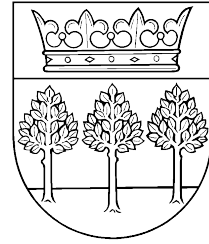


# Lärmaktionsplan

## gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Gemeinde Kronshagen



### 1. Allgemeines

#### 1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Die Gemeinde Kronshagen liegt mit einer Fläche von rd. 530 ha und einer Einwohnerzahl von knapp 12.000 als Nachbargemeinde unmittelbar angrenzend an die Landeshauptstadt Kiel.

Die Gemeinde Kronshagen erfüllt die regionalplanerische Funktion eines Stadtrandkerns II. Ordnung und verfügt über die in Stadtrandkernen II. Ordnung üblichen Infrastruktureinrichtungen.

Die Gemeinde ist über die Eckernförder Straße - K 27 - und die Kieler Straße - L 194 - sowie die Claus-Sinjen-Straße in das Kieler Verkehrsnetz sowie über die Kieler Straße/Dorfstraße/Ottendorfer Weg - L 194 - in den Kreis Rendsburg-Eckernförde eingebunden.

Entlang der östlichen Gemeindegebietsgrenze verläuft der Olof-Palme-Damm - B 76 - mit Ausfahrten Kronshagen-Nord und Kronshagen-Süd.

Durch die Gemeinde Kronshagen verläuft eine Eisenbahnstrecke, die die Landeshauptstadt Kiel mit der Stadt Eckernförde verbindet.

Auch hinsichtlich des ÖPNV ist die Gemeinde Kronshagen unmittelbar in den Kieler ÖPNV eingebunden.

#### 1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Kronshagen

- Der Bürgermeister -

Buamt

Kopperpahler Allee 5, 24119 Kronshagen

Telefon: 0431 - 58 66 0, Telefax: 0431 - 58 66 200

#### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Am 25. Juni 2002 hat das europäische Parlament und der Rat der europäischen Union die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) erlassen. Der Umgebungslärmrichtlinie vorausgegangen ist das Grünbuch über die künftige Lärmschutzpolitik, in dem die Europäische Kommission den Umgebungslärm als eines der größten Umweltprobleme in Europa bezeichnet hat.

Die Umsetzung der Richtlinie in Bundesrecht erfolgte mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1865 - § 47 a-f BImSchG) und der Verordnung über die Lärmkartierung vom 06. März 2006

(BGBI. I S. 516 - 34. BImSchV).

Die Ergebnisse der Untersuchungen über den Umgebungslärm sollen nach Artikel 9 der Umgebungslärmrichtlinie entsprechend der Richtlinie 90/313/EGW des Rates vom 7.6.1990 über den freien Zugang zu Informationen über die Umwelt der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und an sie verteilt werden. Diese Richtlinie wird durch die Richtlinie 2003/4/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2003 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen und zur Aufhebung der Richtlinie 90/313/EGW des Rates ersetzt. Das Umweltinformationsgesetz für das Land Schleswig-Holstein (UIG-SH) setzt diese Richtlinien auf Länderebene für Schleswig-Holstein um.

Bezüglich der Öffentlichkeitsbeteiligung ist die RICHTLINIE 2003/35/EG vom 26. Mai 2003 über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme und zur Änderung der Richtlinien 85/337/EGW und 96/61/EG des Rates in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und den Zugang zu Gerichten zu berücksichtigen. Diese Richtlinie ist durch das Gesetz über die Öffentlichkeitsbeteiligung in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Öffentlichkeitsbeteiligungsgesetz) in nationales Recht umgesetzt worden.

In Artikel 3a nimmt die Umgebungslärmrichtlinie zur Benennung von Industrie- und Gewerbelärm aus relevanten Quellen (Großanlagen) Bezug auf Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (IVU-Richtlinie).

Für die Praxis der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie wurden von der Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) Vollzugshilfen erarbeitet: "Hinweise zur Lärmkartierung" und "Hinweise zur Lärmaktionsplanung". Sie können von den Städten und Gemeinden in Schleswig-Holstein als Erkenntnisquelle für die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie herangezogen werden.

Für die erste Stufe der Umgebungslärmrichtlinie wurden zudem vorläufige Berechnungsverfahren, sog. nationalen Interims-Berechnungsverfahren für die strategische Lärmkartierung veröffentlicht.

#### **1.4 Geltende Grenzwerte**

Die Ermittlung der in den Lärmkarten dargestellten Lärmpegel basiert auf neuen EU-harmonisierten Berechnungsverfahren. Ein direkter Vergleich mit in Deutschland vorhandenen Grenz- und Richtwerten 3, 4 ist daher nur eingeschränkt möglich, da andere Berechnungsverfahren zu Grunde gelegt werden.

Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken dennoch zur Orientierung herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht durch die Lärmkarten oder die Aktionspläne jedoch nicht.

