

Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

der Stadt
Rendsburg

1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Rendsburg
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	01058135
Vollständiger Name der Behörde:	Stadt Rendsburg
Straße:	Am Gymnasium
Hausnummer:	4
PLZ:	24768
Ort:	Rendsburg
E-Mail:	stadtentwicklung@rendsburg.de
Internet-Adresse:	www.rendsburg.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Stadt Rendsburg liegt im Kreis Rendsburg-Eckernförde im mittleren Schleswig-Holstein außerhalb der Ballungsgebiete. Hier leben (Quelle: Gemeindeverzeichnis des Statistikportals der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder ([Gemeindeverzeichnis | Statistikportal.de](https://www.statistikportal.de)) ca. 29.743 Einwohnende (Stand 30.09.2023) auf einer Fläche von 23,75 km². Hieraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 1.252 E/km².

Das Mittelzentrum Rendsburg, ist verkehrlich über die Bundesautobahnen A 7 und A 210 sowie die Bundesstraßen B 77, B 202 und B 203 an das überregionale Straßennetz angebunden. Die Bundesstraßen sowie die Landesstraße L 47 die innerhalb des Stadtgebietes liegen gewährleisten gute Verkehrsverbindungen zur innerörtlichen Verteilung der Quell- Ziel und Binnenverkehre.

Die Eisenbahnstrecke 1040 Neumünster – Flensburg, welche gleichzeitig ein Bestandteil des TEN-Netzes ist, verläuft, geführt durch die Eisenbahnhochbrücke des Nord-Ostsee-Kanals, über große Teile des Stadtgebietes hinweg. Rendsburg selbst ist durch einen Bahnhof des Personenverkehrs an diese Eisenbahnstrecke angebunden.

Das Stadtgebiet wird durch die Schifffahrtsstraße des Nord-Ostsee-Kanals in den nördlichen Siedlungsschwerpunkt und einen südlichen Siedlungsteil mit Wohnnutzungen und Messegelände geteilt.

Im Zentrum der Stadt Rendsburg befindet sich die Innenstadt mit dem kleinteiligen Geschäftszentrum entlang der Fußgängerzone. Wohnnutzung prägt das mittlere, nordöstliche, südöstliche und südlich des Nord-Ostsee-Kanals gelegene Stadtgebiet. Gewerbegebiete liegen entlang der Bundesstraße B 77 und dem Nord-Ostsee-Kanal. Die weitere 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.

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

- Bundesstraße B 77 (südlich Anschlussstelle West B 202 / B 203 / B 77)
- Bundesstraße B 202 (im Stadtteil Rendsburg-Süd)
- Bundesstraße B 203 (gesamter Streckenverlauf: Thormannplatz, Hollesenstraße, Fockbecker Chaussee)
- Landesstraße L 47 (gesamter westlich der Bahn gelegener Streckenverlauf: Berliner Straße bis An der Bleiche und Denkerstraße)
- Kreisstraße K 1 (nördlicher Streckenverlauf: Schleswiger Chaussee Anschlussstelle Nord B 77 bis Flensburger Straße)
- Kreisstraße K 69 Loher Straße
- Alte Kieler Landstraße,
- östliche Eckernförder Straße
- Flensburger Straße
- Friedrichstädter Straße zwischen B 203 und Wyker Straße
- Gerhardstraße

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)

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung – 34.BImSchV.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Lärmgrenzwerte, die als Kriterien für die Evaluierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Bekämpfung und Minderung von Lärm in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet verwendet werden, sind Anhang III der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung dokumentiert.

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. Nach Entscheidung des europäischen Gerichtshofes sind für alle Bereiche, für die Lärmkarten auszuarbeiten sind, unter Mitwirkung der Öffentlichkeit Aktionspläne zur Lärminderung zu erstellen.

Der Umgebungslärmrichtlinie sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, ab welchen Pegelwerten L_{DEN} und L_{Night} lärmmindernde Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden sollen. 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.

Haushaltsmittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen und Bundesstraßen können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte von 64 dB(A) tags und 54 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).

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet...

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:	Summe:	6.550
	über 55 bis 60:	2.260
	über 60 bis 65:	1.380
	über 65 bis 70:	1.520
	über 70 bis 75:	1.050
	über 75:	340

... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:	Summe:	4.570
	über 50 bis 55:	1.490
	über 55 bis 60:	1.440
	über 60 bis 65:	1.210
	über 65 bis 70:	430
	über 70:	0

... ischämische Herzkrankheiten durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen erleiden: 3

... eine starke Belästigung durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind: 1.354

... eine starke Schlafstörung durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen erleiden: 356

Geschätzte Zahl der durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen, Wohnungen und Schulen in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet...

... Flächen:	L_{DEN} dB(A)	km ²
	über 55:	6,81
	über 65:	1,8
	über 75:	0,34

... Wohnungen:	L_{DEN} dB(A)	Wohnungen
	über 55:	3.120
	über 65:	1.386
	über 75:	162
... Schulen:	L_{DEN} dB(A)	Einzelgebäude
	über 55:	14
	über 65:	1
	über 75:	0
... Krankenhaus:	L_{DEN} dB(A)	Einzelgebäude
	über 55:	2
	über 65:	1
	über 75:	0

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

Es sind ca. 6.550 Personen und somit rund 22 % der Einwohnenden der Stadt Rendsburg durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} verursacht durch Hauptverkehrsstraßen betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} sind 2.910 Personen sowie von über 55 dB(A) L_{Night} 3.080 Personen betroffen. Dies entspricht für den Tageszeitraum 9,8 % und für den Nachtzeitraum 10,4 % der Gesamtbevölkerung.

Sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 70 dB(A) sind 1.390 Personen und mit einem L_{Night} über 60 dB(A) 1.640 Personen ausgesetzt. Dies entspricht zwischen 4,7 bzw. 5,5 % aller Einwohner der Stadt Rendsburg.

Es resultiert eine Fallzahl von 1.354 stark belästigten Personen sowie eine Anzahl von 356 Personen mit starker Schlafstörung.

Infolge dieser Verkehrslärmexpositionen liegt die geschätzte Fallzahl von ischämischen Herzkrankheiten bei 3.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Besondere Lärmprobleme bestehen im Straßenzug der Flensburger Straße und Gerhardstraße. Hier trifft eine hohe Einwohnerdichte der vielfach geschlossenen Straßenrandbebauung durch Mehrfamilienhäuser auf hohe Fassadenpegel von L_{DEN} 65 dB(A) bis über 75 dB(A) mit Spitzenpegeln bis 78 dB(A). Hier liegen folglich mit die höchsten Lärmkennziffern des Stadtgebietes vor.

Ähnlich stark belastet erweist sich die Landesstraße L 47 im Abschnitt der Berliner Straße, Königsstraße, Grafenstraße, Baronstraße und Herrenstraße / Materialhofstraße. Auch hier trifft eine geschlossene Straßenrandbebauung auf hohe Fassadenpegel L_{DEN} bis 78 dB(A), so dass auch hier die höchsten Lärmkennziffern erreicht werden.

Vereinzelt liegen auch in der Alten Kieler Landstraße hohe Lärmkennziffern vor. Dabei erreichen die Fassadenpegel L_{DEN} Werte bis 70 dB(A) aber bei teils hoher Einwohnerdichte.

In diesen drei Stadtbereichen kommen zu dem zum Verkehrslärm deutliche Belastungen durch die Eisenbahnstrecke 1040 hinzu, so dass die Bewohner dieser Stadtteile durch beide Arten des Verkehrslärms betroffen sind. Das gesamte mittlere und östliche Stadtgebiet ist erheblich durch Eisenbahnlärm belastet.

Handlungsschwerpunkte zur Minderung der Belastung durch Straßenverkehrslärm liegen somit im Zuge der Flensburger Straße und Gerhardstraße aufgrund der dort nahezu geschlossenen Wohnbebauung. Ähnlich verhält es sich mit der Landesstraße L 47 entlang des Randes des Stadtteils Neuwerk (Berliner Straße, Grafenstraße, Baronstraße, Herrenstraße und Materialhofstraße) und der Alten Kieler Landstraße.

Die B 203 (Fockbecker Chaussee) weist vereinzelt höhere Lärmkennziffern bei Fassadenpegeln L_{DEN} bis 70 dB(A) auf. Aufgrund der dortigen Einzelhausbebauung liegt aber die Bevölkerungsdichte geringer, so dass eine niedrigere Gewichtung resultiert.

Die Fockbeker Chaussee (B 203) aber auch die Denkerstraße (L 47) und Eisenbahnstraße (L 47) stehen in den Handlungsschwerpunkten etwas zurück, da in diesen Straßen bereits durch den Straßenbaulastträger bzw. die Stadt Rendsburg passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden durchgeführt wurden.

2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

Aufgrund der sehr hohen Lärmkennziffern entlang der Flensburger Straße und Gerhardstraße sowie der Landesstraße L 47 im Abschnitt der Berliner Straße, Königstraße, Grafenstraße, Baronstraße und Herrenstraße / Materialhofstraße liegen hier zusammen mit der Alten Kieler Landstraße die Straßenzüge mit der höchsten Priorität für lärmindernde Maßnahmen.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Ifd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, Was)
1	Änderung des Emissionspegels Maßnahmen am Straßenbelag	Bundesstraße B 203 <ul style="list-style-type: none">Im Ortsteil Seemühlen erfolgte die Erneuerung der Fahrbahndecke der Bundesstraße B 202/203 und Änderung der Knotenpunkte zur Verstetigung des Verkehrsflusses.
2	Maßnahmen zur Verstetigung der Geschwindigkeit	Bundesstraße B 203 <ul style="list-style-type: none">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. Landesstraße L 47 <ul style="list-style-type: none">Anordnung einer Streckengeschwindigkeit von 30 km/h im Bereich Herrenstraße vor der Seniorenwohnanlage sowie im Bereich An der Bleiche vor der Altstadtschule Sonstige Gemeindestraßen <ul style="list-style-type: none">In der Vergangenheit wurden bereits großflächig in den Wohngebieten Tempo-30-Zonen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Lärmreduzierung ausgewiesen.

3	Verkehrsmanagementmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none">• 2008 erfolgte die Ausweitung des Park+Ride-Angebotes am Bahnhof Rendsburg auf rund 240 Stellplätze.• Stetig erfolgt die Verbesserung der Infrastruktur für Radverkehr durch Etablierung eines Radroutennetzes. Hier wurde bereits der als Alternativroute zur Fockbeker Chaussee (B 203) der Kliner Weg als Fahrradstraße ausgewiesen.
4	Lärmschutzwände / Lärmschutzwälle	<p>Bundesstraße B 77</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Bundesstraße B 77 ist nördlich des Portals des Nord-Ostsee-Kanaltunnels beidseitig mit Lärmschutzwänden zum Schutz des westlich gelegenen Stadtteils Hohe Luft und der östlich gelegenen Wohnbebauung Mittelstraße versehen.• Entlang der Bundesstraße B 77 besteht zusätzlich zwischen der Anschlussstelle Rendsburg-Mitte und der Untereiderbrücke westlich der Straße ein Schallschutzwall, ebenfalls zum Schutz des Stadtteils Hohe Luft vor Straßenverkehrslärm.• Ein Lärmschutzwand besteht an der Bundesstraße B 77 nach Osten nördlich der Anschlussstelle Rendsburg-Mitte im Bereich der ehemaligen Eiderkaserne aufgrund der Konversion der Kaserne zu Krankenhaus, Wohnen, Schule.• Im weiteren Verlauf der Bundesstraße B 77 besteht östlich der Anschlussstelle Rendsburg-Nordwest / Loher Straße (K 69) eine Lärmschutzwand zum Schutz des östlich gelegenen Wohngebietes Suhmsheide vor Verkehrslärm der Bundesstraße B 77 und der Kreisstraße K 69. <p>Bundesstraße B 202</p> <ul style="list-style-type: none">• Schallschutzwände befinden sich beidseitig im Anschlussbereich der Bundesstraße B 202 an die Bundesstraße B 77 westlich der Anschlussstelle Rendsburg-Süd. Diese befinden sich zum größten Teil außerhalb des Stadtgebietes, wirken sich aber auf dieses im Bereich des Wohngebietes Wilhelminenweg aus.• Zum weiteren Schutz des Wohngebietes Wilhelminenweg wurde östlich der Anschlussstelle Rendsburg-Süd auf rund 150 m ein Lärmschutzwall errichtet. <p>Landesstraße L 47</p> <ul style="list-style-type: none">• An der Landesstraße L 47 im Bereich Berliner Straße Ecke Hindenburgstraße befindet sich zum Schutz der Wohnbebauung der Königinnenstraße auf der Nordseite im Kurvenbereich eine Schallschutzwand.• In der Berliner Straße im Bereich der Einmündung Gartenstraße befindet sich südlich eine Schallschutzwand zum Schutz des südlich angrenzenden Wohngebietes Eiderstraße im Stadtteil Hohe Luft.

5	Schalldämmung an Gebäuden	<p>Bundesstraße B 203</p> <ul style="list-style-type: none"> Als Folge der im Jahre 2000 durchgeführten Deckenerneuerung der Fockbeker Chaussee wurde durch den Bund als Straßenbaulastträger ab dem Jahr 2002 passiver Lärmschutz als Lärmsanierungsmaßnahme im Abschnitt zwischen der Tönninger Straße und der Schleswiger Chaussee durchgeführt. <p>Landesstraße L 47</p> <ul style="list-style-type: none"> An der Eisenbahnstraße und der Denkerstraße wurde im Zuge der Neutrassierung der Eisenbahnbrücke und der Umgestaltung der Straßenverkehrsführung passiver Lärmschutz ab dem Jahr 2007 durchgeführt.
---	---------------------------	---

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Ifd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, Was)	Erläuterungen des erwarteten Nutzens	Kosten der Maßnahme [€] (freiwillige Angabe)
1.	Änderung des Emissionspegels Maßnahmen am Straßenbelag	<p>(kontinuierliche Maßnahme)</p> <p>Bei anstehenden Deckenerneuerungen erfolgt die Anwendung von lärmarmen Asphaltarten wie Asphaltbeton AC 11, Lärmtechnisch optimiertem Asphalt AC D LOA oder dünner Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5.</p> <p>Wichtig insbesondere bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> Flensburger Straße – Gerhardstraße, Eckernförder Straße Alte Kieler Landstraße L 47 Grafenstraße, Baronstraße, Herrenstraße 	Absenken des Pegels um 2 bis zu 3 dB(A)	
2.1	Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung Verringerung der Fahrgeschwindigkeit	<p>(kurzfristige Maßnahme)</p> <p>Anwendung des Ermessensspielraumes der Straßenverkehrsbehörde ab Beurteilungspegeln über 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts - berechnet nach Richtli-</p>	Absenken des Pegels um 2 bis 3 dB(A) in Bereichen mit hoher Einwohnerdichte	

		<p>nien 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 wenigsten im Nacht-Zeitraum mit unterstützender statischer Geschwindigkeitskontrolle in folgenden Straßen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flensburger Straße – Gerhardstraße, Eckernförder Straße • Alte Kieler Landstraße • L 47, Grafenstraße, Baronstraße • L 47, Kieler Straße westlich des Röhlingsweges im Bereich der Schule • Fockbeker Chaussee (B 203); Dies ist ein Wunsch aus der Öffentlichkeitsbeteiligung 2018 		
2.2	<p>Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung</p> <p>Verstetigung Verkehrsfluss</p>	<p>(langfristige Maßnahme)</p> <p>Umstellung der Lichtsignalanlagen auf vollständig verkehrsunabhängige Steuerung zur Verstetigung des Verkehrsflusses</p>	<p>Minderung der Störwirkung von Lichtsignalanlagen im direkten Umfeld. Wirkung aber Rechnerisch nicht darstellbar.</p>	
3.1	<p>Verkehrsmanagement</p> <p>Veränderung der Fahrspuren</p>	<p>(langfristige Maßnahme)</p> <p>Die mit dem Gesamtverkehrsplan vorgesehene Freigabe des Tangentenringes (Materialhofstraße, Herrenstraße) für den Zweirichtungsverkehr wird zu einer Abnahme von Kfz-Fahrten führen. Hierdurch kommt es auch zu einer Lärmreduzierung der hoch belasteten Bereiche Materialhofstraße und Herrenstraße am im Zuge der Landesstraße L 47.</p>	<p>Absenken des Beurteilungspegels um 1 bis maximal 2 dB(A)</p>	
3.2	<p>Verkehrsmanagement</p> <p>Verbesserung der Infrastruktur für</p>	<p>(kontinuierliche Maßnahme)</p> <p>Eine weitere Entwicklung des Veloroutennetzes und die Schlie-</p>	<p>Veränderung des Modal-Split zugunsten des Fuß- und Radverkehrs.</p>	

	Fuß- und Radverkehr	<p>ßung von Lücken im Radwegenetz werden fortlaufend umgesetzt.</p> <p>Eine Verbesserung des Fußgängerverkehrs ist im städtebaulichen Rahmenkonzept zur Stärkung der Fußgängerverkehre vorgesehen.</p>	Bei 10% Minderung des Kfz-Verkehrs, Absenken der Beurteilungspegel um 0,5 dB(A)	
3.3	Verkehrsmanagement Parkraumbewirtschaftung	<p>(mittelfristige Maßnahme)</p> <p>Aufbau eines dynamischen Parkleitsystems.</p> <p>Modernisierung und Digitalisierung der Parkraumbewirtschaftung</p>	Durch zielgenaue Verkehrslenkung Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf dem Tangentenring (L 47) und damit Absenkung des Beurteilungspegels in geringer Größenordnung von 0,1 bis 0,2 dB(A)	
4	Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg Schalldämmung an Gebäuden	<p>(Langfristige Maßnahme)</p> <p>Anwendung von Beurteilungspegeln über 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts - berechnet nach Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS - als Auslöser für eine freiwillige Lärmsanierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.</p> <p>In einigen Bereichen (B 203 Fockbeker Chaussee, L 47 Denkerstraße und L 47 Eisenbahnstraße) wurde bereits passiver Schallschutz durchgeführt.</p>	Unterstützung der Bewohnenden stark belasteter Straßenzüge zur Verbesserung des Innenraumpegels in den Wohnungen	

Erläuterungen des erwarteten Nutzens

Im Zusammenwirken besonders der Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenoberfläche und der Geschwindigkeitsreduktion wird grundsätzlich eine signifikante Absenkung der Pegel L_{DEN} und L_{Night} um 5 dB(A) erreicht. Daher stellen diese innerstädtisch die wirksamsten Maßnahmen dar, da somit die von Straßenverkehrslärm Betroffenen in eine Pegelgruppe niedriger kommen.

Eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung in der Flensburger Straße und Gerhardstraße führt dazu, dass die hier lebenden mit über L_{DEN} 70 dB(A) und 75 dB(A) sehr hoch belasteten Personen in eine niedrigere Klasse von 65 bis 70 dB(A) fallen. Dennoch liegt in diesem Straßenzug auch weiterhin ein Brennpunkt der Lärmbelastung.

Die Freigabe des die Altstadt umschließenden Tangentenringes (L 47) für den Zweirichtungsverkehr führt insbesondere in der Materialhofstraße und der Herrenstraße zu Verkehrsentlastungen, so dass die Anzahl der dort mit über 65 dB(A) nachts Betroffenen im Zusammenspiel mit einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung gänzlich in niedriger belastete Klassen unter 65 dB(A)

fällt. Die gegenüber der Lärmkartierung bereits vorhandene Geschwindigkeit von 30 km/h vor der Seniorenwohnanlage in der Herrenstraße wirkt bereits lärmindernd.

Eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung in der Alten Kieler Landstraße, im Abschnitt zwischen der Berliner Straße (L 47) und der Tondernstraße reduziert in der nahezu geschlossenen Randbebauung die Anzahl der mit um die 60 dB(A) betroffenen Personen. Diese fallen gänzlich in die nächst niedrigeren Klassen zwischen 50 dB(A) und 55 dB(A) bzw. bis 60 dB(A).

Eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung in der Kieler Straße (L 47) ist mindestens im Abschnitt zwischen Bismarckstraße und Pastor-Schröder-Straße erforderlich, da in diesem Bereich auf der südlichen Straßenseite Personen leben, die nach Lärmkarte 2017 mit zwischen 55 dB(A) bis 60 dB(A) belastet sind. Diese würden in der Folge in die niedrigere Belastungsklasse zwischen 50 dB(A) bis 55 dB(A) fallen. Eine Ausweitung auf den gesamten Tageszeitraum verbessert die Lärmsituation der Christian-Timm-Schule und steigert die Verkehrssicherheit im Schulumfeld.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Konzeptionelle Ansätze

- Die Stadt Rendsburg hat mit dem Gesamtverkehrsplan ein bestehendes Konzept, indem sich bereits Ansätze zur Lärminderung finden, diese sollten entsprechend umgesetzt werden. Für die nähere Zukunft ist die Erstellung eines regionalen Mobilitätskonzeptes geplant, welches den Gesamtverkehrsplan erneuert.
- Weiterhin wird bei allen zukünftigen gemeindlichen Planungen der Lärmschutz als zusätzliches Planungsziel aufgenommen und eine Umsetzung der unter 3.2 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.
- Im Sinne einer langfristigen Lärmvorsorge sind Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm der Straßen und Eisenbahnstrecke auch in der Bauleitplanung zu ergreifen. Bei Ausweisung neuer Wohngebiete oder neuer Wohnbauflächen, bei Schließung von Baulücken u.ä. 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 und die Grundrissgestaltung eingewirkt werden. Schutzbedürftige Räume für ständigen Aufenthalt von Personen können beispielsweise auf der lärmabgewandten Seite angeordnet werden. Auch die Zulassung von Balkonen, Terrassen und anderen Außenwohnbereichen kann ausschließlich auf der lärmabgewandten Seite erfolgen.

Bundesstraßen außerhalb der Baulast der Stadt Rendsburg

- Rendsburg ist von den Bundesstraßen B 77, B 202 und B 203 betroffen, diese Straßen befinden sich nicht in der Baulast der Gemeinde. Daher soll auch langfristig auf den zuständigen Baulastträger, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr eingewirkt werden, alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

Maßnahmen an städtischen Straßen und klassifizierten Straßen in der Baulast der Stadt Rendsburg

- Als langfristig umzusetzende Lärminderungsmaßnahme sollen die Fahrbahndeckschichten mit lärmindernden Fahrbahnbelägen versehen werden. 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, die dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung DSH-V und eventuell auch Splittmastixasphalte SMA und Asphaltbetone AC an.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Angabe, ob im Lärmaktionsplan ruhige Gebiete festgesetzt werden: ja

Als übergreifende Schutzmaßnahme gilt für jedes der festgesetzten ruhigen Gebiete:

- Andere Planungsträger sowie die Kommune selbst haben das jeweilige ruhige Gebiet bei Planungen zu berücksichtigen und Steigerungen der vorhandenen Lärmbelastung zu vermeiden.

lfd. Nr.	Name des ruhigen Gebiets (freiwillige Angabe)	Art des ruhigen Gebiets	Schutzmaßnahmen
1.	Naturerlebnisraum Untereider <ul style="list-style-type: none">• östlich Untereider, südlich B 77/B 202 mit Gerhardshain• westlich Untereider• innenstadtnaher Bereich zw. B 77/B 202, Eider und ehem. Eiderkaserne	<ul style="list-style-type: none">• Naherholung, gut erschlossen• Vernetzung Naherholungsraum, wenig erschlossen• Naherholung, von Verkehrslärm betroffen	Prüfung, ob Verlängerung Lärmschutzwall der Eiderkaserne verhältnismäßig ist
2	Stadtpark entlang des Stadtsees	Naherholung, gut erschlossen	Lärmbelastung halten
3	Kleingartenanlage Mastbrook	Naherholung, von Eisenbahnlärm betroffen	Lärmbelastung halten

Die räumliche Ausdehnung der jeweiligen ruhigen Gebiete ist dem [Geoportal Umgebungslärm \(LfU\) \(gdi-sh.de\)](http://Geoportal-Umgebungslärm(LfU)(gdi-sh.de)) zu entnehmen.

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Durch Maßnahmen (Deckenerneuerung, Geschwindigkeitsbegrenzung) im Zuge der Flensburger Straße, Eckernförder Straße und Gerhardstraße können 1.580 Personen entlastet werden.

Durch Maßnahmen (Deckenerneuerung, Geschwindigkeitsbegrenzung) im Zuge der Alten Kieler Landstraße können 1.220 Personen entlastet werden.

Durch Maßnahmen (Deckenerneuerung, Geschwindigkeitsbegrenzung) im Zuge der L 47 Grafenstraße, Baronstraße, Herrenstraße können 540 Personen entlastet werden.

Durch Maßnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzung) im Zuge der B 230 Fockbeker Chaussee / Hollesenstraße Herrenstraße können 940 Personen entlastet werden.

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Von: 01.12.2023 Bis: 05.01.2024

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger:

Die Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung und Beteiligung erfolgte sowohl im Internet auf der Rendsburger Homepage als auch im Mitteilungsblatt der Stadt Rendsburg jeweils am 15.11.2023

Die Unterlagen waren im Internet auf der Homepage von Rendsburg eingestellt und lagen in analoger Form im Rathaus zur Beteiligung aus. Stellungnahmen und Anregungen konnten per Email, per Brief oder zur Niederschrift abgegeben werden.

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange:

Im Zeitraum vom 01.12.2023 bis 05.01.2024 wurde den Trägern öffentlicher Belange die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Lärmaktionsplan gegeben.

4.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben

freiwillige Angaben der Gemeinde:

- Bürgerinnen und Bürger haben keine Stellungnahmen abgegeben.
- Von den Trägern öffentlicher Belange erfolgten Rückmeldungen vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus über den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr. Weitere Stellungnahmen wurden durch das Landesamt für Umwelt sowie die Landwirtschaftskammer, Handwerkskammer und Industrie- und Handelskammer abgegeben. Eine Stellungnahme erfolgte zudem durch den Kreis Rendsburg-Eckernförde.

Anzahl der Personen, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben

freiwillige Angaben der Gemeinde:

0 Bürgerinnen und Bürger

7 von 11 angeschriebenen Trägern öffentlicher Belange

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Angabe, ob im Laufe der öffentlichen Konsultation Stellungnahmen eingegangen sind:

(ja)

Angabe, ob die während der öffentlichen Konsultation eingegangenen Stellungnahmen in den LAP aufgenommen wurden

(nein)

Angabe, ob der LAP nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:

(ja)

Erläuterung, wie der Lärmaktionsplan nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Es wurde eine Abwägungstabelle zu den eingegangenen Stellungnahmen erstellt.

Die sich aus den Stellungnahmen ergebenden redaktionellen Korrekturen wurden in den Lärmaktionsplan eingearbeitet.

4.5 Dokumentation

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation (Protokoll):

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Inhaltliche Vorschläge, wie oder auf welchem Wege eine Reduzierung der Lärmbelastung erreicht werden kann, wurden von keinem der Beteiligten gemacht.

Die erfolgten Rückmeldungen durch die Träger öffentlicher Belange wiesen zur Maßnahme der Geschwindigkeitsbegrenzung auf die nicht ausreichende Tiefe des Lärmaktionsplanes hin, sodass in einem gesonderten Verfahren nach nationalen Richtlinien eine weitere Auseinandersetzung zu diesem Thema erfolgen muss.

Seitens der Interessensvertretungen der Wirtschaft werden Geschwindigkeitsbegrenzungen aufgrund der Steigerung von Fahrzeiten als kritisch beurteilt. Es wurde vorgeschlagen diese Maßnahme daher nur auch die Nachtzeit anzuwenden.

Link zur Webseite mit Dokumenten der öffentlichen Konsultation:

freiwillige Angaben der Gemeinde:

5. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Geschätzte Gesamtkosten (für die Aufstellung) des Aktionsplans (ohne Maßnahmenumsetzung)

freiwillige Angaben der Gemeinde:

Geschätztes Kosten-Nutzen-Verhältnis der im Aktionsplan beschriebenen Maßnahmen

freiwillige Angaben der Gemeinde:

6. Evaluierung des Aktionsplans

6.1 Überprüfung der Umsetzung

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans vorgesehen sind:

(nein)

Wenn ja: Erläuterung der geplanten Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans

freiwillige Angaben der Gemeinde:

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans vorgesehen sind:

(nein)

Geplante Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans

freiwillige Angaben der Gemeinde:

7. Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan tritt in Kraft

am: 01.09.2024

7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans

freiwillige Angaben der Gemeinde

zum: ---

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Lärmkarte:

[Geoportal Umgebungslärm \(LfU\) \(gdi-sh.de\)](https://www.gdi-sh.de)

[GeoPortal.EBA - Verfügbare Kartendienste von GeoPortal.EBA \(eisenbahn-bundesamt.de\)](https://www.eisenbahn-bundesamt.de)

Lärmaktionsplan:

[Rendsburg | Lärmkartierung](https://www.rendsburg.de)

(www.rendsburg.de → „Politik & Verwaltung“ → „Fachbereiche & Sachgebiete“ → „Bauen & Stadtplanung“ → „Lärmkartierung“)

Rendsburg, 09.04.2024
(Ort, Datum)


(Unterschrift, Stempel)



4. Stufe Lärmaktionsplan Rendsburg Ruhige Gebiete

