

Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Berichterstattung der Stadt Schwentinental

zur

- erstmaligen Aufstellung eines Lärmaktionsplans
 Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom 10.04.2014

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde: Schwentinental
 Gemeindenkennziffer: 01057091
 Ansprechpartner: Stadt Schwentinental, Bürgeramt
 Adresse: Theodor-Storm-Platz 1, 24223 Schwentinental
 Telefon: 04307-8110
 E-Mail: info@stadt-schwentinental.de
 Internetadresse: www.schwentinental.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Stadt Schwentinental liegt südöstlich der Stadt Kiel im Kreis Plön und besteht im Wesentlichen aus den beiden Ortsteilen Klausdorf und Raisdorf. Sie gehört zu dem im Rahmen der Lärminderungsplanung definierten Ballungsraum Kiel. Als Hauptverkehrsstraßen wurden aufgrund ihrer Widmung bzw. Verkehrsmenge folgende Straßen betrachtet:

- Bundesstraße B 76
- Bundesstraße B 202
- Landesstraße L 52

Dies sind die wesentlichen Straßenverkehrsachsen in der Stadt Schwentinental. Insbesondere die größtenteils vierspurige Bundesstraße B 76, die das Stadtgebiet in der gesamten Länge durchquert, wickelt eine sehr hohe Verkehrsmenge ab.

Für die Schienenstrecke wurden sämtliche verkehrende Züge betrachtet (Güter- und Reisezüge), die für die Prognose 2025 durch den Betreiber angegeben wurden.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG¹ und deren Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG².

1.4 Geltende Grenzwerte

Siehe Anlage

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

² Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), zuletzt geändert durch Art. 2 G v. 27.6.2012 BGBl I 1421

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

2.1.1 Lärmart Straße

Tab. 1: Gegenüberstellung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke aus der Lärmkartierung 2012 und 2017

Sp	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ze	Kürzel	Straßenabschnitt	DTV 2006 Analyse LK 2007	DTV 2012 Prognose LAP 2008	DTV 2011 Analyse LK 2012	DTV 2018 Prognose LAP 2013	DTV 2016 Analyse LK 2017	Zu- / Abnahme Analysen Sp. 5 zu Sp. 3	Zu- / Abnahme Analysen Sp. 7 zu Sp. 5
Bundesstraße B76 (FR = Fahrtrichtung)									
1	B76.1	Beide FR: südlich nördlicher Zu- / Abfahrt Kieler Straße	18.524	19.080	18.407	18.407	-	-0,6%	-
2	B76.2	Beide FR: nördliche Abfahrt Kieler Straße	10.888	11.215	10.504	10.504	-	-3,5%	-
3	B76.3	Beide FR: zw. nördlicher Zu- / Abfahrt Kieler Straße und Am Weinberg	23.952	24.670	22.930	22.930	28.757	-4,3%	25,4%
4	B76.4	Beide FR: zw. Am Weinberg und Höhe Bekholz	23.952	24.671	22.930	22.930	28.757	-4,3%	25,4%
5	B76.5	Beide FR: zw. Höhe Bekholz und nördlich Hof Reuterkoppel	23.952	24.671	22.930	22.930	28.757	-4,3%	25,4%
6	B76.6	Beide FR: zw. nördlich Hof Reuterkoppel und Reuterkoppel [v=80 km/h]	23.952	24.671	22.930	22.930	28.757	-4,3%	25,4%
7	B76.7	Beide FR: zw. nördlich Hof Reuterkoppel und Reuterkoppel [v=60 km/h]	23.952	24.671	22.930	22.930	28.757	-4,3%	25,4%
8	B76.8	Beide FR: zw. Reuterkoppel und Teilung in vier Fahrstreifen, Abschnitt 1	23.952	24.671	22.930	22.930	28.757	-4,3%	25,4%
9	B76.9	Beide FR: zw. Reuterkoppel und Teilung in vier Fahrstreifen, Abschnitt 2	20.672	21.292	22.930	22.930	28.757	10,9%	25,4%
10	B76.10	Beide FR: zw. Reuterkoppel und Teilung in vier Fahrstreifen, Abschnitt 3	20.672	21.292	22.930	22.930	28.757	10,9%	25,4%
11	B76.11	FR Nord: zw. Teilung in vier Fahrstreifen und Höhe Zufahrt West B202	10.280	10.588	10.049	10.049	-	-2,2%	-
12	B76.12	FR Süd: zw. Teilung in vier Fahrstreifen und Höhe Zufahrt West B202	10.388	10.700	10.233	10.233	-	-1,5%	-
13	B76.13	FR Nord: zw. Höhe Zufahrt West B202 und Abfahrt Ost B202	10.280	10.588	10.049	10.049	-	-2,2%	-
14	B76.14	FR Nord: zw. Abfahrt Ost B202 und Zufahrt Ost B202	10.280	10.588	10.049	10.049	-	-2,2%	-
15	B76.15	Zu- und Abfahrt Ost B202	9.108	9.381	9.171	9.263	-	0,7%	-
16	B76.16	Zufahrt Ost B202	9.108	9.381	9.171	9.263	-	0,7%	-
17	B76.17	FR Süd: zw. Höhe Zufahrt West B202 und Abfahrt West B202	10.364	10.675	10.216	10.216	-	-1,4%	-
18	B76.18	Abfahrt West B202	9.276	9.554	9.060	9.060	-	-2,3%	-

