Deutsche Umwelthilfe

Deutsche Umwelthilfe e.V. | Hackescher Markt 4 | 10178 Berlin

Landeshauptstadt Kiel
Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer
Fleethörn 9-17
24103 Kiel

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE
BERLIN

Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin

Jürgen Resch
Tel. +49 (0) 30 2400867-10
Fax +49 (0) 30 2400867-19
resch@duh.de
www.duh.de

20. März 2025

Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Kiel (4. Runde)

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Entwurf der Fortschreibung der 4. Stufe des Lärmaktionsplans der Stadt Kiel Stellung zu nehmen. Nach eingehender Prüfung des vorliegenden Entwurfs kommt die Deutsche Umwelthilfe (DUH) zu dem Schluss, dass der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans 2024 für Kiel hinter seinen Möglichkeiten zur Entlastung Betroffener zurückbleibt. Unzureichende Maßnahmenplanung und fehlende Entlastungsschätzungen wecken erhebliche Bedenken, ob der vorliegende Planentwurf die gesetzlichen Mindestanforderungen erfüllt.

Ausmaß der Lärmbelastung

Den Berechnungen der aktuellen Lärmkartierung zufolge, sind in Kiel 80.860 Menschen gesundheitsschädlichem Straßenverkehrslärm mit Ganztagespegeln von über 55 dB(A) ausgesetzt. Bei einer Einwohnerzahl von 251.379 entspricht dies über 32% der Bevölkerung, die von potenziell gesundheitsschädlichen Dauerlärmpegeln betroffen sind. Die Aufführung von diversen geltenden Grenzwerten, Orientierungswerten und Auslösewerten in Kapitel 1.4 bzw. Anlage 1 erscheint unnötig komplex und zeitgleich unvollständig, da in keiner Weise auf die Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) eingegangen wird. Die WHO empfiehlt eindrücklich, die durchschnittlichen Lärmpegel tagsüber von 53 dB(A) und nachts 45 dB(A) nicht zu überschreiten, um gesundheitliche Risiken wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen und kognitive Beeinträchtigungen zu minimieren.

Vor dem Hintergrund, dass Kiel nach Kapitel 2.2.1 (S. 5) in diesem Planentwurf lediglich „die Auslösewerte von 65 dB(A) bzw. 55 dB(A) berücksichtigt“, ist das Ausmaß der Lärmproblematik in Kiel immens und schwerwiegender als im derzeitigen Planentwurf dargestellt. Laut WHO gesundheitsschädliche Lärmpegel ganztägig zwischen 53 dB(A) und den hier herangezogenen 65 dB(A) überhaupt nicht zu berücksichtigen, stellt einen Ermessensausfall dar. Auch für Menschen, die gesundheitsschädliche Lärmpegel unterhalb von 65 dB(A) ausgesetzt sind, müssen schnellstmöglich wirksame Maßnahmen ergriffen werden, um Gesundheitsrisiken zu reduzieren.

Mangelnde Maßnahmenplanung

Die Anforderungen in Kapitel 3.2.1 für die Einführung von Tempo 30 sind so hoch angesetzt, dass eine Umsetzung nahezu ausgeschlossen ist und basieren, wie im nächsten Punkt erläutert, auf veralteten Berechnungsgrundlagen. Die wenigen konkreten Maßnahmenvorschläge zur Geschwindigkeitsreduzierung werden lediglich „weiter geprüft“ oder müssten gar in Planfeststellungsverfahren bewertet werden. Dass in der Stadt Kiel anscheinend der politische Wille fehlt, um die Menschen durch die schnell und kostengünstig umsetzbare Maßnahme Tempo 30 wirksam von Lärm zu entlasten, zeigt sich daran, dass es einerseits heißt „Im Lärmaktionsplan 2018 wurde für die Lärmschwerpunkte die Prüfung der Möglichkeit von Geschwindigkeitsreduzierungen angekündigt“. Im Plan 2025, also sieben Jahre später, findet sich keine einzige Tempo 30 Anordnung aus Lärmschutzgründen. Auch für die nächsten 5 Jahre sind bestenfalls weitere Prüfungen vorgesehen. Im Einzelfall zeigt sich jedoch, dass diese Prüfungen ausschließlich deshalb aufgeführt werden um den Anschein von Maßnahmen beizubehalten. Dies wird an einem Beispiel erläutert:

Zur Gutenbergstraße heißt es im Lärmaktionsplan 2013: *„Die Gutenbergstraße und der Lehmberg sind Teil der Innenstadterschließung. Die Möglichkeit von Geschwindigkeitsreduzierungen wird geprüft.“*

Im Lärmaktionsplan 2018 heißt es: *„Die Gutenbergstraße und der Lehmberg sind Teil der Innenstadterschließung. Die Möglichkeit von Geschwindigkeitsreduzierungen wird kritisch gesehen, jedoch weiter geprüft.“*

Im neusten Planentwurf des Jahres 2025 heißt es: *„Die Gutenbergstraße ist Teil der Innenstadterschließung. Die Möglichkeit von Geschwindigkeitsreduzierungen in diesem Bereich wird kritisch gesehen, jedoch weiter geprüft.“*

Bitte entschuldigen Sie die Polemik, aber hier drängt sich die Frage auf wie lange die Gutenbergstraße noch geprüft werden soll. Welche Probleme haben die Prüfungen ergeben, dass selbst nach 12 Jahren (!) die Prüfung noch nicht angeschlossen ist? Dies gilt synonym auch für andere Lärmschwerpunkte in Kiel. Die jahrzehntelange Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierungen ohne Darlegung was genau geprüft werden soll und was nicht bereits geprüft wurde, zeigt eindeutig, dass es nicht um eine wirksame Maßnahmenplanung geht, sondern darum Aktivitäten vorzutäuschen.

Dabei ist Tempo 30 eine wirksame und auch kurzfristig umsetzbare Maßnahme zur Lärmreduzierung, die darüber hinaus weitere positive Nebeneffekte für die objektive wie gefühlte Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung und den Energieverbrauch von Fahrzeugen mit sich bringt. Daher fordern wir die Anordnung der vorgeschlagenen Tempo 30 Straßenabschnitte, an denen gesundheitsschädliche Lärmpegel ermittelt wurden.

Unter Punkt „3.2.2 ÖPNV“ ist das Schließen des Personalmangels im Busverkehr natürlich zu befürworten, jedoch kann dies nicht als Maßnahme zur Lärmminderung herangezogen werden. Vor allem wenn lediglich dargestellt wird, dass die personellen Engpässe behoben werden sollen, nicht jedoch dargelegt wird, wie das geschehen soll. Die reine Feststellung eines Problems und die Behauptung, dass man dieses Problem beheben möchte, ist keine Maßnahme im Sinne eines Lärmaktionsplans.

Insgesamt mangelt es dem Planentwurf an konkreten und verbindlichen, für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen zur Reduktion des Straßenverkehrslärm, wie es gemäß der Mindestanforderungen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtline Pflicht wäre.

Die unter Kapitel „3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen“ aufgeführten Konzepte sind zwar grundsätzlich schlüssig und positiv zu bewerten, jedoch sind auch hier keine konkreten Bereiche, Zonen oder Straßenabschnitte genannt und keinerlei grobe zeitliche Konkretisierung vorhanden.

Verwendung veralteter Berechnungsverfahren

Im vorliegenden Plan in Kapitel 3.2.1.1 werden zur Berechnung der Mittelungs- und Beurteilungspegel zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, hier Tempo 30, die veralteten Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) herangezogen, obwohl seit dem Jahr 2019 neue Richtlinien vorliegen.
In anderen Bundesländern wie Baden-Württemberg werden hierzu selbstverständlich die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 angewendet, die bereits vor knapp 5 Jahren amtlich bekannt gegeben wurden. Mit der Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 4. November 2020 wurde zur Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen die RLS-19 eingeführt und ist seit spätestens dem 1. März 2021 anzuwenden. Die Rechtslage folgte dem wissenschaftlichen Erkenntnisfortschritt. Die RLS-90 sind fachlich überholt, haben daher ihre Verbindlichkeit verloren und sind in der Verwaltungspraxis durch die RLS-19 zu ersetzen.

Die Verwendung von RLS-90 führt zu Lasten der Lärmbetroffenen zu einer beschönigten Darstellung der Lärmpegel. Durch den Einsatz breiterer Reifen und das größere Gewicht bei neueren Fahrzeugen sind die RLS-90 nicht geeignet die vorherrschende Fahrzeugflotte abzubilden. Die Lärmberechnung nach RLS-19 führt somit zu anderen Pegelwerten als Berechnungen nach den veraltetet RLS-90. Besonders relevant ist jedoch, dass die Auslösewerte der RLS-90 vor dem Hintergrund der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung veraltet sind und in der RLS-19 deutlich abgesenkt wurden. Eine Lärmaktionsplanung, die im Jahr 2024 auf einem veralteten und überholten Stand der Technik ausgeführt wurde und damit die Lärmbelastung zu Lasten der Lärm-betroffenen deutlich unterschätzt, ist inakzeptabel.

Fehlende Angaben zur Entlastung Betroffener

Ein weiterer gravierender Mangel des Plans ist die fehlende Angabe konkreter Zahlen zur Entlastung der Lärmbetroffenen in Kapitel 3.5. In besagtem Kapitel ist lediglich der Hinweis „Das strategische Ziel der Landeshauptstadt Kiel mit einer Reduzierung der Betroffenenzahlen um jährlich 5 % wird weiterhin verfolgt.“ vorhanden. So wie es aussieht, findet keinerlei Evaluierung statt, ob das selbstgesteckte Ziel auch erreicht wird. Wurde in den vergangenen Jahren eine Reduzierung der Betroffenenzahlen um jährlich 5 Prozent erreicht? Angesichts der gänzlich unkonkreten und unverbindlichen Maßnahmenplanung ist auch für die Zukunft eine deutliche Verfehlung des selbstgesteckten Ziels zu erwarten.

Die Formulierung eines schönen Ziels ohne Prüfung, ob dieses Ziel erreicht wird, ist nicht ausreichend. In Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie wird die Angabe von Schätzwerten für die Reduzierung der Zahl betroffener Personen als Mindestanforderung aufgeführt.

Fehlende Unterlagen zu öffentlichen Anhörungen

Gemäß Artikel 8 Absatz 7 der Umgebungslärmrichtlinie muss das Protokoll der öffentlichen Anhörungen jeder Phase der Mitwirkung zur Verfügung gestellt werden. Da stets eine Anhörung vor Erstellung des Entwurfs des Lärmaktionsplans und eine weitere nach der Vorstellung ebenjenen erfolgt, hätte das Protokoll der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung angefügt sein müssen, um die Eingaben der Bevölkerung und gegebenenfalls deren Beachtung im Entwurf einschätzen zu können.

Fazit:

Der vorgelegte Planentwurf erfüllt an mehreren Stellen nicht die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne. Angesichts dessen, dass über ein Drittel aller Menschen in Kiel von nachweislich gesundheitsschädlichen Lärmpegeln belastet ist, ist das Ambitionsniveau nicht ausreichend.

Die Deutsche Umwelthilfe fordert Sie daher auf, den vorliegenden Planentwurf grundsätzlich auf Basis der geltenden Rechtsgrundlage und unserer Stellungnahme so zu überarbeiten, dass eine deutliche Minderung der Zahl an Menschen, die unter krankmachendem Verkehrslärm leiden, zu erwarten ist.

Wir bitten um eine schriftliche Eingangsbestätigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer