

Viele Maßnahmen haben in den vergangenen Jahren dazu geführt, dass sich die Lärm- und Luftschadstoffbelastung der Bevölkerung bereits deutlich reduziert hat. So führte der Bau der Mühlenwegtrasse zu einer Halbierung des Verkehrs auf dem Westring, was zu einer deutlich spürbaren Abnahme der Lärmbelastung um 3 dB(A) führte. Auch die Luftschadstoffbelastung konnte dadurch unterhalb der Grenzwerte gehalten werden. Andere Maßnahmen wie die Einführung von Tempo-30, der Bau von Lärmschutzeinrichtungen und die Förderung des Radverkehrs führten ebenfalls zu geringeren Belastungen der Bevölkerung. Auch zum Klimaschutz hat die Landeshauptstadt Kiel vor allem durch die Radverkehrsförderung einen wesentlichen Beitrag geleistet.

Entlang des Verkehrs- und Hauptstraßennetzes treten in vielen Bereichen aber immer noch Lärmwerte über den Orientierungswerten der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) für Wohnbebauung und auch über den gesundheitlichen Schwellenwerten der 16. BImSchV (Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) auf. Auch bezüglich der Luftschadstoffbelastung werden in einigen Abschnitten des Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßennetzes die Grenzwerte überschritten. Auch das Potential zur CO₂-Reduzierung im Verkehr ist noch nicht ausgeschöpft.

5.1 Klimaschutz – CO₂-Reduzierung

In ihren Beschlüssen zum **Klimaschutz** wird sich die Landeshauptstadt Kiel hinsichtlich ihrer CO₂-Reduktionsziele an den Zielen der Bundesrepublik Deutschland orientieren. Mit ihrem Beitritt zum Klimabündnis Alianza del Clima im Jahr 2004 fühlt sich die Landeshauptstadt darüber hinaus den von allen Bündnis-Mitgliedern gemeinsam beschlossenen Reduktionszielen verpflichtet. Danach haben sich die Mitglieder des Klima-Bündnisses zu einer kontinuierlichen Verminderung ihrer Treibhausgasemissionen verpflichtet. Ziel ist, den CO₂-Ausstoß alle fünf Jahre um zehn Prozent zu reduzieren.

Der Anteil des Verkehrs am CO₂-Ausstoß beträgt in Deutschland rund 20% der Gesamtemissionen. Für den Sektor Verkehr wird laut den Berechnungen des Umweltbundesamtes eine Reduzierung der Emissionen um 17% angestrebt. Angesichts der Diskussion um den Klimawandel und der mit erheblichen Preissteigerungen verbundenen Verknappung der fossilen Antriebsmittel für Kfz sind Änderungen im Verkehrsverhalten und der Verkehrsmittelwahl zu erwarten.

Maßnahmen, um dieses Ziel in Kiel zu erreichen, sind in den Kapiteln 6.1 Fußverkehr, 6.2 Radverkehr, 6.3 Öffentlicher Personennahverkehr und Kap. 6.8 Mobilitäts- und Verkehrssystemmanagement beschrieben.

5.2 Lärmbetroffenheit in Kiel

Die Betroffenheit durch Lärm wird über die Anzahl der Einwohner, die hohen Lärmpegeln ausgesetzt sind, ermittelt.

Das Umweltbundesamt empfiehlt als ersten Schritt für den Schutz der Bevölkerung Belastungswerte unter 65 dB(A) als 24 Stundenwert und unter 55 dB(A) im Nachtzeitraum. Von diesen Werten sind 5,2% bzw. 6,5% der Kieler Bevölkerung betroffen.

Ziel der Maßnahmen zur Lärminderung sollte es daher sein, den am stärksten belasteten Teil der Kieler Bevölkerung zu entlasten. Hierzu wurden die räumlichen Handlungsschwerpunkte, in denen mit hoher Priorität Maßnahmen umgesetzt werden sollten, anhand der Lärm-Kennziffer-Methode (LKZ) bestimmt. Die Lärm-Kennziffer ist ein Maß zur Darstellung der Lärmbetroffenheit, d.h. bei hohen Lärmkennziffern sind viele Bewohner vom Lärm betroffen oder die Schwellenwertüberschreitungen sind sehr hoch.

In Abb. 5 1 sind die Straßenabschnitte mit den Lärmbetroffenheiten dargestellt. Die höchsten Lärmbetroffenheiten treten überwiegend innerhalb des Kernstadtbereiches zwischen Förde und Westumfahrung auf.

Des Weiteren wurde im Zuge der Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie für die Landeshauptstadt als Bestandteil des Ballungsraumes Kiel eine Lärmkartierung erstellt und veröffentlicht. Im Jahr 2008 ist nach Vorgabe der Umgebungslärmrichtlinie eine Lärmaktionsplanung durchzuführen.

Lärmbetroffenheit durch den Straßenverkehr Nacht (22 - 6 Uhr) - Kernstadt

Lärmbetroffene Bereiche (Schwellenwert 55 dB(A))

Lärmbetroffene Wohnbereiche
Lärmkennziffer (LKZ) mit Überschreitung
Schwellenwert x Einwohnerdichte

- > 1.500 bis 3.000
- > 1.000 bis 1.500
- > 500 bis 1.000
- > 250 bis 500
- > 100 bis 250
- > 0 bis 100
- 0

Lärmbetroffene sensible Einrichtungen

Krankenhaus

Lärmsensibilität der Flächennutzung nach F-Plan

- Wohnflächen
- Gemischte Bauflächen

Quelle: GIS-Daten, LH Kiel, Umweltamt/Tiefbauamt,
Stand Juni 2006 und eigene Berechnungen
Kartengrundlage: Amtlicher Stadtplan Kiel

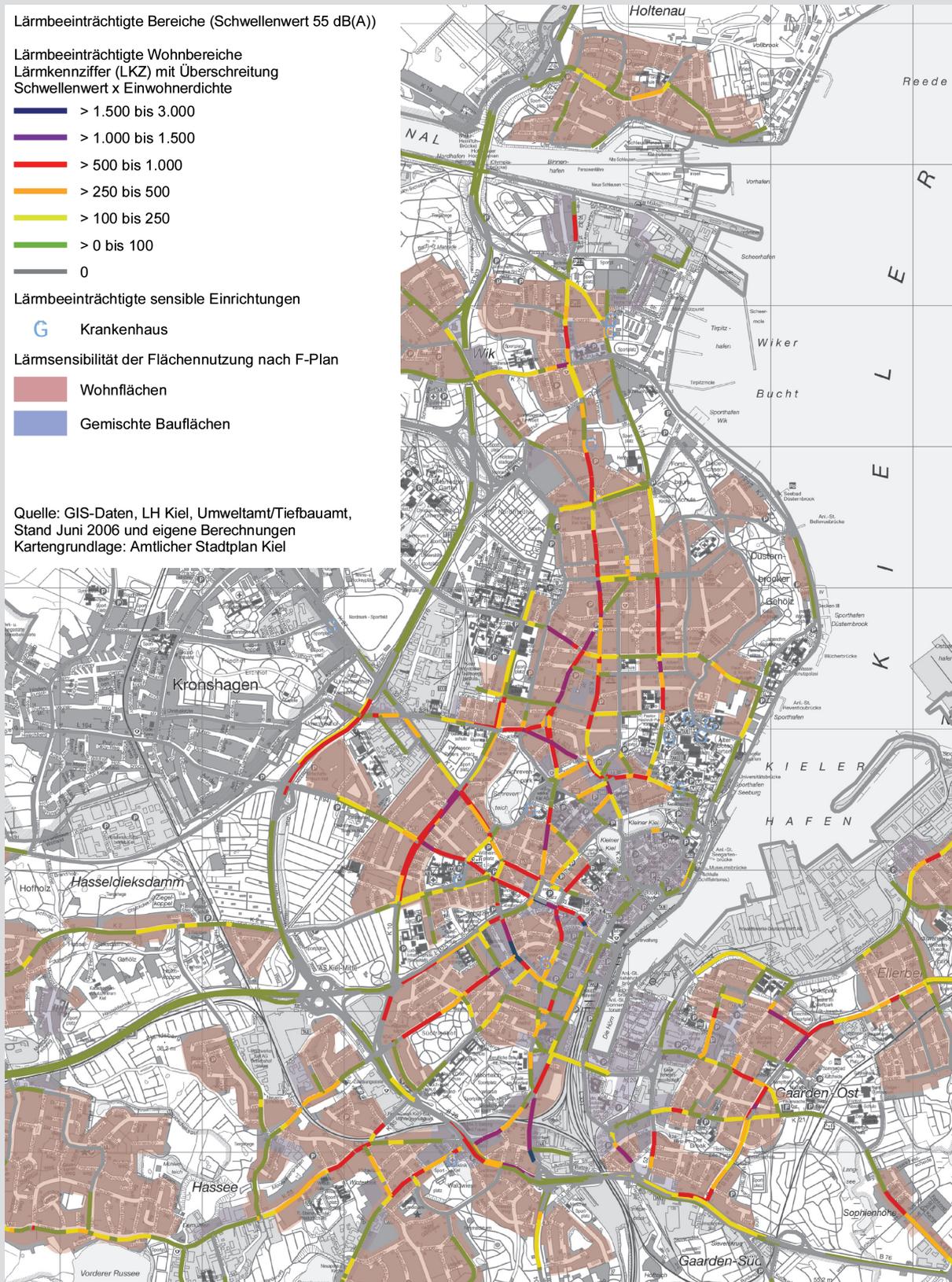


Abb. 5-1 | Quelle: Planungsgruppe Nord, Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, Lkw-Führungskonzept 2006

Luftschadstoffbelastung NO2 2005 und betroffene Einwohner - Kernstadt

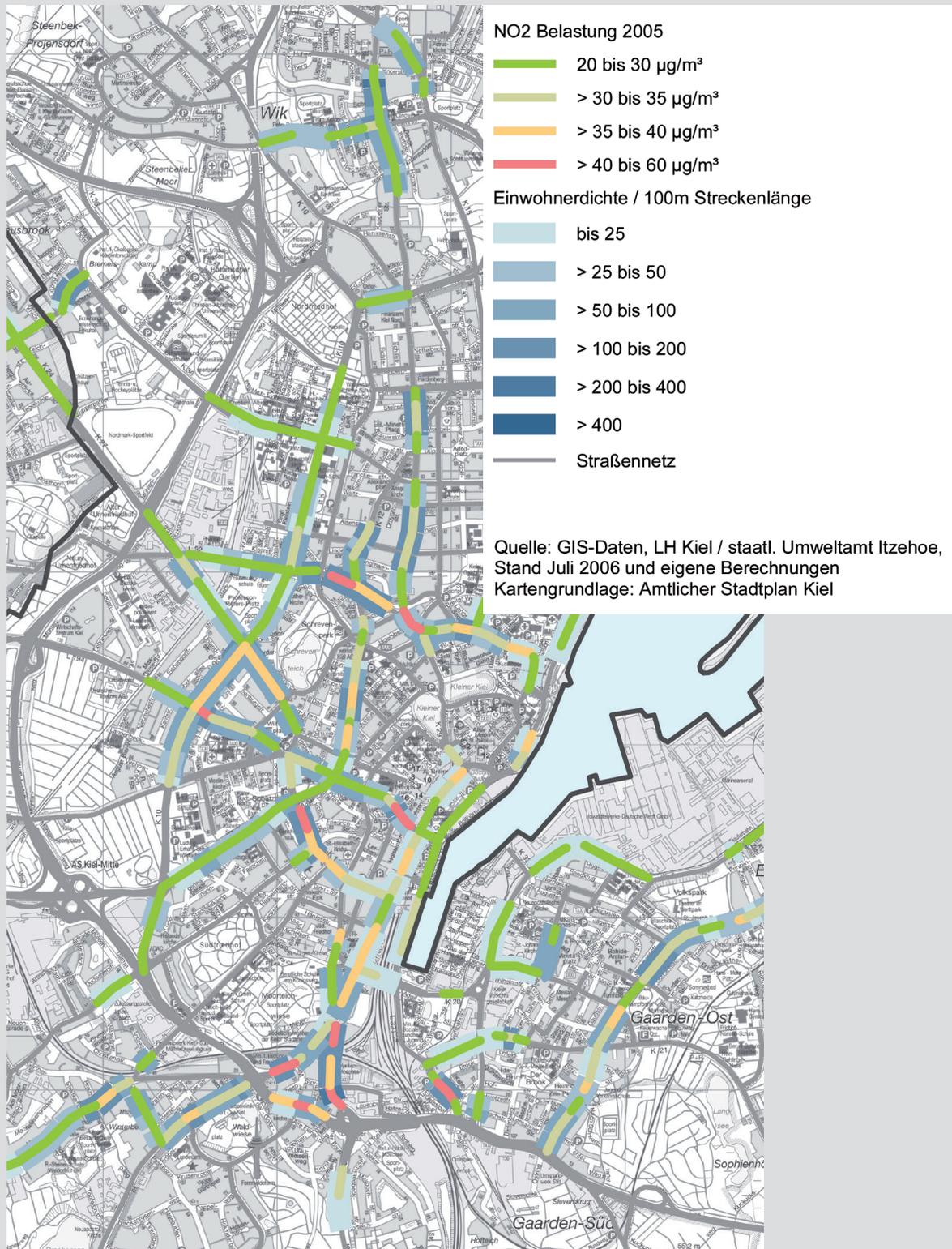


Abb. 5-2 | Quelle: Planungsgruppe Nord, Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, Lkw-Führungskonzept 2006

5.3 Schwerpunkte der Luftschadstoffbelastung

Nach Berechnungen des staatlichen Umweltamtes Itzehoe gibt es im Stadtgebiet einige „Hotspots“, für die 2010 (ab diesem Jahr müssen die Grenzwerte eingehalten werden) ohne Gegenmaßnahmen voraussichtlich Grenzwertüberschreitungen bei NO₂ (Stickstoffdioxid) auftreten werden. In der Bahnhofstraße wurde die Grenzwertüberschreitung bereits durch Messungen nachgewiesen, so dass hier bereits die Erstellung eines Luftreinhalteplans ausgelöst wurde. Dazu sollen die im Rahmen des VEP erarbeiteten Maßnahmenkonzepte bereits einen Beitrag leisten. In Abb. 5-2 sind die NO₂-Belastungen im untersuchten Straßennetz (> 10.000 Kfz/24 h) und die Einwohnerdichte entlang dieses Straßennetzes für das Jahr 2005 dargestellt. Grundlage für die Darstellung sind Screeningberechnungen des staatlichen Umweltamtes Itzehoe auf der Basis des Kieler Verkehrsmodells. Unter Berücksichtigung der Toleranzmarge wird in 2005 an keiner Stelle der Grenzwert der 22. BImSchV von 50 µg/m³ überschritten. Im Jahr 2010 gilt ein Grenzwert von 40 µg/m³, der an verschiedenen Stellen, u.a. in der **Bahnhofstraße** und der **Alten Lübecker Chaussee**, überschritten wird. Die Berechnungen haben orientierenden Charakter und dienen dazu, Standorte mit möglichen Grenzwertüberschreitungen zu identifizieren. Sie bilden die Grundlage für nachfolgende detaillierte Berechnungen oder Messungen.

5.4 Integrierte Handlungsschwerpunkte

Führt man die Ergebnisse der Analysen zu den Lärm- und Luftschadstoffbelastungen zusammen, ergeben sich integrierte Handlungsschwerpunkte, um den am stärksten betroffenen Teil der Kieler Bevölkerung zu entlasten (ohne Rangfolge):

- Bahnhofstraße
- Alte Lübecker Chaussee
- Hamburger Chaussee
- Theodor-Heuss-Ring (Krusenrotter Weg bis Lübscher Baum)
- Ringstraße
- Exerzierplatz (Schützenwall bis Sandkuhle)
- Bereich Dreiecksplatz
- Bereich Belvedere
- Westring (Hasseldieksdammer Weg bis Schauenburgerstraße)
- Olshausenstraße
- Knooper Weg
- Gutenbergstraße

- Ostring (Stoschstraße bis Pickertstraße und Helmholtzstraße bis Blitzstraße)
- Schönberger Straße
- Ellerbeker Weg
- Preetzer Straße

Maßnahmen zur Lösung bzw. Minderung der problematischen Situation in diesen Straßen betreffen hauptsächlich den Kfz- und Lkw-Verkehr und werden im Kap. 6.5 Fließender Kfz-Verkehr und Kap. 6.8.2 Verkehrssystemmanagement behandelt.

5.5 Monitoring und Berichterstattung

Für den Zeitraum bis 2020 werden alle zwei Jahre Entwicklungsziele hinsichtlich der CO₂-Werte festgelegt und die gemessenen Luftschadstoffwerte werden mit diesen Zielwerten verglichen und als Evaluationsbericht in geeigneter Form veröffentlicht.