AUSZUG

aus der Niederschrift über die **26.** Sitzung **des Bauausschusses**

des Rates der Gemeinde Steinhagen am **07.03.2024**

A. Öffentliche Sitzung

zu 1.:
Vorstellung des Entwurfes des Lärmaktionsplanes der 4. Stufe der Gemeinde Steinhagen durch das beauftragte Büro PGT Umwelt und Verkehrs GmbH aus Hannover und Beschlussfassung zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung
VL-717-2020/2025

Beratung:

Frau Dr. Frentrup begrüßte zum ersten Tagesordnungspunkt die zahlreichen ZuhörerInnen sowie **Frau Wilmers** und **Herrn Mazur** von der PGT Umwelt und Verkehr GmbH.

Zunächst erläuterte **Herr Walter** für den Ausschuss und die ZuhörerInnen den Zeitplan für das Verfahren zur Lärmaktionsplanung. Vorgabe des Landes sei es, dass die Kommunen bis spätestens zum 18.07.2024 den Lärmaktionsplan der 4. Stufe fertigstellen. Nach der heutigen Vorstellung des Entwurfes des Lärmaktionsplans und Bestätigung in der Ratssitzung am 20.03.2024 werde voraussichtlich in der Zeit vom 02.04. – 30.04.2024 die vorgeschriebene Bürger- und Behördenbeteiligungsphase durchgeführt. Im Anschluss daran erfolgt die Auswertung der Stellungnahmen durch das beauftragte Büro. Im Bauausschuss am 13.06.2024 und durch Beschluss im Rat am 03.07.2024 soll der Lärmaktionsplan der Gemeinde Steinhagen dann fristgemäß noch vor dem 18.07.2024 verabschiedet werden.

Sodann erläuterte **Herr Mazur** den Ausschussmitgliedern und ZuhörerInnen anhand einer Bildschirmpräsentation (vgl. ***Anlage 1***) ausführlich das Verfahren, das Vorgehen und das Zustandekommen des konkreten Entwurfes zur Lärmaktionsplanung für die Gemeinde Steinhagen:

Herr Mazur stellte zunächst sein Büro PGT Umwelt und Verkehr GmbH vor und erklärte, dass er bereits seit langem im Bereich der Verkehrs-, Stadt- und Umweltplanung tätig und damit auch mit dem Thema Lärm und Lärmaktionsplanung beschäftigt sei. Sein Büro habe bereits am Handbuch zum § 47 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImschG) mitgewirkt, welcher auch heute für die Lärmaktionsplanung maßgeblich ist.

Herr Mazur machte deutlich, dass Lärm eine sehr individuell wahrgenommene Umwelteinwirkung darstelle, zu der u.a. auch der Verkehrslärm zähle. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung versuche man, den Verkehrslärm EU-weit zu vereinheitlichen. Bei den Berechnungen handele es sich um berechnete Lärmpegel als Mittelungspegel.

Herr Mazur wies daraufhin, dass die BürgerInnen die Lärmminderungsplanung der Kommunen erzwingen, allerdings keinen individuellen Anspruch daraus für sich selbst gegen die zuständigen Behörden durchsetzen könnten. Aus dem Lärmaktionsplan der Städte und Gemeinden ergeben sich keinerlei direkte Durchgriffsrechte für die darin bestimmten Maßnahmen zur Lärmminderung.

Er machte weiterhin deutlich, dass zur Lärmaktionsplanung eine Öffentlichkeitsbeteiligung zwingend vorgeschrieben sei. Die Art und Weise sei nicht streng geregelt wie im Rahmen der Bauleitplanung. Neben der Öffentlichkeit werden aber auch parallel andere Behörden und Träger öffentlicher Belange bei der Lärmaktionsplanung beteiligt. Die Eingaben durch Öffentlichkeit und Behörden sind in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Dies bedeute nicht, dass die Eingaben zwingend Berücksichtigung bzw. Zustimmung durch die Kommune finden müssten.

Die Feststellung der Lautheit obliege in NRW dem Landesamt für Natur, Umwelt, Verbraucherschutz und Wasser (LANUV). Dieses berechne anhand von Verkehrsdaten ausschließlich für klassifizierte Straßen wie Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen die Lärmbelastung für die Kommunen und kartiere diese entsprechend. Diese Lärmkartierung erfolge i.d.R. in einem 5-Jahres-Rhythmus. Grundsätzlich könnten die Kommunen auch eigene Verkehrszahlen melden, aber hierbei handele es sich um ein sehr komplexes Verfahren.

Konkret auf die Gemeinde Steinhagen bezogen erklärte **Herr Mazur**, dass das LANUV in der Berechnung und Kartierung zur 4. Stufe mit teilweise falschen Verkehrsdaten gerechnet hat. Die Gemeinde Steinhagen hatte deshalb eine Neuberechnung der Lärmkarten beantragt, diese war aber mit Blick auf die Einheitlichkeit der Datengrundlage abgelehnt worden. Es komme daher teilweise zu Fehlinterpretationen beim Kartierungsergebnis und den Betroffenheiten. Die Grunddaten für Steinhagen seien damit zwar ungenau, aber für eine Bewertung zur Lärmaktionsplanung dennoch geeignet. Als eindeutige Empfehlung gab **Herr Mazur** dem Ausschuss jedoch mit auf den Weg, rechtzeitig vor der nächsten Lärmkartierung der 5. Stufe eigene Verkehrsmengen seitens der Kommune zu ermitteln und diese in die Kartierung einfließen zu lassen.

Als weiteren Schritt habe das LANUV aus den Lärmkarten dann Fassadenpegel ermittelt, die die Betroffenheiten der Lärmbelastung an den einzelnen Gebäuden entlang der lärmbelasteten Straßen berechnen. Aufgrund der Umstellung auf ein neues EU-weites Berechnungsverfahren und der Zuordnung aller Bewohner eines Gebäudes zu den Betroffenenzahlen kommt es in der 4. Stufe gegenüber der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung allerdings zu einer deutlichen Erhöhung bei den Betroffenenzahlen. **Herr Mazur** wies in diesem Zuge auch deutlich darauf hin, dass die maßgeblichen Auslösewerte der Lärmkartierung (70 dB(A) L_{DEN} / 60 dB(A) L_{Night}) nicht mit denen des Städtebaus vergleichbar sind. Im Städtebau seien die Auslösewerte deutlich geringer als bei der Lärmaktionsplanung. Er machte deutlich, dass es bei der Lärmaktionsplanung um die tatsächlichen Hot-Spots in der Lärmbelastung gehe, die sorgfältig untersucht werden müssten. Der Anspruch der Lärmaktionsplanung liege darin, dass diese sich auf alle Planungen der Kommune auswirke mit dem Ziel, die Planungen in puncto Lärm zu verbessern.

Herr Mazur machte allerdings auch klar, dass ein Lärmaktionsplan nicht die Aufgabe habe lediglich die Behörden zur Verantwortung zu ziehen, sondern auch die BürgerInnen auffordert, selbst etwas gegen den Lärm zu tun. Die könnte zum Beispiel die Umlegung von Ruheräumen in die der Straße abgewandten Zimmer oder der Einbau von Schallschutzfenstern sein. Es müsse somit ein Kompromiss von Anliegern und Nutzern der Hauptverkehrsstraßen gefunden werden.

Als Strategien und Handlungsfelder nannte **Herr Mazur** verschiedene Möglichkeiten zur Vermeidung, Verlagerung, Verlangsamung oder Verstetigung des Verkehrslärms, etwa durch Lärmschutzwände, andere Fahrbahnbeläge, Tempolimits oder Verhaltenswandel. Dies erfordere ggf. langwierige Prozesse.

Problematisch sei, dass die Lärmkarten nicht alle Erfolge zwingend abbilden könnten. Der Mittelpegel werde in 5 dB(A)-Spannen dargestellt. Kleinere Erfolge von 3 – 4 dB (A) werden somit nicht sichtbar, könnten subjektiv aber trotzdem sehr wirksam und wahrnehmbar für die BürgerInnen sein.

Herr Mazur bemerkte, dass der sog. Flüsterasphalt bereits seit 1985 existiere, aber zunächst nur ungern eingesetzt wurde. Inzwischen sei er in NRW zum Standard geworden. Hieran werde deutlich, dass es nötig ist, dass die Öffentlichkeit und die Behörden stets auf Lärmminderungsmaßnahmen beharren sollten, damit langfristig auch diese Ziele durchgesetzt werden können.

In diesem Zusammenhang betonte **Herr Mazur**, dass er in Bezug auf die L778 (Bielefelder / Woerdener / Brockhagener Straße) für die Gemeinde Steinhagen noch Verbesserungspotential sehe. Auch wenn im Rahmen der Sanierung der L 778 bereits der lärmmindernde SMA 8-Aspahlt vorgesehen sei, so gäbe es durchaus noch weitere Potentiale zur Lärmminderung, wie zum Beispiel ein

abschnittsweises Tempo-30-Limit zumindest zu den Nachtzeiten. Auch hier sollte die Kommune im Dialog mit Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde bleiben und die Chance zu weiteren Gesprächen wahrnehmen. Er gab die eindeutige Empfehlung, dass die Verwaltung versuchen soll, mit den beteiligten Behörden im Abstimmungsprozess zu bleiben, auch wenn dies ein schwieriges und kompliziertes Prozedere sei. Angebote zur Kostenbeteiligung der Kommunen könnten überdacht werden. Auch wenn eine Abstimmung langwierig werde, könne sich die Beharrlichkeit irgendwann auszahlen.

Herr Mazur teilte mit, dass Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen oft ein Feindbild für die Verkehrsbehörden darstelle. Auch diesbezüglich seien gute Abstimmungen erforderlich. Die Verkehrsbehörden verschanzen sich gerne hinter § 45 StVO. Aber die Kommune müsse die Entscheidungsbefugnis der Verkehrsbehörden immer wieder triggern, damit das gesetzte Ziel von Tempo 30 im Benehmen mit der Straßenverkehrsbehörde vielleicht doch irgendwann erreicht werden kann. Selbst die Gerichte würden inzwischen zunehmend härter und zugunsten der lärmbelasteten Kommunen urteilen.

Herr Mazur erklärte, dass sein Büro anhand der Lärmkarten und Betroffenenzahlen Maßnahmenkonzepte für die in Steinhagen hauptsächlich belasteten Straßen L 778 und L 756 anhand von Symbolkarten erarbeitet habe. Für die L 778 sind hierin der lärmmindernde Fahrbahnbelag SMA 8, die Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur sowie ein abschnittsweises Tempo 30 zumindest nachts vorgesehen. Auch auf der L 756 solle der lärmmindernde Asphalt sowie teilweise Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 50 mit Geschwindigkeitsüberwachung oder ggf. die Errichtung einer Lärmschutzwand geprüft werden. Die geplante Velo-Route an der L 756 werde sicherlich auch Verbesserungen auf Steinhagener Gebiet bringen.

Herr Mazur machte deutlich, dass bei der Lärmaktionsplanung auch die Öffentlichkeitsbeteiligung ganz wichtig sei. Die Teilhabe der Öffentlichkeit und anderer Behörden und Träger öffentlicher Belange sei vorgeschrieben. Diese Beteiligung solle nun wie vorab von **Herrn Walter** dargestellt auch erfolgen. Die im Rahmen der Beteiligungsphase eingegangen Stellungnahmen werden danach Bestandteil des Lärmaktionsplans.

Herr Mazur machte deutlich, dass der Beschluss des Lärmaktionsplans als Vorgabe für die Lärmverursacher dient. Seine langjährige Erfahrung in der Lärmaktionsplanung zeige, dass sich der ständige Prozess zur Lärmbekämpfung langsam, aber sicher, auch bemerkbar macht. In den vergangenen Jahren habe man andernorts (Beispiele: Celle und Norderstedt oder beim Schienenverkehr) bereits gute Erfolge im Bereich des Lärmschutzes erzielen können. Er betonte nochmals, dass Lärmminderung ein stetiger und schwieriger Prozess sei und ermutigte die Ausschussmitglieder, beharrlich mit den entscheidungsbefugten Behörden in der Abstimmung zu bleiben.

Frau Dr. Frentrup dankte **Herrn Mazur** für seinen Vortrag und die deutliche Ermunterung, sich nicht den Mut nehmen zu lassen, dass Gespräche mit dem Landesbetrieb und dem Kreis Gütersloh langfristig doch zu Erfolgen führen könnten.

Auch **Frau Fuest** schloss sich diesem Dank gegenüber dem Vortragenden an. Sie machte aber deutlich, dass sie die eigentlich falsche Datengrundlage für Steinhagen frustrierend und auch als peinlich seitens des LANUV ansehe. **Herr Mazur** habe den Ausschuss aber dennoch deutlich motiviert, mit Straßen.NRW weiterhin in Abstimmungen zu gehen. Und sie sah erstmals einen Vorteil in der Verschiebung der geplanten Sanierung der L778 auf die Jahre 2025/2026, da sich somit weitere Zeit für Abstimmungsgespräche mit dem Landesbetrieb in Sachen Lärmminderung ergeben würde. Sie fragte nach, ob man genau sagen könne, was eine Temporeduzierung auf 30 an der L 778 zumindest nachts überhaupt lärmtechnisch bringen könne. Hierzu erklärte **Herr Mazur**, dass Tempo 30 i.d.R. nur abschnittsweise möglich sei. Die einzelnen Änderungswerte der Maßnahmen seien auch gar nicht so maßgeblich. Entscheidend sei, dass lärmmindernde Maßnahmen überhaupt erreicht werden könnten. Die Sanierung der L 778 beinhalte nur eine bauliche Instandsetzung, keinen Neubau der Straße. Dies sei für Steinhagen gesetzt. Aber es bestehen Spielräume, die von der Kommune zum Dialog genutzt werden können.

Frau Dr. Frentrup wies insbesondere für die ZuhörerInnen daraufhin, dass Straßen.NRW für die Sanierung der L 778 die Verwendung von lärmminderndem Asphalt SMA 8 bereits zugesagt habe. Gerade die Winterzeit habe diese Straße allerdings nochmal in einen schlechteren Zustand versetzt und Maßnahmen zur Instandhaltung dringend erforderlich gemacht.

Herr Ruhnau dankte dem Büro PGT auch nochmal für den Vortrag und bemerkte, dass die Politik fraktionsübergreifend schon gute Ansätze zur Lärmminderung gehabt habe und auch der Dialog mit dem Landesbetrieb bereits gesucht wurde. Er fragte aber nach konkreten Hinweisen für eine zielgerichtete Konversation mit den entscheidungsbefugten Behörden. Hierzu konnte **Herr Mazur** weiterhin nur auf die politische und verwaltungsseitige Hartnäckigkeit der Gemeinde Steinhagen verweisen. Steinhagen habe das Lärmproblem akzeptiert und sei sich der Problematik längst bewusst. Es bleibe aber wirklich nur der stetige und deutliche Dialog mit den beteiligten Behörden.

Herr Dammeyer machte deutlich, dass die Lärmaktionsplanung der Gemeinde für die anderen beteiligten Behörden nicht bindend sei und äußerte Kritik an dieser Widersprüchlichkeit des Prozesses. **Herr Mazur** stimmte **Herrn Dammeyer** diesbezüglich durchaus zu. Es handele sich bei der Lärmaktionsplanung allerdings um ein EU-weites Verfahren, welches in Deutschland über § 47 BImschG vollzogen wird. Eine Bindung anderer Behörden an die kommunale Lärmaktionsplanung gibt § 47 BImSchG bislang nicht her. Vielleicht entwickle sich dies noch. Zunächst bleibe für die Gemeinde tatsächlich nur der Dialog mit den Entscheidungsträgern.

Herr Dammeyer sagte, dass Straßen.NRW als Ausschlusskriterium für lärmmindernde Maßnahmen meist Kostengründe nennen würde und fragte, ob Fördermöglichkeiten in Bezug auf lärmmindernde Planungen bestehen. Hierzu erläuterte **Herr Mazur**, dass größere Straßenmaßnahmen meist offizielle und langwierige Planverfahren mit sich bringen. Um Lärmminderungsmaßnahmen zu erreichen schlug er vor, dass die Kommune ggf. eine eigene Kostenbeteiligung anbieten könne, um die Ziele zu erreichen.

Herr Ganßauge verwies auf die Taktik „Steter Tropfen höhlt den Stein“. Dies gelte sowohl für den Straßenbaulastträger als auch für die Straßenverkehrsbehörde. Er plädierte dafür, dass neben Straßen.NRW für Baumaßnahmen auch verstärkt der Kreis Gütersloh als Straßenverkehrsbehörde in Bezug auf Verkehrsverlagerungen (z.B. LKW-Verkehr der A33 nach Harsewinkel) oder auch Tempo 30-Anordnungen in den Blick gerückt werden muss.

Frau Dr. Frentrup machte nochmal für alle Anwesenden deutlich, dass die konkreten und individuell für Steinhagen vorgeschlagenen Lärmminderungsmaßnahmen vom beauftragten Büro PGT in den Konzeptkarten im Bericht abzulesen sind, was **Herr Mazur** bestätigte.

Sodann erfolgte eine Sitzungsunterbrechung und die anwesenden ZuhörerInnen konnten zu Wort kommen:

Herr Schwert fragte nach, warum im Konzept keine Umleitung des Schwerlastverkehrs in Richtung Harsewinkel aufgenommen wurde. Diesbezüglich erklärte **Herr Mazur**, dass er diese Maßnahme bereits aus den vorherigen Beiträgen mitgenommen und registriert habe. Er werde diese Möglichkeit nochmal genau prüfen.

Weiter bemerkte **Herr Schwert**, dass ihm unverständlich sei, warum nicht auch Behörden auf Live-Verkehrsdaten von Google zurückgreifen, was **Herr Mazur** mit der EU-weiten Vergleichbarkeit der Daten erklärte. Theoretisch würden derartige Zahlen ausreichen, aber alle am Lärmaktionsplanungsprozess beteiligten Behörden müssten sich in Bezug auf die Zahlengrundlagen einig sein. Zudem sei eine automatisierte Datenerfassung gefährlich und u.U. auch sehr ungenau.

Herr Mazur stellte auf Nachfrage von **Herrn Prunzel** klar, dass der lärmmindernde SMA 8-Asphalt für die Sanierung der L 778 für den gesamten Sanierungsbereich der Straße vorgesehen ist. **Herr Prunzel** mutmaßte zudem, dass der neue Fahrbahnbelag in Verbindung mit einem Tempolimit von

30 km/h sogar langlebiger sei, was **Herr Mazur** allerdings nicht belegbar, sondern nur tendenziell bejahen konnte.

Frau Karwath ging nochmal auf die fehlerhaften Verkehrsdaten des LANUV ein. Die Zahlen der Kartierung seien vor allem zu Lockdown-Zeiten in der Pandemie entstanden und hochgerechnet. Außerdem habe man die Werte der nördlichen und südlichen L 778 gleichgesetzt und fragte, ob man diese Vorgehensweise einfach hinnehmen müsse. Die fehlerhaften Daten seien bereits beim LANUV entstanden. **Herr Mazur** verwies hierzu nochmal auf Seite 16 seiner Präsentation und die dort geschilderten Diskrepanzen in den Daten. Gutachterlich hat sein Büro für die Beurteilung der Lärmsituation jeweils 5 dB(A) geringere Auslösewerte berücksichtigt, damit Ungenauigkeiten bei der Abgrenzung der Pegelklassen ausgeschlossen werden. Für die Fortschreibung zur 5. Stufe sollte die Kommune ganz klar korrekte Daten einfordern.

Frau Dr. Frentrup stellte klar, dass die fehlerhaften Datengrundlagen durch das LANUV bereits auch von **Frau Fuest** schon gerügt wurde. Sie plädierte dafür, dass der Bericht zur Lärmaktionsplanung diese Diskrepanzen gutachterlich nochmal deutlich rausarbeiten solle. Zudem sollen die Daten für die nächste Runde frühzeitig geprüft werden.

Herr Karwath machte deutlich, dass die Datenerfassung kompliziert und schwierig sei. Allerdings habe Steinhagen dennoch sehr hohe Betroffenenzahlen. Man müsse den Blick auch mal über die eigene Gemeindegrenze hinaus in die benachbarten Kommunen wie Halle und Borgholzhausen werfen. Diese lägen deutlich unter den Betroffenenzahlen von Steinhagen. Für Steinhagen ergäbe sich somit ein negatives Alleinstellungsmerkmal in Bezug auf die Betroffenenzahlen und damit ein deutliches Argument für die Einforderung von korrekten Zahlen beim LANUV und zu Lärmminderungsmaßnahmen gegenüber anderen beteiligten Behörden. Er appellierte nochmals an die Ausschussmitglieder mehr Mut zu Diskussionen mit Straßen.NRW und der Verkehrsbehörde des Kreis Gütersloh zu zeigen.

Auch **Herr Mazur** bekräftigte in dem Zuge erneut, dass anspruchsvolle Dialoge mit den beteiligten Behörden nötig seien. Es gäbe bereits gute Beispiele, in denen durch Beharrlichkeit der Städte und Gemeinden durchaus Bewegung für die Lärmminderungsmaßnahmen erreicht werden konnten.

Herr Arens als Sprecher der Initiativgruppe Aktiver Lärmschutz Steinhagen sprach die Ausschussmitglieder auch nochmal gezielt darauf an, dass der politische Wille zur Lärmaktionsplanung deutlich zum Ausdruck gebracht werden müsse. Es sei falsch bei der Planung von Tempo 30-Abschnitten anzugeben, dass dies den Verkehrsfluss hemme. Dies sei ein subjektives Gefühl des Autofahrers, dem Tempo 30 zu langsam sei. Er gab zu Bedenken, ob dieses Gefühl für die Politik schützenswerter zu betrachten sei, als das Lärmgefühl des einzelnen Anliegers. Ob die viel erwartete Umstellung auf E-Autos funktioniere sei auch noch fraglich. Für ihn seien Straßenverkehrsbehörden an den Lärmaktionsplan gebunden, wenn die Rahmenbedingungen aufgrund sauberer Interessensabwägung gegeben sind. Es brauche den politischen Willen, sich auch mal mit den anderen beteiligten Behörden zugunsten des Lärmschutzes anzulegen.

Außerdem machte **Herr Arens** deutlich, dass ihm der Aspekt der Schulwegsicherheit und Radwegesicherheit bei der Lärmaktionsplanung noch fehle. Diese Blickpunkte müssten unbedingt noch argumentativ mit in die Lärmaktionsplanung aufgenommen werden.

Des Weiteren wies **Herr Arens** daraufhin, dass ein Tempolimit auf 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen zur Verstetigung des Verkehrsflusses laut Rechtsprechung auch auf durchaus längeren Abschnitten möglich ist.

Herr Mazur erklärte, das Schul- und Radwegsicherheit noch mit in den Bericht aufgenommen werden. Genauso wie die Tatsache noch ausgeführt wird, dass der eindeutige politische Wille zur Lärmminderung parteiübergreifend gegeben ist.

Frau Dr. Frentrup bat **Herrn Mazur** und **Frau Wilmers** noch ausdrücklich darum, die zusätzlichen Argumente im Gutachten auch noch mit maßgeblichen Urteilen und Quellverweisen zu untermauern.

Auf Nachfrage von **Frau Müller** erklärte **Herr Mazur**, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit an der L 778 auf Tempo 30 eine Lärmminderung von ca. 2 -3 Dezibel bringen könne und damit auch bereits deutlich wahrnehmbar sein werde. Die Verbesserung sei besser spürbar als die Dezibel-Angabe aussagt. Aber auch hierzu besteht eine starke Streitkultur.

Frau Höker machte klar, dass auch ihr sehr wichtig sei, dass die Schulwegsicherheit an den betroffenen Straßen unbedingt beachtet werden muss. Für Sie als Einwohnerin fühle sich dieser Aspekt sehr bedeutend an, auch wenn man nicht direkt an den betroffenen Straßen wohnt.

Herr Theis bemerkte, dass er es sehr beängstigend findet, dass sich im Jahre 2024 in Deutschland Bürger und Kommunen gegenüber anderen Behörden so vehement durchsetzen müssen. Er plädierte dafür noch weitere Ziele Steinhagens in die Argumentation aufzunehmen.

Frau Süß erklärte, dass Steinhagen als familienfreundliche und radwegfreundliche sicherlich noch viele weitere Ziele aufzeigen könne. Der politische Wille zur Lärmreduzierung sei hier aber offensichtlich und unbestritten gegeben. Sie erinnerte an das Motto: „Steter Tropfen höhlt den Stein“. Der Lärmaktionsplan stelle somit eine gute und weitere Argumentation gegenüber anderen Behörden dar.

Frau Dr. Frentrup brachte als weiteren Ansatz noch das Klimaschutzkonzept vor. Während **Herr Theis** dies für zu allgemein ansah und mehr Potential forderte, erklärte **Frau Dr. Frentrup,** dass hierzu gerade erst noch ein Workshop stattgefunden habe und das Klimaschutzkonzept in der stetigen Bearbeitung sei. Es könne durchaus argumentativ genutzt werden.

Herr Arens machte deutlich, dass er die Auslösewerte von 60 bzw. 70 db(A) in der Lärmaktionsplanung als Willkür empfinde, wenn z.B. im Städtebau sogar geringere Werte gesetzt seien. Dies erklärte **Herr Mazur** allerdings erneut mit der Vereinheitlichung aller Länderebene der EU. Dies sei eine bundesweite Empfehlung auf Basis der LAI-Hinweise.

Nach Wiedereintritt in die Sitzung dankte **Frau Dr. Frentrup** nochmals **Herrn Mazur** und **Frau Wilmers** für Ihre Unterstützung und ermutigte die anwesenden BürgerInnen zur Teilnahme an der bevorstehenden Beteiligungsphase zur Lärmaktionsplanung.

Abschließend wurde wie folgt abgestimmt:

Beschluss:

a)
Der Entwurf des vom beauftragten Büro PGT Umwelt und Verkehr GmbH vorgestellten Lärmaktionsplanes der 4. Stufe der Gemeinde Steinhagen wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

b)
Mit diesem vorgestellten Entwurf des Lärmaktionsplanes der 4. Stufe der Gemeinde Steinhagen soll nunmehr die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung durchgeführt werden.

Abstimmungsergebnis: a) + b) jeweils einstimmig ja