



Beschlussvorlage Nr.:	067/2024	Datum:	08.03.2024
Beratungsart:	<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich	<input type="checkbox"/> nicht öffentlich	

Beratungsfolge		
Nr.	Stadtvertretung / Fachausschuss	Sitzungstag
1	Ausschuss für Soziales, Sport und Kultur	
2	Bildungsausschuss	
3	X Ausschuss für Umwelt und Verkehr	18.03.2024
4	Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauwesen	
5	Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus, öffentliche Sicherheit und Digitalisierung	
6	X Hauptausschuss	22.04.2024
7	X Stadtvertretung	25.04.2024

nachrichtlich: Junger Rat

Schluss- und Mitzeichnungen			
gez. Th. Haß	gez. Hansen	gez. Stubbmann	
Bürgermeister	Büroleiterin	Amtsleitung	Sachbearbeitung

1. TOP:

Lärmaktionsplan der Stadt Schwentimental;

Hier: a.) Beschluss über die eingegangenen Anregungen und Hinweise

b.) Abschließender Beschluss über den Lärmaktionsplan

2. Sachverhalt und Problemdarstellung:

Seit 2007 sind Kommunen, die im Einflussbereich einer Hauptlärmquelle (z.B. Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Industriegebiete) liegen, verpflichtet, eine Lärminderungsplanung aufzustellen und regelmäßig zu aktualisieren. Eine Lärminderungsplanung setzt sich zusammen aus der Lärmkartierung (Betrachtung der aktuellen Situation) und der darauffolgenden Lärmaktionsplanung (Betrachtung der Prognosebelastungen, 5 Jahre im Voraus). Mit den Lärmkarten wird eine Bewertung der Lärmbelastung ermöglicht, die im zweiten Schritt angefertigten Aktionspläne dienen der Verbesserung der Lebensqualität.

Die Stadt Schwentimental hat in den Jahren 2008 und 2009 eine erste Lärminderungsplanung durchgeführt und am 13.07.2009 hat die Stadtvertretung den 1. Lärmaktionsplan (LAP) Schwentimentals beschlossen. Seit 2009 wurde der LAP in

insgesamt 3 Verfahren überprüft und aktualisiert.

Lärmaktionspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle 5 Jahre zu überprüfen und soweit erforderlich zu überarbeiten.

Deshalb wurden in 2023 die Lärmkarten aktualisiert und im Anschluss die Überarbeitung des Lärmaktionsplanes in Auftrag gegeben.

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr hatte sich in seiner Sitzung am 09.10.2023 mit der Thematik befasst, über den Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes beraten und beschlossen, diesen öffentlich auszulegen, damit alle Interessierten die Planunterlagen einsehen und Anregungen hierzu vortragen können.

Die Auslegung der Planunterlagen erfolgte vom 15.11.2023 bis zum 15.12.2023 und die Unterlagen konnten zusätzlich auf der Homepage der Stadt eingesehen werden. Die von der Planung berührten Träger öffentlicher Belange wurden angeschrieben und um eine Stellungnahme gebeten.

Anregungen und Hinweise aus der Bevölkerung sind nicht eingegangen.

Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen der von der Planung berührten Träger öffentlicher Belange ist nunmehr abgeschlossen, so dass über den Entwurf des Lärmaktionsplans abschließend beraten werden kann.

3. Lösungsvorschlag:

- Siehe Beschlussempfehlung -

4. Haushaltsrechtliche Auswirkungen:

Die notwendigen finanziellen Mittel für den Lärmaktionsplan sind in den Haushalt eingestellt.

5. Beschlussempfehlung:

a.) Beschluss über die eingegangenen Anregungen und Hinweise

Schreiben der Deutschen Bahn AG vom 22.11.2023

Die Deutsche Bahn AG hat mit Schreiben vom 22.11.2023 folgende Hinweise gegeben:

- Die DB bittet darum, dass Eisenbahnbundesamt (EBA) an dem Verfahren der Stadt Schwentimental zu beteiligen.
- Die DB ist nicht verpflichtet, Maßnahmen aus den Lärmaktionsplänen der Kommunen umzusetzen. Dies sei gerichtlich entschieden.
- An den Haupteisenbahnstrecken führt das EBA eine eigene Lärminderungsplanung durch. Zu diesen Planungen hat auch die Öffentlichkeit Gelegenheit, sich an der Aufstellung zu beteiligen. Im Zuge des Verfahrens des EBA würden ebenfalls Lärmkarten erstellt, die auf der Website eingesehen und heruntergeladen werden können.
- Abschließend erfolgt der allgemeine Hinweis auf Lärmsanierungsprogramme an

bestehenden Eisenbahnstrecken.

Die Hinweise der Deutschen Bahn AG werden zur Kenntnis genommen. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplans der Stadt Schwentinal ergeben sich dadurch nicht.

Schreiben des Eisenbahnbundesamtes vom 11.12.2023

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) weist mit Schreiben vom 11.12.2023 auf folgendes hin:

- Das EBA ist seit 2015 für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken verantwortlich. Haupteisenbahnstrecken sind Schienenwege mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr. Sonstige Schienenwege mit weniger Zügen pro Jahr werden bei der Lärmaktionsplanung des EBA nicht berücksichtigt.
- Der durch Schwentinal verlaufende Schienenweg hat ein Verkehrsaufkommen von weniger als 30.000 Zügen pro Jahr, ist damit keine Haupteisenbahnstrecke und wird somit von der Lärmaktionsplanung des EBA nicht erfasst.
- Vom EBA erfolgt abschließend der Hinweis, dass aber auch für sonstige Schienenwege Lärmkarten angefertigt werden, die auf der Website des EBA (www.geoportal.eisenbahn-bundersamt.de) einsehbar sind.

Die Hinweise des Eisenbahnbundesamtes werden zur Kenntnis genommen. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplans der Stadt Schwentinal ergeben sich dadurch nicht.

Schreiben der Verkehrsbetriebe Kreis Plön vom 16.11.2023

Die Verkehrsbetriebe Kreis Plön (VKP) beziehen sich bei ihrer Stellungnahme auf den Punkt „Förderung des ÖPNV“ auf Seite 24 des LAP, welcher lautet: „Höhere Taktdichten von Bus und Bahn. Optimierung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV. Durch gut ausgebauten und funktionierenden ÖPNV soll ein Anreiz geschaffen werden, das Auto öfter stehen zu lassen und so die Lärmbelastung zu reduzieren. Dies deckt sich mit den Zielen des Integrierten Klimaschutzkonzeptes der Stadt Schwentinal. Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Busse und Kommunalfahrzeuge beschafft und eingesetzt werden.“

- Hierzu ergeht der Hinweis der VKP, dass eine Optimierung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten für den Busverkehr der VKP nur schwierig umsetzbar ist. Dies liegt insbesondere begründet in den kleinen Mehrzweckbereichen der Fahrzeuge, die auch durch Rollstuhlfahrende, Menschen mit Kinderwägen oder Rollatoren genutzt werden. Eine verstärkte Fahrradmitnahme würde also zu Konkurrenzsituationen führen. Je nach Art der Optimierungsmaßnahmen wären außerdem mehr Fahrzeitreserven erforderlich, was den Personal- und Fahrzeugbedarf steigern würde. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass es mittlerweile in vielen Gemeinden der Kielregion das

Bikesharing-System Sprottenflotte gibt.

- Bei der Beschaffung von E-Bussen ist die VKP von der Verfügbarkeit von Fördermitteln abhängig.
- Höhere Taktichten im Busverkehr sind mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen abzustimmen. Im Rahmen eines Kreistagsbeschlusses wurde die VKP bereits gebeten, ein Konzept für einen Ausbau des innerörtlichen ÖPNV in Schwentinental am Abend und am Wochenende im Rahmen des ALFA-Angebots (Anruf-Linien-Fahrten) vorzulegen.

Die Hinweise der Verkehrsbetriebe Kreis Plön werden zur Kenntnis genommen. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplans der Stadt Schwentinental ergeben sich dadurch nicht.

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein

Zu den Hinweisen des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV) mit Schreiben vom 05.12.2023 (als Anlage 1 beigefügt) wie folgt:

Das der Lärmschutz auch für den Übergangsbereich Kiel-Elmschenshagen-Klausdorf aus dem Planfeststellungsbeschluss von 1986, wie von der Stadt gefordert, in den nächsten Jahren umgesetzt werden soll, wird begrüßt. Ebenfalls begrüßt wird die Ankündigung der Prüfung, ob entlang der B 202 eine Lärmsanierung durchzuführen ist.

Zur Kenntnis genommen werden die Ausführungen über die Verwendung von offenporigen Belägen. Kritisch zu hinterfragen ist, dass die Höhe der Kosten ausschlaggebend für den Einbau oder den Verzicht auf besseren Lärmschutz sein soll. Die Forderung seitens der Stadt, künftig einen leiseren offenporigen Belag zu verwenden, bleibt bestehen.

Die übrigen in dem Schreiben enthaltenen Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Abschließend der Hinweis, dass die Stadt Schwentinental nach der Beschlussfassung über den Lärmaktionsplan bei der unteren Straßenverkehrsbehörde einen erneuten Antrag auf Prüfung und Anordnung der im Lärmaktionsplan aufgeführten verkehrsrechtlichen Maßnahmen, insbesondere auf Reduzierung der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den Bundes- und Landesstraßen, stellen wird.

Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplans der Stadt Schwentinental ergeben sich dadurch nicht.

Schreiben des Landesamtes für Umwelt Schleswig-Holstein vom 13.12.2023

Das Landesamt für Umwelt SH gibt mit Schreiben vom 13.12.2023 folgende Hinweise:

- Grundsätzlich entspricht der Lärmaktionsplan den rechtlichen Vorgaben.
- Nach § 5 Abs. 5 BImSchG werden Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Die Öffentlichkeit erhält nach § 5 Abs. 3 BImSchG rechtzeitig und effektiv die

Möglichkeit, auch an der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Für die Überprüfung des Lärmaktionsplan wird eine Hilfestellung angeboten. Die Überprüfung des Lärmaktionsplan der 3. Runde ist nicht dokumentiert und wird im Anschreiben und auf der Internetseite nicht erwähnt.

- Für die Berichterstattung wurden neue verbindlichen Vorgaben durch die EU-Kommission formuliert und den Kommunen übermittelt. In Kürze sollen dazu auch neue Masken im Geoportal Umgebungslärm zur Verfügung stehen. Die Übertragung des Lärmaktionsplans in das neue Schema obliegt den Kommunen und könnten anspruchsvoll werden, da noch nicht alle geforderten Informationen hinterlegt sind.

Die Hinweise des Landesamtes für Umwelt werden zur Kenntnis genommen.

Die Vorgaben zur Überprüfung des Lärmaktionsplans und die Beteiligung der Öffentlichkeit wurde selbstverständlich in dem dafür vorgegebenen Rahmen berücksichtigt. Die angesprochene Hilfestellung war zum Zeitpunkt der Bearbeitung des Lärmaktionsplans leider noch nicht veröffentlicht. Im Rahmen der Berichterstattung wird es ausgefüllt zur Verfügung gestellt.

Die Berichterstattung soll künftig über das Geoportal Umgebungslärm erfolgen. Da der Lärmaktionsplan der Stadt Schwentimental den rechtlichen Vorgaben entspricht, sollte die Berichterstattung über das Geoportal durchführbar sein. Der damit verbundene Aufwand bleibt abzuwarten.

Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplans der Stadt Schwentimental ergeben sich dadurch nicht

b.) Abschließender Beschluss über den Lärmaktionsplan

Der fortgeschriebene Lärmaktionsplan der Stadt Schwentimental wird in der vorgelegten Fassung beschlossen.

Der Bürgermeister wird beauftragt, den Lärmaktionsplan ortsüblich bekannt zu machen. In der Bekanntmachung ist anzugeben, wo der Plan auf Dauer eingesehen und über den Inhalt Auskunft erhalten werden kann.

Abstimmung					
Dafür	Dagegen	Enthaltungen	Kenntnisnahme	Vertagung	Keine Abstimmung

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
Postfach 7107, 24171 Kiel

Stadt Schwentinental
Rathaus
Theodor-Storm-Platz 1
24223 Schwentinental

Eingegangen am
06. Dez. 2023
Stadt Schwentinental

Lärmaktionsplan (Entwurf) der Stadt Schwentinental

Sehr geehrter Herr Stubbmann,

zu dem Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Schwentinental bemerke ich aus Sicht der Straßenbauverwaltung Schleswig-Holstein Folgendes:

Eine „verbesserte Gestaltung der Lärmschutzwände“ stellt nach hiesiger Auffassung keine Maßnahme zur Verbesserung der Lärminderung dar.

Der Lärmschutz im Bereich der Stadt Schwentinental wurde in den vergangenen Jahren auf Grund eines Vorbehaltes im damaligen Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau und der teilweisen Verlegung der B 76 durch umfangreiche aktive und passive Maßnahmen ergänzt.

Für den „Übergangsbereich“ der B 76 Kiel-Elmschenhagen-Klausdorf steht noch die Abarbeitung des Vorbehaltes zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 31.01.1986 zum Streckenabschnitt 1 aus. Dabei werden die sich in diesem Bereich vorhandenen Gebäude der Stadt Schwentinental berücksichtigt werden. Es wird angestrebt, im Jahr 2024 ein Ingenieurbüro mit der Erstellung der erforderlichen Lärmtechnischen Berechnung zu beauftragen.

Für die Bundesstraße 202 im Bereich der Stadt Schwentinental wird überprüft werden müssen, ob die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten werden und Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung des Bundes zum Tragen kommen können. Dies wird aber erst langfristig geschehen.

Die Verwendung eines offenporigen Asphalts (OPA, Korrekturwert -5 dB(A)) ist nur unter bestimmten Bedingungen möglich. Die deutlich höheren Kosten sowie die geringere Lebensdauer gegenüber den herkömmlichen Decken sind hierfür die entscheidenden Kriterien.

Im Bereich der Stadt Schwentinental wurden bereits lämmindernde Decken (Korrekturwert 2 dB(A)) eingebaut. Auch zukünftige Deckenerneuerungen werden mit diesen lämmindernden Fahrbahnbelägen hergestellt.

Der bauliche Zustand der Lärmschutzwand nördlich der B 76, direkt westlich der L 52, weist gemäß der regelmäßig durchzuführenden Bauwerksprüfung keine Schäden auf, die zu einer verringerten Schutzwirkung führen würden. Allerdings muss in der Saison 2024/2025 der vorhandene Bewuchs entfernt werden.

Eine Lärmschutzwand an der L 52 im Bereich der Bebauung Rosenweg wäre nur eine freiwillige Leistung des Landes im Zuge der Lärmsanierung. Aufgrund der Haushaltslage werden aber schon seit Jahren keine Lärmsanierungsmaßnahmen zu Lasten des Landes durchgeführt.

Hinsichtlich der erwähnten baulichen Änderungen der L 52 ist das Dezernat 45 im LBV.SH anzusprechen.

Zu den straßenverkehrsrechtlichen Forderungen nimmt die Obere Verkehrsbehörde wie folgt Stellung:

Die obere Verkehrsbehörde weist daraufhin, dass auch anlässlich der aktuell aufzustellenden Lärmaktionspläne weiterhin unverändert die einschlägigen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zu beachten sind. Dies betrifft insbesondere den § 45 der Straßenverkehrsordnung (und hier speziell den Absatz 9) sowie den dabei anzuwendenden Grundsatz der Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen.

Unter Berücksichtigung des § 45 Abs. 9 StVO kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärminderung nur dort in Betracht, wo der Verkehrslärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss.

Zur Orientierung ziehen die Straßenverkehrsbehörden regelmäßig die Verkehrslärmschutzverordnung sowie die Lärmschutz-Richtlinie StV heran.

Maßnahmen kommen insbesondere dann in Betracht, wenn die in Ziffer 2.2 der Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Richtwerte überschritten werden.

Bei Vorliegen einer unzumutbaren Lärmbelastung der Wohn-/Bevölkerung durch Lärm ist zusätzlich zu prüfen, ob die vorgesehene Maßnahme geeignet ist eine effektive (d.h. subjektiv wahrnehmbare) Pegelminderung nach Ziffer 4.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV zu bewirken. Die Maßnahme muss unter Berücksichtigung weiterer geeigneter Maßnahmen überdies das mildeste Mittel darstellen. Schlussendlich hat eine Interessensabwägung zu erfolgen, die neben den Interessen der Verkehrsteilnehmer sowie anderer Anwohner von Straßen, auf denen sich der Verkehr in Folge der Maßnahme verlagern

könnte, insbesondere auch die besondere Funktion der betroffenen Straße und das quantitative Ausmaß der Anzahl der Lärmbetroffenen zu berücksichtigen.

Die verkehrlichen, wirtschaftlichen und personenbezogenen Auswirkungen eventueller Maßnahmen sind umfassend und objektiv zu bewerten. Für die straßenverkehrsrechtliche Bewertung jeder Einzelmaßnahme sind daher folgende Angaben zwingend erforderlich:

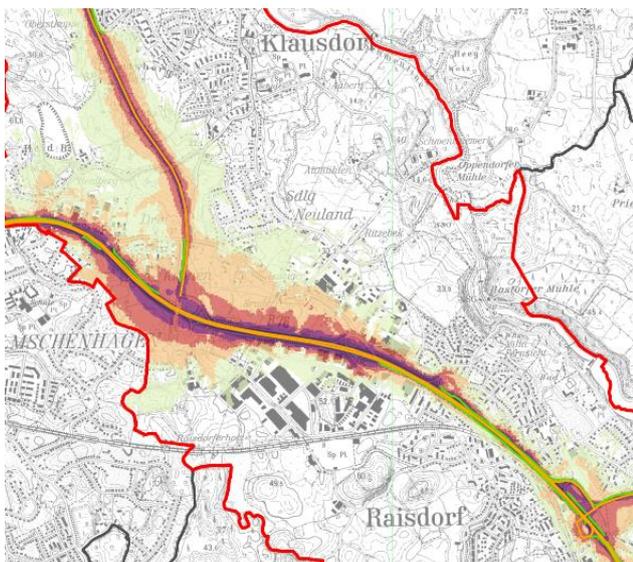
1. errechneter Mittelungspegel tagsüber | nachts
(Berechnung nach den RLS-90)
2. rechnerisch erreichbare Pegelminderung tagsüber | nachts - durch ein evtl. vorgesehene Verkehrsverbot bzw. durch eine evtl. vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung, wobei in jedem Fall zu unterscheiden ist zwischen einem Tempolimit für alle Kraftfahrzeuge oder nur für Lkw (Zusatzzeichen 1048-12)
3. Funktion der betreffenden Straße als integraler Bestandteil eines überörtlichen bzw. innerörtlichen Verkehrsnetzes
4. Anzahl der Betroffenen
5. Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit (auch im Hinblick auf unerwünschte Verlagerungseffekte), den Energieverbrauch von Fahrzeugen, die Versorgung der Bevölkerung sowie die Freizügigkeit des Verkehrs unter Berücksichtigung des grundsätzlich garantierten Gemeindegebrauchs an öffentlichen Straßen.

Die unter Punkt 3.2.1 lfd. Nrn. 6, 7, 8, 9, 13 und 14 aufgeführten Maßnahmen zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit sowie die Aufhebung des Durchfahrtsverbots für LKW im Wehdenweg der Landeshauptstadt Kiel sind nicht hinreichend konkretisiert und lassen die pflichtgemäße Ermessensausübung nicht erkennen. Die obere Straßenverkehrsbehörde weist darauf hin, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde an eine derartige Ausführung im Lärmaktionsplan nicht gebunden ist. Sofern die Gemeinde die Straßenverkehrsbehörde um Prüfung und Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes bittet, besteht unter diesen Voraussetzungen kein Anspruch auf besondere Berücksichtigung der Lärmaktionsplanung der Gemeinde bei der Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde über die verkehrsrechtliche Maßnahme.

Für evtl. Fragen stehen ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Lärmaktionsplan der Stadt Schwentental zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie

Entwurf



Quelle: Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume

Auftraggeberin: Stadt Schwentental
Theodor-Storm-Platz 1
23626 Schwentental

Projektnummer: LK 2023.016
Berichtsnummer: LK 2023.016.1
Berichtsstand: 18.01.2024
Berichtsumfang: 32 Seiten sowie 3 Anlagen

Projektleitung: Dipl.-Geograph Carsten Kurz

Inhaltsübersicht

1	Allgemeines	3
1.1	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde.....	3
1.2	Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind	3
1.3	Rechtlicher Hintergrund	4
1.4	Geltende Grenzwerte	5
2	Bewertung der Ist-Situation.....	6
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung.....	7
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	10
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	12
3	Maßnahmenplanung.....	17
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	17
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	18
3.2.1	Übernahme der Maßnahmenvorschläge aus den letzten Lärmaktionsplänen, die bislang noch nicht umgesetzt wurden	18
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	22
3.4	Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz	25
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Lärm reduziert	27
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans	28
4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	28
4.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	28
5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans	28
6	Evaluierung des Aktionsplans	29
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	30
7.1	Der Lärmaktionsplan wurde durch den Stadtvertretung Schwentimental beschlossen.....	30
7.2	Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit	30
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet	30
8	Anlagenverzeichnis.....	31

1 Allgemeines

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Schwentinental
Theodor-Storm-Platz 1
24223 Schwentinental

Gemeindekennziffer: 01055035
Kontakt: Herr Michael Stubbmann
Telefon: 04307 811 223
E-Mail: michael.stubbmann@stadt-schwentinental.de
Internet: <https://www.schwentinental.de>

1.2 Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Die Stadt Schwentinental liegt östlich der Landeshauptstadt Kiel im Kreis Plön. Die namensgebende Schwentine verläuft an der Nordgrenze des Stadtgebietes. Die ehemaligen amtsfreien Gemeinden Klausdorf und Raisdorf bilden heute die beiden Ortsteile der Stadt. Der Ballungsraum Kiel erstreckt sich in dieser 4. Runde der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG¹ (ULR) nur noch auf das Stadtgebiet Kiel, so dass Schwentinental nicht mehr, wie in den vorhergehenden Runden der ULR, zum Ballungsraum gehört.

Die Stadt hat rund 14.000 Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von 17,81 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von etwa 786 Einwohnern je qkm.

Schwentinental ist verkehrlich über die B76, die das Stadtgebiet von Nordwest nach Südost durchzieht, an Kiel und Ostholstein angebunden. Die L52 zweigt von der B76 Richtung Norden ab, die B202 Richtung Osten. Die Bahnstrecke Kiel-Lübeck verläuft durch Schwentinental und hat auf dem Stadtgebiet den Haltepunkt Raisdorf.

Bei der strategischen Lärmkartierung waren die nach ULR zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von

¹ RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABI. EU Nr. 189, S. 12.

jeweils mehr als drei Millionen Fahrzeugen zu berücksichtigen. Dazu gehören in Schwentental die B76 mit 30.411 bis 41.196 Kfz/Tag, die B202 mit 15.000 Kfz/Tag und die L52 mit 10.315 Kfz/Tag.

Im Rahmen der ULR sind auch Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen (s. Kap. 1.3). Diese Verkehrsmenge wird laut Lärmkartierung des zuständigen Eisenbahnbundesamtes (EBA)² auf den Eisenbahnstrecken Kiel-Lübeck mit 26.505 Zügen pro Jahr nicht erreicht und wird daher in der Lärmkartierung und im Lärmaktionsplan des EBA nicht betrachtet.

Von Fluglärm entsprechend den Vorgaben der ULR ist Schwentental nicht betroffen.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)³ von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für „... Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen...“. Die Lärmaktionspläne sind spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Vorgaben für die Inhalte des Lärmaktionsplans ergeben sich aus Anhang V und Anhang VI der ULR. Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA³ zuständig.

² Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes, 2022
https://geoportal.eisenbahnbundesamt.de/?lang=de&topic=ulr_r4&bgLayer=sgx_geodate_nzentrum_de_web_grau_EU_EPSG_25832_TOPPLUS&catalogNodes=11,12,10,13&layers_opacity=dd2ee848080358b8819a669404e48a62&E=568152.66&N=6003784.00&zoom=12&layers_visibility=69f36695462b025c596d6814616e7f96&layers=20eb788ea41d58f85b41851ac6f6de66. Stand 01/2023

³ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. September 2021 (BGBl. I S. 4458) geändert worden ist

1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Störungen der Nachtruhe oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse, Balkon oder Naherholungsbereich ausdrücken. Aktuelle Untersuchungen zeigen insbesondere lärmbedingte gesundheitliche Belastungen wie depressive Episoden, Herzinfarkte, Herzinsuffizienz und Schlaganfälle aber auch Lerndefizite bei Kindern, die erhöhten Lärmpegeln ausgesetzt sind⁴.

Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die Straßenlärmkarten sind vom Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung erstellt worden und im Geoportal Umgebungslärm⁵ für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der vierten Runde der ULR in Schleswig-Holstein veröffentlicht.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkretisierung beitragen. Mit dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland⁶ und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 31.03.2022 gegen Portugal⁷ hat die EU-Kommission aber klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästigenden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Die EU-Kommission sieht einen Ermessensspielraum erst bei der Festlegung von Maßnahmen in den Plänen, nicht jedoch bei der Frage, ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist⁸. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in Schleswig-Holstein die Gemeinden zuständig.

⁴ NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2015

⁵ [https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaeramatlasgeoportal/index.html?lang=de#/
Stand: 07/2023](https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaeramatlasgeoportal/index.html?lang=de#/)

⁶ Mahnschreiben zur Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG von der EU-Kommission am 28. September 2016 an die Bundesrepublik Deutschland (VVV 2016/2116) in: Bundestagsdrucksache 18/10151

⁷ Urteil des Europäischen Gerichtshofs (Achte Kammer) vom 31. März 2022 – Kommission/Portugal (Umgebungslärm) (Rechtssache C-687/20)

⁸ Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg. 08. Februar 2023

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes⁹ von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19¹⁰ erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB¹¹ abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich.⁸

Ein grundsätzlicher Rechtsanspruch auf Lärmschutz an bestehenden Straßen besteht nicht.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2 Bewertung der Ist-Situation

Im Rahmen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind für die strategische Lärmkartierung schalltechnische Berechnungen aus Gründen der Vergleichbarkeit zwingend vorgeschrieben. Bei einer flächigen Erfassung für einen durchschnittlichen Jahreswert ist dies mit Messungen praktisch nicht realisierbar. Die Lärmberechnung basiert auf gemessenen Werten und be-

⁹ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)

In Verbindung mit: Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27. Juli 2020, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)

¹⁰ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkBl. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

¹¹ Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)

Anlage 1: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen : (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB

Anlage 2: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF

Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB

Anlage 4: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB-D

Anlage 5: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF-D

vom 7. September 2021 (Banz AT 05. Oktober 2021 B4)

rücksichtigt somit die tatsächlichen Umweltbedingungen. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Schwentinental gehörte in den ersten drei Runden der ULR zum Ballungsraum Kiel. Die Lärmkartierung wurde von der Stadt Kiel durchgeführt. In dieser vierten Runde wurden die Ballungsräume in Schleswig-Holstein vom Land verkleinert, so dass sie nur noch die Städte Kiel und Lübeck in ihren Stadtgrenzen erfassen. Die angrenzenden Umlandgemeinden (wie auch Schwentinental) gehören nicht mehr zum jeweiligen Ballungsraum. Dem entsprechend wurde die Lärmkartierung vom Land Schleswig-Holstein erarbeitet. Der Schienenlärm an den Haupteisenbahnstrecken ist außerhalb der Ballungsräume nicht mehr explizit von den Kommunen zu betrachten, dafür ist das EBA zuständig. Allerdings gehört die Bahnstrecke Kiel-Lübeck auf Grund ihres Verkehrsaufkommens auch nicht zu den Haupteisenbahnstrecken und wurde daher vom EBA nicht kartiert.

Die Verkehrszahlen auf der B76 haben sich westlich vom Abzweig B202 gegenüber der letzten Lärmkartierung 2017 von 38.984 auf 41.196 (5,6%) und östlich des Abzweigs der B202 von 28.757 auf 30.411 (5,7%) Fahrzeuge pro Tag erhöht.

Auf der B202 haben sich die Verkehrszahlen von 14.208 auf 15.007 (5,6%) Fahrzeuge pro Tag erhöht.

Auf der L52 von 9.781 auf 10.315 (5,4%) Fahrzeuge pro Tag.

Insgesamt ergibt sich somit eine Zunahme der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) auf allen drei betrachteten Hauptverkehrsstraßen.

Hauptlärmquelle in Schwentinental ist eindeutig die überwiegend vierstreifige B76, die sich durch das gesamte Stadtgebiet zieht.

Im Rahmen der Lärmkartierungen zur Stufe 1 und 2 sowie zur Runde 3 war die VBEB¹², die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden. Seit dem 31.12.2018 ist die BEB¹³, Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, verbindlich der Berechnung zu Grunde zu legen. Grund dafür ist die vereinheitlichte, an die im europäischen Ausland angepasste,

¹² Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 9. Februar 2007 (BAnz. Nr. 75 vom 20. April 2007 S. 4137)

¹³ Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)
Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB vom 7. September 2021 (Banz AT 05.Okttober 2021 B4)

Zählweise der belasteten Personen je Wohngebäude. Dies führt zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten belasteten Personen in Deutschland.

Während bei der VBEB alle Einwohner eines Wohngebäudes gleichmäßig allen berechneten Fassadenpunkten zugeordnet wurden, werden nach der neuen BEB alle Anwohner den Fassadenpunkten zugeordnet, die im lautesten Lärmpegelbereich liegen.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Belastetenzahlen gegenüber der letzten Lärmkartierung deutlich zunehmen. Je nach Lage und Situation kann es in einzelnen Lärmpegelbereichen zu mehr als einer Verdopplung der berechneten Belasteten führen¹⁴.

Die berechneten Belastetenzahlen der aktuellen Lärmkartierung sind somit mit den Belastetenzahlen der vorhergehenden Lärmkartierung nicht vergleichbar!

Zudem wird nach BUB¹³ die Betroffenenauswertung ergänzt durch:

1. die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten
2. die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und
3. die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung.

Diese sind nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 der 34. BImSchV¹¹ aus epidemiologischen Forschungsergebnissen abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der ULR berechnet werden

¹⁴ Schreiben des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur Schleswig-Holstein. Richard Maaß 23. Januar 2023

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in Schwentimental

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Schwentimental belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Stand 01/2023				
L _{DEN} dB(A)	belastete Menschen		L _{Night} dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	1.670		über 50 bis 55	970
über 60 bis 65	810		über 55 bis 60	310
über 65 bis 70	230		über 60 bis 65	80
über 70 bis 75	60		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	2.770		Summe	1.360
Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Schwentimental belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 01/2023				
L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	4,93	1.181	2	0
65 - 75 dB(A)	1,35	138	0	0
über 75 dB(A)	0,46	0	0	0
Summe	6,74	1.319	0	0
Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung, Stand 01/2023				
geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten				1
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung				420
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung				79

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in Schwentimental finden sich in den Anlagen 2 und 3. Die Kartierungsergebnisse der Lärmkartierung der 4. Runde weichen auf Grund der neuen Berechnungs- und Darstellungsvorgaben z.T. deutlich von den vorhergehenden Lärmkarten ab. „Durch diese Verfahren wird innerorts die Lärmsituation tendenziell leiser aber mit zunehmendem Abstand zur Lärmquelle tendenziell lauter als in der Kartierung 2017 dargestellt.“¹⁴ Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Schwentimental lässt sich daraus nicht ableiten.

Trotz aller Unterschiede gegenüber den bisherigen Berechnungsergebnissen zeigt die aktuelle Lärmkartierung die gleichen Lärmbrennpunkte, wie sie auch

die bisherigen Berechnungen gezeigt haben. Insofern liefert diese Lärmkartierung genauso wie die bisherigen Lärmkartierungen die Grundlage für den Lärmaktionsplan und zeigt auf, wo Maßnahmen zur Lärmreduzierung erforderlich sind.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Schwentental werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den Hauptverkehrsstraßen betrachtet, um die Anzahl der Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen¹⁵ (s. Tabelle 2), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

Es sind ca. 2.770 Personen und somit knapp 20 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Schwentental durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} verursacht durch die Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a) betroffen.

Von hohen Belastungen durch die Hauptverkehrsstraßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} sind ganztags 290 (2,1 %) und nachts 390 (2,8 %) Personen betroffen.

Sehr hohe Belastungen durch den Straßenlärm über 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night} sind für 60 bzw. 80 Anwohnerinnen und Anwohner in Schwentental gegeben.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der Runde 4 der ULR ist aus dem Jahr 2022 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr 2021.

¹⁵ Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie¹⁵), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L _{DEN} > 60 dB(A) L _{Night}	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen¹⁶, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden - eine Überschreitung der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist bei diesen Werten anzunehmen (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f)
65-70 dB(A) L _{DEN} 55-60 dB(A) L _{Night}	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein⁹ - Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchG¹⁷ können überschritten sein - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden - kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)¹⁸
55-65 dB(A) L _{DEN} 50-55 dB(A) L _{Night}	Belastung/Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> - Vorsorgewerte für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV¹⁷ können überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus - die WHO empfiehlt durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 (dB) L_{DEN} zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist.¹⁹

¹⁶ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

¹⁷ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) „Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S.1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist

¹⁸ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

¹⁹ LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region, ZUSAMMENFASSUNG, Copenhagen, 2018

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Um die belasteten Bereiche in Schwentinental detaillierter zu ermitteln, wurden auf Grundlage der im Geoportal Umgebungslärm²⁰ bereitgestellten Daten der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein die Fassadenpunkte an Wohngebäude ermittelt, die Pegel von 50-55 dB(A) L_{Night} (hellblau), von >55-60 dB(A) L_{Night} (gelb) und über 60 dB(A) L_{Night} (orange) aufweisen und damit einer Belastung, einer hohen bzw. einer sehr hohen Belastung (vgl. Tabelle 2) ausgesetzt sind.

Für die Abbildung 1 bis Abbildung 7 wird der L_{Night} -Wert herangezogen, da er sich auf den sensiblen Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) bezieht und in etwa dem Nacht-Wert der RLS-19 entspricht (s. Kap. 1.4).

Trotz der teilweise verbauten Lärmschutzwände entlang der B76 ergeben sich hier die höchsten Werte der nächtlichen Belastung an den angrenzenden Wohngebäuden (vgl. Abbildung 1 bis Abbildung 4). An zahlreichen Fassadenpunkten der direkt an die B76 angrenzenden Wohngebäude werden sehr hohe Belastungen festgestellt (orange und rote Punkte) mit Pegeln von bis zu 66 dB(A) L_{Night} . Zu berücksichtigen ist allerdings, dass die passiven Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der umgesetzten Lärmvorsorge (Schallschutzfenster) an der B76 hier nicht berücksichtigt sind bzw. zum Tragen kommen, da vorgabengemäß die berechneten Fassadenpunkte außen vor den Fenstern liegen.

²⁰ <https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaeramatlasgeoportal/index.html?lang=de/>

Abbildung 1: Fassadenpunkte L_{Night} B76/Preetzer Chaussee
 Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm⁴

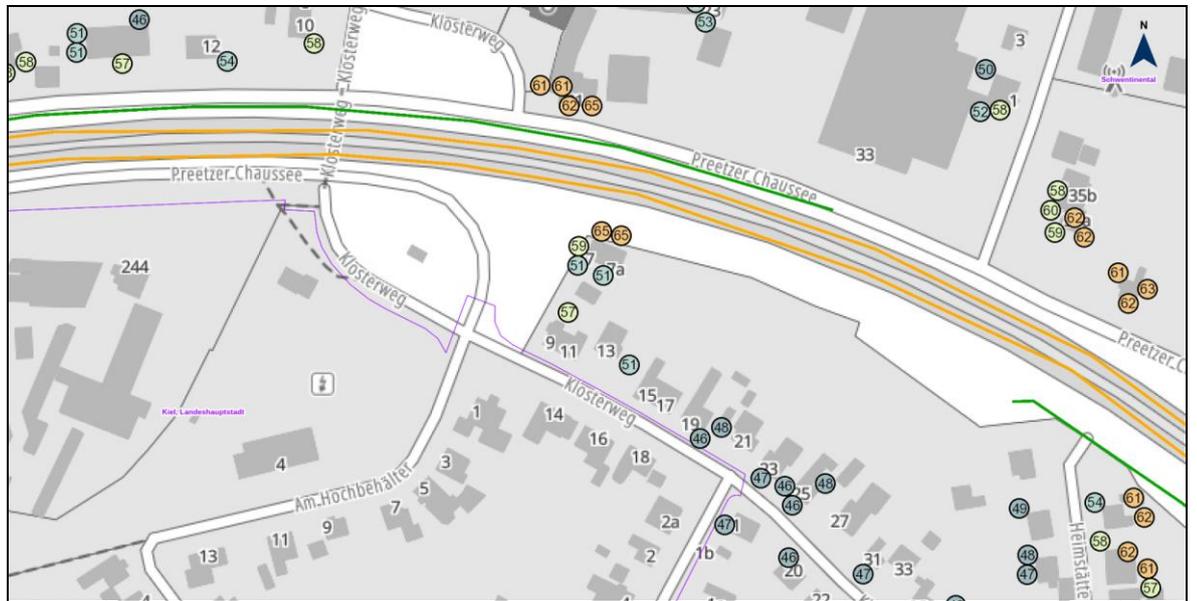


Abbildung 2: Fassadenpunkte L_{Night} B76/Friedrich Wienroth-Weg
 Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm⁴

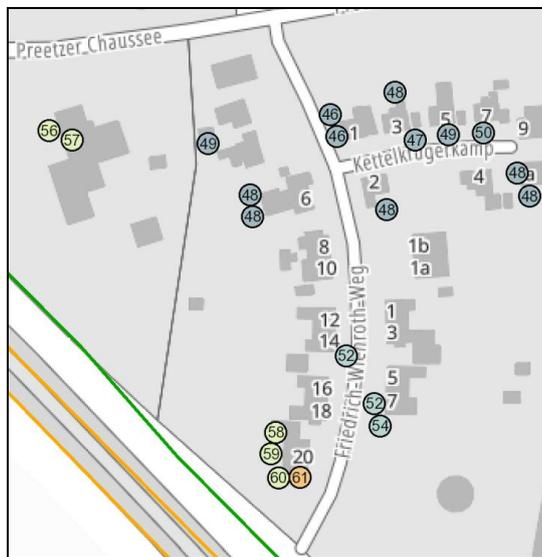


Abbildung 3: Fassadenpunkte L_{Night} B76/Theodor-Körner-Straße/Birkenstraße
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm⁴

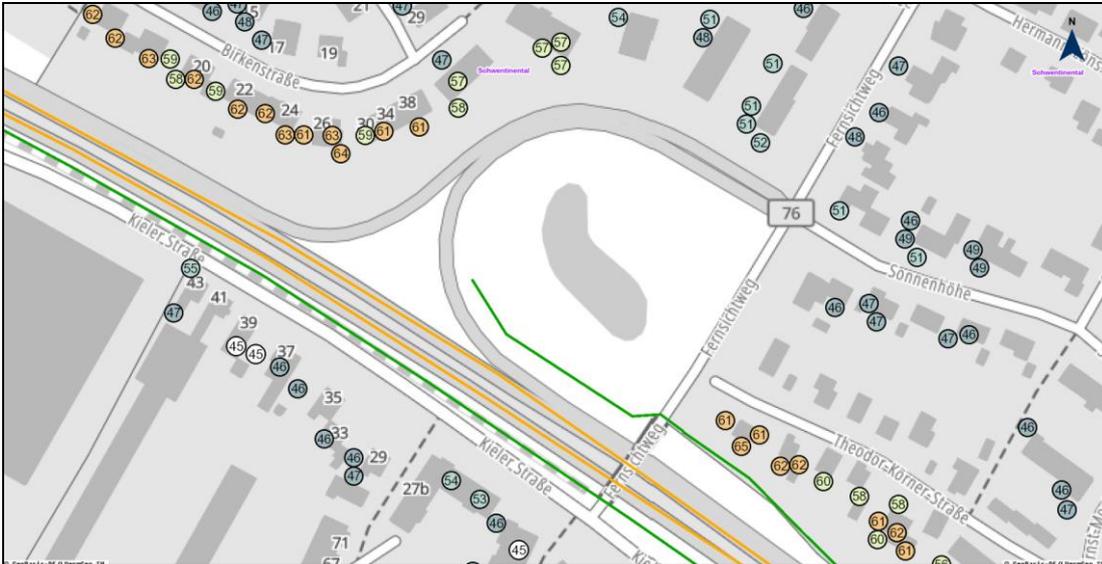


Abbildung 4: Fassadenpunkte L_{Night} B76/Zum See
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm⁴

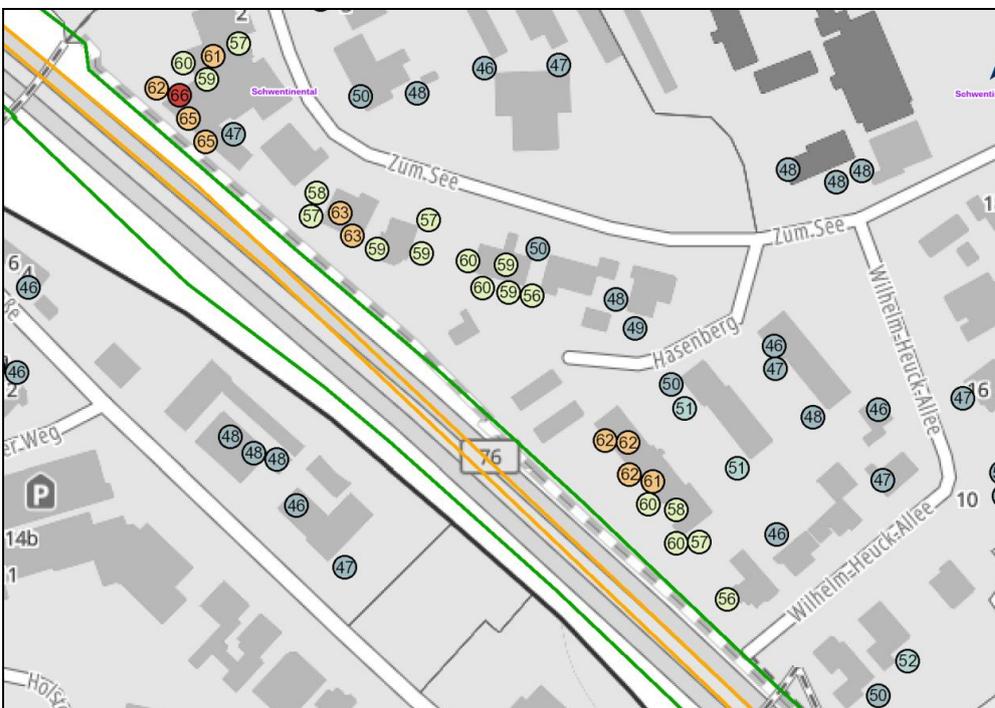


Abbildung 7: Fassadenpunkte L_{Night} L52/Rosenweg
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm⁴



Die aktuelle Lärmkartierung zeigt die gleichen Lärmbrennpunkte in Schwentental, wie die Lärmkartierung 2017 bzw. der Lärmaktionsplan zur 3. Runde der ULR²¹.

Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben für den Straßenverkehr A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel (Mittelungspegel) dar. Der Mittelungspegel wird bei zeitlich schwankenden Geräuschsituationen verwendet. Einzelereignisse wie z.B. einzelne laute Fahrzeuge können durchaus lautere Pegel erzeugen. Solche Einzelereignisse werden überproportional im Mittelungspegel berücksichtigt.

²¹ Stadt Schwentental – Lärmaktionsplan 2018. 11/2019

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

An den Hauptverkehrsstraßen in Schwentimental bestehen zahlreiche Lärmschutzwände, die auch in der aktuellen Lärmkartierung Berücksichtigung gefunden haben:

- Nördlich B76 Preetzer Chaussee, Höhe Dreikronenweg
- Südlich B76 Höhe Klosterweg
- Südlich B76 Höhe Heimstättenstraße
- Nordöstlich B76 Höhe Friedrich-Wienroth-Weg
- Nordöstlich B76 Höhe Birkenstraße
- Nordöstlich B76 Höhe Fernsichtweg
- Südwestlich B76 Höhe Timmsbrook
- Südwestlich B76 zwischen Bahntrasse und B76
- Südwestlich B76 im Bereich Zufahrt B202 mehrere LS-Wände
- Nordöstlich B76 Höhe Dütschenfeldredder
- Nordöstlich B76 Höhe Marienburger Straße
- Nordöstlich B76 Höhe Reuterkoppel
- Nördlich B202 Höhe Rosenthal
- Westlich L52 Höhe Preetzer Chaussee

Darüber hinaus wurde im Rahmen der wesentlichen Änderung der B76 passiver Schallschutz (Schallschutzfenster) auf Grundlage der 16.BImSchV umgesetzt bzw. besteht ein Anspruch „dem Grunde nach“²².

Auf der B76 wurde im Zuge der letzten Sanierung ein relativ lärmarmere Asphalt SMA8 / SMA11 verbaut, der gegenüber dem Standardasphalt eine Lärminderung von etwa 2 dB bewirkt.

Auf der L52 ist mit dem AC11 ebenfalls ein relativ leiser Asphalt (etwa -2dB) verbaut.

²² Schreiben des LBV.SH vom 07. Januar 2020

Grundsätzlich ist die Ausweisung von allgemeinen Wohngebieten mit niedrigen Lärm-Grenzwerten verbunden (s. Anlage 1), die bei Planungen zu berücksichtigen sind. Diese gesetzlichen Vorgaben sind als bestehende Lärmschutzmaßnahmen zu verstehen, die im Regelfall dazu führen, dass zumindest jüngere Wohngebiete relativ gering mit Lärm belastet sind.

3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An den Bundes- und Landesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Einbau von lärmminderndem Asphalt
- Bau/Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Einbau von Schallschutzfenstern
(Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärm)

Für die betrachteten Hauptverkehrsstraßen B76, B202 und L52 ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV S-H) der zuständige Baulastträger. Bauliche Maßnahmen zur Lärminderung an dieser Hauptverkehrsstraße müssen in Zusammenarbeit mit diesen für die Umsetzung zuständigen Behörden erarbeitet werden. Für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Anordnungen ist die Verkehrsbehörde des Kreises Plön zuständig.

3.2.1 Übernahme der Maßnahmenvorschläge aus den letzten Lärmaktionsplänen, die bislang noch nicht umgesetzt wurden

Nr.	Beschreibung	Begründung/Abwägung	Zuständigkeit	Realisierung	Kosten
Gesamtes Stadtgebiet					
1	Förderung Rad- und Fußverkehr	Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs zur Reduzierung des motorisierten Kfz-Verkehrs und in der Folge Reduzierung des Straßenverkehrslärms	Stadt	laufend	k.A.
2	verbesserte	Verbesserung des Stadt-	Stadt,	mit Sanie-	k.A.

	Gestaltung der Lärmschutzwände	bildes, Schalltechnisch keine Änderung	Bund	rung	
3	Einbau lärmmin-dernder Asphalte innerorts	Mit der neuen RLS-19 ¹⁰ stehen mehrere lärmre-duzierende Asphalte zur Verfügung Lärminderung bei <60 km/h bis zu 3,9 dB möglich	Bund, Land, Stadt	laufend, im Zuge der Sanierung	Kosten geringfügig über den Kosten für Standard-deckschichten ²³
4	Förderung Elektromobilität	positive Effekte für die Umwelt vor Ort, Schalltechnisch nur geringe Verbesserung, wegen AVAS und da das Rollgeräusch dominant ist	Stadt	laufend	k.A.
Alle Hauptverkehrsstraßen					
5	Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Pegelspitzen durch einzelne schnell fahrende Kfz werden bei der Berechnung nicht berücksichtigt	Kreis	kurzfristig	k.A.
B76					
2.4	Einbau offenporiger Asphalt	gegenüber dem lärmre-duzierten aktuellen Asphalt eine weitere Reduzierung der Lärmbelastung um 3dB möglich, aber hoher Instandhaltungsaufwand. Eine rechnerische Prüfung im Lärmaktionsplan 2019 ²¹ ergab eine Reduzierung der Zahl der Belasteten um 40 bis 45 % in Schwentimental, daher aus lärmtechnischer Sicht sehr empfehlenswert	Bund, Land	im Zuge der Sanierung	Sowohl die Herstellung als auch die Unterhaltung ist teurer als bei anderen Asphalten. Zudem ist die Lebensdauer deutlich verkürzt. Im Regelfall rechnet sich der Einbau nur im Zusammenhang mit der Reduzierung anderer Lärm-minderungsmaßnahmen.
6	Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit	eine rechnerische Prüfung im Lärmaktionsplan	Kreis,	kurzfristig	etwa 5 Tsd. € für

²³ Lärmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014

Lärmaktionsplan der Stadt Schwentental zur vierten Runde der ULR

	schwindigkeit von 100 auf 80 km/h ganztags	2019 ²¹ ergab eine Reduzierung der Zahl der Belasteten im angrenzenden Wohngebiet um 12 bis 17 %, daher schalltechnisch zu empfehlen	Land		Beschilderung
7	Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 80 km/h bzw. 80 auf 70 km/h nachts	eine rechnerische Prüfung im Lärmaktionsplan 2019 ²¹ ergab eine Reduzierung der Zahl der Belasteten im angrenzenden Wohngebiet um 12 bis 31 %, daher schalltechnisch zu empfehlen	Kreis, Land	kurzfristig	etwa 5 Tsd. € für Beschilderung
8	Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 80 km/h bzw. 80 auf 70 km/h für Motorräder	Reduzierung von Pegelspitzen Rechnerisch keine oder nur geringe Abnahme der Lärmbelastung auf Grund der geringen Anzahl von Motorrädern im Jahresdurchschnitt	Kreis, Land	kurzfristig	etwa 5 Tsd. € für Beschilderung
9	Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 80 km/h bzw. 80 auf 70 km/h für Motorräder nachts	Reduzierung von einzelnen Pegelspitzen Rechnerisch kaum Abnahme der Lärmbelastung auf Grund der sehr geringen Motorrad-Anzahl im Jahresdurchschnitt nachts	Kreis, Land	kurzfristig	etwa 5 Tsd. € für Beschilderung
10	Prüfung der Schutzwirkung der LS-Wand nördlich B76, westl. L52	Schutzwirkung subjektiv nicht hinreichend	Land	eine Bauwerksprüfung durch den LBV und die Straßenmeisterei hat keine Funktionsmängel ergeben ²² .	k.A.,
11	Umsetzung Lärmschutz-	Abarbeitung des Vorbehaltes aus dem Be-	Land	mittelfristig	k.A.

	maßnahmen am Übergangsbereich zu Kiel-Elmschenhagen ²²	schluss zum Streckenabschnitt 1 zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte			
L52					
12	Lärmschutzwand Höhe Rosenweg	Reduzierung der Lärmbelastung in dem östlich angrenzenden Wohngebiet	Land	mittelfristig, allerdings besteht kein Lärmsanierungsprogramm seitens des Landes, Finanzierung ist somit unklar	Ca. 350.000€
13	Tempo 70 zwischen Oberst-koppeler Weg und Klingenbergstraße	Reduzierung der Lärmbelastung in dem östlich angrenzenden Wohngebiet Rechnerisch Abnahme der belasteten Anwohner um 20 bis 53%, daher nachts empfehlenswert ²¹	Kreis	kurzfristig	Ca. 5.000€ für Beschilderung
14	Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots Wehdenweg (Kiel)	Lkw-Ausweichverkehre über Schwentimental. Abstimmung mit der Stadt Kiel	Stadt, Land	kurzfristig	k.A.
15	Geänderte Straßenraumgestaltung L52	Kreisverkehre an den Kreuzungen L52/Klingenbergstraße und L52/Dorfstraße zur Reduzierung der Geschwindigkeiten und Minimierung der Brems- und Anfahrgeräusche sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	Stadt, Land	kurzfristig	k.A.
16	Straßenparalleler Radweg ent-	Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs zur Reduzierung	Land	mittelfristig	k.A.

	lang der L52	des motorisierten Kfz-Verkehrs und in der Folge Reduzierung des Straßenverkehrs-lärms			
--	--------------	---	--	--	--

Zur Reduzierung der Lärmbelastung an den B76 und B202 fordert die Stadt vom Baulastträger zu überprüfen, ob eine Lärmsanierung durchgeführt werden kann. Die Lärmsanierungswerte wurden in den letzten Jahren erheblich abgesenkt (s. Anlage 1 und Kap. 1.4). Die Ergebnisse der Lärmkartierung legen nahe, dass es auch auf Grund eines höheren Verkehrsaufkommens auf den Bundesstraßen zu Überschreitungen der Lärmsanierungswerte kommen kann.

Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass

- seit Juni 2020 reduzierte Grenzwerte für die Lärmsanierung an den Straßen des Bundes bestehen,
- die Lärmberechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19 zu erfolgen hat, deren Ergebnisse sich nicht mit denen der Lärmkartierung decken,
- sich auf Grund der reduzierten Grenzwerte mehr Anspruchsberechtigte ergeben und sich in diesem Zusammenhang eventuell eher aktive Maßnahmen lohnen.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Der Managementansatz der EG-Umgebungslärmrichtlinie geht davon aus, dass das Thema „Lärm“ die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Aktionsplanung für die Hauptverkehrsstraßen sind daher auch Strategien der Lärminderung in Schwentental gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Die Stadt Schwentental ist vom Lärm der Hauptverkehrsstraßen B76, B202 und L52 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll auch langfristig durch entsprechende Forderungen auf die Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie der Stadt Schwentental sind die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Ein-

flussmöglichkeiten der Stadt auf Grund der Zuständigkeiten für zusätzlichen Lärmschutz relativ gering. Darüber hinaus bestehen natürlich weitere Möglichkeiten für die Stadt, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz in der eigenen Baulast und die Bauleitplanung, diese sind z.T. bereits als langfristige Ziele in Kap. 3.2 aufgeführt.

- **Förderung des ÖPNV**
Höhere Taktdichten von Bus und Bahn.
Optimierung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV.
Durch gut ausgebauten und funktionierenden ÖPNV soll ein Anreiz geschaffen werden, das Auto öfter stehen zu lassen und so die Lärmbelastung zu reduzieren. Dies deckt sich mit den Zielen des Integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Schwentimental²⁴.
Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Busse und Kommunalfahrzeuge beschafft und eingesetzt werden.
- **Förderung des Fahrradverkehrs**
Fahrradstraßen, -wege, -schutzstreifen und -schnellwege.
ausreichende und sichere Stellplätze (auch für Pedelecs) an geeigneten Stellen, Fahrradverleihsysteme.
Gemäß Satzung vorgeschriebene Abstellanlagen für Fahrräder sollen einen Anreiz schaffen, innerhalb des Stadtgebietes auf den Pkw zu verzichten.
Dies deckt sich mit den Zielen des Integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Schwentimental²⁴ und dem Radwegekonzept der Stadt Schwentimental²⁵.
- **Förderung des Fußverkehrs**
Querungshilfen, ausreichend breite und durchgängig gut instandgehaltene Gehwege mit guter Beleuchtung, Verhinderung von Gehwegparken.
Kurze Warte- und lange Grünphasen an Fußgängerampeln.
- Einbau von **lärmmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmindernder Asphalt für Gemeindestraßen, durch die ei-

²⁴ Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Schwentimental. April 2022

²⁵ Radwegekonzept der Stadt Schwentimental. AG Radverkehr der Stadtvertretung Schwentimental, 2021

ne erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann^{10,26,27,28,29}

- **Verkehrsberuhigung**
Verkehrsberuhigte Bereiche, Einrichtung von Fußgängerzonen und fahrzeugfreien Plätzen.
Tempo-30-Zonen mit baulichen Maßnahmen.
Verkehrslenkende Maßnahmen zur besseren Zielführung und zur Vermeidung von Schleichwegeverkehr.
- **Weitere Maßnahmen**
Öffentlichkeitsarbeit und Aktionstage zum Thema Lärmbelastung und Lärmprävention um die Aufmerksamkeit und das Bewusstsein in Bevölkerung für Thema schaffen, informieren über Problemlage und mögliche (individuelle) Schutzmaßnahmen sowie Fördermitteln.
Attraktivierung und Förderung von Car-Sharing-Modellen.
Ausbau des E-Ladesäulennetzes in der Stadt.
Mitfahrgelegenheiten stärken.
Häufigere Geschwindigkeitskontrollen.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005³⁰ Lärmbelastungen vermieden werden. Die Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte für die einzelnen Nutzungen ist „...*wünschenswert, um die...Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.*“³⁰

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral in den Orten eine möglichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen bzw. Radfahren und vermeidet Autofahrten und infolge ergibt sich eine Verkehrslärmreduzierung. Die Stadt

²⁶ Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

²⁷ Die leise Innenstadtstraße. Voraussetzungen für den Einbau lärmarmen Straßendecken. Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2012

²⁸ „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 2014

²⁹ Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

³⁰ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

Schwentinental achtet im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung darauf, dass ausreichend Parkplätze im öffentlichen Raum sowie Stellplätze für die einzelnen Vorhaben zur Verfügung stehen, um die Suchverkehre zu minimieren. Soweit möglich sollen bei stärker verdichteten Quartieren auch Kurzzeit-Parkplätze ausgewiesen werden, um es insbesondere den zahlreichen Kurrierdiensten zu ermöglichen, ordnungsgemäß zu parken.

3.4 Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz

Ziel des Lärmaktionsplans soll es auch sein, „*Ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen*“ (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der „Ruhigen Gebiete“ in Zukunft zu vermeiden ist.

Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG machen weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, zu einem Lärmgrenzwert, zur Abgrenzung oder Festlegung Ruhiger Gebiete, so dass die Städte und Gemeinden hier über weitreichende Handlungsspielräume verfügen. Die Auswahl und Festlegung der Ruhigen Gebiete, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Stadt Schwentinental, gestellt.

Als Ruhige Gebiete kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche aus der forst- und landwirtschaftlichen Nutzung dieser Gebiete³¹. Bei der Ausweisung sollte „*ein besonderer Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete gesetzt werden, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können*“³². Als relevante „Ruhige Gebiete“ werden daher Bereiche ausgewählt, die ...

- ... entsprechend der Lärmkartierung frei von Umgebungslärm sind,
- ... eine vornehmlich naturnahe Ausprägung haben und
- ... für die Naherholung relativ gut erschlossen und zu erreichen sind.

Als Ruhiges Gebiet wird in Schwentinental, wie bereits im Lärmaktionsplan zur Umsetzung der 1. und 2. Stufe sowie der 3. Runde der ULR, ein Naher-

³¹ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

³² Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13.th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

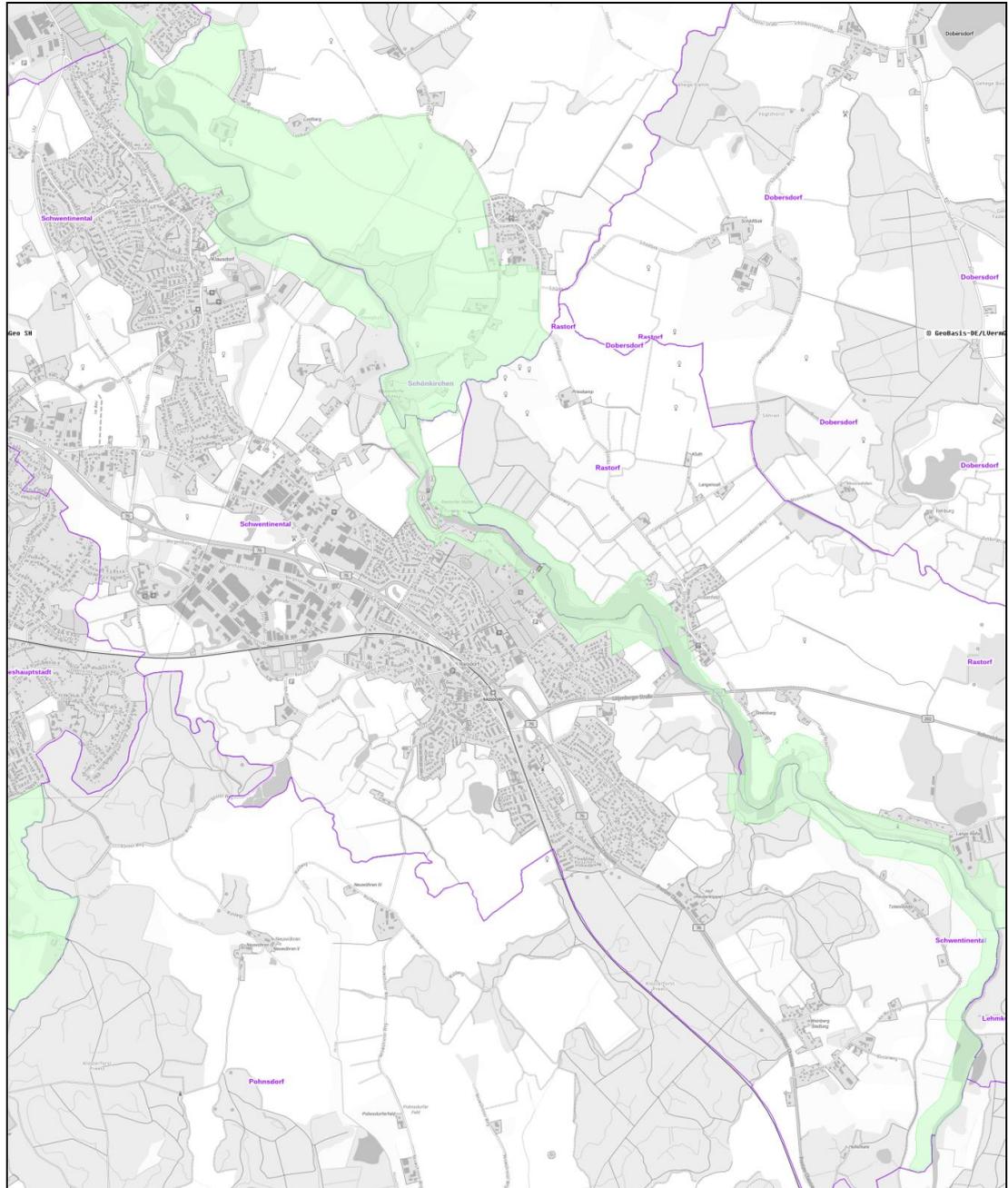
holungsbereich entlang der Schwentine festgesetzt. Das Ruhige Gebiet setzt sich abschnittsweise auch in den Nachbarkommunen Kiel, Schönkirchen und Rastorf fort (s. Abbildung 8).

Beim Schutz der ausgewiesenen Ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen Planungsträgerinnen und Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

Bei der Bauleitplanung und anderen raumbedeutsamen Planungen ist der Schutz der Ruhigen Gebiete als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen. Die festgelegten Ruhigen Gebiete sollten daher Eingang in die Flächennutzungsplanung sowie die regionale Raumplanung finden.

Abbildung 8: Skizze der Ruhigen Gebiete (hellgrün)

Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm⁴



3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Lärm reduziert

Durch die aufgeführten Maßnahmen können die betroffenen Anwohner in Schwentimental deutlich vom Straßenlärm entlastet werden. Die im Lärmaktionsplan 2018 berechneten Zahlen entlasteter Menschen aus den Maß-

nahmenvorschlägen können nicht direkt mit den nach dem neuen Verfahren berechneten Anzahl belasteter Anwohner verglichen werden.

Die Berechnungen aus dem letzten Lärmaktionsplan zeigen aber, dass sich durch den Einbau offenporigen Asphalts und eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der B76 auf 80 bzw. 70 km/h die Anzahl der Betroffenen um rund die Hälfte reduzieren lässt.

Ebenso lässt sich durch eine Lärmschutzwand an der L52 und eine gleichzeitige Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h die Anzahl der Betroffenen an der L52 deutlich reduzieren.

Insgesamt kann abgeschätzt werden, dass sich die Anzahl der Betroffenen durch die aufgeführten Maßnahmen halbiert, also reduziert sich der Lärm für rund 1.400 Personen.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

4.1 Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte eine öffentliche Auslegung vom 15.11. bis 15.12.2023 und eine Beteiligung der Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange vom 14.11. bis 20.12.2023.

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden abgewogen und entsprechend der Abwägung im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Stadt Schwentimental getragen. Die Kosten für die jeweiligen Maßnahmen sind in Kap. 3.2 aufgeführt.

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung können die dafür aufge-

wendeten Investitionen der Hauseigentümer entsprechend VLärmSchR 97⁹ bis zu 75 % durch den Bund erstattet werden.

6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Stadt Schwentinental erstreckt sich auf das gesamte Gemeindegebiet und hier insbesondere auf die lärmkartierten Hauptverkehrsstraßen und angrenzende Wohngebiete sowie auf die Ruhigen Gebiete. Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Mit der aktuellen Lärmkartierung liegt das Erfordernis vor. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

Eine Überprüfung dieses Lärmaktionsplans erfolgt im Zuge der 5-jährigen Fortschreibung hinsichtlich ...

- ... der vorgabenkonformen Umsetzung
- ... der Änderungen der verkehrlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen
- ... der Änderung der kartierten Lärmbelastung
- ... der Umsetzung der geplanten Maßnahmen.

Der Lärmaktionsplan zur 3.Runde wurde vorgabenkonform erarbeitet und in dem geforderten Berichtsformat an das Landes Schleswig-Holstein im April 2020 übergeben.

Im letzten Lärmaktionsplan waren Lärminderungsmaßnahmen an den Bundes- und der Landesstraßen aufgeführt worden, die noch nicht umgesetzt wurden daher im aktuellen Lärmaktionsplan erneut aufgeführt werden.

Mit der neuen Berechnungsvorschrift haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen der ULR geändert. Dies führt zu anderen, mit den vorhergehenden Lärmkartierung kaum vergleichbaren, Ergebnissen. Angaben zu geänderten Betroffenheiten, auch als Ergebnis von umgesetzten Maßnahmen, können somit nicht getroffen werden.

Mit der neuen Lärmkartierungsmethode haben sich die als verlärmrt berechneten Flächen ausgedehnt. Ruhige Gebiete wurden davon nicht betroffen, so dass eine flächenmäßige Anpassung des Ruhigen Gebietes nicht erforderlich ist. Das bereits im ersten Lärmaktionsplan 2008 aufgeführte und planungsrechtlich festgesetzte Ruhige Gebiet wird wieder übernommen.

Inwieweit das Ruhige Gebiet von anderen Planungsträgern berücksichtigt wurde, lässt sich nicht abschätzen. Zumindest ist das Ruhige Gebiet im Geoportall Umgebungslärm öffentlich einsichtig dokumentiert.

In den vorangegangenen Lärmaktionsplänen wurden langfristige Strategien aufgeführt. Diese werden bei Maßnahmen der Stadt berücksichtigt und in diesem Lärmaktionsplan aktualisiert fortgeschrieben.

Da die Kosten für die Maßnahmen im Wesentlichen von anderen Institutionen getragen werden und vor dem Hintergrund, dass sich die Kartierungsmethode geändert hat, ist das Verhältnis Kosten/Minderung nicht einzuschätzen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen (lärmarter Asphalt, Geschwindigkeitsbegrenzung) an den Hauptverkehrsstraßen ist nicht die Stadt, sondern sind andere Institutionen zuständig. Insbesondere die Anordnung von verkehrrechtlichen Maßnahmen stellt sich als Hemmnis dar und sollte für die lärmaktionsplanaufstellenden Stadt vereinfacht werden. Dazu gibt es bereits die bundesweite Initiative "Lebenswerte Städte und Gemeinden"³³.

Die wesentliche Wirksamkeit des Lärmaktionsplans ergibt sich daraus, dass das Thema Lärm immer wieder in den Fokus der gemeindlichen Planungen gerückt wird, mögliche Lärminderungsmaßnahmen aufgezeigt werden und die zuständigen Baulastträger und Verkehrsbehörden damit konfrontiert werden. Die Umsetzung erfolgt allerdings auf Grund der gesetzlichen Vorgaben und Zuständigkeiten eher langfristig.

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch den Stadtvertretung Schwentimental beschlossen

Am....

7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

Am:

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.Schwentimental.de

Schwentimental, den

³³ <https://www.lebenswerte-staedte.de> Stand: Mai 2023

8 Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Übersicht über Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Anlage 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für Schwentimental

Anlage 3: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für Schwentimental

Anlage 1: Übersicht über Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Anlage 1: Übersicht über Immissionsgrenz- 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. Eine Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{NIGHT} wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe <http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/env/0ec5a/>).

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung	
	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)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Nutzung										
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	64	54	70	60	57	47	45	35		
Reine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	50	35	50	35/40
Allgemeine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	55	40	55	40/45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	66	56	72	62	64	54	60	45	60	45/50
Urbanes Gebiet					64	54	63	45		
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50/55
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.

Anlage 2

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für Schwentimental
Stand: Januar 2023

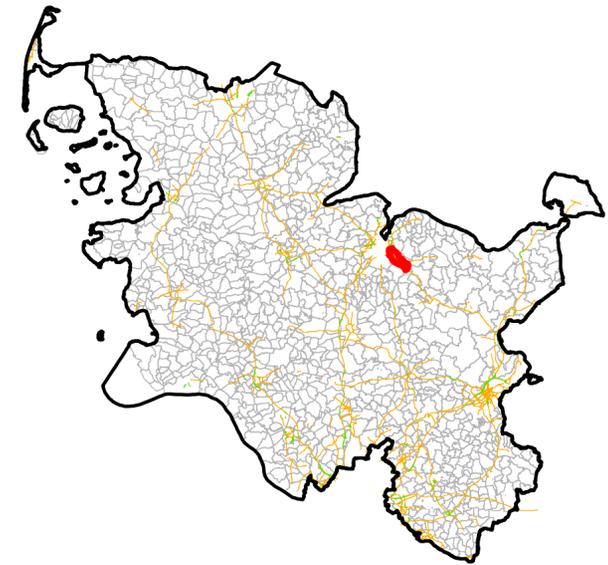
Anlage 3

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für Schwentimental

Stand: Januar 2023

Schwentinental Plön

Gemeindeübersicht



Straßenlärm - 24 Stunden-Pegel L_{DEN} in dB(A)

Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsprogramm: IMMI 2021

- | | | | |
|--|--------------------|--|-------------------------------|
| | ab 75 dB(A) | | Landesgrenze |
| | ab 70 bis 74 dB(A) | | Gemeindegrenzen |
| | ab 65 bis 69 dB(A) | | Lärmschutzwand |
| | ab 60 bis 64 dB(A) | | Hauptverkehrsstraße |
| | ab 55 bis 59 dB(A) | | Gemeindegrenze Schwentinental |

Lärmkartierung zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG in Schleswig-Holstein

0 125 250 500
Meter

Koordinatensystem: ETRS 1989 - UTM Zone 32N

Kartengrundlage: DTK25

Erstellungsdatum: 17.11.2022

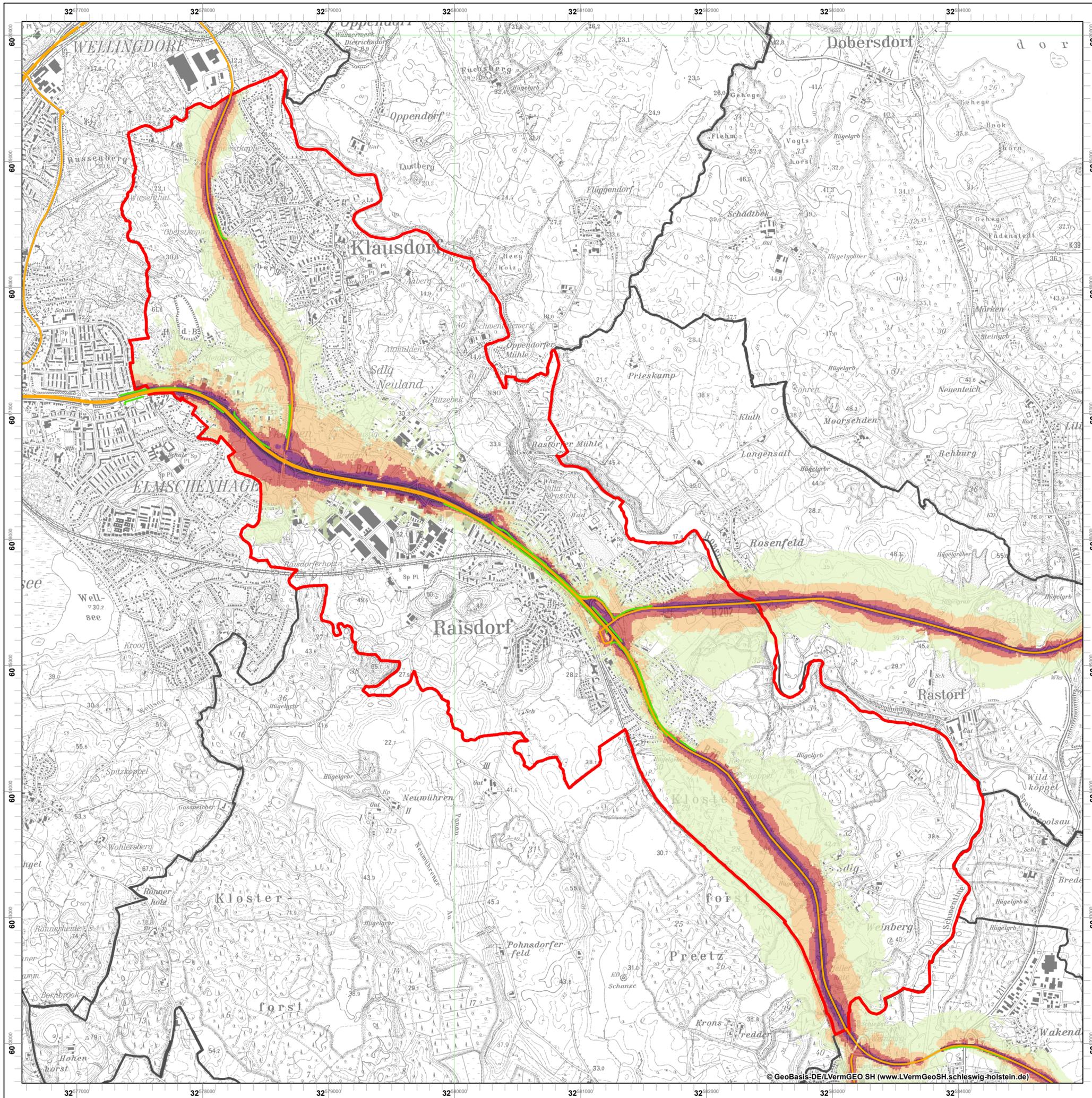
Auftraggeber:

Landesamt für Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume
Schleswig-Holstein



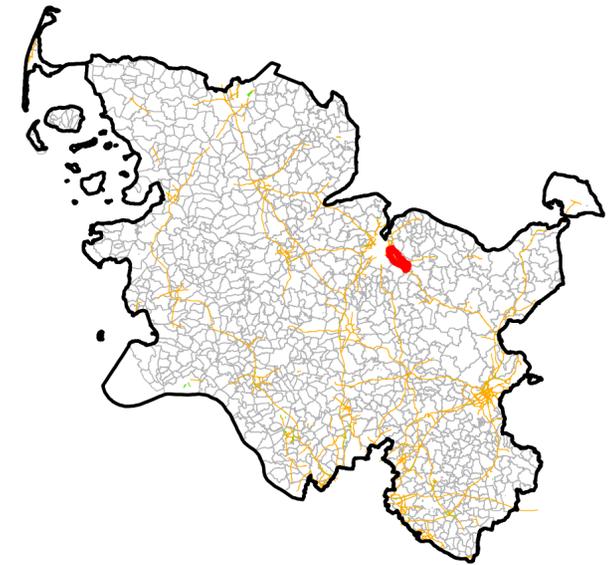
Auftragnehmer:

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13b
22767 Hamburg



Schwentinental Plön

Gemeindeübersicht

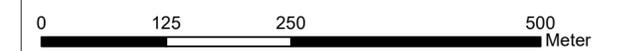


Straßenlärm - L_{Night} in dB(A)

Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsprogramm: IMMI 2021

- | | | | |
|---|--------------------|---|-------------------------------|
|  | ab 70 dB(A) |  | Landesgrenze |
|  | ab 65 bis 69 dB(A) |  | Gemeindegrenzen |
|  | ab 60 bis 64 dB(A) |  | Lärmschutzwand |
|  | ab 55 bis 59 dB(A) |  | Hauptverkehrsstraße |
|  | ab 50 bis 54 dB(A) |  | Gemeindegrenze Schwentinental |
|  | ab 45 bis 49 dB(A) | | |

Lärmkartierung zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG in Schleswig-Holstein



Koordinatensystem: ETRS 1989 - UTM Zone 32N

Kartengrundlage: DTK25

Erstellungsdatum: 17.11.2022

Auftraggeber:

Landesamt für Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume
Schleswig-Holstein



Auftragnehmer:

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13b
22767 Hamburg

