

Federf. Stadtamt: Bürgermeisterbüro

<b>Vorlage für den</b>	Berichterstatter	Sitzung am	Punkt
Umweltausschuss	Erster Beigeordneter Dr. Andriske	01.03.2010	

öffentliche Sitzung

**Betrifft:**

**Lärmaktionsplan der Stadt Gladbeck**

**Begründung:**

(ggf. zusätzlich)

In den letzten Jahrzehnten ist Lärm in Deutschland zu einer ernsten Belastung der Bevölkerung geworden. Lärm lediglich als Quelle von Belästigungen und Ärger anzusehen, ist nach neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht richtig. Die bisher bekannten Beeinträchtigungen durch Lärm bilden eine breite Palette negativer Wirkungen. Darunter fallen z.B. Kommunikationsstörungen, Konzentrations- und Lernbeeinträchtigungen, Einschlafstörungen und dadurch ausgelöste Ärger-Reaktionen. Darüber hinaus treten auch eine Reihe von gesundheitlichen Risiken auf.

Unabhängig von den konkreten Wirkungen des Lärms auf Personen ist Lärm eine wichtige negative Komponente, die bei der Stadtplanung und Stadtentwicklung zu berücksichtigen ist. Die persönlich von den Bewohnern erlebten negativen Einwirkungen führen vielfach dazu, dass besonders lärmbelastete Wohnbereiche als unattraktiv gelten. Lärm mindert den Wohnwert eines Wohngebäudes oder ganzer Gebiete. Dadurch können negative Entwicklungen angestoßen oder beschleunigt werden (Stadtflucht, ungünstige soziale Umschichtung, Verringerung der Instandhaltungsbemühungen bei Gebäuden, Verminderung der Wirtschaftlichkeit eines Gebietes). Diese Folgen hat auch eine Kommune zu berücksichtigen.

Um die bestehende und kommende Lärmbelastung zu reduzieren, trat im Februar 2002 die „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ in Kraft. Mit der Richtlinie sollte ein gemeinsames europaweites Konzept festgelegt werden, um schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Hierzu sollen schrittweise folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

<b>Mitzeichnungen</b>					
Bürgermeister:	Erster Beigeordneter:	Stadtkämmerer:	Beigeordneter	Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum:	Datum:	Datum:	Datum:	Datum:	Datum:
_____	_____	_____	_____	_____	_____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: \_\_\_\_\_

- Ermittlung von Umgebungslärm durch Lärmkarten nach europaweit einheitlichen Bewertungsmethoden,
- Verabschiedung von Aktionsplänen durch die Mitgliedsstaaten mit dem Ziel, Umgebungslärm zu verhindern oder zu mindern,
- Umfangreiche Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm.

Die Umgebungslärmrichtlinie ging mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in deutsches Recht über (6. Teil des BImSchG - „Lärminderungsplanung“ - Paragraphen 47a bis 47f).

**Danach sind die Kommunen grundsätzlich für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen selber zuständig.**

### Ziel von Lärmaktions- und Lärminderungsplänen

Bei der Aufstellung von Lärmaktions- und Lärminderungsplänen müssen die besonders stark durch Lärm belasteten Wohnbereiche ermittelt und abgegrenzt, die Dringlichkeit von Abhilfemaßnahmen bewertet und danach gezielt Lärminderungsmaßnahmen getroffen werden. Zusätzlich ist es bei der Lärminderungsplanung ausdrückliches Ziel, ruhige Gebiete, die zur Erholung der Bevölkerung dienen, zu erhalten und zu schützen.

### Fristen

Die Richtlinie setzt entsprechende Fristen für die Erstellung von Lärmkarten und darauf aufbauend für Aktionspläne zur Bekämpfung der wesentlichen Lärmquellen. Diese Maßnahmen beziehen sich jedoch nur auf Ballungsräume und Hauptverkehrswege (siehe Tabelle). Lärmkarten und Aktionspläne sollen alle **fünf Jahre überprüft** und bei Bedarf überarbeitet werden.

**Fristen zur Aufstellung von Lärmkarten und Aktionsplänen**

<b>Untersuchungsbereich</b>	<b>Lärmkarten bis</b>	<b>Aktionspläne bis</b>
<b>1. Stufe</b>		
Ballungsräume > 250.000 Einwohner	<b>30. Juni 2007</b>	<b>18.7.2008</b>
Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Fahrzeuge/Jahr		
Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/Jahr		
Großflughäfen > 50.000 Bewegungen/Jahr		
<b>2. Stufe</b>		
Ballungsräume > 100.000 Einwohner	<b>30. Juni 2012</b>	<b>18. Juli 2013</b>
Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr		
Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr		

Erstellung von Lärmkarten

Allgemein wurde die Kartierung durch die späte Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht verzögert. Für die Beschreibung der Lärmbelastung werden als kennzeichnende Größen der  $L_{den}$  („den“ = Day-Evening-Night/Gesamtwert über 24 h) als Maß für die allgemeine Belästigung am Tag und der  $L_{night}$  (Nachtzeit zwischen 22 und 6 Uhr) als Maß für die Störungen des Schlafes eingeführt.

Damit sich die Kommunen bei der Lärmaktionsplanung zunächst auf die hoch belasteten Lärmbrennpunkte konzentrieren können, hat das Umweltministerium NRW einheitliche Auslösewerte in Höhe von **70/60 dB(A) tags/nachts** per Erlass zur Lärmaktionsplanung (Rd.Erl. des MUNLV - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008) festgelegt. Überschreitungen dieser Werte werden bei der Lärmkartierung deutlich gemacht. Es handelt sich bei diesen Werten allerdings um relativ hoch angesetzte Werte.

Die Kommunen in NRW werden bei der Kartierung und Berechnung des **Straßenlärms** durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) unterstützt. Das LANUV hat dabei die Lärmkartierung für die kleineren Kommunen unterhalb von 100.000 Einwohnern übernommen. Zudem stellt es Daten zur Verfügung bzw. sammelt diese und

stellt die Lärmkarten über ein Internetportal ([www.umgebungs-laerm.nrw.de](http://www.umgebungs-laerm.nrw.de)) der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Im Rahmen der ersten Stufe der Lärmkartierung hat die Stadt Gladbeck dem LANUV die betroffenen Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. KFZ/Jahr mitgeteilt. **Laut Richtlinie sind allerdings nur Autobahnen und Bundes- und Landesstraßen relevant.** Anhand der jeweiligen Verkehrsbelastung wurden dann vom LANUV die Immissionswerte berechnet (s.u.).

Nach hausinterner Prüfung der Straßenabschnitte wurden durch das LANUV (dies gilt für eine Reihe von Straßen in NRW - auch in Gladbeck) nicht alle Straßenabschnitte mit dem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Mio. KFZ/Jahr berücksichtigt. Es fehlte z.B. in Gladbeck an der Sandstraße (L 615) der südliche Abschnitt zwischen Europabrücke und Kreisverkehr oder die Konrad-Adenauer-Allee (L 511) zwischen Sandstraße und Feldhauser Straße.

Laut MUNLV wäre für die genauere Berechnung des Straßenlärms eine Anpassung der Landesdaten an die konkrete Situation vor Ort mit einem erheblichen Aufwand verbunden gewesen und war – so die Aussage des Landes - kurzfristig für die 1. Stufe der Lärmkartierung nicht zu leisten. Vor der Berechnung der Lärmkarten für die 2. Stufe ist eine intensivere Rückkopplung mit den Gemeinden geplant, um größere Abweichungen zu verhindern.

Die Berechnung und Lärmkartierung des **Schieneverkehrs** wird separat vom Eisenbahnbundesamt (<http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de>) vorgenommen. Die Lärmkarten für die Bahnstrecken (zuständig: Eisenbahnbundesamt) stehen analog zur Verfügung, allerdings immer noch nicht in einem digitalen Format; daher ist eine genaue Auswertung der Lärmkartierung für die Schienenwege weiterhin nicht möglich.

### Lärmaktionsplan

Aufgrund der vorliegenden Lärmkartierung der 1. Stufe wurde der Entwurf eines Lärmaktionsplanes durch die Stadt Gladbeck erstellt (siehe Anlage). Dieser Lärmaktionsplan beschreibt die Lärmsituation in der Stadt Gladbeck, fasst die Ergebnisse der Lärmkartierung zusammen und stellt diese getrennt für den Straßen- und Schienenverkehr dar. Außerdem ist der Stadtwald Wittringen als ruhiges Gebiet definiert worden, um ihn vor einer zunehmenden Verlärmung zu schützen.

Für den **Straßenverkehr** wurden durch die Berechnungen des LANUV keine akuten Lärmprobleme ermittelt. Die in die Lärmkartierung eingegangenen Straßen innerhalb von Gladbeck sind die A 2, A 31, B 224 und ein Teilbereich der Sandstraße (Europabrücke).

Vom LANUV wurde anhand statistischer Daten eine Auswertung vorgenommen, wie viele Personen von den o.g. Auslösewerten von tagsüber  $>70$  dB(A) bzw. nachts  $> 60$  dB(A) betroffen sind. Im Fall von Gladbeck handelt es sich hierbei derzeit für die erste Stufe um Einzelfälle. Es sind laut den Berechnungen des LANUV nur zwei Wohnungen und drei Personen ( $L_{den} > 70$  dB(A) = eine Person;  $L_{night} > 60$  dB(A) = zwei Personen) betroffen. Daher ergeben sich für diesen Bereich auch keine Minderungsmaßnahmen.

Im **Schieneverkehr** ist die Strecke Bottrop – Gladbeck betroffen. Hier sind zum Teil die Anwohner von einer Überschreitung der o.g. Auslösewerte (70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts) betroffen.

Der Lärmaktionsplan gibt hier in einem Maßnahmenkonzept allgemeine Lösungsvorschläge vor und beschreibt das Lärmsanierungsprogramm an Bundesschienenwegen. Dieses wurde bundesweit vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) initiiert.

Das Ziel des Programms ist es, möglichst effektiv bestehende Lärmkonfliktbereiche an Schienenwegen zu entschärfen. Hierzu wurde für alle Bahnstrecken bundesweit eine Priorisierung vorgenommen. Entscheidend hierbei war die erreichbare Lärminderung an einer Bahnstrecke und die Anzahl der Personen, die von einer möglichen Maßnahme profitieren würde.

Die betroffene Bahnstrecke Bottrop – Gladbeck-West nimmt in dieser Priorisierungsliste bislang einen niedrigen Rang ein. Kurz- bis mittelfristig ist nicht mit einer Sanierung der Schienenwege im Rahmen dieses Lärmsanierungsprogramms zu rechnen. Konkrete Aussagen zu einem möglichen Zeitpunkt gibt es dazu nicht.

Zusätzlich zu Minderungsmaßnahmen an Straßen und Schienenwegen kann ein Lärmaktionsplan auch sogenannte **„Ruhige Gebiete“** festlegen, um diese vor zusätzlichen Lärmbelastungen zu schützen. Der Lärmaktionsplan der Stadt Gladbeck legt als ruhiges Gebiet den Stadtwald Wittringen fest.

Der Gesetzgeber hat auf eine Legaldefinition „Ruhige Gebiete“ verzichtet. Aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie und den Regelungen zum Anwendungsbereich des 6. Teils des Bundesimmissionsschutzgesetzes (§§ 47 a ff) geht jedoch eindeutig hervor, dass öffentliche Parks in Ballungsräumen ruhige Gebiete sein können. Dies gilt auch dann, wenn dieses Gebiet hinsichtlich Lärm eine Vorbelastung aufweist. Entscheidend ist hierbei der Nutzen der Erholung der Bevölkerung, also die „relative“ Ruhe im Verhältnis zum verlärmten Stadtbereich.

Beim Schutz des ausgewiesenen ruhigen Gebiets „Stadtwald Wittringen vor einer Zunahme des Lärm steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das ruhige Gebiet überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt.

### Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans war gemäß der Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchzuführen, da über die geplanten Maßnahmen ein Einvernehmen mit den betroffenen Trägern hergestellt werden soll. Daher wurden folgende Behörden, Einrichtungen und Institutionen beteiligt und um eine Stellungnahme gebeten:

- Kreis Recklinghausen
- Städte Essen, Gelsenkirchen, Bottrop, Dorsten als Nachbarstädte
- Bezirksregierung Münster
- Landesbetrieb Straßenbau NRW
- DB Services Immobilien GmbH/Niederlassung Köln
- Emschergenossenschaft
- Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW
- Regionalforstamt Ruhrgebiet

- Landwirtschaftskammer NRW
- Landesbüro der Naturschutzverbände NRW
- Handwerkskammer Münster
- IHK Nord Westfalen
- Regionalverband Ruhr

Stellungnahmen sind von folgenden Institutionen eingegangen:

1. **Kreis Recklinghausen** (Schreiben vom 30.09.2009):  
*Der Kreis Recklinghausen hat „keine Bedenken oder Anregungen zu dem vorgelegten Lärminderungsplan“.*
2. **Stadt Essen** (Schreiben vom 25.11.2009):  
*Von Seiten „der Stadt Essen bestehen gegen den Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Gladbeck keine Bedenken“.*
3. **Stadt Dorsten** (Schreiben vom 16.12.2009):  
*„Die Stadt Dorsten bringt keine Anregungen oder Bedenken gegen den Lärminderungsplan vor“.*
4. **Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen** (Schreiben vom 27.11.2009):  
*Die Landwirtschaftskammer hat „aus öffentlich landwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken gegen die Planung“. Es soll jedoch sichergestellt sein, dass erforderliche landwirtschaftliche Arbeiten ordnungsgemäß durchgeführt werden können. Zudem wird auf den Bestandsschutz der im Umkreis des Stadtwaldes Wittringen liegen landwirtschaftlichen Betriebe hingewiesen.*

Abwägung:

Aus Sicht der Stadt Gladbeck entstehen für die Landwirtschaft keine zusätzlichen Auflagen hinsichtlich des Lärmschutzes. Auch die geplante Ausweisung des ruhigen Gebietes Wittringen hat keine Auswirkungen auf landwirtschaftliche Betriebe in der Umgebung.

5. **Eisenbahnbundesamt** (Schreiben vom 01.12.2009):  
*Nach Ansicht des EBA wäre eine Beteiligung nicht nötig gewesen. Es wird darauf verwiesen, dass alleine die Kommunen zuständige Behörden sind. Bedenken oder Einwände wurden daher nicht geäußert.*
6. **Landesbetrieb Wald und Holz** (Schreiben vom 03.12.2009):  
*Gegen den Entwurf des Lärminderungsplanes der Stadt Gladbeck erhebt der Landesbetrieb Wald und Holz keine Bedenken.*
7. **Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW** (Schreiben vom 07.12.2009): *Es werden keine Bedenken gegen die dargestellte Planung erhoben.*
8. **Emschergenossenschaft** (Schreiben vom 16.12.2009): *Seitens der Emschergenossenschaft bestehen keine Bedenken oder Anregungen.*
9. **Landesbüro der Naturschutzverbände NRW** (Schreiben vom 17.12.2009): *Die Ausweisung des ruhigen Gebiets „Stadtwald Wittringen“ wird begrüßt. Ansonsten wird angemerkt, dass die Handlungsspielräume der Stadt zur Verbesserung der Lärmsituation „ja eher ernüchternd“ gering sind.*
10. **IHK Nord-Westfalen** (Schreiben vom 14.12.2009):  
*Die Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen erhebt gegen den Lärminderungsplan keine grundsätzlichen Bedenken. Jedoch wird hinsichtlich der Ausweisung des ruhigen Gebiets angemerkt, dass „der Ausbau der Bundesstraße 224 zur A 52 zu den bedeutendsten strukturpolitischen Infrastrukturprojekten für die Emscher-Lippe-Region zählt“. Es wird auf die Dringlichkeit des Ausbaus verwiesen. Außerdem „würden die im Zuge des Ausbaus erfolgenden aktiven Lärm-schutzmaßnahmen maßgeblich zur Verringerung der Lärmemission entlang der A*

52 beitragen“. Es wird darauf hingewiesen, „dass die Ausweisung des Stadtwaldes Wittringen als ruhiges Gebiet nur hinnehmbar ist, wenn hierdurch keine versteckten Auswirkungen auf den Ausbau der B 224 zur A 52 und die geplante Funktion der A 52 als Bundesfernstraße verbunden sind“.

Abwägung:

Die Ausweisung des ruhigen Gebiets richtet sich nicht gegen den Ausbau der B 224 zur A 52. Jedoch wären bei der weiteren Planung die Auswirkungen des Baus auf das des Gebiets „Stadtwald Wittringen“ zu berücksichtigen. Im übrigen werden die Hinweise zur Kenntnis genommen.

11. **Straßen.NRW** (Schreiben vom 11.12.2009):

*Es wird in der Stellungnahme auf die Pläne zum Ausbau der B 224 zur A 52 hingewiesen. Dort „kommen die Regelungen der Lärmvorsorge nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zur Anwendung.*

*Aus Sicht von Straßen.NRW wird im Hinblick auf die Ausweisung des ruhigen Gebiets darauf hingewiesen, dass für solche Gebiete vom Gesetzgeber keine Ziel-, Schwellen- oder Grenzwerte im Rahmen der Lärmvorsorge vorgegeben sind. Daher könnten Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz des Stadtwaldes Wittringen im Rahmen des Neubaus der A 52 durch Straßen.NRW nicht vorgesehen werden. Des weiteren heißt es, dass aus einer Steigerung der Lärmeinwirkungen in Bezug auf die allgemeine Verkehrsentwicklung auf den bestehenden Straßen (z.B. BAB 2) kein Anspruch auf zusätzliche Lärmschutz resultieren kann.*

Abwägung:

Straßen.NRW spricht sich nicht gegen die Ausweisung des Wittringer Waldes als „ruhiges Gebiet“ aus.

Die übrigen Hinweise zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und dass keine Ziel-, Schwellen- oder Grenzwerte im Rahmen der Lärmvorsorge vorgegeben sind, werden zu Kenntnis genommen.

12. **Deutsche Bahn / DB Services Immobilien GmbH** (Schreiben vom 11.01.2010)

*Die Deutsche Bahn beruft sich in Ihrem Schreiben auf den Bestandsschutz der Strecken in Gladbeck. Allgemein mögliche Maßnahmen, die in dem Lärmaktionsplan genannt werden, werden kritisch beurteilt. „Deshalb sollten Maßnahmen, wie das Absenken des Schienenweges in Troglage oder in Tunnellage nicht Bestandteil des Lärminderungsplanes sein“.*

*Auch organisatorische Maßnahmen, wie die Reduzierung der Zuggeschwindigkeiten als allg. Maßnahme, werden kritisch bewertet. „Die Geschwindigkeitsreduktion bei Zügen würde zu Kapazitätsverlusten auf den betroffenen Strecken führen mit der Folge, dass Zugtrassen nicht oder nicht mehr nachfragegerecht angeboten werden könnten.“ Außerdem wird angeführt, dass eine Geschwindigkeitsverminderung in Gladbeck ähnliche Forderungen aus dem gesamten Bundesgebiet nach sich ziehen würde. „Das verkehrspolitische Ziel „Mehr Verkehr auf die Schiene“ würde konterkariert.“*

Abwägung:

Die im Lärmaktionsplan der Stadt Gladbeck genannten Maßnahmen sind ausschließlich theoretische Vorschläge und Möglichkeiten zur Reduzierung der Lärmbelastung im Schienenverkehr. Die Umsetzung ist nicht konkret festgeschrieben. Die übrigen Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

### Weitere Vorgehensweise/Perspektiven

Die jetzt vorliegenden Ergebnisse der Lärmkartierungen sind derzeit schon bei den Planungen der Stadt Gladbeck (z.B. Bebauungsplanungen, aktuelle Bebauungen, usw.) zu berücksichtigen.

Perspektivisch ist aber jetzt schon folgendes festzuhalten:

**Die zweite Stufe der Umgebungslärmrichtlinie (Straßen mit mehr als 3 Mio. KFZ/Jahr; Schienenwege mit mehr als 30.000 Züge/Jahr - siehe Tabelle) wird voraussichtlich die Bundes- und Landesstraßen innerhalb von Gladbeck in kompletter Länge betreffen sowie auch die Schienenwege nördlich des Bahnhofes Gladbeck West in Richtung Gelsenkirchen-Buer und damit eine höhere Zahl an betroffenen Personen ergeben. Erste Vorarbeiten (z.B. Abstimmungen mit Landesbehörden) sind bereits angelaufen.**

Nach Durchführung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange soll die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen für Aktionspläne gehört werden, um aktiv an der Ausarbeitung und Überprüfung der Pläne mitwirken zu können. Der Plan ist deshalb noch öffentlich auszulegen.

Danach ist der Plan erneut im Ausschuss zu beraten und endgültig dem Rat zur Verabschiedung vorzulegen. Anschließend ist er zu veröffentlichen (Homepage).

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

keine

folgende

#### **Ergebnisrechnung**

<b>Ertrag</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	

<b>Aufwand</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

#### **investiver Finanzplan**

<b>Einzahlung</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

<b>Auszahlung</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen:

zur Verfügung

nicht zur Verfügung

**Beschlussentwurf:**

1. Der Umweltausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist durch Auslegung des Planes kurzfristig durchzuführen.
3. Der Plan ist nach Bewertung weiterer Bedenken und Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung incl. der Bedenken und Anregungen der Träger öffentlicher Belange dem Ausschuss zur Vorberatung und dem Rat zur Verabschiedung vorzulegen.

Der Bürgermeister  
i.V.

---

Dr. Wolfgang Andriske  
Erster Beigeordneter

---

In der Sitzung des

⌘ \_\_\_\_\_-Ausschusses

⌘ Rates

⌘ Haupt- und Finanzausschusses

am \_\_\_\_\_ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: