsetzen. Allein außerorts bei Geschwindigkeiten von über 60 km/h werden derzeit verschiedene lärmindernde Asphaltdeckschichten z.B. offenporiger Asphalt OPA, lärmarter Gussasphalt MA LA, Splittmastixasphalt SMA, Asphaltbeton AC und Waschbeton WB eingesetzt.

Für Innerortsgeschwindigkeiten wurden noch keine Werte für lärmindernde Fahrbahnbeläge vergeben. Durch die Randbedingungen (Einbausituation, Durchführung von Aufgrabungen, etc.) und die Verkehrssituationen (viele Lenk-, Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge und daraus resultierend größere horizontale Scherkräfte) bedingt, empfiehlt es sich, Beläge mit einer Textur einzusetzen, die wenig mechanische Anregung verursacht. Es bieten sich der lärmarme Splittmastixasphalt SMA LA, die lärmoptimierte Asphaltdeckschicht LOA 5 D, die dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung DSH-V und eventuell auch Splittmastixasphalte SMA und Asphaltbetone AC an. Das Hauptproblem lärmarmen Beläge ist ihr akustisches Langzeitverhalten: Messungen zeigen, dass hohe Anfangs-Pegelreduktionen möglich sind, nach wenigen Jahren verlieren viele Beläge jedoch einen Großteil ihrer guten akustischen Eigenschaften. [Zitat aus „Lärmindernde Fahrbahnbeläge“, UBA 2/2014]

Derzeit lassen die rechtlich durch die 16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung), 16. BImSchV vorgeschriebenen nationalen Berechnungsvorschriften *RLS-90* mit den zugehörigen Allgemeinen Rundschreiben des Bundesverkehrsministeriums einen rechnerischen Nachweis für Innerortsstraßen mit offenporigen Asphaltdeckschichten nicht zu.

Im Lärmaktionsplan wird daher darauf hingewiesen, dass der Stadt die Zulassungssituation für lärmindernde Fahrbahnbeläge innerorts bewusst ist. Dennoch ist es der Wille der Stadt, bei zukünftigen Sanierungsmaßnahmen selbst, aber auch gegenüber dem Baulastträger eine lärmindernde Fahrbahnbeläge (z.B. LOA 5 D, DSH-V, AC) zu fordern, sofern dafür zukünftig die bautechnischen und rechtlichen Freigaben vorliegen sollten.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich der Hollerstraße (B 203) zwischen Memelstraße und mindestens der Heimstraße, besser der Parkallee führt dazu, dass die hier lebenden mit über 55 dB(A) belasteten Personen in eine niedrigere Klasse von 50 bis 55 dB(A) fallen.

4 Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Ortsentwicklung und Verkehr der Stadt Büdelsdorf vom: XX.XX.2018

Beschluss der Stadtvertretung der Stadt Büdelsdorf vom: XX.XX.2018

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Die Lärmaktionsplanung besitzt Prozesscharakter, daher kann ein Datum als Abschluss der Aktionsplanung nicht benannt werden.

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung des Aktionsplanes

Bekanntmachung der Erarbeitung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit am 27.01.2018

Auslegung des Entwurfes des Lärmaktionsplans zur Mitwirkung vom 05.02.2018 bis 23.02.2018

Formen der öffentlichen Mitwirkung:

Öffentliche Veranstaltung am 22.02.2018

Parallel zur öffentlichen Auslegung wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme zugeschickt. Die Stellungnahmen wurden abgewogen und in den Lärmaktionsplan eingearbeitet.

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

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

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan umfasst administrative Aufgaben welche im Zusammenwirken der beteiligten Behörden ihre Wirkung entfalten. Ein Kostenrahmen wird für diese nicht veranschlagt. Für die aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird eine Größenordnung von 1,2 Mio. € geschätzt.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

Lärmkarte:

http://www.umweltdaten.landsh.de/public/umgebungslaerm/dbscript/la_ge-meinde.php?sgkz=01058034&smode=w

<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

Lärmaktionsplan:

www.buedelsdorf.de unter Planung, Bauen und Umwelt > Umwelt > Lärmaktionsplan

Büdelsdorf, 02. Mai 2018

Rainer Hinrichs
(Bürgermeister)

Übersicht über Immissionsgrenz-, Auslöse- 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.

Anwendungsbereich	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ¹		Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ^{2,3}		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ⁴		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁵	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	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	67	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	69	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	72	62	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.

¹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

² Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

³ Die Auslösewerte der VLärmSchR 97 gelten nicht für die Lärmsanierung beim Schienenverkehr.

⁴ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

⁵ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBl Nr. 26/1998 S. 503)