

## **Stellungnahme des NABU Lärmaktionsplan, Stufe 3 (Entwurf) der Landeshauptstadt Kiel**

Der NABU Schleswig-Holstein, vertreten durch die Ortsgruppe Kiel, bedankt sich für die Zusendung der Unterlagen und nimmt zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Landeshauptstadt Kiel wie folgt Stellung:

### **Präambel**

Lärm kann zu wesentlichen Gesundheitsschäden führen. Laut Umweltbundesamt „aktiviert er (Lärm) das autonome Nervensystem und das hormonelle System. Als Folge kommt es zu Veränderungen bei Blutdruck, Herzfrequenz und anderen Kreislauffaktoren.“

Gem. der EU-Umgebungsrichtlinie 2002/49/EG müssen in den EU-Ländern strategische Lärmkartierungen durchgeführt werden, um daraus Lärmaktionspläne zu erarbeiten und dem Ziel, gesundheitsschädlichen Lärm zu reduzieren. Die Lärmaktionspläne sind alle 5 Jahre zu überprüfen.

Der letzte Kieler Lärmaktionsplan 2013 wurde 2012 kartiert und 2014 beschlossen. Der vorliegende Lärmaktionsplan hätte somit 2019 beschlossen werden müssen. Weiterhin ist die Datenlage von 2017, auf deren Basis der vorliegende Lärmaktionsplan 2020 erarbeitet wurde und 2021 von der Ratsversammlung beschlossen werden kann, zumindest teilweise veraltet.

### **Zusammenfassung**

Die Erstellung von Lärmaktionsplänen beruht auf eine EU-Richtlinie, die im BimSchG rechtlich verankert ist. Als Gesetz ist die Umsetzung rechtlich verbindlich!

Mit dem Lärmaktionsplan 2013 i.V.m. 2020 wurden folgende Vorgaben der EU-Richtlinie aus Sicht des NABU Kiel nicht oder nur mangelhaft umgesetzt:

Naturschutzbund Deutschland

NABU Kiel

Kollhorster Weg 1

24109 Kiel

info@nabu-kiel.de

www.nabu-kiel.de

Kontakt:

Hartmut Rudolphi

Tel. +49 (0) 1522-457 899 0

vorstand@nabu-kiel.de

Kiel, den 16.12.20

| Vorgaben  | Ist-Zustand Kiel  |
|---|---|
| BlmSchG § 47d (5): Überprüfung alle 5 Jahre   | zeitlicher Verzug bei der Erstellung des Lärmaktionsplans 2020, Beschluss 2021 (siehe Präambel)   |
| <p>EU-Richtlinie: Die Mitgliedsstaaten erstellen Aktionspläne, ... Ziel ist es, den Umgebungslärm soweit erforderlich – und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann – <b>zu verhindern, zu mindern</b> sowie die Umweltqualität in den Fällen <b>zu erhalten</b>, in denen sie zufriedenstellend ist.</p> | <p><b>Zunahme der Lärmbetroffenheit</b> beim Verkehr <b>um 2 %</b> (Tag-Abend-Nacht-Index) statt Reduzierung von 25 % sowie minimale <b>Reduzierung</b> beim Nachtindex von <b>3 % statt wie geplant 25 %</b> (siehe Kap. 2.3.2 und 3.5).</p> <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen waren in den letzten Jahren nicht annähernd ausreichend und sind daher auch für die kommende Periode nicht ausreichend. Zusätzliche Maßnahmen mit entsprechender Wirkung sind notwendig.</p> |
| BlmSchG § 47d (3): Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.   | Durch die fehlende transparente Beschreibung der eigentlichen Entwicklung bei der Lärmentwicklung beim Verkehr (Tag-Abend-Nacht-Index), die Zahlen sind nur der Tabelle zu entnehmen, wird Laien eine eigene Beurteilung so gut wie unmöglich gemacht (Kap. 2.1 und 2.2.2). Die Darstellung in Kap. 3.5 suggeriert z.B. Laien eine wesentlich geringere Verfehlung der Zielwerte als sie tatsächlich ausfällt.  |

Aus den dargestellten Gründen entspricht der vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans nicht den Anforderungen der EU-Richtlinie und ist daher gem. dem BlmSchG nicht zulässig.

Eine Zustimmung kann daher nicht erfolgen, sofern nicht in den wesentlichen Punkten stark nachgebessert wird.

Der NABU Kiel kritisiert zudem scharf die fehlende Transparenz durch die fehlende textliche Aufarbeitung der kritischen Daten (Tag-Abend-Nacht-Index), weswegen dem ein Großteil der Bevölkerung die vorgeschriebene Teilnahme unmöglich gemacht wird.

## Zu den einzelnen Kapiteln

### 1. Allgemeines

#### 1.1 Beschreibung

Das Kapitel wurde nahezu 1:1 vom Lärmaktionsplan 2013 übernommen. Unberücksichtigt bleibt dabei die Verkehrsentwicklung innerhalb Kiels. Hinsichtlich der Lärmentwicklung müsste hier die Entwicklung der verschiedenen Verkehrsarten dargestellt werden, insbesondere wo es zu einer Erhöhung der PKW und LKW-Verkehrszahlen in den letzten Jahren gekommen ist, die automatisch zu einer Erhöhung des Lärms geführt haben. Dass es insgesamt zu einer Mehrbelastung durch Verkehrslärm ganztags ( $L_{DEN}$ ) gekommen ist, ist Kap. 2.1 und 2.3.2 zu entnehmen.

#### 1.2 wird zur Kenntnis genommen

#### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Hier wird nur der rechtliche Hintergrund dargestellt. Im Hinblick auf Transparenz, mit der Kiel im Zuge z.B. der digitalen Verwaltung wirbt (siehe Homepage Kiel), hätte hier klar und deutlich und auch für Laien nachvollziehbar dargestellt werden müssen, inwieweit die Stadt Kiel den rechtlichen Vorgaben gem. §47 BImSchG nachkommt oder wie in der Präambel dargestellt, diese Vorgaben nicht umgesetzt werden.

#### 1.4 wird zur Kenntnis genommen

### 2 Bewertung der Ist-Situation

#### 2.1 Zusammenfassung der Daten

Der Text in diesem Kapitel wurde nahezu vollständig vom Lärmaktionsplan 2013 übernommen. Es wird rein die Methode beschrieben und als Ergebnis nur das positive Ergebnis vom Eisenbahnverkehr dargestellt. Bei der Beschreibung der Methode wird nicht darauf eingegangen, ob das Verkehrsmodell des Tiefbauamtes auf Berechnungen oder auf durchgeführten Messungen beruht.

Auf das Wesentliche, die konkreten Zahlen für die Stadt Kiel sowie die Entwicklung seit 2012, wird in diesem Kapitel überhaupt nicht eingegangen.

Das Entscheidende in dem Kapitel sind die Zahlen, wie viele Menschen in Kiel durch Lärm belastet sind. Von den 4 Kategorien gibt es 3, bei denen die Gesamtzahl an belasteten Menschen gestiegen ist. Nur bei einer Kategorie ist ein geringer Rückgang zu verzeichnen (siehe nachfolgende Tabellen).

Tabelle 1: durch Umgebungslärm Verkehr belastete Menschen 2012 und 2017

|                  | Verkehrslärm tagsüber > 65 dB (A) | Verkehrslärm nachts > 55 dB (A) |
|------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| <b>2012</b>      | 9.840                             | 9.320                           |
| <b>2017</b>      | 10.040                            | 9.020                           |
| <b>Differenz</b> | + 2 %                             | - 3 %                           |

Tabelle 2: durch Umgebungslärm Industrie, Gewerbe und Hafen belastete Menschen 2012 und 2017

|                  | Industrie/Gewerbe/Hafen tagsüber > 65 dB (A) | Industrie/Gewerbe/Hafen nachts > 55 dB (A)                     |
|------------------|--|--|
| <b>2012</b>      | 10   | 0  |
| <b>2017</b>      | 20   | 70   |
| <b>Differenz</b> | + 100 %                                      | + 70 Menschen<br>(%-Angabe wegen Ausgangswert 0 nicht möglich) |

Laut der EU-Richtlinie ist die Lärmbelastung zu reduzieren.

Beim Verkehrslärm tagsüber kam es aber sogar zu einer Steigerung von 2 %. Wenn man zugrunde legt, dass die betrachtete Straßenlänge von 2012 zu 2017 um 40 % reduziert wurde, fällt der Anteil lärmbeeinträchtigter Menschen pro Kilometer Straße noch wesentlich höher aus (siehe hierzu auch Kap. 2.3.2).

Beim nächtlichen Verkehrslärm konnte der Anteil an betroffenen Bürger\*innen zwar reduziert werden, aber innerhalb von 5 Jahren um nur 3 %. Hinzu kommt, dass bei der nächtlichen Lärmbelastung in den beiden Kategorien mit höchster Belastung (>70 und >75 dB (A)) 2017 mehr Menschen belastet waren als 2012. Auch das wird im Text nicht transparent dargestellt.

Die Zahlen zeigen, dass es in den letzten Jahren nur punktuell ein Beitrag geleistet wurde, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Dies wurde vor allem durch die Ausweisung der Tempo 30 Zonen erreicht, die der NABU Kiel ausdrücklich begrüßt. Auf die Gesamtbevölkerung bezogen gibt es aber insgesamt eine Zunahme an Lärmbelastung.

## 2.2 Ermittlung und Bewertung

### 2.2.1 wird zur Kenntnis genommen

## 2.2.2 Betroffenheit nach Lärmquellen

Hier wird für den Nachtverkehr selbstkritisch genannt, dass die Betroffenheit „um lediglich 300 zurückgegangen ist. ... die angeregten Maßnahmen waren nicht ausreichend oder wurden noch nicht umgesetzt.“

Auf die Entwicklung bei der Lärmbelastung für den ganzen Tag (Tag-Abend-Nacht-Index) wird nicht eingegangen, obwohl es hier zu einer Steigerung statt Reduzierung kam (siehe Tabelle 1 und 2). Warum auf diese Zahlen nicht eingegangen wird, wird nicht genannt. Auch hier fehlt es an der notwendigen Transparenz.

2.2.3 wird zur Kenntnis genommen

2.2.4 wird zur Kenntnis genommen

## 2.3 Angaben von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

2.3.1 wird zur Kenntnis genommen

2.3.2 Veränderungen gegenüber 2013

Seit dem letzten Lärmaktionsplan gibt es nur 2 Straßen, die nicht weiter als Problemschwerpunkte betrachtet werden. Dazu gehört der Knooper Weg zwischen Exerzierplatz und Schauenburger Straße. Aufgrund der bekannten Situation während des Berufsverkehrs ist diese Herabstufung des Knooper Wegs aus Sicht des NABU Kiel durch Verkehrszählungen und Lärmmessungen zu überprüfen.

Viel gravierender ist aber, dass in dem Kapitel nur auf die wenigen Problemschwerpunkte (Karte 2) eingegangen wird, während die Straßen mit Lärmbetroffenheit außerhalb der wenigen Problemschwerpunkte bei der Betrachtung außen vorgelassen werden (Karte 1).

Denn obwohl nur noch 180 km von insgesamt 600 km des Kieler Straßennetzes untersucht wurden (2012 waren es noch 300 km, d.h. es wurden 40 % weniger Straßen untersucht, weil diese wegen Tempo 30 generell nicht betrachtet werden), gibt es eine Steigerung bei der Betroffenheit durch Verkehrslärm am Tag und nur eine Minderung von 3 % in der Nacht. Parallel zu den 40 % weniger Straßen hätten sich aber auch die Zahlen an Betroffenen beim Ganztagsindex reduzieren müssen. Tabelle 3 ist zu entnehmen, dass der Anteil an belasteten Menschen pro Kilometer Straße aber von 33 Menschen/km 2012 auf 56 Menschen/km 2017 um ganze **70 % gestiegen ist**.

Tabelle 3: durch Umgebungslärm Verkehr belastete Menschen, Steigerung von 2012 bis 2017

|             | <b>Straßennetz, Kilometer</b> | <b>Belastete Menschen, ganztags</b> | <b>Belastete Menschen pro Kilometer</b> |
|-------------|-------------------------------|-------------------------------------|---|
| <b>2013</b> | 300 km                        | 9.840                               | 33 M/km                                 |
| <b>2017</b> | 180 km                        | 10.040                              | 56 M/km<br>(+ 70%)                      |

In der folgenden Abbildung wird Beispielsweise der Bereich Knooper Weg / Exerziersplatz der Lärmaktionspläne 2013 und 2017 verglichen. Deutlich ist zu sehen, dass viele der kleineren Straßen mit Lärmbetroffenheit 2017 nicht mehr auftauchen (Abbildung 1). Warum parallel dazu sich nicht die Betroffenheit entsprechend entwickelt hat, wird im Text des Lärmaktionsplans nicht beschrieben. In Abbildung 2 ist bspw. die Hofholzallee dargestellt, in der es zu einer Steigerung der Lärmbelastung gekommen ist. Vermutlich ist es bei zahlreichen Straßen zu einer Steigerung der Lärmbelastung gekommen. Genaue Zahlen dazu (z.B. Angaben in Betroffenheit pro Kilometer) fehlen dem Entwurf.

Diese Zahlen hätten transparent analysiert werden müssen, um in den folgenden Kapiteln daraus entsprechende Maßnahmen abzuleiten.



Abbildung 1: Ausschnitte Lärmaktionskarten; 2012 mit wesentlich mehr betroffenen Straßen (links) als 2017 (rechts), weswegen sich die zu betrachtenden Kilometer um 40 % reduziert haben



Abbildung 2: Vergleich Hofholzallee 2012 als Straße ohne Lärmbetroffenheit (oben) und 2017 mit Lärmbetroffenheit (unten), insgesamt kam es in Kiel zu einer Steigerung der Lärmbetroffenheit

### 3. Maßnahmenplanung

3.1 Dass die genannten Maßnahmen aus Sicht des NABU Kiel nicht ausreichend sind und vermutlich gegen EU-Recht verstoßen, wird in den oberen Kapiteln festgestellt.

3.1.1.1 Theodor-Heuß-Ring: Bei der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit sowie der neuen Asphaltdecke wird automatisch von einer Lärminderung ausgegangen. Dabei wird die Verkehrszunahme aber nicht berücksichtigt. Aufgrund der Wohnsituation hätten hier Lärmmessungen durchgeführt werden müssen, da die rein rechnerisch ermittelten Zahlen bei der Verkehrsbelastung nicht ausreichend erschienen. Bzw. hinsichtlich Transparenz gegenüber den Bewohner\*innen des Abschnitts wären Lärmmessungen angebracht gewesen, um die Lärmreduzierung auch darstellen zu können. Vermutlich wirkt die Lärmreduzierung nur zu verkehrssarmen Zeiten, während die Belastung zu Stoßzeiten (Berufsverkehr) weiterhin sehr hoch und ohne nennenswerte Reduzierung ist.



## 3.2 geplante Maßnahmen für die nächsten 5 Jahre

### 3.2.1 Straßenverkehr

#### 3.2.1.1 Tempo 30

Aufgrund der Wirkung von Tempo 30-Zonen und das nicht nur hinsichtlich Lärm, sondern auch Verkehrssicherheit, Schadstoffbelastung und Mobilitätswende, ist flächendeckend Tempo 30 als Standard auszuweisen. Ausnahmen hiervon sind nur für einzelne übergeordnete Straßen zuzulassen. Da es hier bei der Umsetzung Konflikte mit der gültigen Straßenverkehrsordnung gibt, ist als erster Schritt ein Antrag beim Bundesverkehrsministerium analog dem Antrag 2020 der Stadt Freiburg zu stellen, die eine flächendeckende Ausweisung von Tempo 30 beantragt hat. Wird dem nicht zugestimmt, ist innerhalb aller Wohngebieten Tempo 30 auszuweisen.

#### 3.2.2 (neu) Einbahnstraßen

Neben der Ausweisung von Tempo 30 Zonen sind die Nebenstraßen innerhalb der Wohngebiete als Einbahnstraßen auszuweisen (Bsp. Brunswik, Wik, usw.). Dies würde in diesen Straßen ebenfalls zu einer Lärminderung führen, da aufgrund des Gegenverkehrs oft ein Ausweichen mit anfahren und bremsen notwendig ist. Diese Maßnahme kann auch kurzfristig umgesetzt werden, da keine baulichen Maßnahmen notwendig sind. Nur dass die Straßen gem. Vorgaben zum Lärmaktionsplan nicht mehr zu betrachten sind, sind nicht weitere Anstrengungen zu unterlassen.

#### 3.2.3 (neu) Rückbau von vierspurigen Straßen

Der Lärmpegel hängt auch von der Entfernung der Wohnungen zur Fahrbahn ab. Um den Abstand bei den Straßen mit Lärmbetroffenheit zu vergrößern, sind 4spurige Straßen wie Bsp. Westring, Feldstraße/Adalbertstraße auf 2 Spuren zurückzubauen. Mit einfachen baulichen Mitteln kann diese Maßnahme auch kurzfristig umgesetzt werden. Die Maßnahme würde auch zu einer Reduzierung des Verkehrs führen.

## 3.3 Schutz Ruhiger Gebiete

### 3.3.2 Ruhige Gebiete und Innerstädtische Erholungsgebiete

Die Nennung der innerstädtischen Erholungsgebiete ist unvollständig und ist auf weitere vorhandene Gebiete auszuweiten. Dazu gehören die ganzen Kleingartensiedlungen. Alle genannten Kriterien für innerstädtische Erholungsgebiete treffen auch auf die größeren Kleingartensiedlungen zu. Warum die per se nicht mit ausgezeichnet wurden, wird nicht dargestellt. Vermutlich, weil die Flächen als potenzielle Baugebiete nicht durch späteren Wegfall von Erholungsflächen zu einem rechtlichen Konflikt mit dem Lärmaktionsplan führen sollten. Auf Basis des Kleingartenkonzeptes stehen die Flächen allerdings nicht als Bauland zur Verfügung und können daher ausgezeichnet werden.

### 3.3.3 Schutz der Ruhigen Gebiete

Der Schutz der Ruhigen Gebiete ist ein wichtiges Instrument und sollte mit Nachdruck verfolgt werden. Durch die Planung der Südspange ist die Maßnahme aber im Bereich Kronsburger Gehege als ausgewiesenes Gebiet gefährdet, bzw. es werden große Erholungsbereiche zusätzlich mit Lärm belastet. Der Bau der Südspange widerspricht daher dem Lärmaktionsplan.

Der Bereich westlich von Suchsdorf ist als Ruhiges Gebiet ausgewiesen. Daher ist der Bereich aus dem Wohnbauflächenatlas wieder zu entfernen, da ein Baugebiet innerhalb eines ausgewiesenen Gebietes gegen den Lärmaktionsplan und somit gegen EU-Recht verstoßen würde.

### 3.3.4 Veränderungen

Laut EU-Richtlinie ist das Ziel, die Lärmbelastung zu reduzieren. Dazu gehört auch, weitere Ruhige Gebiete und innenstädtische Erholungsgebiete zu schaffen. In Kiel wurde nur der Status Quo gehalten, aber es sind keine neuen Gebiete dazu gekommen. Hier ist gezielt zu prüfen, wo z.B. durch den Rückbau von Straßen Gebiete aufgewertet oder neue Gebiete geschaffen werden können.

Z.B. durch die Sperrung der Kiellinie für den Autoverkehr zwischen Staatskanzlei und Feldstraße würde sich in diesem Bereich das bestehende innerstädtische Erholungsgebiet aufwerten.

Durch die Sperrung der Melsdorfer Straße würde das Hofholz als innerstädtische Erholungsgebiet aufgewertet werden.

## 3.4 Langfristige Strategien

### 3.4.1 Fußverkehr

Durch Änderung der Hierarchie im Straßenverkehr kann der Fußverkehr wesentlich aufgewertet werden. Z.B. durch mehr Übergänge für Fußgänger, an denen sie gegenüber dem KFZ-Verkehr Vorrang haben (z.B. Zebrastreifen Knorrstraße). Auch Ampelschaltungen sind an den Fußverkehr auszurichten. An Kreuzungen sind Fußgängerampeln generell ohne Drücker (Fußgängeranforderungstaster) auszustatten. Drücker führen zu einem Ausbremsen des Fußverkehrs, da erst die nächste mögliche Grünphase abgewartet werden muss, wenn einen Augenblick zu spät gedrückt wird.

Weitere Strategien liegen bereits durch andere Papiere von Verbänden, Stellungnahmen usw. insbesondere zum Radverkehr vor.

## 3.5 Schätzwerte für die Reduzierung

Hier wird nur darauf verwiesen, dass es für den Nachtzeitraum zu einer Reduzierung von 3 % im Zeitraum 2012 – 2017 kam. Und dass an dem Ziel der Reduzierung der Betroffenenzahlen um jährlich 5 % festgehalten wird.

Es drängt sich der Verdacht auf, dass hier dem Laien mit dem Vergleich von Äpfeln und Birnen suggeriert werden soll, dass das Ziel um lediglich 2 % verfehlt wurde. Dabei handelt es sich bei der Reduzierung nur um den Nachtwert und den bezogen auf 5 Jahre. Während mit keiner Silbe auf die Steigerung des Tag-Abend-Nacht-Index eingegangen wird und genauer erläutert wird, dass die 5 % Zielvorgabe jährlich umgesetzt werden soll. Die Diskrepanz wird in der folgenden Tabelle und Abbildung dargestellt.

Bei der Reduzierung des Lärms während der Nacht wurde das Ziel um 22 Anteile verfehlt, beim Ganztagswert sogar um 27 Anteile. Prozentual gerechnet wurde das Ziel beim Nachtwert um 88% verfehlt, beim Ganztagswert sogar um 108 %.

Tabelle 4: Vergleich Entwicklung Betroffenzahlen im Vergleich Nachtwert, Ganztagswert und Zielwert (-: Abnahme, +: Zunahme)

|                          | 2013    | 2014    | 2015    | 2016    | 2017    | Summe          |
|--------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|----------------|
| <b>Kartierwert Nacht</b> | - 0,6 % | - 0,6 % | - 0,6 % | - 0,6 % | - 0,6 % | - 3 %          |
| <b>Kartierwert Tag</b>   | + 0,4 % | + 0,4 % | + 0,4 % | + 0,4 % | + 0,4 % | + 2 %          |
| <b>Zielwert</b>          | - 5 %   | - 5 %   | - 5 %   | - 5 %   | - 5 %   | - 25 %*        |
| <b>Differenz Nacht</b>   |         |         |         |         |         | - 22 (≙ 88 %)  |
| <b>Differenz Tag</b>     |         |         |         |         |         | - 27 (≙ 108 %) |

\* bei der Summe wird immer vom Anfangswert 2013 für die 5 % ausgegangen. Würde eine progressive Wachstumskurve angelegt werden, wäre die Differenz zwischen Ziel und tatsächlich erreichtem Wert noch wesentlich größer.

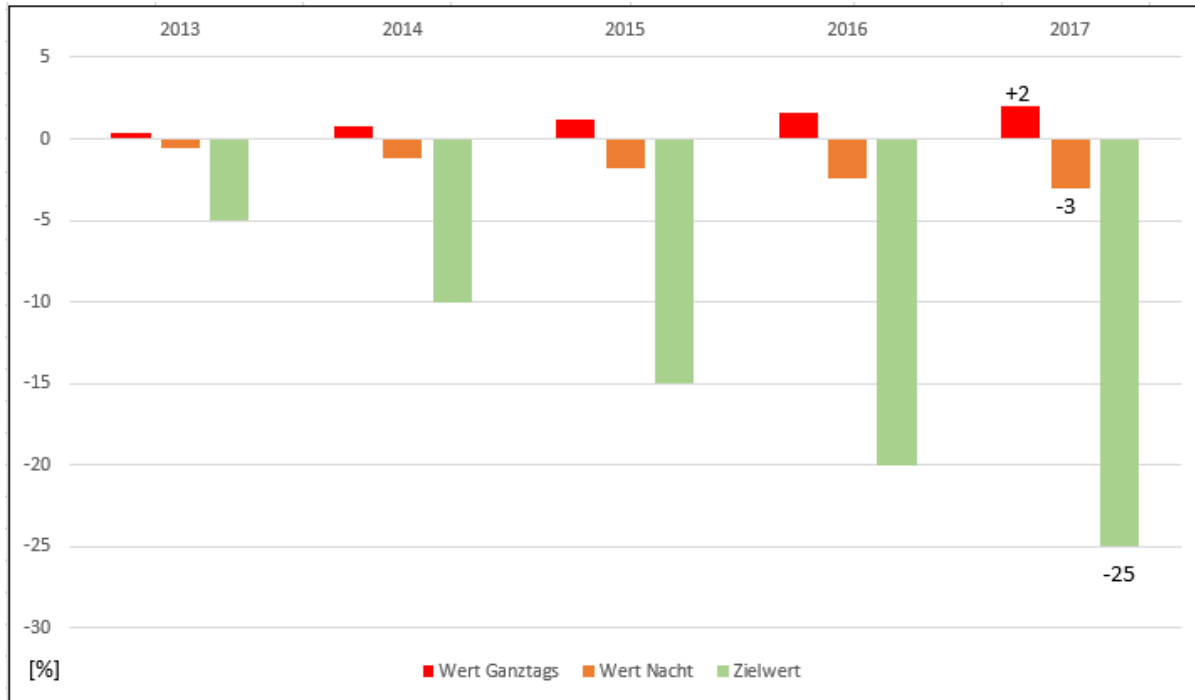


Abbildung 3: Lärmbelastung aufsummiert von 2013 bis 2017, Vergleich zwischen tatsächlicher Entwicklung der Werte ganztags (Tag-Abend-Nacht-Index), nachts und dem Zielwert