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) $L_{DEN}$	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"><li>Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97*3 können überschritten sein</li></ul>
> 60 dB(A) $L_{night}$		<ul style="list-style-type: none"><li>Lärmbeeinträchtigungen, die im Einzelfall straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen auslösen können</li></ul>
65-70 dB(A) $L_{DEN}$	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"><li>Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV*4 für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete können die überschritten sein</li></ul>
55-60 dB(A) $L_{night}$		<ul style="list-style-type: none"><li>Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbaumaßnahmen in o. g. Gebieten Lärmschutz aus</li></ul>
< 65 dB(A) $L_{DEN}$	Belastung / Belästigung	<ul style="list-style-type: none"><li>kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU*5)</li></ul>
< 55 dB(A) $L_{night}$		<ul style="list-style-type: none"><li>Vorsorgewerte für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete der 16. BImSchV können überschritten sein</li></ul>
		<ul style="list-style-type: none"><li>Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neubau und wesentlicher Änderung in o. g. Gebieten Lärmschutz aus</li></ul>
		<ul style="list-style-type: none"><li>Mittelfristiges Handlungsziel zur Prävention bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU)</li></ul>
		<ul style="list-style-type: none"><li>langfristig anzustrebender Pegel als Vorsorgeziel bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)</li></ul>
<p>Wenn nach der Bewertung der Lärmsituation keine relevanten Lärmbelastungen zu erkennen sind oder offenkundig keine Maßnahmen zur Lärminderung verhältnismäßig sind, wird die Maßnahmenplanung hier bereits abgeschlossen werden können. Solche Situationen können zum Beispiel vorliegen, wenn</p>		
<ul style="list-style-type: none"><li>die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten sind (in der Regel an Straßen mit aktuellen Lärmschutzeinrichtungen),</li><li>Neu- oder Ausbau von Hauptverkehrsstraßen in absehbaren Zeiträumen anstehen, da die Lärmthematik in einem anderen Verfahren abgearbeitet wird,</li><li>Lärmminderungsmaßnahmen bereits in der Vergangenheit umfassend geprüft und soweit möglich umgesetzt wurden.</li></ul>		

## 2. Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die folgenden Statistiken beziehen sich auf das Berechnungsgebiet mit einer Fläche von ~ 5,3 km<sup>2</sup> und ~ 12.000 Einwohnern.

Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Menschen ermittelt durch die „vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“ vom 09.02.2007 - auf die nächste Zehnerstelle gerundet.

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Bel. Menschen - Straßenlärm	L <sub>Night</sub> dB(A)	Bel. Menschen - Straßenlärm
über 55 bis 60	1.060	über 50 bis 55	650
über 60 bis 65	600	über 55 bis 60	400
über 65 bis 70	300	über 60 bis 65	10
über 70 bis 75	0	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Summe	1960	Summe	1060

Von Umgebungslärm belastete Fläche (km<sup>2</sup>) und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude - L<sub>DEN</sub> (24 Std.)

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L <sub>DEN</sub>	1,1	840
65 - 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	0,2	150
über 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	0	0
Summe	1,3	990

Schul- und Krankenhausgebäude sind nicht betroffen.

## 2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Nach aktuellen Erkenntnissen ist ganztätig keine Person sehr hohen Belastungen ausgesetzt; 10 Personen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen ausgesetzt.

Ganztätig hohen Belastungen sind 300 Personen ausgesetzt; in der Nacht sind 400 Personen hohen Belastungen ausgesetzt.

Ganztätig sind 1.660 Personen Belastungen bzw. Belästigungen ausgesetzt; in der Nacht sind 650 Personen Belastungen bzw. Belästigungen ausgesetzt.

## 2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Anlieger des Eschenkamp, Hufenkamp und Am Gartenheim haben Beschwerde und Klage geführt auf Grund von Lärmbelastungen durch den Verkehrslärm des Olof-Palme-Damm. Es wurde die Herstellung eines ordnungsgemäßen Schallschutzes gegen Verkehrslärm des Olof-Palme-Damms begehrt. Dabei wurden nicht nur Zweifel an der derzeitigen Einhaltung von Grenzwerten begründet, sondern es wurde auch beanstandet, dass kein ordnungsgemäßer Abwägungsprozess zwischen der Anwohnersituation und möglichen baulichen und verkehrstechnischen Lärmschutzmaßnahmen stattgefunden hat.

Anlieger des Suchsdorfer Weges zwischen Ottendorfer Weg und Eichkoppelweg beklagten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens BP 35.1 bestehenden und durch die Ansiedlung eines Verbrauchermarktes künftigen Verkehrslärms.

Die Kieler Straße als Teil der L 194 ist auf Grund ihrer starken Verkehrsdichte erheblich Verkehrslärmbelastet. Die Gemeinde Kronshagen ist bereits seit Jahren darum bemüht, hier eine Verbesserung der Situation z. B. durch Verlagerung der L 194 auf den Skandaviendamm zu erreichen.

### 3. Maßnahmenplanung

#### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

##### Stärkung des Fußverkehrs durch Querungshilfen und blaue Gehwegefurten

Zur Stärkung des Fußverkehrs und zur Sicherung der Schulwege wird in der Gemeinde Kronshagen sehr darauf geachtet, dass an stark frequentierten Straßen Querungshilfen in Form von Fußgängerampeln und Verkehrsinseln für Fußgänger vorhanden sind. Durch die Vielzahl der Querungshilfen wird die Notwendigkeit des Fahrzeugverkehrs gesenkt und der Fußverkehr gestärkt. Jede Senkung des Fahrzeugverkehrs zu Gunsten des Fußverkehrs führt zu einer Senkung des Verkehrslärms.

Zur Sicherung der Fußverkehrs und insbesondere der Schulwege wurden die entlang der Hauptverkehrsstraßen führenden Gehwege in der Form markiert, als dass blaue Gehwegefurten die Querung von einmündenden Straßen markieren. So wird den Fußgängern zwar kein Vorrang gegenüber dem Fahrzeugverkehr eingeräumt, dieser jedoch auf querende Fußgänger aufmerksam gemacht. Die blauen Gehwegefurten haben sich in Kronshagen nach Rückmeldung der Verkehrsteilnehmer sehr gewährt. Jede Senkung des Fahrzeugverkehrs zu Gunsten des Fußverkehrs führt zu einer Senkung des Verkehrslärms.

##### Stärkung des Radverkehrs durch Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes

Die Gemeinde Kronshagen hat zur Stärkung des Radverkehrs die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes an ein externes Fachplanungsbüro vergeben. Mit der Erstellung wurde begonnen; die Erstellung des Radverkehrskonzeptes erfolgt in folgenden Phasen:

- Phase 1: Befunde und Handlungsbedarfe
- Phase 2: Erhebung von Radverkehrsströmen
- Phase 3: Bewertung der Fahrradfreundlichkeit
- Phase 4: Weiterentwicklung der Verkehrsanlagen
- Phase 5: Flankierende Maßnahmen Radverkehrsförderung
- Phase 6: Realisierungskonzept für die Radwegweisung
- Phase 7: Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Fertigstellung des Radverkehrskonzeptes erfolgte im IV/2008. Die angeregten Maßnahmen sollen dann bereits ab dem Jahre 2009 und den folgenden Jahren umgesetzt werden, um den Fahrradverkehr zu Lasten des Fahrzeugverkehrs zu stärken. Jede Senkung des Fahrzeugverkehrs zu Gunsten des Fahrradverkehrs führt zu einer Senkung des Verkehrslärms.

##### Senkung des Verkehrslärm durch Geschwindigkeitsbegrenzungen 30 km/h

Die Gemeinde Kronshagen hat im März 2008 damit begonnen, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Hauptverkehrsstraßen umzusetzen. So wurden zum 01.03.2008 Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h in der Kopperpahler Allee zwischen Kieler Straße und Eichkoppelweg, im Eichkoppelweg sowie im Suchsdorfer Weg zwischen Ottendorfer Weg und Eichkoppelweg festgesetzt. Nach Berechnungen führt dies in den Straßenzügen zu folgenden positiven Effekten hinsichtlich des Verkehrslärms:

Gerade im sensiblen Bereich der Nachtstunden kommt es zu einer deutlichen Reduzierung der durch hohe oder sehr hohe Lärmbelastung betroffenen Bürgerinnen und Bürger; die Belastetenzahlen in Kronshagen nehmen um etwa 16 % ab.

Ganztägig wird eine Reduzierung der Belastetenzahlen für hohe oder sehr

hohe Betroffenheiten um etwa 18 % für Kronshagen errechnet.

Für den Bereich des Suchsdorfer Weges wurde im Jahr 2006 gutachterlich festgestellt, dass an den festgelegten Immissionsorten die im Analysejahr 2006 vom Straßenverkehr verursachten Geräusche die Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) für tags und 45 dB(A) für nachts überschreiten. Die Immissionsgrenzwerte nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) von 59 dB(A) für tags und 49 dB(A) für nachts werden durch den derzeitigen Verkehr ebenfalls überschritten:

Immissionsort	Beurteilungspegel		Immissionsgrenzwerte		Orientierungswerte	
	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
Haus-Nr. 14	63 dB(A)	53 dB(A)	59 dB(A)	49 dB(A)	55 dB(A)	45 dB(A)
Haus-Nr. 16	62 dB(A)	53 dB(A)	59 dB(A)	49 dB(A)	55 dB(A)	45 dB(A)
Haus-Nr. 18	63 dB(A)	53 dB(A)	59 dB(A)	49 dB(A)	55 dB(A)	45 dB(A)
Haus-Nr. 36	64 dB(A)	54 dB(A)	59 dB(A)	49 dB(A)	55 dB(A)	45 dB(A)
Haus-Nr. 9	61 dB(A)	51 dB(A)	59 dB(A)	49 dB(A)	55 dB(A)	45 dB(A)

Durch Einrichtung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h würde sich nach gutachterlicher Prognose eine deutliche Minderung der Verkehrslärmbelastung um mind. 2 dB(A) ergeben:

Immissionsort	Prognosepegel		Immissionsgrenzwerte		Orientierungswerte	
	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
Haus-Nr. 14	61 dB(A)	51 dB(A)	59 dB(A)	49 dB(A)	55 dB(A)	45 dB(A)
Haus-Nr. 16	60 dB(A)	50 dB(A)	59 dB(A)	49 dB(A)	55 dB(A)	45 dB(A)
Haus-Nr. 18	60 dB(A)	51 dB(A)	59 dB(A)	49 dB(A)	55 dB(A)	45 dB(A)
Haus-Nr. 36	62 dB(A)	52 dB(A)	59 dB(A)	49 dB(A)	55 dB(A)	45 dB(A)
Haus-Nr. 9	59 dB(A)	49 dB(A)	59 dB(A)	49 dB(A)	55 dB(A)	45 dB(A)

Auch unter gutachterlicher Berücksichtigung der Zunahme des Verkehrsaufkommens bis zum Jahr 2025 würde die Einrichtung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nach gutachterlicher Prognose eine deutliche Minderung der Verkehrslärmbelastung um mind. 2 dB(A) ergeben:

Immissionsort	Prognosepegel 50 km/h		Prognosepegel 30 km/h	
	tags	nachts	tags	nachts
Haus-Nr. 14	64 dB(A)	54 dB(A)	61 dB(A)	52 dB(A)
Haus-Nr. 16	63 dB(A)	53 dB(A)	61 dB(A)	51 dB(A)
Haus-Nr. 18	64 dB(A)	54 dB(A)	62 dB(A)	52 dB(A)
Haus-Nr. 36	65 dB(A)	55 dB(A)	63 dB(A)	52 dB(A)
Haus-Nr. 9	63 dB(A)	52 dB(A)	60 dB(A)	50 dB(A)

Verkehrslärmreduzierung ist nach Auffassung der obersten Verkehrsbehörde keine Grundlage für Geschwindigkeitsbegrenzungen in Gebieten mit einer Regelgeschwindigkeit von 50 km/h; inwieweit die durch die Gemeinde Kronshagen und der unteren Verkehrsbehörde aus Gründen der Schulwegesicherung eingeleiteten Maßnahmen fortgesetzt werden können, wird derzeit mit den Verkehrsbehörden eruiert.

#### Senkung des Verkehrslärms durch Tempo-30-Zonen

Die Gemeinde Kronshagen verfügt bereits zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Aktionsplanes über eine Vielzahl von Tempo-30-Zonen. Es ist festzustellen, dass Verkehrslärmbeeinträchtigungen bei Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen in diesen Zonen nicht gegeben sind. Die Tempo-30-Zonen führen von daher zu erkennbaren positiven Effekten hinsichtlich des Verkehrslärms.

#### Stärkung des ÖPNV durch Erneuerung der Fahrgastunterstände

Die Gemeinde Kronshagen ist in den ÖPNV der Region Kiel integriert und verfügt über 29 Bushaltestellen. Die Gemeinde Kronshagen hat sich zum Ziel gesetzt, in den kommenden Jahren die Bushaltestellen mit baugleichen Fahrgastunterständen auszustatten, die über einen guten Schlechtwetterschutz, eine gute Einsicht, eine optimale Beleuchtung und seniorengerechte Sitzmöglichkeiten verfügen. Mit der Erneuerung der Fahrgastunterstände wird in II/2008 begonnen. Jede Senkung des Fahrzeugverkehrs zu Gunsten des ÖPNV führt zu einer Senkung des Verkehrslärms.

### **3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre**

#### Senkung des Verkehrslärm durch Einrichtung von Buscaps

Die Gemeinde Kronshagen hat sich zum Ziel gesetzt, den ÖPNV durch Einrichtung von Buscaps zu stärken. Der Vorteil von Buscaps liegt darin, dass die Bushaltestelle direkt an die Fahrbahn herangeführt wird und so das Fahrzeug ohne Probleme so dicht wie möglich an den Bordstein heranfahren kann. Beim „Kasseler Bordstein“, bei dem der Niederflrbus ohne Reifenschäden so dicht heranfahren kann, dass nur noch ein Spalt von 5 cm zwischen Bordstein und Wagenboden verbleibt, erhöht den Komfort für die geh- und sehbehinderten ÖPNV-Nutzer. Jede Senkung des Fahrzeugverkehrs zu Gunsten des ÖPNV führt zu einer Senkung des Verkehrslärms. Durch die Anlage von Buscaps wird weiterhin eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit angestrebt, die zu einer weiteren Reduzierung des Verkehrslärms führt. Darüber hinaus sind durch Buscaps weniger Kurvenfahrten und Verzögerungen beim Abfahren von der Haltestelle notwendig; auch dies führt zu einer Minderung der Verkehrslärmbelastung.

#### Senkung des Verkehrslärms durch Verlagerung der L 194 „Kieler Straße“

Die Gemeinde Kronshagen ist seit mehreren Jahren gegenüber dem Straßenbaulastträger darum bemüht, die L 194 von der Kieler Straße auf den wesentlich besser ausgebauten und außerhalb einer Wohnbebauung verlaufenden Skandaviendamm zu verlegen. Ziele sind, die Ortsdurchfahrt zu entlasten und in Teilbereichen der Kieler Straße sodann eine Geschwindigkeitsbegrenzung anzuordnen. Für den Fall der Realisierung könnte die L 194 statt bisher Kieler Straße – Dorfstraße – Ottendorfer Weg wie folgt verlaufen: Skandaviendamm – Claus-Sinjen-Straße – Ottendorfer Weg.

Der Skandaviendamm ist 2- bzw. 4-Spurig ausgebaut und es befindet sich in dem betroffenen Teilbereich des Skandaviendamms keine Wohnbebauung entlang der Straßenführung. Die Wohnbebauung entlang der Claus-Sinjen-Straße ist durch eine Verwallung weitestgehend geschützt, so dass es bei einer neuen Verkehrsführung der L 194 zu weniger Verkehrslärmbetroffenen gegenüber der derzeitigen Verkehrsführung käme. Durch die Verlagerung der L 194 würde auf Grund des Ausbaustandards des Skandaviendamms und einer Geschwindigkeitsreduzierung eine für die Gemeinde Kronshagen positive Verkehrsverlagerung erfolgen, die zu einer deutlichen Verkehrslärmreduzierung führen würde.

Im Rahmen der Behördenbeteiligung zur Lärminderungsplanung wurde seitens der Landeshauptstadt Kiel darauf hingewiesen, dass soweit eine Verlegung der Kronshagener Ortsdurchfahrt der L 194 mit dem Ziel verfolgt werden soll, Verkehr von der Kieler Straße auf den Skandaviendamm zu verdrängen, dem seitens der Stadt Kiel zu widersprechen ist.

Von der Niederlassung Rendsburg des Landesbetriebs für Straßenbau sind Maßnahmen baulicher, verkehrlicher oder straßenrechtlicher (Umstufung) Art zur Verlagerung des Verkehrs aus der Ortsdurchfahrt (L 194; Kieler Straße) über die Claus-Sinjen-Straße zum Skandaviendamm nach Stellungnahme im Behördenbeteiligungsverfahren zum Lärmaktionsplan nicht vorgesehen.

#### Stärkung des ÖPNV durch Einrichtung eines Bahnhaltepunktes Kronshagen

Die Gemeinde Kronshagen ist seit Jahren darum bemüht, den Bahnhaltepunkt Kronshagen an der Bahnstrecke Kiel - Eckernförde zu reaktivieren. Leider ist dies auf Grund des neuen, sehr nahen Bahnhaltepunktes Suchsdorf bislang nicht ermöglicht worden. Die Reaktivierung des Bahnhaltepunktes würde durch eine umsteigefreie Erreichbarkeit der Kieler bzw. Eckernförder Innenstadt, der Erhöhung der Attraktivität des ÖV und der Steigerung der Nutzungsbereitschaft des ÖPNV zu einer Verringerung der Kfz-Fahrten und somit zu einer Minderung der Umweltbelastungen durch geringeren Schadstoffausstoß führen.

#### Stärkung des ÖPNV durch Einbindung in die StadtRegionalBahn Kiel

Der Entwurf zum Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Kiel führt zu dem Thema StadtRegionalBahn wie folgt treffend aus:

Das Konzept der StadtRegionalBahn Kiel sieht durch Verwendung geeigneter Fahrzeuge die Verknüpfung von Stadtbahn und Regionalbahn vor. Die regionalen Ziele Eckernförde, Neumünster, Preetz und Schönberger Strand können dadurch direkt mit dem Kieler Stadtgebiet verbunden werden.

Prinzip der StadtRegionalBahn Kiel: Verbindung von Stadt und Region verbessern, umsteigefreie Erreichbarkeit der Innenstadt, Verknüpfung mit dem städtischen V-Netz, schnelle und direkte Verkehre schaffen

Ziele der StadtRegionalBahn Kiel: Erhöhung der Attraktivität des ÖV, Steigerung der Nutzungsbereitschaft, Verringerung der Kfz-Fahrten, Minderung der Umweltbelastungen durch geringeren Schadstoffausstoß, Leitprojekt zur Identifikation/Image

Leider ist die Gemeinde Kronshagen trotz ihrer Lage unmittelbar an Kiel in die StadtRegionalBahn nur mittelbar durch drei Haltepunkte angebunden: Königstein/Skandaviendamm, Am Forsthaus/Claus-Sinjen-Straße, Johann-Fleck-Straße/Olshausenstraße

Die Gemeinde Kronshagen tritt weiterhin für eine stärkere Einbindung in das Projekt StadtRegionalBahn Kiel ein und unterstützt die positiven Effekte dieses Projektes. Eine stärkere Einbindung der Gemeinde Kronshagen in das Projekt StadtRegionalBahn würde durch eine umsteigefreie Erreichbarkeit der Kieler Innenstadt, der Erhöhung der Attraktivität des ÖV sowie die Steigerung der Nutzungsbereitschaft des ÖPNV zu einer Verringerung der Kfz-Fahrten und somit zu einer Minderung der Umweltbelastungen durch geringeren Schadstoffausstoß führen.

Als vorteilhaft ist jedoch zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu betrachten, dass die Gemeinde Kronshagen im Rahmen der StadtRegionalBahn Kiel eine gegenüber heute verbesserte Busanbindung an die StadtRegionalBahn erhält.

#### Senkung des Verkehrslärms Eckernförder Straße in Abstimmung mit LH Kiel

Die Eckernförder Straße verläuft als Teilstück in der Gemeinde Kronshagen; der Hauptanteil verläuft in der LH Kiel. Die Auswirkungen der Verkehrsbelastung sind der Lärmkartierung zu entnehmen.

Die Senkung der Verkehrslärmbelastung ist in der LH Kiel kein wesentliches



Ziel in der I. Phase der Lärminderungsplanung, da dieser Straßenzug auf Grund der geringeren Verkehrslärmbetroffenen keinen „hotspot“ darstellt.

Singuläre Maßnahmen der Gemeinde Kronshagen sind in der I. Phase der Lärmaktionsplanung nicht notwendig, da die Bebauung entlang der Eckernförder Straße durch gewerbliche Nutzung geprägt ist. Weiterhin ist eine singuläre Planung der Gemeinde Kronshagen wenig sinnvoll, da die verkehrlichen Abhängigkeiten unmittelbar Einfluss auf die Verkehrssituation in der LH Kiel haben.

Darüber hinaus ist die Gemeinde Kronshagen nicht Träger der Straßenbaulast, da die Eckernförder Straße als Kreisstraße eingestuft ist.

Die Gemeinde Kronshagen wird sich jedoch dafür einsetzen, dass die Eckernförder Straße in der II. Phase der Lärmaktionsplanung der LH Kiel Berücksichtigung findet und der Träger der Straßenbaulast an einer Verkehrslärmreduzierung mitwirkt.

#### Senkung der Auswirkungen des Verkehrslärms Olof-Palme-Damm

Die Anlieger des Eschenkamp, Hufenkamp und Am Gartenheim haben Beschwerde und Klage geführt auf Grund von Lärmbelastungen durch den Verkehrslärm des Olof-Palme-Damm. Es wurde die Herstellung eines ordnungsgemäßen Schallschutzes gegen Verkehrslärm des Olof-Palme-Damms begehrt. Dabei wurden nicht nur Zweifel an der derzeitigen Einhaltung von Grenzwerten begründet, sondern es wurde auch beanstandet, dass kein ordnungsgemäßer Abwägungsprozess zwischen der Anwohnersituation und möglichen baulichen und verkehrstechnischen Lärmschutzmaßnahmen stattgefunden hat.

Die Gemeinde Kronshagen unterstützt die Forderung der Anwohner, die Lärmschutzeinrichtung in der Weise auszuführen, dass die direkten Anlieger der B 76 vor erheblichen Verkehrslärm, der auch in den Nachtstunden als sehr beeinträchtigend empfunden wird, geschützt sind. Dabei sollten auch die topographische Situation und das Umfeld der Gemeinde Berücksichtigung finden. So scheint der derzeit vorhandene Lärmschutzwall nur begrenzt effektiv, unter anderem aufgrund der Kreuzung mit dem Skandinavienweg, der Schallausbreitung entlang des gekrümmten Streckenverlaufs im süd-östlichen Verlauf der B 76, und des dortigen Höhenprofils, welches die effektive Höhe des Lärmschutzwalls relativ zum Gemeindegebiet verringert. Weiterhin ist der östliche Gemeindeteil nicht nur von dem unmittelbar an die Gemeinde grenzenden Verlauf der B 76 betroffen, in welchem ein Tempolimit von 80 km/h gilt, sondern auch sehr stark von der Lärmentwicklung aus den unmittelbar angrenzenden Streckenabschnitten. In diesen gilt derzeit ein Tempolimit von 100 km/h, was nicht nur zu sehr hohen Lärmpegeln in diesen Abschnitten führt, sondern auch eine Nicht-Einhaltung des Tempolimits im Kronshagener Abschnitt begünstigt.

Falls unter diesen Umständen eine Verbesserung gegenüber der derzeitigen Situation durch lärmschutztechnische Maßnahmen alleine nicht möglich erscheint, spricht sich die Gemeinde dafür aus, das Tempo auf der B 76 im Kieler Stadtgebiet zu reduzieren und zu vereinheitlichen, wovon auch die Kieler Seite profitieren sollte. Derzeit wechselt die zugelassene Höchstgeschwindigkeit auf einer Strecke von 7,5 km von 100 auf 70 (östliche Stadtgrenze) auf 100 auf 80 (Kronshagen) auf 100 auf 80 (Hochbrücke) km/h. Es sollte auch die Möglichkeit einer weiteren Tempoabsenkung während der Abend/Nachtstunden geprüft werden, und die Einhaltung des Tempolimits stärker kontrolliert werden, als dies derzeit der Fall zu sein scheint.

Nach Rückmeldung des LBV-SH im Rahmen des Behördenbeteiligungsverfahrens zum Lärmaktionsplan wird von dort die Auffassung vertreten, dass weiterer Lärmschutz in dem Bereich der B 76 nicht begründet werden kann.

„Das Wiederholen der Forderungen aus dem Gerichtsverfahren im Aktionsplan

erscheint [nach Auffassung des LBV-SH] wenig sinnvoll. Die Lärmschutzmaßnahmen entlang der B 76 sollten unter Punkt 3.1 – Bereich vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung – aufgeführt werden.“

Die Gemeinde hält jedoch die Forderung für weiterhin berechtigt, da nach objektiven Feststellungen – nicht nur durch die Lärmkartierung – die Anlieger der B 76 durch Verkehrslärm belastet sind.

#### Senkung des Verkehrslärms durch Geschwindigkeitsbegrenzungen 30 km/h

Die Gemeinde Kronshagen hat im März 2008 damit begonnen, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Hauptverkehrsstraßen umzusetzen. So wurden zum 01.03.2008 Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h in der Kopperpahler Allee zwischen Kieler Straße und Eichkoppelweg festgesetzt. Nach Berechnungen führt dies in den Straßenzügen zu folgenden positiven Effekten hinsichtlich des Verkehrslärms:

Gerade im sensiblen Bereich der Nachtstunden kommt es zu einer deutlichen Reduzierung der durch hohe oder sehr hohe Lärmbelastung betroffenen Bürgerinnen und Bürger; die Belastetenzahlen nehmen um etwa 16 % ab.

Ganztägig wird eine Reduzierung der Belastetenzahlen für hohe oder sehr hohe Betroffenheiten um etwa 18 % errechnet.

Die Gemeinde Kronshagen hat bereits gegenüber der zuständigen Verkehrsbehörde bei dem Kreis Rendsburg-Eckernförde die Fortsetzung dieser Maßnahme auf den Bereich Kopperpahler Allee zwischen Eichkoppelweg und Eckernförder Straße begehrt. Verkehrslärmreduzierung ist keine Grundlage für Geschwindigkeitsbegrenzungen in Gebieten mit einer Regelgeschwindigkeit von 50 km/h; inwieweit die aus Gründen der Schulwegesicherung eingeleiteten Maßnahmen fortgesetzt werden können, wird derzeit mit den Verkehrsbehörden eruiert. Die Verkehrsbehörde prüft derzeit die rechtlichen Voraussetzungen zur Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Nach Berechnungen würde dies in dem Straßenzug zu folgendem positiven Effekt hinsichtlich des Verkehrslärms führen:

Bezogen auf die Ausgangsdaten aus dem Jahr 2006 nehmen die Belastetenzahlen für hohe oder sehr hohe Betroffenheiten um etwa 24 % für die Nacht ab.

Ganztägig wird dann eine Reduzierung der Belastetenzahlen für hohe oder sehr hohe Betroffenheiten um etwa 25 % errechnet.

Als nachteilig ist zu bewerten, dass bei einer Erweiterung der Anzahl der Straßen mit erlaubter Geschwindigkeit von 30 km/h der möglichen Lärminderung eine Verlangsamung des ÖPNV gegenüber steht. Der ÖPNV, der auch aus Lärmschutzgründen gestärkt werden sollte, könnte mit sinkender Reisegeschwindigkeit aber wieder an Attraktivität verlieren.

Nach Auffassung des LBV-SH und des Ministeriums für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr im Rahmen des Behördenbeteiligungsverfahrens zur Lärminderungsplanung bestehen keine Anzeichen dafür, dass die in den maßgeblichen Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 genannten Anordnungsvoraussetzungen für lärmschutzbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Hauptverkehrsstraßen der Gemeinde Kronshagen erfüllt sein könnten. Vor diesem Hintergrund sei in den Lärmaktionsplan folgende Textpassage auszunehmen: „Sämtliche von der Gemeinde Kronshagen auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen aus Lärmschutzgründen erwogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen stehen unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, dass eine straßenverkehrsrechtliche Prüfung auf der Grundlage der maßgeblichen Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 ein zwingendes Erfordernis für solche Tempolimits ergeben sollte.“

Die Gemeinde Kronshagen vertritt jedoch die klare Auffassung, dass Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h z. B. im Suchsdorfer Weg zum Schutz des Rad fahrenden Schülerverkehrs am Suchsdorfer Weg, zum Schutz des den

Suchsdorfer Weg querenden Rad fahrenden Schülerverkehrs sowie insbesondere zum Schutz der Anlieger des Suchsdorfer Weges vor Gesundheitsbeeinträchtigungen durch unzumutbare Verkehrslärmbelastungen zwingend geboten und verkehrsrechtlich zulässig sind.

Auf die Divergenzen von den unterschiedlichen Fachdisziplinen des Straßenverkehrsrechts und des Immissionsschutzrechtes wird hingewiesen und die Umsetzung der rechtlichen Möglichkeiten durch die Fachbehörden gefordert.

Die von der Gemeinde Kronshagen auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen u. a. aus Lärmschutzgründen erwogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen stehen selbstverständlich unter dem Vorbehalt, dass die jeweilige Anordnung rechtlich zulässig ist und von der zuständigen Behörde genehmigt bzw. angeordnet wird. Soweit für die Anordnung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h die Voraussetzungen nicht gegeben sein sollten wird alternativ angestrebt, die Geschwindigkeitsbegrenzung für die Schulzeiten und/oder Abendstunden einzurichten.

#### Umsetzung des Radwegekonzeptes

Die Gemeinde beabsichtigt ab dem Jahr 2009 die Umsetzung des Radwegekonzeptes insbesondere mit den folgenden dort empfohlenen Maßnahmen:

- ☐ Festlegung eines strukturierten Radverkehrsnetzes
- ☐ Einrichtung von Fahrradstraßen (Fußsteigkoppel - Kathweg; Suchsdorfer Weg - Steindamm - Kieler Straße)
- ☐ Entschärfung von Konfliktpotentialen durch Einrichtung zusätzlicher Querungsstellen (Hasselkamp - Eschenkamp), bessere Kennzeichnung von bestehenden Querungsstellen (Kieler Straße) sowie Anpassung der Radwegebenutzungspflicht (Dorfstraße)
- ☐ Konkretisierung der Planung für eine Umgestaltung des Eichkoppelweges an der Eichendorff-Schule
- ☐ Aufwertung des Ortszentrums mit einer Umgestaltung der Kieler Straße
- ☐ Aufbau einer systematischen Kommunikation unter den Radverkehrsakteuren
- ☐ Aufbau eines Radverkehrsmarketing
- ☐ Errichtung einer Radwegweisung

### **3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre**

Ziel der Aktionsplanung soll es auch sein, "ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen" (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Feste Kriterien für "ruhige Gebiete" sind nicht definiert. Für ruhige Gebiete in Ballungsräumen gibt es keine verbindlichen Kriterien. Neben Kurgebieten, Krankenhausbereichen, reinen und allgemeinen Wohngebieten bieten sich z. B. auch Naherholungsflächen - Grünanlagen, Kinderspielplätze, Kleingartenanlagen und andere Bereiche wie Naturschutzflächen, Friedhöfe an. Entsprechend kann in städtischen Gebieten außerhalb von Ballungsräumen vorgegangen werden. Die Länder beabsichtigen, Kriterien für die Festlegung von ruhigen Gebieten zu erarbeiten.

Durch die Gemeinde Kronshagen wurde im Rahmen der Aktionsplanung geprüft, ob mit dem Lärmaktionsplan über die Bauleitplanung der Gemeinden langfristig ein Beitrag zur Konfliktvermeidung und -lösung geleistet werden kann.

Die Gemeinde Kronshagen stellt sich im Wesentlichen als Gebiet dar, in dem Reine und Allgemeine Wohngebiete nach Städtebaurecht weit überwiegen. Nur

wenige Bereiche sind als Mischgebiet und nur ein kleines Teilgebiet als Gewerbegebiet festgesetzt. Darüber hinaus verfügt die Gemeinde Kronshagen über das Naherholungsgebiet „Domänental“ in einer Größe von rd. 50 ha. Die derzeitigen Nutzungen führen zu keinen erkennbaren Konflikten, die über die Bauleitplanung zu bewältigen wären.

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Kronshagen hat in ihrer Sitzung am 10.05.05 jedoch die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes für das Gemeindegebiet Kronshagen beschlossen. Als Planungsziele wurden insbesondere beschlossen:

Überprüfung der Planung und der bisherigen Planungsziele auf Aktualität, Ordnung der städtebaulichen Entwicklung im Sinne von § 1 Absatz 3 BauGB, Sicherung und moderate Fortentwicklung der Wohnbauflächen, Sicherung und Stärkung von Grünflächen, Sicherung und Stärkung der Schulstandorte, Sicherung und Stärkung der Sportflächen am Suchsdorfer Weg, Sicherung und moderate Fortentwicklung gewerblicher Flächen, Stärkung des Ortskerns und Vorbereitung einer Ortskernplanung

Erkennbare Nutzungskonflikte sowie die Erkenntnisse aus der Lärmkartierung werden auf Ebene dieses Flächennutzungsplanes planerisch berücksichtigt werden. Mit dem Entwurf der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes ist im III/2008 zu rechnen. Auf Grund des Anpassungsgebotes der Bebauungspläne an den Flächennutzungsplan werden die Darstellungen dann Einfluss in die neu aufzustellenden oder zu überarbeitenden Bebauungspläne finden.

### **3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen**

Unter Beachtung der in den Ziffern 3.1, 3.2 und 3.3 genannten Maßnahmen erfolgt die Entwicklung langfristiger Strategien im Rahmen der zweiten Phase der Lärmaktionsplanung unter Auswertung der Auswirkungen obiger Maßnahmen.

### **3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen**

Eine erste Abschätzung ergibt für die geplanten Geschwindigkeitsbegrenzungen eine Reduzierung der Betroffenen mit hoher oder sehr hoher Belastung um mindestens 25 %.

Schätzwerte für die weiteren Maßnahmen entbehren einer sachlichen Grundlage und können daher verlässlich nicht ermittelt werden.

## **4. Formelle und finanzielle Informationen**

### **4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans**

Mit der Lärmaktionsplanung wurde mit Vorliegen der Lärmkartierung begonnen.

### **4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans**

Es wird angestrebt, die Aktionsplanung mit Beschlussfassung in der Sitzung der Gemeindevertretung am 17.11.2008 abzuschließen.

Hinweis: Auf Grund der Kommunalwahl am 25.05.2008, der daraus resultierenden Konstituierung der Gremien und der sich anschließenden Sommerferien ist nicht damit zu rechnen, dass die Aktionsplanung fristgemäß 18.07.2008 abgeschlossen werden kann.

### **4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen**

Nach § 47 d Abs.3 BImSchG ist die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne zu hören und ihr ist rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit zu geben, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen.

Aus dem Bundes-Immissionsschutzgesetz lässt sich kein verbindliches Verfahren zur Mitwirkung der Öffentlichkeit ableiten.

Entscheidend für eine erfolgreiche Öffentlichkeitsbeteiligung sind nach herrschender Meinung:

- klare Gesamtverantwortung und klare Abläufe,
- Informations- und Diskussionsmöglichkeiten,
- überschaubarer und definierter Zeitrahmen bei allen Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung,
- Nutzung geeigneter Medien zur Information der Öffentlichkeit.

Bürgerinnen und Bürger sind durch den Umgebungslärm und z. T. durch die vorgesehenen Maßnahmen direkt betroffen. Sie sind mit der Lage vor Ort am besten vertraut und können daher mit eigenen Bewertungen der Situation vielfach zu Lösungen beitragen. Den gemeindlichen Gegebenheiten angepasst kann daher eine frühzeitige Einbindung der Öffentlichkeit schon bei der Bewertung der Lärmsituation genutzt werden, um eine effektive und akzeptierte Maßnahmenplanung zu erreichen.

Die Erfahrungen mit Lärminderungsplänen in der Vergangenheit zeigen, dass die frühzeitige Einbeziehung anderer Behörden, sonstiger Trägern öffentlicher Belange und auch anderer Bereiche der eigenen Verwaltung bereits bei der Erstellung von Plänen ein entscheidender Erfolgsfaktor ist.

Da Maßnahmen zum Teil durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung umzusetzen sind, kann deren Einvernehmen erforderlich sein. Planungsrechtliche Festlegungen sind von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen und können im Benehmen in einen Aktionsplan aufgenommen werden (§ 47 Abs. 6 BImSchG).

Neben den Verkehrs- und Immissionsschutzbehörden (Verkehrsbehörden und Staatlichen Umweltämter SH) können andere Behörden wie Planungsbehörden (z. B. Landesplanungsbehörde, Straßenbaubehörden), Naturschutz oder Bodenschutzbehörden betroffen sein.

In der Gemeinde Kronshagen erfolgte die Aufstellung der Lärmkarten sowie der Lärmaktionsplanung öffentlich und wurde seitens der Gemeinde Kronshagen fortlaufend über Internetinformationen unterstützt.

Nach einer ersten Präsentation des Entwurfes in der Kronshagenschau am 31.05./01.06.2008 wurden die Entwürfe mehrfach öffentlich in den Fachausschusssitzungen beraten.

Nach Abschluss der Entwurfserarbeitung wurde der Entwurf für die Dauer eines Monats öffentlich zu jedermanns Einsicht und Stellungnahme ausgelegt; die betroffenen Behörden wurden zeitlich um Stellungnahme gebeten.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durch die Ausstellung „Ganz Ohr für Lärm“ des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein in der Gemeindeverwaltung flankiert.

Während der Offenlegung des Entwurfes wurde eine Bürgerinformationsveranstaltung im Bürgerhaus der Gemeinde durchgeführt, in der die Rahmenbedingungen und möglichen Maßnahmen vorgestellt, erörtert und diskutiert wurden.

Nach einer weiteren öffentlichen Beratung des Entwurfes am Ende der Offen-

legungszeit durch den Fachausschuss wurden sämtliche eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen von der beraten und in dem Aufstellungsverfahren berücksichtigt.

Die abschließende Beschlussfassung über den Lärmaktionsplan erfolgte in der Februar-Sitzung der Gemeindevertretung.

#### **4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans**

Die durch gemeindliche Entscheidungen umzusetzenden Aktionen sind bereits umgesetzt (vgl. die Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h), befinden sich in der Umsetzung (vgl. Erneuerung der Fahrgastunterstände) oder werden in Kürze begonnen (vgl. Errichtung von Buscaps). Haushaltsmittel stehen in entsprechendem Umfang zur Verfügung.

Auf die Durchführung des Aktionsplanes durch externe Verantwortliche, wie z. B. Träger der Straßenbaulast oder der Träger des Schienenverkehrs, wird gemeindlicherseits im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten hingewirkt werden.

#### **4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans**

Über den gemeindlichen Haushalt stehen 20.000,00 € für die Erstellung des Aktionsplanes zur Verfügung.

Die abschließenden – insbesondere externen – Kosten der Erstellung können erst nach Abschluss des Aufstellungsverfahrens benannt werden.

#### **4.6 Weitere finanzielle Informationen**

keine

#### **4.7 Link zum Aktionsplan im Internet**

Informationen zur Lärmkartierung und zur Lärmaktionsplanung stehen laufend unter [www.kronshagen.de](http://www.kronshagen.de) sowie unter [www.umwelt.schleswig-holstein.de/ULR](http://www.umwelt.schleswig-holstein.de/ULR) zur Verfügung.

Kronshagen, den 25. Februar 2009

**Gemeinde Kronshagen**

- Der Bürgermeister -

gez.

Uwe Meister