Fortsetzung auf nachfolgender Seite...

...Fortsetzung von vorheriger Seite									
Sp	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ze	Kürzel	Straßenabschnitt	DTV 2006 Analyse LK 2007	DTV 2012 Prognose LAP 2008	DTV 2011 Analyse LK 2012	DTV 2018 Prognose LAP 2013	DTV 2016 Analyse LK 2017	Zu- / Abnahme Analysen Sp. 5 zu Sp. 3	Zu- / Abnahme Analysen Sp. 7 zu Sp. 5
19	B76.19	FR Süd: zw. Abfahrt West B202 und Höhe Abfahrt Ost B202	19.648	20.237	19.276	19.276	38.984	-1,9%	102,2%
20	B76.20	FR Nord: zw. Zufahrt Ost B202 und Abfahrt Ost Fernsichtweg	19.376	17.740	19.219	19.219	38.984	-0,8%	102,8%
21	B76.21	FR Nord: zw. Abfahrt Ost Fernsichtweg und Zufahrt Ost Fernsichtweg	17.928	18.466	17.791	17.791	38.984	-0,8%	119,1%
22	B76.22	FR Nord: zw. Zufahrt Ost Fernsichtweg und Abfahrt Nord Klausdorfer Straße	20.784	21.408	20.587	20.587	38.984	-0,9%	89,4%
23	B76.23	FR Nord: zw. Abfahrt Nord Klausdorfer Straße und Zufahrt Nord Klausdorfer Straße	20.040	20.641	19.821	19.821	38.984	-1,1%	96,7%
24	B76.24	FR Süd: zw. Höhe Abfahrt Ost B202 und Zufahrt Süd Klausdorfer Straße	19.640	11.801	19.276	19.276	38.984	-1,9%	102,2%
25	B76.25	FR Süd: zw. Zufahrt Süd Klausdorfer Straße und Abfahrt Süd Klausdorfer Straße	18.164	18.709	17.908	17.908	38.984	-1,4%	117,7%
26	B76.26	FR Nord: zw. Zufahrt Nord Klausdorfer Straße und Abfahrt Nord L52	20.700	21.321	20.490	20.490	38.984	-1,0%	90,3%
27	B76.27	FR Nord: zw. Abfahrt Nord L52 und Zufahrt Nord L52	17.488	18.013	17.340	17.340	38.984	-0,8%	124,8%
28	B76.28	FR Süd: zw. Abfahrt Süd Klausdorfer Straße und Zufahrt Süd L52	20.092	20.695	19.710	19.710	38.984	-1,9%	97,8%
29	B76.29	FR Süd: zw. Zufahrt Süd L52 und Abfahrt Süd L52	17.252	17.770	17.170	17.170	38.984	-0,5%	127,0%
30	B76.30	FR Nord: zw. Zufahrt Nord L52 und Höhe Heimstättenstraße	22.976	23.665	23.104	23.335	38.984	0,6%	68,7%
31	B76.31	FR Nord: zw. Höhe Heimstättenstraße und Höhe Heidbergredder	22.976	23.665	23.104	23.335	38.984	0,6%	68,7%
32	B76.32	FR Süd: zw. Abfahrt Süd L52 und Höhe Heimstättenstraße	22.656	23.336	22.908	23.252	38.984	1,1%	70,2%
33	B76.33	FR Süd: zw. Höhe Heimstättenstraße und Höhe Heidbergredder	22.656	23.336	22.908	23.252	38.984	1,1%	70,2%
34	B76.34	FR Nord: westlich Höhe Heidbergredder	22.976	23.665	23.104	23.335	38.984	0,6%	68,7%
35	B76.35	FR Süd: westlich Höhe Heidbergredder	22.656	23.335	22.908	23.252	38.984	1,1%	70,2%
Lütjenburger Straße (B 202)									
36	202.1	Zufahrtsbereich Preetzer Straße	9.300	9.579	9.077	9.077	9.077	-2,4%	0,0%
37	202.2	zw. Preetzer Straße und Lütjenburger Straße (nicht B202)	10.844	11.169	10.620	10.620	14.208	-2,1%	33,8%
38	202.3	zw. Lütjenburger Straße (nicht B202) und Dütschfeldredder	10.584	10.902	10.366	10.366	14.208	-2,1%	37,1%
39	202.4	zw. Dütschfeldredder und Feldweg	15.420	15.883	15.032	15.032	14.208	-2,5%	-5,5%
40	202.5	zw. Feldweg und Rosenthal	15.560	16.027	15.032	15.032	14.208	-3,4%	-5,5%
41	202.6	östlich Rosenthal	17.280	17.798	15.032	15.032	14.208	-13,0%	-5,5%

Fortsetzung auf nachfolgender Seite...

...Fortsetzung von vorheriger Seite

Sp	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ze	Kürzel	Straßenabschnitt	DTV 2006 Analyse LK 2007	DTV 2012 Prognose LAP 2008	DTV 2011 Analyse LK 2012	DTV 2018 Prognose LAP 2013	DTV 2016 Analyse LK 2017	Zu- / Abnahme Analysen Sp. 5 zu Sp. 3	Zu- / Abnahme Analysen Sp. 7 zu Sp. 5
Landesstraße L52									
42	L52.1	zw. nördlicher Zu- / Abfahrt B76 und Preetzer Chaussee (nicht B76)	14.580	15.017	14.284	14.284	9.781	-2,0%	-31,5%
43	L52.2	zw. nördlicher Zu- / Abfahrt B76 und Preetzer Chaussee (nicht B76) [v=70 km/h]	14.580	15.017	14.284	14.284	9.781	-2,0%	-31,5%
44	L52.3	zw. Preetzer Chaussee (nicht B76) und Dorfstraße	14.896	15.343	15.000	15.150	9.781	0,7%	-34,8%
45	L52.4	zw. Dorfstraße und Heidbergredder	8.708	8.969	8.858	9.035	9.781	1,7%	10,4%
46	L52.5	zw. Heidbergredder und Oberstkoppeler Weg	8.708	8.969	8.858	9.035	9.781	1,7%	10,4%
47	L52.6	zw. Oberstkoppeler Weg und Höhe Rosenweg	8.708	8.969	8.858	9.035	9.781	1,7%	10,4%
48	L52.7	zw. Höhe Rosenweg und Klingenbergstraße	8.708	8.969	8.858	9.035	9.781	1,7%	10,4%
49	L52.8	zw. Klingenbergstraße und Dorfstraße	8.680	8.940	8.826	9.003	9.781	1,7%	10,8%
50	L52.9	nördlich Dorfstraße	9.356	9.637	9.431	9.525	9.781	0,8%	3,7%

Tab. 2: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm des Straßenverkehrs betroffenen Menschen gemäß LK 2017

Sp	1	2	3	4
Ze	Höhe der Belasteten		Belastete Menschen -Straßenverkehrslärm-	
	von	bis		
	dB(A)		L _{den}	L _{night}
1	50	55		200 [240]
2	55	60	800 [810]	0 [40]
3	60	65	100 [140]	0 [0]
4	65	70	0 [30]	0 [0]
5	70	75	0 [0]	0 [0]
6	75		0 [0]	
7	Summe		900	200

Tab. 3: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm des Straßenverkehrsbelasteten belasteten Fläche und Wohnungen gemäß LK 2017

Sp	1	2	3	4	5
Ze	Höhe der Belastung L _{den}		Belastete Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser - Straßenverkehrslärm -		
	dB(A)	Fläche km²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
			Anzahl im Gemeindegebiet		
1	über 55	4,000	466	0	0
2	über 65	0,900	13	0	0
3	über 75	0,200	0	0	0

2.1.2 Lärmart Schiene

Tab. 4: Geschätzte Zahl der von Lärm Schienenstrecken belasteten Menschen (Prognose-Nullfall 2025)

Sp	1	2	3	4
Ze	Höhe der Belasteten		Belastete Menschen -Schieneverkehrslärm-	
	von	bis		
	dB(A)		L _{den}	L _{night}
1	50	55		400 [446]
2	55	60	500 [515]	300 [307]
3	60	65	400 [382]	100 [89]
4	65	70	100 [101]	0 [16]
5	70	75	0 [41]	0 [0]
6	75		0 [0]	
7	Summe		1.000	800

Tab. 5: Geschätzte Zahl der von Lärm Schienenstrecken belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser (Prognose-Nullfall 2025)

Sp	1	2	3	4	5
Ze	Höhe der Belastung L_{DEN}	Belastete Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser - Schienenverkehrslärm -			
	dB(A)	Fläche km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
			Anzahl im Gemeindegebiet		
1	55 - 65	1,2	427	0	0
2	65 - 75	0,3	67	0	0
3	über 75	0,1	0	0	0
4	Summe	1,5	494	0	0

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

Tab. 6: Gegenüberstellung der Belasteten der Lärmart Straße Tags der Lärmkartierung 2012 und 2017

Sp	1	2	3	4
Ze	L_{DEN}		Anzahl der Belasteten Einwohner durch die Lärmart Straße Gemeindegebiet Schwentimental	
	von	bis	- Vergleich der einzelnen Bearbeitungsstufen -	
	dB(A)		LK 2012	LK 2017
1	55	60	1300 [1250]	800 [810]
2	60	65	300 [290]	100 [140]
3	65	70	100 [70]	0 [30]
4	70	75	0 [10]	0 [0]
5	75		0 [0]	0 [0]
6	Summe		1700	900

Tab. 7: Gegenüberstellung der Belasteten der Lärmart Straße Tags der Lärmkartierung 2012 und 2017

Sp	1	2	3	4
Ze	L_{NIGHT}		Anzahl der Belasteten Einwohner durch die Lärmart Straße Gemeindegebiet Schwentimental	
	von	bis	- Vergleich der einzelnen Bearbeitungsstufen -	
	dB(A)		LK 2012	LK 2017
1	50	55	500 [480]	200 [240]
2	55	60	100 [100]	0 [40]
3	60	65	0 [10]	0 [0]
4	65	70	0 [0]	0 [0]
5	70		0 [0]	0 [0]
6	Summe		600	200

Auf allen gemeldeten Straßen ist eine Zunahme der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke zu verzeichnen. Besonders der Streckenabschnitt auf der Bundesstraße B 76 mit den Kürzeln B76.19 bis B76.29 aus der Tabelle 1 zwischen den Auffahrten der Bundesstraße B 202 und der Landesstraße L 52 weisen eine deutliche Zunahme zwischen den Lärmkartierungen auf. Hier ist eine Verdopplung auf ca. 39.000 Fahrzeuge/24h zu verzeichnen. Trotzdem ist insgesamt die Lärmbelastung auf dem Streckenabschnitt der Bundesstraße B 76 zurückgegangen.

Keine Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen über 70dB(A) L_{DEN} ausgesetzt.

Keine Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen über 60 dB(A) L_{NIGHT} ausgesetzt.

Keine Menschen sind ganztägig hohen Belastungen von 65-70 dB(A) L_{DEN} ausgesetzt.

Keine Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen von L_{NIGHT} 55-60 dB(A) ausgesetzt.

Für die Lärmart Schiene liegen lediglich die Prognosezahlen des Betreibers vor 2025 vor.

Hiernach sind:

Keine Menschen ganztägig sehr hohen Belastungen über 70 dB(A) L_{DEN} ausgesetzt.

100 Menschen nachts sehr hohen Belastungen über 60 dB(A) L_{NIGHT} ausgesetzt.

100 Menschen ganztägig hohen Belastungen von 65-70 dB(A) L_{DEN} ausgesetzt.
 300 Menschen nachts hohen Belastungen von L_{NIGHT} 55-60 dB(A) ausgesetzt.

2.3 Angabe vorhandener Lärmprobleme und verbesserungsbedürftiger Situationen (in der Gemeinde)

Die Hauptlärmquellen sind die Bundesstraßen B 76 und B 202, die Landesstraße L 52 und die Bahnstrecke zwischen Kiel und Lübeck der deutschen Bahn.

Besonders die Bundesstraße B 76 stellt aus Sicht der Stadt Schwentinental eine erhebliche Lärmquelle dar. Im Maßnahmenkatalog sind Maßnahmen zu weiteren Reduzierung der Hauptlärmquellen aufgeführt. Die Maßnahmen können nicht direkt von der Stadt umgesetzt werden, sondern müssen an den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr zur Umsetzung weitergeleitet werden, da die Stadt nicht der Baulastträger ist.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

	Maßnahme	Maßnahmenträger	Zeitraum
Aktive Schallschutzmaßnahmen			
1.	B 76 allgemein: Umsetzung und Dimensionierung umfangreicher Lärmschutzmaßnahmen resultiert aus einem Vorbehalt des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau und teilweise Verlegung der B 76	Bund	Fertig
2.	B76 allgemein: Einbau eines lärmindernden Straßenbelages	Bund	Fertig
3.	Lärmschutzwand auf der B 76 nördlich der Zufahrt Preetzer Chaussee	Bund	Fertig
4.	Lärmschutzwand südlich B 76 Höhe Klosterweg	Bund	Fertig
5.	Lärmschutzwand südlich B 76 Höhe Heimstättenstraße	Bund	Fertig
7.	Lärmschutzwand nordöstlich B 76 Höhe Friedrich-Wienroth-Weg	Bund	Fertig
8.	Lärmschutzwand nordöstlich B 76 Höhe Birkenstraße	Bund	Fertig
9.	Lärmschutzwand südwestlich B 76 zw. Timmsbrook und Fußgängerbrücke	Bund	Fertig
10.	Lärmschutzwand südwestlich B 76 parallel zw. Eisenbahnstraße und Bundesstraße	Bund	Fertig
11.	Lärmschutzwand südwestlich B 76 zw. Nördlicher Zufahrt von B 202 und Brücke über B 202	Bund	Fertig
12.	Lärmschutzwand südwestlich B 76 auf der Brücke über B 202	Bund	Fertig
13.	Lärmschutzwand südwestlich B 76 zw. Brücke über B 202 und südlicher Abfahrt zur B 202	Bund	Fertig
14.	Lärmschutzwand südwestlich B 76 zwischen südlicher Abfahrt und Zufahrt zur / von B 202	Bund	Fertig
15.	Lärmschutzwand südwestlich B 76 zw. Südlicher Zufahrt von B 202 und Höhe Am Klosterforst	Bund	Fertig
16.	Lärmschutzwand nordöstlich B 76 zw. Brücke Höhe Dütschfeldredder und südlichem Lärmschutzwand	Bund	Fertig
17.	Lärmschutzwand nordöstlich B 76 zw. Lärmschutzwand Höhe Dütschfeldredder und Lärmschutzwand Höhe Marienburger Straße	Bund	Fertig
18.	Lärmschutzwand nordöstlich B 76 zw. Höhe Marienburger Straße und Einmündung Reuterkoppel	Bund	Fertig
19.	Lärmschutzwand nordöstlich B 76 südlich Einmündung Reuterkoppel	Bund	Fertig
20.	Lärmschutzwand nördlich B 202 zw. Wanderweg und Einmündung Rosenthal	Bund	Fertig
21.	Lärmschutzwand westlich B 52 südlich Preetzer Chaussee	Bund	Fertig
22.	Lärmschutzwand westlich B 52 Höhe Möwenberg	Bund	Fertig
23.	Lärmschutzwand östlich B 52 nördlich Oberstkoppeler Weg	Bund	Fertig
24.	Lärmschutzwand östlich B 52 Höhe südlicher Rosenweg	Bund	Fertig
Passive Schallschutzmaßnahmen			
25.	B 76 allgemein: Umsetzung und Dimensionierung umfangreicher Lärmschutzmaßnahmen resultiert aus einem Vorbehalt des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau und teilweise Verlegung der B 76	Bund	Fertig
26.	Diverse aus B-Plänen	Bund	Fertig

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (Begründung, sofern keine Maßnahmen geplant oder notwendig sind)

Sp	1	2	3	4	5	6	7
Maßnahme	Vorschlag	Zuständigkeit	Abwägung		Prüfung	Realisierung	Kosten
Nr.	Beschreibung						
Gesamtes Stadtgebiet							
1	Förderung alternativer Verkehrsmittel	1.3	Stadt	Auswirkungen gesamtstädtisch - Radwege sind nicht erweitert - Stadtentwicklungskonzept mit Fahrrad- und Fußwegen geplant		kurzfristig	k. A.
2	Verbesserte Gestaltung der Lärmschutzwände, bspw. analog Lärmschutzwand Höhe Reuterkoppel (Holzverkleidung)	2.1	Stadt / Bund (Landesbetrieb)	Bei der Realisierung von Lärmschutzwänden sind neben dem Schutz der Anwohner auch andere Belange zu beachten; insbesondere die B76 ist links- und rechtsseitig über längere Strecken von Lärmschutzwänden umgeben; die Möglichkeiten der Gestaltung sollen geprüft werden (Stadtbild, Verkehrssicherheit etc.) - Die Baulast liegt beim LBV. Die Stadt wird darauf hinarbeiten, dass die Lärmschutzwände mit Holz erneuert werden wie in der Reuterkoppel		mit Sanierung / Neuerstellung	k. A.
3	Einbau von lärmindernden Asphalten innerorts, die bei einer Geschwindigkeit ≤ 80 km/h lärmindernd wirken (derzeit noch im Zulassungsverfahren)	2.2	Bund / Landesbetrieb / Stadt	Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind, wenn möglich, vorzuziehen - daher sollte bei Erneuerung der Fahrbahndecke in der Ortsdurchfahrt ein lärmindernder Asphalt eingesetzt werden, wenn ein solcher zu diesem Zeitpunkt über eine entsprechende Zulassung verfügt. - Auf der Bundesstraße B 76 wurde 2019 auf dem Streckenabschnitt zwischen den Auffahrten der Landesstraße L 52 und der Bundesstraße B 202 die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche mit lärmindernden Asphalt fertiggestellt		langfristig	k. A.
4	Förderung von Elektroautos	2.3	Stadt	Förderung der erneuerbaren Energien und in diesem Fall lärmärmeren Verkehrs; in der Stadt bisher umgesetzt durch zur Verfügung Stellung vereinzelter Aufladestationen; eine Thematik, die über die Stadtgrenzen hinaus verfolgt werden sollte; innerhalb des Stadtgebietes kann eine weitere Attraktivitätssteigerung angestrebt werden - aktuell sind zwei Elektroladestationen vorhanden - Im Ostseepark wurde eine zusätzliche Elektroladestation errichtet - Die Maßnahme wird weiter verfolgt		mittelfristig	k. A.
Alle Hauptverkehrsstraßen							
5	Überwachung der zul. Höchstgeschwindigkeiten	1.4	Bund / Land (Landesbetrieb)	In Berechnung gehen zul. Höchstgeschwindigkeiten ein, die tatsächlichen Lärmemissionen können jedoch abweichen; Erhöhung der Akzeptanz der Geschwindigkeitsbeschränkungen - In der Bahnhofstraße werden regelmäßig Messungen durchgeführt		kurzfristig	k. A.
Bundesstraße B 76							
6	Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h	1.6	Bund (Landesbetrieb)	Minimierung der Lärmemissionen zur Verbesserung der Wohnqualität - Soll weiter aktiv verfolgt werden - Soll nach RLS-90 überprüft werden - gegebenenfalls nur nachts Reduzierung auf 80 km/h	rechner. Prüfung 01	kurzfristig	< 5 Tsd € für Beschilderung
7	Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bzw. 80 km/h auf 70 km/h NACHTS	1.7	Bund (Landesbetrieb)	wie vor, jedoch mit Erhalt der Mobilität trotz Reduzierung der Belasteten ähnlich Maßnahmenvorschlag Nr. 1.1 - Soll weiter aktiv verfolgt werden - Soll nach RLS-90 überprüft werden	rechner. Prüfung 02	kurzfristig	< 5 Tsd € für Beschilderung
8	Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bzw. 80 km/h auf 70 km/h für MOTORRÄDER	1.8	Bund (Landesbetrieb)	Aufgrund der Rechenregeln keine Reduzierung der Belastetenzahlen, dennoch objektive Abnahme der Immissionen - Das Rastorfer Kreuz wird als Motorradtreffpunkt genutzt		kurzfristig	< 5 Tsd € für Beschilderung
9	Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bzw. 80 km/h auf 70 km/h für MOTORRÄDER NACHTS	1.9	Bund (Landesbetrieb)	wie vor, jedoch mit Erhalt der Mobilität trotz Reduzierung der Immissionen ähnlich Maßnahmenvorschlag Nr. 1.3 - Das Rastorfer Kreuz wird als Motorradtreffpunkt genutzt		kurzfristig	< 5 Tsd € für Beschilderung
10	Prüfung auf Anspruch "dem Grunde nach" für Übergangsbereich zu Kiel-Elmschenhegen	1.10	Bund (Landesbetrieb)	gemäß Aussage LBV-SH im Rahmen des Mitwirkungsprozesses steht die Abarbeitung eines Vorhabens des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau / der Verlegung der B76 in diesem Bereich noch aus; Prüfung auf Anspruch "dem Grunde nach" gemäß 16. BImSchV - bisher gibt es hierzu keine neuen Informationen - Die Maßnahme wird weiter verfolgt		mittelfristig	k. A.
11	Prüfung der Schutzwirkung der Lärmschutzwand nördlich B76, direkt westlich L52	2.5	Stadt / Landesbetrieb	Gemäß Informationen aus der Bürgerschaft ist die Schutzwirkung der vorhandenen Lärmschutzwand subjektiv nicht bzw. nicht hinreichend gegeben; eine Anspruchsermittlung hat zur Dimensionierung dieser geführt, somit sollte diese entsprechend wirksam sein; dieser Vorschlag sieht vor, die örtliche Situation entsprechend zu prüfen - Die Prüfung der Lärmschutzwand steht noch aus - Die Maßnahme wird weiter verfolgt		kurzfristig	k. A. Die Zuständigkeit und Baulast hierfür liegt beim LBV
Landesstraße L 52							
12	Lärmschutzwand östlich der L 52 Höhe Wohnbebauung Rosenweg (H = 3,5 m / L = 300)	1.11	Land (Landesbetrieb)	Minimierung der Lärmimmissionen zur Verbesserung der Wohnqualität - wurde bisher nicht umgesetzt, da es finanziell aktuell nicht möglich ist - bei besserer Haushaltslage soll die Maßnahme erneut aufgegriffen werden		langfristig	ca. 315.000 €
13	zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h zw. Oberstkoppeler Weg und Klingenbergstraße	2.6	Land	Minimierung der Lärmimmissionen zur Verbesserung der Wohnqualität - Maßnahme muss mit dem LBV abgestimmt werden - Die Maßnahme wird weiter verfolgt	rechner. Prüfung 05	kurzfristig	< 5 Tsd € für Beschilderung
14	Entlastung durch Aufhebung Lkw-Verbot Wehdenweg	2.7	Stadt / Land / Kiel	Wehdenweg ist die Verlängerung der L52 auf Kieler Stadtgebiet, auf dem ein Lkw-Durchfahrtsverbot gilt, sodass Anlieferverkehre über das Schwenningtalener Stadtgebiet anfahren müssen; Vorschlag sieht vor, mit der Stadt Kiel diese Thematik abzustimmen - LKW-Durchfahrtsverbot ist geblieben - Die Maßnahme wird weiter verfolgt		kurzfristig	k. A.
15	Überdenken des Abschnitts L 52 zw. Klingenbergstraße, Dorfstraße und Preetzer Chaussees	2.8	Stadt / Land	Gemäß Informationen aus der Bürgerschaft sind die verkehrsrechtlichen Anordnungen und Straßenraumgestaltungen in diesem Bereich ungenügend; dies betrifft Geschwindigkeitsüberschreitungen, unnötige Anfahr- und Abbremsgeräusche etc. sowie Unfallgefahren; Kreisverkehre wurden vorgeschlagen für die Kreuzungen L52/Klingenbergstraße und L52/Dorfstraße; zunächst ist ein Überdenken /-prüfen des Straßenzugs angedacht - Deckenerneuerung ohne lärmreduzierenden Asphalt - Kreisverkehr wurde nicht umgesetzt - die Maßnahme wird weiter verfolgt		kurzfristig	k. A.
16	Einrichten eines parallelen Radweges entlang der L 52	2.9	Land	Zur Attraktivitätssteigerung des lärmärmeren Verkehrs, ggf. in Kombination mit vorgenannter Maßnahme zu überdenken - wurde bisher noch nicht umgesetzt - Maßnahme wird weiter verfolgt		kurzfristig	k. A. Die Umsetzung und Baulast hierfür liegt beim LBV
17	Durchführung schall- und erschütterungstechnischer Untersuchung im Rahmen geplanter Änderungen Strecke Kiel-Lübeck	2.11	Land	Gemäß Stellungnahme der DB Netzo ist geplant, die Strecke Kiel-Lübeck zu ertüchtigen: Fahrzeitreduzierung und Optimierung Anschlusssituation; Einrichtung neuer Regionalbahn-Linie Kiel-Preetz; Überprüfung der Anspruchsermittlung auf Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach gemäß 16. BImSchV		mittelfristig	< 5 Tsd € für Beschilderung. Die Umsetzung und Baulast hierfür liegt bei der DB

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Langfristig sieht die Stadt Schwentimental einen konkreten Lösungsansatz darin, ihre Baulautplanung an den Hauptlärmquellen anzupassen. Das bedeutet, bereits im Zuge der Planung geeignete Maßnahmen zu treffen, um Anwohner vor Lärm zu schützen. Hierzu gehören zum Beispiel Lärmschutzwände entlang von lärmintensiven Straßen, Fahrbahnerneuerung und Temporeduzierungen, sowie die Erweiterung des Angebots an alternativen Verkehrswegen.

Aktuell sind lärmoptimierte Asphalte in der Zulassungsprüfung. Sobald diese zugelassen werden, wird sich die Stadt beim Bund für die Verwendung innerhalb des Stadtgebietes einsetzen.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz (Erläuterung, sofern keine ruhigen Gebiete festgelegt wurden)

Als ruhiges Gebiet, das vor einer Zunahme des Umgebungslärms zu schützen ist, wird an den im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2008 festgelegten und in der Lärmaktionsplanung 2013 bestätigten Gebiete, im Nordosten des Stadtgebiets im Verlauf der Schwentine, weiter festgehalten.

Die Stadt Schwentimental ist offen für weitere Vorschläge.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (durch die vorgesehenen Maßnahmen)

Im Rahmen der Erneuerung der Straßenoberfläche auf der Bundesstraße B 76 zwischen der Auffahrten der Bundesstraße B 202 und der Landesstraße L 52 wurde die Sanierung der Fahrbahn mit einem lärmmindernenden Asphalt umgesetzt. Aus den Isophonen und den aktuellen Zahlen der mit Lärm Belasteten lässt sich ableiten, dass dies zur Reduzierung des Lärms beigetragen und sich die Zahl der Betroffenen deutlich verringert hat.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Aktionsplans

4.1 Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit am 29.08.2019

4.2 Auslegung des Entwurfes des Lärmaktionsplans bzw. bei vorhandenem LAP auch die Dokumentation seiner Überprüfung zur Mitwirkung mit Möglichkeit zur Stellungnahme vom 12.11.2019 bis 12.12.2019

4.3 Formen der öffentlichen Mitwirkung (mindestens eine Form der Mitwirkung notwendig)

Beratung in gemeindlichen Gremien mit Rederecht für die Öffentlichkeit am 29.08.2019

Öffentliche Veranstaltung/Erörterung am 11.11.2019

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Es wurden keine Anregungen und Einwendungen von der Öffentlichkeit eingebracht und damit auch nicht in die Abwägung einbezogen. Die von den Behörden eingegangenen Anregungen und Hinweise wurden weitestgehend berücksichtigt und haben, soweit erforderlich, Eingang in den Lärmaktionsplan gefunden.

5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan (falls verfügbar)

- 5.1 Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans** ca. 4,700,00 €
- 5.2 Kosten zur Umsetzung der Maßnahmen (geschätzte Gesamtsumme)** derzeit nicht bekannt
- 5.3 Kosten/Nutzenanalyse**

Aus der Aufstellung des Lärmaktionsplanes entstehen Kosten für die Bewertung der aktuellen Lärmsituation der Stadt Schwentidental.

Über die gegebenenfalls anfallenden Kosten zur Umsetzung der Maßnahmen lässt sich aktuell keine Aussage treffen.

6 Evaluierung des Aktionsplans

(Festlegungen zur Überprüfung der Durchführung und der Ergebnisse dieses Aktionsplans)

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren, überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen bei der Aufstellung des Aktionsplans und der Umsetzung von Maßnahmen sowie die erzielten Ergebnisse werden möglichst konkret ermittelt und bewertet.

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

- 7.1 Der Lärmaktionsplan wurde wegen der derzeit andauernden Coronapandemie durch eine Eilentscheidung des Bürgermeisters am 02.04.2020 beschlossen. Die erforderliche Information der städtischen Gremien ist erfolgt.**
- 7.2 Bekanntmachung des Inkrafttretens zwecks Unterrichtung der Öffentlichkeit wird zeitnah erfolgen.**
(der Lärmaktionsplan tritt am Tage nach seiner Bekanntmachung in Kraft)

Link zum Aktionsplan im Internet
www.laerm.schleswig-holstein.de
www.schwentidental.de



Schwentidental, den 24.04.2020


Bürgermeister