

Lärmaktionsplan der Gemeinde Kisdorf gemäß §47d Bundes-Immissionsschutzgesetz zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie

1 Allgemeines

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Gemeinde: Kisdorf	Amtlicher Gemeindeschlüssel: 010 60047
Behörde: Amt Kisdorf, Winsener Str. 2, 24568 Kattendorf	
Ansprechpartner: Team Bauen und Ordnung	Telefon: 04191 950623
E-Mail: bauen@amt-kisdorf.de	Internet: www.amt-kisdorf.de / www.kisdorf.de

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

Die Gemeinde Kisdorf liegt im südlichen Bereich Schleswig-Holsteins, im Kreis Segeberg. Nordwestlich der Gemeinde befindet sich die Stadt Kaltenkirchen, südwestlich die Gemeinde Henstedt-Ulzburg. Die Gemeinde Kisdorf ist Teil der Metropolregion Hamburg. Die Ortschaft Kisdorf befindet sich im westlichen Bereich des Gemeindegebietes, während der östliche Teil des Gemeindegebietes vorrangig durch landwirtschaftliche Flächen und Waldgebiete geprägt ist. Kisdorf erstreckt sich über eine Gesamtfläche von rd. 24,5 km² und hat etwa 4.000 Einwohner. Die Bevölkerungsdichte liegt somit bei etwa 164 Einwohner/km².

Direkt westlich an das Gemeindegebiet angrenzend verläuft die L326 (Kisdorf Feld), welche mit rd. 13.500 Kfz/Tag eine Hauptverkehrsstraße im Sinne des §47b Bundes-Immissionsschutzgesetz (BlmSchG) darstellt. Parallel zu dieser verläuft die Haupteisenbahnstrecke der AKN Eisenbahn GmbH. Diese Verläufe liegen knapp außerhalb der Gemeindegrenze Kisdorfs, wirken aber auf dessen westliches Gemeindegebiet ein.

Die L233 (Ulzburger Straße, Sengel, Dorfstraße, Segeberger Straße), welche von Osten nach Westen durch das Gemeindegebiet verläuft, erfüllt die Anforderungen (> 3 Mio. Kfz/Jahr) an eine „Hauptverkehrsstraße“ im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie bzw. des BlmSchG nur an einer Stelle im Bereich der Dorfstraße und liegt ansonsten darunter (2,5 bis 2,8 Mio. Kfz/Jahr). Auf Bitten der Gemeinde Kisdorf ist die L233 trotzdem in die erfolgte Lärmkartierung aufgenommen worden, zumindest auf der Länge durch den bebauten Ortskern.

An der südlichen Gemeindegrenze wurde die K23 (Kisdorfer Straße) bis zur Gemeindegrenze Henstedt-Ulzburgs kartiert. Der in den Lärmkarten ausgewiesene Lärm dieses Verkehrsweges betrifft die Gewerbebereiche an der K23 im südlichen Bereich von Kisdorf.

Eine Kartierung des Verlaufes der K23 (Henstedter Straße) im Bereich der Gemeinde Kisdorf ist nicht erfolgt. Sie ist demnach nicht Teil dieser Lärmaktionsplanung. Gem. neueren Verkehrszählungen der Gemeinde sind mittlerweile auch im Streckenabschnitt der K23 im Gemeindegebiet Kisdorf mit 8.643 Kfz/Tag Verkehrsmengen von > 3 Mio. Kfz/Jahr zu erwarten. Für die K23, die unter anderem die Gemeindegrenze zur Gemeinde Henstedt-Ulzburg überquert, ist aufgrund der hohen Frequentierung zu erwarten, dass es sich um eine Straße von regionaler Bedeutung handelt. Es wird daher angeregt, bei der nächsten Kartierung den Verlauf der K23 im Gemeindegebiet Kisdorf bis zur Kreuzung mit der L233 in die Kartierung aufzunehmen. Auch mit Hinblick auf eine künftige Erschließung einer Wohnsiedlung im Einwirkungsbereich der K23 (Henstedter Straße).

Die in Richtung Norden (Richtung Kaltenkirchen) verlaufende Kaltenkirchener Straße (K97) stellt keine Hauptverkehrsstraße nach ULR dar, da hier keine 3 Mio. Kfz/Jahr erreicht werden. Ebenso verhält es sich mit der Gemeindestraße Karklohweg, als Teil einer Verbindung zwischen der K97 und der L233. Lärm von Großflughäfen ist in Kisdorf nicht gegeben und wird nicht betrachtet.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BlmSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BlmSchV.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Lärmgrenzwerte, die als Kriterium für die Evaluierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Bekämpfung und Minderung von Lärm in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet verwendet werden, sind in Anhang III der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung dokumentiert. Einige relevante nationale Grenzwerte sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Tabelle 1: Übersicht nationale Immissionsricht- und Grenzwerte für Verkehrslärm

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) „16.BImSchV“ Tag / Nacht [dB(A)]	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und an Schienenwegen in Baulast des Bundes „VLärmSchR 97“ Tag / Nacht [dB(A)]	Richtwerte für Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen „Lärmschutz-Richtlinien-StV“ Tag / Nacht [dB(A)]	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von Anlagen im Sinne des BImSchG „TA Lärm“ Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57 / 47	64 / 54	70 / 60	45 / 35 (für Krankenhäuser)
Reine und Allgemeine Wohngebiete	59 / 49	64 / 54	70 / 60	50 / 35 (WR) 55 / 40 (WA)
Dorf- Kern- und Mischgebiet	64 / 54	66 / 56	72 / 62	60 / 45
Urbanes Gebiet	64 / 54	-	-	63 / 45
Gewerbegebiet	69 / 59	72 / 62	75 / 65	65 / 50
Industriegebiet	-	-	-	70 / 70

Quelle: in Anlehnung an LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung

Orientierungswerte der DIN 18005 für Verkehrslärm liegen teilweise vergleichbar mit den Immissionsrichtwerten zur Beurteilung von industriellen Anlagen, allerdings in der Nacht um 5 dB erhöht.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Tabelle 2: Geschätzte Anzahl belasteter Menschen aus Straßenlärm (Hauptverkehrsstraßen) in Kisdorf

L _{DEN} (24 Stunden) ¹ [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen	L _{NIGHT} (22 – 6 Uhr) ² [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen
über 55 bis 60	250	über 50 bis 55	240
über 60 bis 65	230	über 55 bis 60	290
über 65 bis 70	260	über 60 bis 65	30
über 70 bis 75	10	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Summe	750	Summe	560

¹ L_{DEN} nach RICHTLINIE 2002/49/EG, als Lärmindex für den 24-Stunden-Zeitraum Tag/Abend/Nacht

² L_{NIGHT} nach RICHTLINIE 2002/49/EG, als Lärmindex für den 8-Stunden-Zeitraum von 22 bis 06 Uhr

Tabelle 3: Belastete Fläche und geschätzte Anzahl der belasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser (Straße)

L _{DEN} (24 Stunden) ¹ [dB(A)]	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
über 55 dB(A)	1,26	362	3	0
über 65 dB(A)	0,26	130	1	0
über 75 dB(A)	0,02	0	0	0

*Anzahl Einzelgebäude

Tabelle 4: Statistische Schätzungen zu Belästigungen, Schlafstörungen und Krankheiten (Straße)

Geschätzte Anzahl ischämischer Herzkrankheiten	0
Geschätzte Anzahl der Fälle starker Belästigung	137
Geschätzte Anzahl der Fälle starker Schlafstörung	36

Tabelle 5: Geschätzte Anzahl belasteter Menschen aus Schienenverkehrslärm in Kisdorf

L _{DEN} (24 Stunden) [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen	L _{NIGHT} (22 – 6 Uhr) [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen
über 55 bis 60	0	über 50 bis 55	0
über 60 bis 65	0	über 55 bis 60	0
über 65 bis 70	0	über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Summe	0	Summe	0

Tabelle 6: Belastete Fläche und geschätzte Anzahl der belasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser (Schiene)

L _{DEN} (24 Stunden) [dB(A)]	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
über 55 dB(A)	0,01	2	0	0
über 65 dB(A)	0	0	0	0
über 75 dB(A)	0	0	0	0

*Anzahl Einzelgebäude

Tabelle 7: Statistische Schätzungen zu Belästigungen, Schlafstörungen und Krankheiten (Schiene)

Geschätzte Anzahl ischämischer Herzkrankheiten	0
Geschätzte Anzahl der Fälle starker Belästigung	0
Geschätzte Anzahl der Fälle starker Schlafstörung	0

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

Gemäß Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen kann die folgender Beurteilung der Lärmsituation vorgenommen werden:

Tabelle 8: Bewertung der Belastungszahlen

Ganztags (L _{DEN} , 24h)	
Anzahl an Menschen, die sehr hohen Belastungen (> 70 dB(A)) ausgesetzt sind:	10
Anzahl an Menschen, die hohen Belastungen (65 – 70 dB(A)) ausgesetzt sind:	260
Anzahl an Menschen, die Belastungen/Belästigungen (55 – 65 dB(A)) ausgesetzt sind:	480

Nachts (L _{NIGHT} , 22 – 06 Uhr)	
Anzahl an Menschen, die sehr hohen Belastungen (> 60 dB(A)) ausgesetzt sind:	30
Anzahl an Menschen, die hohen Belastungen (55 – 60 dB(A)) ausgesetzt sind:	290
Anzahl an Menschen, die Belastungen/Belästigungen (50 – 55 dB(A)) ausgesetzt sind:	240

Die o.a. Zahlen bedeuten, dass

- 750 Menschen in Kisdorf (19% der Einwohner) Pegeln des Ganztags-Lärmindex von L_{DEN} ≥ 55 dB(A) ausgesetzt sind, die zu erheblichen Belästigungen führen können.
- 270 Menschen in Kisdorf (7% der Einwohner) Pegeln des Ganztags-Lärmindex von L_{DEN} ≥ 65 dB(A) ausgesetzt sind, die zu gesundheitlichen Auswirkungen führen können
- 560 Menschen in Kisdorf (14% der Einwohner) Pegeln des Nacht-Lärmindex von L_{NIGHT} ≥ 50 dB(A) ausgesetzt sind, die zur Beeinträchtigung des Nachtschlafes führen können
- 320 Menschen in Kisdorf (8% der Einwohner) Pegeln des Nacht-Lärmindex von L_{NIGHT} ≥ 55 dB(A) ausgesetzt sind, die dazu führen können, dass ein gesunder Nachtschlaf nur bei geschlossenen Fenstern möglich ist.

Für 10 (ganztags) bzw. 30 (nachts) Menschen (< 1% der Einwohner) sind sogar sehr hohe Belastungen aus Straßenverkehrslärm mit Pegeln L_{DEN} >70 dB(A) bzw. L_{NIGHT} > 60 dB(A) gegeben.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Vorrangig werden die Gebäude bzw. Bereiche betrachtet, bei denen die höchste Lärmbelastung errechnet wurde. Für eine genauere Ermittlung wurde hier auf bereitgestellte Daten im Geoportal Umgebungslärm in Form von berechneten Fassadenpunkten an Gebäuden zurückgegriffen. Die höchsten nächtlichen Belastungen mit L_{Night} > 60 dB(A) liegen an vereinzelt an Gebäuden im nordwestlichen Gemeindebereich an der L326, sowie vereinzelt an der L233 in den Bereichen der Kreuzung mit der L326, sowie der Abzweiger Rugenvier, Bismarckplatz, sowie zwischen Spunkissen und Lehmkuhlen. Insgesamt werden am Verlauf der L326 und der L233 vermehrt Fassadenpegel aus Straßenverkehrslärm von L_{DEN} > 55 dB(A) und teilweise L_{DEN} > 65 dB(A) sowie L_{Night} > 50 dB(A) und L_{Night} > 55 dB(A) erreicht. Einige Wohngebäude am Verlauf der L326 und der Haupteisenbahnstrecke der AKN weisen eine Doppelbelastung (Straße/Schiene) auf, wobei der Schienenverkehrslärm eher eine untergeordnete Rolle spielt.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Nach Angaben des Amt Kisdorf sind seit der letzten Aufstellung des Lärmaktionsplanes folgende Maßnahmen an Verkehrsstraßen umgesetzt worden:

Tabelle 9: Umgesetzte Maßnahmen an (Haupt-)Verkehrsstraßen

#	Maßnahmenart	Erläuterung
1	Städtebauliche Planung -> Flächennutzungsplanung -> Flächennutzungsplanung/Bauleitplanung	Berücksichtigung von Lärmgrenzwerten bei der städtebaulichen Planung. Hierdurch jüngere/künftige Wohngebiete relativ gering mit Lärm belastet.
2	Maßnahme an der Quelle -> Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung -> Verringerung der Fahrgeschwindigkeit	Tempo 30 (Mo-Fr-, 6 - 20 Uhr) auf der L233 vor sensibler Einrichtung, Bereich „Ole School“
3	Maßnahme an der Quelle -> Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung -> Verringerung der Fahrgeschwindigkeit	Tempo 30 auf der L233 vor sensibler Einrichtung, Bereich Senioren-/Pflegeheim „bi AS to huus“

3.2 Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre

Folgende Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre sind geplant:

Tabelle 10: Geplante Maßnahmen an (Haupt-)Verkehrsstraßen

#	Maßnahmenart	Erläuterung	Erläuterungen des erwarteten Nutzens
1	Maßnahmen an der Quelle -> Änderung des Emissionspegels -> Maßnahmen am Straßenbelag	Einbau lärmindernder Asphalt auf der L326	Senkung des Straßenverkehrslärms um etwa 2 dB.
2	Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg -> Schalldämmung an Gebäuden -> Sonstige Maßnahmen zur Schalldämmung	Aufgrund der Doppelbelastung aus Straßenverkehrslärm (L326, maßgeblich) und Schienenverkehrslärm (AKN) sollte geprüft werden, ob für betroffene Wohngebäude entlang dieser Verkehrswege passiver Schallschutz umgesetzt werden kann. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich jedoch nicht.	Minderung von Verkehrslärm in Gebäuden.
3	Maßnahmen an der Quelle -> Änderung des Emissionspegels -> Maßnahmen am Straßenbelag	Prüfung des Einbaus von lärminderndem Asphalt auf der L233	Senkung des Straßenverkehrslärms um etwa 2 dB.
4	Maßnahmen an der Quelle -> Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung -> Verringerung der Fahrgeschwindigkeit	Prüfung einer Reduzierung der zul. Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h auf 50 km/h in Fahrtrichtung Osten auf der L233 (Ulzburger Straße), auf einem Abschnitt von etwa L ≈ 235 m östlich der Gutenberkreuzung <i>Alternativ nur nachts, oder nur für Lkw.</i>	Reduzierung des Verkehrslärmes für etwa 13 Wohngebäude um bis zu etwa 3 dB.
5	Maßnahmen an der Quelle -> Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung -> Verringerung der Fahrgeschwindigkeit	Prüfung einer Reduzierung der zul. Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h in beide Fahrtrichtungen auf der L233 (Ulzburger Straße), auf einem Abschnitt von etwa L ≈ 265 m westlich des Ortsausgangs Kisdorfs <i>Alternativ nur nachts, oder nur für Lkw.</i>	Reduzierung des Verkehrslärmes für etwa 120 Menschen um bis zu etwa 3 dB.
6	Maßnahmen an der Quelle -> Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung -> Verringerung der Fahrgeschwindigkeit	Prüfung einer Reduzierung der zul. Fahrgeschwindigkeit von hauptsächlich 50 km/h auf durchgängig 30 km/h in beide Fahrtrichtungen auf der L233 (Sengel, Dorfstraße, Segeberger Straße), auf einem Abschnitt von etwa L ≈ 1.460 m östlich der Kreuzung mit der K97 bzw. K23 <i>Alternativ nur nachts, oder nur für Lkw.</i>	Reduzierung des Verkehrslärmes für etwa 530 Menschen um bis zu etwa 2 dB.

7	Maßnahmen an der Quelle -> Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung -> Verringerung der Fahrgeschwindigkeit	<i>Alternativ zu #6:</i> Prüfung einer Reduzierung der zul. Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h in beide Fahrtrichtungen auf der L233 (Dorfstraße, Segeberger Straße), auf einem Abschnitt von etwa L ≈ 180 m östlich des Abzweigers Lehmkuhlen <i>Alternativ nur nachts, oder nur für Lkw.</i>	Reduzierung des Verkehrslärmes für etwa 10 Gebäude (u.a. Pflegeheim) um bis zu etwa 2 dB.
8	Maßnahmen an der Quelle -> Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung -> Verringerung der Fahrgeschwindigkeit	Prüfung einer Reduzierung der zul. Fahrgeschwindigkeit von hauptsächlich 100 km/h auf durchgängig 80 km/h in beide Fahrtrichtungen auf der L233 (Segeberger Straße), auf einem Abschnitt von etwa L ≈ 3.400 m östlich des Ortsausgangs Kisdorf,	Verstetigung des Verkehrsflusses (Vermeidung Abbremsen/Beschleunigen) und somit zur Reduzierung des Verkehrslärmes für ruhige Gebiete um bis zu etwa 1 dB.
9	Maßnahmen an der Quelle -> Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung -> Kreisverkehre und Kreuzungen	Prüfung einer Umgestaltung der „Wessel- kreuzung“ (Kreuzung L233 mit K97 und K23)	zur Verstetigung des Verkehrs und somit einer Reduzierung des Verkehrslärms um bis zu etwa 1 dB.
10	Maßnahmen an der Quelle -> Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung -> Verringerung der Fahrgeschwindigkeit	Prüfung, ob zusätzliche „50 km/h-Schilder“ innerorts auf der K97 (Kaltenkirchener Straße), zwischen der Kreuzung der L233/K97/K23 und Ortsausgang Kisdorf, Fahrtrichtung Kaltenkirchen, aufgestellt werden können	Erinnerung an die innerörtlich zulässige Geschwindigkeit. Zur Reduzierung des realen Verkehrslärms.
11	Maßnahmen an der Quelle -> zeitliche Beschränkungen -> Zeitliche Beschränkung für Lkw	Prüfung, ob im Karklohweg ein nächtliches Durchfahrtsverbot für Lkw eingerichtet werden kann	Reduzierung des nächtlichen Verkehrslärms.

Lärmindernde Maßnahmen sind in Zusammenarbeit mit den zuständigen Baulastträgern und der für die jeweilige Umsetzung zuständigen Behörde zu erarbeiten.

Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-S-H) wies in einer Stellungnahme vom 05.08.2024 darauf hin, dass ein entsprechend leiser Asphalt in Abschnitten >60 km/h bei einer zukünftigen Deckenerneuerung auf der L326 berücksichtigt wird.

Durch die Nachbargemeinde Henstedt-Ulzburg wird hinsichtlich der L326 durch eine Stellungnahme vom 11.09.2024 angemerkt, dass diese zumindest innerorts und auf von Landwirtschaftsfahrzeugen genutzten Straßenzügen einem offenporigen Asphalt aufgrund der geringeren Stabilität und Langlebigkeit sowie der höheren Anfälligkeit für Verschmutzungen kritisch gegenübersteht.

Durch die Öffentlichkeitsbeteiligung wird gefordert, dass kein Ausbau der Gutenberg-Kreuzung erfolgt. Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) weist in seiner Stellungnahme vom 05.08.2024 darauf hin, dass es sich bei der Lärmsanierung von Bundesfernstraßen um eine freiwillige Leistung des Bundes handelt, die auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt wird. Für Landesstraßen stünden derzeit keine derartigen Mittel zur Verfügung.

Die untere Denkmalschutzbehörde des Kreises Segeberg weist in ihrer Stellungnahme vom 10.09.2024 auf mehrere sich entlang der L233 befindliche Kulturdenkmale hin, aufgrund derer bei baulichen Maßnahmen entlang der L233 geprüft werden sollte, ob denkmalrechtliche Belange betroffen sind.

Die VHH.Mobility | Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH weist in ihrer Stellungnahme vom 22.08.2024 darauf hin, dass es durch die Fahrzeitverlängerung bei durchgängig Tempo 30 auf der L233 (Maßnahme #6) zu Anschlussproblemen (Bus/Bahn) im Rahmen der bestehenden Taktung kommt. Es

wird eine erhebliche Minderung der Attraktivität des ÖPNV befürchtet. Die Hamburger Verkehrsverbund GmbH schließt sich in ihrer Stellungnahme vom 13.09.2024 der Stellungnahme der VHH Mobility | Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH vollumfänglich an.

In ihrer Stellungnahme vom 05.08.2024 weist die obere Verkehrsbehörde auf die einschlägigen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften hin, insbesondere §45 der Straßenverkehrs-Ordnung sowie den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen. Auswirkungen eventueller Maßnahmen seien für jede Einzelmaßnahme umfassend und objektiv zu bewerten. Hierfür seien weitergehende Angaben zwingend erforderlich. Die obere Straßenverkehrsbehörde weist ebenso darauf hin, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde an die lediglich allgemeinen Absichtserklärungen im Lärmaktionsplan nicht gebunden ist. Verbindliche Festlegungen erfordern formell- und materiell rechtmäßige Entscheidungen unter Beteiligung der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde.

In ihrer Stellungnahme vom 10.09.2024 wird durch die Verkehrsbehörde des Kreises Segeberg angemerkt, dass Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, nicht anzuordnen sind.

In ihrer Stellungnahme vom 10.09.2024 wird durch die Verkehrsbehörde des Kreises Segeberg angemerkt, dass für eine Prüfung eines nächtlichen Durchfahrtsverbotes für Lkw im Karklohweg detailliertere Daten benötigt werden.

Erläuterung des erwarteten Nutzens

Durch die aufgeführten weiter zu verfolgenden bzw. zu prüfenden Maßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen sowie weiteren Verkehrswegen könnten, bei Umsetzung, die durch diese Verkehrswege betroffenen Anwohner Kisdorfs, bzw. auch ruhige Gebiete, entlastet werden.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Neben dieser kurzfristig dokumentierten Aktionsplanung sind ggf. auch Strategien zur Lärminderung erforderlich, die erst unter Umständen erst langfristig zu einer Lärminderung beitragen werden.

Die Gemeinde Kisdorf ist sowohl von Lärm aus den (Haupt-)Verkehrsstraßen L326 und L233 als auch von der Haupteisenbahnstrecke der AKN betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Hier sollte langfristig auf die zuständigen Baulastträger sowie die für verkehrsrechtliche Anordnungen zuständige Behörde eingewirkt werden, um die Möglichkeiten der Reduzierung von Lärm an diesen Verkehrswegen umzusetzen.

Da die Einflussmöglichkeiten der Gemeinde aufgrund der o.a. Zuständigkeiten gering sind, bestehen darüber hinaus weitere Möglichkeiten für die Gemeinde auf eine Lärmreduzierung hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere Verkehrswege in eigener Baulast und die Bauleitplanung.

Im Bereich der Verkehrs- und Straßenplanung stehen folgende Möglichkeiten zur Lärmreduzierung zur Verfügung:

- **Minderung der Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs**
Durch eine Minderung der Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs sollten möglichst viele Einwohner zum Umstieg vom Auto zum ÖPNV motiviert werden.
- **Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV**
Durch eine Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV sollten möglichst viele Einwohner zum Umstieg vom Auto zum ÖPNV motiviert werden.
- **Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im ÖPNV**
Durch den Einsatz leiserer Fahrzeuge im ÖPNV kann eine Lärmreduzierung auf Straßenverkehrswegen erreicht werden.
- **Erhöhung der Attraktivität des Radfahrens**
Durch eine Erhöhung der Attraktivität des Radfahrens sollten möglichst viele Einwohner dazu motiviert werden, gewisse Strecken mit dem Fahrrad, anstatt mit dem Auto zurückzulegen. Eine Reduzierung der motorisierten Fahrbewegungen trägt zur Lärminderung bei. Der Ausbau der Fahrradwegeinfrastruktur sollte vor allem unter den Gesichtspunkten Sicherheit und Attraktivitätssteigerung stehen.

Die Nachbargemeinde Henstedt-Ulzburg weist in ihrer Stellungnahme vom 11.09.2024 darauf hin, dass die Gemeinde eine Radverkehrsverbindung in Richtung Kisdorf erwägt, die gut mit den Bahnhaltepunkten der AKN vernetzt werden soll. Ein entsprechender Lückenschluss könnte im Bereich Rugenvier umgesetzt werden.

- **Erhöhung der Attraktivität des Zufußgehens**
Durch eine Erhöhung der Attraktivität des Zufußgehens sollten möglichst viele Einwohner dazu motiviert werden, kürzere Strecken zu Fuß, anstatt mit dem Auto zurückzulegen.
- **Verstetigung des Verkehrsflusses**
Insbesondere im Bereich von Kreuzungen führen Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge zu erhöhten Lärmimmissionen. Ein besserer Verkehrsfluss verringert diese Vorgänge und führt somit zu einer Lärmreduzierung.
Insbesondere ist in Kisdorf die Kreuzung der L233/K97/K23 („Wessel-Kreuzung“) hervorzuheben, die einen verkehrstechnischen Problempunkt im Auge der Gemeinde darstellt. Durch eine Umgestaltung dieser Kreuzung könnte hier eine Lärmreduzierung mit Hinsicht auf eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht werden und damit eine Verringerung der Umgehungsverkehre.
- **Verbesserung der Fahrbahnqualität**
Durch den Einsatz von lärm mindernden Asphalten auf Kommunal- und Gemeindestraßen lassen sich merkliche Lärmreduzierungen gegenüber einem Standardasphalt erreichen. Lärmerhöhungen aufgrund von Unebenheiten oder Schäden der Straßendecken sollten vermieden werden.

Aus einem im Jahre 2020 erarbeiteten regionalen Verkehrskonzept sind auf Rücksprache mit dem Amt Kisdorf nach damaliger Abwägung keine der vorgestellten Maßnahmen in der Gemeinde Kisdorf umgesetzt worden. Die Gemeinde Kisdorf sollte hier trotzdem weitergehend prüfen, ob und wenn ja welche der o.a. beispielhaften Umsetzungen für die Gemeinde Kisdorf umgesetzt werden könnten um langfristig eine Reduzierung des Umgebungslärms durch Straßenverkehr zu erreichen bzw. zumindest darauf hinzuwirken.

Bei der Ausweisung neuer Wohngebiete sollte durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 erhöhte Lärmbelastungen vermieden werden. Die Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte dient dazu, den zu erwartenden, angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu entsprechen.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Ein weiteres Ziel des Lärmaktionsplans ist es, Ruhige Gebiete vor einer Zunahme von Lärm zu schützen. Das bedeutet konkret, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der Ruhigen Gebiete in Zukunft zu vermeiden ist. Städte und Gemeinden haben bei der Ausweisung Ruhiger Gebiete einen großen Handlungsspielraum, da aus der Umgebungslärmrichtlinie keine Vorgaben zur Identifizierung, Abgrenzung oder hinsichtlich von Lärmgrenzwerten bestehen. Auswahl und Festlegung solcher Ruhigen Gebiete sind somit in das Ermessen der zuständigen Behörde bzw. der Gemeinde Kisdorf gestellt.

Als ruhige Gebiete werden häufig solche Gebiete gewählt, die zum Zeitpunkt der Ausweisung keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Im vorangegangenen Lärmaktionsplan der Gemeinde Kisdorf festgelegten ruhigen Gebiete (Bereiche des Landschaftsschutzgebietes „Deergraben, Kisdorfer Wohld, Endern“, „Schwerpunktbereich für Erholung“) werden mit diesem Lärmaktionsplan beibehalten. Eine Ausweitung der Gebiete ist durch die Gemeinde nicht vorgesehen.

Im Vordergrund steht, zur Vermeidung einer Zunahme von Lärmbelastungen für Ruhige Gebiete, der Vorsorgegedanke. Das bedeutet, dass die Planungsträger von zukünftigen gemeindlichen Planungen diese hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Ruhigen Gebiete überprüfen und den Aspekt des Lärmschutzes in den Planungen berücksichtigen.

Auch bei der Bauleitplanung ist der Schutz der Ruhigen Gebiete als planungsrechtliche Festsetzung von Planungsträgern zu berücksichtigen. Die festgelegten Ruhigen Gebiete sollten daher u.a. auch Eingang in die Flächennutzungsplanung der Gemeinde Kisdorf finden.

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Durch die aufgeführten weiter zu verfolgenden bzw. zu prüfenden Maßnahmen an der L326 (lärm mindernder Asphalt) und den zu prüfenden Maßnahmen an der L233 (Geschwindigkeitsreduzierungen, lärm mindernder Asphalt) könnten, bei Umsetzung, die durch diese Verkehrswege betroffenen Anwohner Kisdorfs (etwa 750 Menschen) entlastet werden. Für

Verkehrswege, an denen Maßnahmen vorgesehen werden, aber keine Belastungszahlen vorlagen, können keine Schätzungen abgegeben werden.

3.6 Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Schienenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Da an den Schienenverkehrswegen der AKN keine Maßnahmen vorgesehen sind, ist hier keine Reduzierung der Anzahl der durch Schienenlärm belasteten Personen zu erwarten.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Von 02.05.2024 bis: 13.09.2024

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit wurden zwei Informationsabende mit Beteiligungsmöglichkeit als öffentliche Veranstaltungen am 02.05.2024 und am 10.06.2024 durchgeführt. Weiterhin erfolgte eine öffentliche Auslegung und eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) vom 12.08.2024 bis zum 13.09.2024.

4.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben

An den öffentlichen Informationsabenden haben Einwohner der Gemeinde teilgenommen. Die öffentliche Auslegung wurde von Einwohnern der Gemeinde zur Einsicht genutzt. Träger öffentlicher Belange wurden nach Entwurfserstellung des LAP beteiligt.

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Im Laufe der öffentlichen Konsultation sind Anregungen und Stellungnahmen eingegangen. Die eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie Anregungen der Bürger werden abgewogen und entsprechend der Abwägung im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

Nach der öffentlichen Konsultation wurden Hinweise und Bedenken von Trägern öffentlicher Belange im Bericht ergänzt. Teilweise wurde aufgrund von Hinweisen auch leichte textliche Wortänderungen vorgenommen.

4.5 Dokumentation

Es wird auf den Anhang im Lärmaktionsplan verwiesen. Dieser kann unter www.amt-kisdorf.de bzw. www.kisdorf.de eingesehen werden.

5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Überarbeitung des Lärmaktionsplans werden von der Gemeinde Kisdorf getragen. Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrsschildern z.B. zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden mit etwa 500 € je Schild prognostiziert und liegen vergleichsweise gering.

Passive Lärmschutzmaßnahmen, Umbaumaßnahmen an Straßenverkehrswegen bzw. deren Prüfung und Ermittlungen von ggf. benötigten weitergehenden Angaben für Prüfungen von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind von vielen Faktoren abhängig und hier nicht abschätzbar.

6 Evaluierung des Aktionsplans

6.1 Überprüfung der Umsetzung

Der Lärmaktionsplan wird gemäß §47 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch spätestens nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Mit der aktuellen Lärmkartierung liegt, insbesondere durch die erstmalige Kartierung weiterer Verkehrswege, das Erfordernis vor. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans sind dabei zu ermitteln und zu

bewerten.

Eine Überprüfung dieses Lärmaktionsplans erfolgt im Zuge der 5-jährigen Fortschreibung hinsichtlich der vorgabenkonformen Umsetzung, der Wirksamkeit, der Änderungen der verkehrlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen, der Änderung der kartierten Lärmbelastung und der Umsetzung der geplanten Maßnahmen.

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Der Lärmaktionsplan zur 3. Runde der Umgebungslärmrichtlinie wurde vorgabenkonform erarbeitet und an das Land Schleswig-Holstein im Jahre 2020 übergeben. Mit der neuen Berechnungsvorschrift (BUB) haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen der Umgebungslärmrichtlinie geändert. Dies führt zu einer, mit den vorhergehenden Lärmkartierungen nur begrenzt vergleichbaren, also geänderten kartierten Belastung. Des Weiteren wurden im Vergleich zur 3. Runde neue, zusätzliche Verkehrswege (L233) in die Lärmkartierung des Landes aufgenommen, sodass die vorliegenden Betroffenheitszahlen in keiner Hinsicht mehr mit denen der letzten Runde vergleichbar sind.

Im letzten Lärmaktionsplan wurden Maßnahmen für die L326 und die L233 aufgeführt, die teilweise umgesetzt wurden und z.T. aktualisiert fortgeschrieben werden. Da sich die Berechnungsvorschrift geändert hat und für den Verkehrsweg der L233 in der letzten Runde noch keine Kartierung vorlag, können Angaben zu geänderten Betroffenheiten nicht ermittelt werden.

Die bereits in den letzten Lärmaktionsplänen aufgeführten und planungsrechtlich festgelegten Ruhigen Gebiete werden übernommen. Inwieweit die Ruhigen Gebiete von anderen Planungsträgern berücksichtigt wurden, ist nicht bekannt.

Im vorangegangenen Lärmaktionsplan wurden langfristige Strategien aufgeführt. Diese werden bei Maßnahmen der Gemeinde berücksichtigt und in diesem Lärmaktionsplan aktualisiert fortgeschrieben. Für die Umsetzung der Maßnahmen an den hier hauptsächlich betrachteten Hauptverkehrsstraßen ist nicht die Gemeinde, sondern sind andere Institutionen zuständig. Insbesondere die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen stellt sich häufig als schwierig dar und sollte für die lärmaktionsplanaufstellende Gemeinde vereinfacht werden.

Die wesentliche Wirksamkeit des Lärmaktionsplans ergibt sich daraus, dass das Thema Lärm wiederholt in den Fokus der gemeindlichen Planungen gerückt wird. Baulastträger und Verkehrsbehörden müssen sich hierdurch immer öfter mit dem Thema Lärm auseinandersetzen. Die Umsetzung erfolgt jedoch auf Grund der gesetzlichen Vorgaben und Zuständigkeiten eher langfristig. Zur Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans wird auf das Formblatt zur Überprüfung von Lärmaktionsplänen des LfU verwiesen.

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan tritt in Kraft

Der Lärmaktionsplan tritt am Tage nach der Bekanntmachung in Kraft.

7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans

Der Lärmaktionsplan besitzt Prozesscharakter, sodass ein Abschlussdatum nicht genannt werden kann.

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.amt-kisdorf.de / www.kisdorf.de

Bekanntgemacht am: 17. 10. 2024

Ort, Datum
Kisdorf, den 18. 10. 2024

