



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR  
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN  
BERATENDE INGENIEURE BEHREND & KRÜGER

# Gemeinde Schülldorf

## Lärmaktionsplan 2017

### Berichtsfassung zur Meldung an die EU-Kommission

Bearbeitungsstand: 19. Juni 2017

#### Auftraggeber:

Gemeinde Schülldorf  
Der Bürgermeister  
über Amt Eiderkanal  
Schulstraße 36  
  
24783 Osterrönfeld

#### Verfasser:

Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH  
Havelstraße 33  
24539 Neumünster  
Telefon 04321 . 260 27 0  
Telefax 04321 . 260 27 99  
  
Dipl.-Ing. (FH) Katharina Schlotfeldt  
Dipl.-Ing. (FH) Michael Hinz

P:\Projekte\2016\116.2000-VERKEHR\116.2400-LÄRM\116.2429-Raum Rendsburg\_Lärmaktionsplan\03 Bearbeitung\Bericht\Schülldorf\170619-Schülldorf\_Lärmaktionsplan 2017.docx

**Aktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz  
der Gemeinde Schülldorf vom 19. Juni 2017**

## **1 Allgemeines**

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

Die Gemeinde Schülldorf liegt im Kreis Rendsburg-Eckernförde im mittleren Schleswig-Holstein außerhalb der Ballungsgebiete. Hier leben ca. 731 Einwohner (Stand 31. Dez. 2014) auf einer Fläche von 12,99 km<sup>2</sup>. Hieraus ergibt sich eine Einwohnerdichte von 56 E/km<sup>2</sup>.

Die Gemeinde Schülldorf ist verkehrlich über die Bundesautobahnen A 7 und A 210 sowie die Bundesstraße B 202 an das überregionale Straßennetz angebunden. Die Bundesautobahnen A 7 und A 210 mit dem Autobahnkreuz Rendsburg sowie die Landesstraße L 255 die innerhalb des Gemeindegebietes liegen gewährleisten gute Verkehrsverbindungen. Außerdem verlaufen die Kreisstraßen K 30 und K 75 durch das Gemeindegebiet.

Die Eisenbahnstrecke 1040 Neumünster – Flensburg, welche gleichzeitig ein Bestandteil des TEN-Netzes ist, verläuft durch den südlichen Teil der Gemeinde. Die Anbindung an den schienengebundenen Personenverkehr ist über den Bahnhof in der Gemeinde gegeben.

Das vergleichsweise große Gemeindegebiet von Schülldorf wird mit dem Siedlungsschwerpunkt im nördlichen Bereich durch Wohnbebauung geprägt. Im mittleren Gemeindegebiet liegt der Ortsteil Ohe direkt westlich der Bundesautobahn A 7. Die weitere Umgebung ist ländlich geprägt. Die Flächen sind überwiegend kleingliedrige und extensiv genutzte Wiesenlandschaften jedoch befinden sich dort 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:

- Bundesautobahn A 7
- Bundesautobahn A 210

Zu berücksichtigen bei der strategischen Lärmkartierung sind die folgenden Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Zugaufkommen von mehr als 30.000 Zügen/Jahr:

- Strecke 1040 Neumünster - Flensburg

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

Gemeinde Schülldorf  
Der Bürgermeister  
Über Amt Eiderkanal  
Schulstraße 36  
24783 Osterröfeld  
Gemeindeschlüssel 01058146

### 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.

Die Belastungsschwelle, ab deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollen, stellen die Auslösewerte der Aktionsplanung zur Lärminderung dar. Der Umgebungslärmrichtlinie sind jedoch keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit einer Lärminderungsplanung vorliegt. Auch die nationale Umsetzungsgesetzgebung konnte hier nicht zu einer Konkretisierung beitragen.

So war auch die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene Festlegung eines Auslösekriteriums von 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und 55 dB(A)  $L_{Night}$  für alle Lärmarten im Bundesratsverfahren nicht durchzusetzen. Diese Auslösewerte 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 geeignet befundenen Umwelthandlungszielen.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entspr. Lärmschutz-Richtlinien-StV (23.11.2007) in deren mittlerweile um 3 dB(A) abgesenkten Werten von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden.

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 <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
		über 50 bis 55	90
über 55 bis 60	130	über 55 bis 60	20
über 60 bis 65	50	über 60 bis 65	0
über 65 bis 70	10	über 65 bis 70	0
über 70 bis 75	0	über 70	0
über 75	0		
Summe	190	Summe	110

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

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen	Kranken- häuser
über 55 dB(A) L <sub>DEN</sub>	6,395	66	0	0
über 65 dB(A) L <sub>DEN</sub>	1,749	2	0	0
über 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	0,447	0	0	0

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

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Eisenbahnlärm	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Eisenbahnlärm
		über 50 bis 55	10
über 55 bis 60	10	über 55 bis 60	10
über 60 bis 65	10	über 60 bis 65	10
über 65 bis 70	10	über 65 bis 70	10
über 70 bis 75	10	über 70	10
über 75	10		
Summe	50	Summe	50

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

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen	Kranken- häuser
über 55 dB(A) L <sub>DEN</sub>	2,65	17	0	0
über 65 dB(A) L <sub>DEN</sub>	0,75	11	0	0
über 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	0,18	4	0	0

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

### **Straßenverkehrslärm**

Es sind ca. 190 Personen und somit rund 26 % der Einwohner der Gemeinde Schülldorf 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 10 Personen sowie von über 55 dB(A)  $L_{Night}$  20 Personen betroffen. Dies entspricht für den Tageszeitraum 1 % und für den Nachtzeitraum 3 % der Gesamtbevölkerung.

Sehr hohen Belastungen mit  $L_{DEN}$  über 70 dB(A) sind keine Personen und mit einem  $L_{Night}$  über 60 dB(A) ebenfalls keine Personen ausgesetzt.

### **Eisenbahnlärm**

Es sind ca. 50 Personen und somit rund 7 % der Einwohner der Gemeinde Schülldorf durch Umgebungslärm über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  verursacht durch Haupteisenbahnstrecken (> 30.000 Zügen/a) betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  sind 30 Personen sowie von über 55 dB(A)  $L_{Night}$  40 Personen betroffen. Dies entspricht für den Tageszeitraum 4 % und für den Nachtzeitraum 5 % 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 am Tage 3 % und in der Nacht 4 % aller Einwohner der Gemeinde Schülldorf.

## 2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Hauptverkehrsstraßen A 7 und A 210 sind ursächlich für die Belastung des Siedlungsschwerpunktes und des Ortsteils Ohe in der Gemeinde Schülldorf durch Umgebungslärm. Der Großteil der Einwohner ist vom Verkehrslärm der A 210 im nördlichen Teil der Gemeinde beeinträchtigt. Die Eisenbahnstrecke im südlichen Bereich der Gemeinde ist ursächlich für Lärmbelastung der dort ansässigen Bewohner in Bereich der Straßen Bornbrook und Heidkrug.

**Handlungsschwerpunkte zur Minderung der Belastung durch Straßenverkehrslärm** liegen somit im Zuge der Bundesautobahn A 210 und A 7.

**Handlungsschwerpunkte zur Minderung der Belastung durch Eisenbahnlärm** sind aufgrund der einzelnen Gebäude nicht zu verzeichnen.

## 3 Maßnahmenplanung

### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Es sind an folgenden Straßenabschnitten Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände/-wälle) vorhanden:

#### **Bundesautobahn A 7**

- Durch den Straßenbaulastträger wurde im Jahr 2014 eine Lärmtechnische Untersuchung zur Prüfung des Anspruches auf Lärmsanierungsmaßnahmen bei Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte durchgeführt. Als Ergebnis wurde für die Gemeinde Schülldorf festgestellt, dass die Sanierungsgrenzwerte unterschritten werden und folglich keine Maßnahmen vorgesehen werden.

#### **Bundesautobahn A 210**

- Die Bundesautobahn A 210 weist für ein einzeln stehendes Gebäude in der Straße Schulredder eine Lärmschutzwand auf der südlichen Straßenseite auf.

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

#### **Maßnahmen zur Minderung des Straßenverkehrslärms:**

- Durch den Straßenbaulastträger ist die Prüfung und Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen im Streckenverlauf der A 210 im Bereich des Siedlungsschwerpunktes Schülldorfs vorgesehen.

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

Nördlich der A 210 sind mit den Sportanlagen Freizeitanlagen angeordnet, welche dem Umgebungslärm des A 210 mit einem  $L_{DEN}$  von 60 bis 70 dB(A) ausgesetzt sind. Aufgrund der Nutzungsart zur Freizeitgestaltung werden diese als ruhiges Gebiet ausgewiesen.

Die im südlichen Gemeindegebiet gelegenen Naturräume werden als ruhige Gebiete ausgewiesen. Diese vorwiegend durch landwirtschaftliche Nutzung geprägten Gebiete sind durch ein weitläufiges Wirtschaftswegenetz erschlossen, welches als Wanderwegenetz dient.

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.

Die Straßenbauverwaltung wird aufgefordert diese ruhigen Gebiete im Rahmen der Prüfung und Planung von Lärmsanierungsmaßnahmen entlang der A 210 zu berücksichtigen und dabei den Sportanlagen mindestens den Schutzzweck eines Mischgebietes einzuräumen.

### 3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

#### **Konzeptionelle Ansätze**

- Bei allen zukünftigen gemeindlichen Planungen wird der Lärmschutz als zusätzliches Planungsziel aufgenommen. Durch die Aufnahme des Lärmschutzes in das städtebauliche Leitbild der Gemeinde 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.

#### **Bundesfernstraßen sowie Kreisstraßen außerhalb der Baulast der Gemeinde Schülldorf**

- Schülldorf ist vom Lärm der Bundesautobahnen A 7 und A 210 sowie unterhalb der kartierten Hauptverkehrsstraßen von den Kreisstraßen K 75 und K 30 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 sowie den Kreis Rendsburg-Eckernförde eingewirkt werden, alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen. Hierzu zählt insbesondere der Einsatz von lärmmindernden Fahrbahndeckschichten bei Deckenerneuerungsmaßnahmen.

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

Sofern durch den Straßenbaulastträger umfassende Lärmsanierungsmaßnahmen im Zuge der Bundesautobahn A 210 durchgeführt werden, reduziert sich die Anzahl der dort mit über 55 dB(A) nachts Betroffenen vollständig.

## 4 Formelle und finanzielle Informationen

### 4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Beschluss der Gemeindevertretung der Gemeinde Schülldorf vom: 19.06.2017

### 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 / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Am 07.02.2017 wurde eine Informationsveranstaltung durchgeführt, in denen die Öffentlichkeit über die Umgebungslärmrichtlinie und den Ablauf der Aktionsplanung informiert wurde. Es wurden die Lärmkarten sowie Maßnahmenvorschläge vorgestellt und erläutert.

Im Rahmen einer anschließenden Diskussion wurde eine Einschätzung der Lärmsituation aus Sicht der Beteiligten vorgenommen und Lösungsvorschläge unterbereitet.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme zugeschickt. Parallel dazu wurde der Lärmaktionsplan öffentlich zur Stellungnahme ausgelegt. 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 Lärmsituation, 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 beschränkt sich auf administrative Aufgaben welche im Zusammenwirken der beteiligten Behörden ihre Wirkung entfalten. Ein Kostenrahmen wird daher nicht veranschlagt.

### 4.6 Weitere finanzielle Informationen

#### 4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

[http://www.umweltdaten.landsh.de/public/umgebungslaerm/dbscript/la\\_gemeinde.php?sgkz=01058146&smode=w](http://www.umweltdaten.landsh.de/public/umgebungslaerm/dbscript/la_gemeinde.php?sgkz=01058146&smode=w)

Schülldorf, 19. Juni 2017

---

Siegfried Tomkowiak  
(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 Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Anwendungsbereich Nutzung	Richtwerte, bei deren Überschreitung <b>straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen</b> in Betracht kommen <sup>1</sup>		Auslösewerte für die <b>Lärmsanierung</b> an Straßen in Baulast des Bundes <sup>2,3</sup>		Grenzwerte für den <b>Neubau</b> oder die <b>wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen</b> (Lärmvorsorge) <sup>4</sup>		Richtwerte für <b>Anlagen</b> im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll <sup>5</sup>	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
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.

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

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

<sup>3</sup> Die Auslösewerte der VLärmSchR 97 gelten nicht für die Lärmsanierung beim Schienenverkehr.

<sup>4</sup> Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

<sup>5</sup> Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503)