

**Zusammenfassung des Aktionsplans zur Mitteilung an die EU  
gem. § 47d Abs. 7 BImSchG  
der Gemeinde „Elmshorn“ vom 06.10. 2008**

## **1. Allgemeines**

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

Elmshorn ist eine aufstrebende Mittelstadt in der Metropolregion Hamburg. Knapp 49.000 Einwohner verteilen sich auf 4 Stadtquartiere und ca. 21,5 km<sup>2</sup> Stadtfläche. Die vorhandene Siedlungsfläche beträgt ca. 13 km<sup>2</sup>. Elmshorn ist damit sehr dicht besiedelt und verzeichnet einen hohen Anteil an Geschosswohnungen. Der Strukturwandel von der Industriestadt mit vielen das Wohnen beeinträchtigenden Betrieben in der Innenstadt zur Dienstleistungs- und Gewerbestadt ist nicht abgeschlossen und wird zu weiteren Verschiebungen im Stadtgefüge führen. In den vergangenen Jahrzehnten wurden neue Gewerbegebiete in der östlichen und nördlichen Außenstadt besiedelt. Elmshorn ist auch Bildungsstadt mit allen Schularten. Eine Waldorf- und eine Leibnizschule runden das öffentliche Schulangebot ab. Mit der Gründung der Nordakademie im Jahre 1992 wurde Elmshorn Hochschulstadt. Das Schwerpunktkrankenhaus der Regiokliniken des Kreises Pinneberg im östlichen Elmshorn expandiert mit neuen Leistungen und Angeboten. Neben dem Wohnen sind damit zahlreiche weitere insbesondere hinsichtlich des Verkehrslärms schützenswerte Nutzungen in Elmshorn anzutreffen.

Die Stadt Elmshorn liegt zwar in der Metropolregion Hamburg aber nicht im Ballungsraum Hamburg, für den nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie höhere Anforderungen an die Lärminderungsplanung gestellt werden. Zu kartieren waren Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr.

#### Hauptverkehrsstraßen

An ihrem östlichen Rand wird die Stadt Elmshorn in Nord-Süd-Richtung von der Autobahn A 23 tangiert, an die die Bundesstraße 431, die aus Richtung Glückstadt durch Elmshorn in Richtung Uetersen verläuft, mit einem Stich anbindet.

Weiterhin zu berücksichtigen ist die Landesstraße 100 im östlichen Elmshorn.

Da in Elmshorn mit der Verlegung von Hauptverkehren auf neue Trassen entsprechende Straßenumwidmungen nicht einhergingen, gibt es zahlreiche Straßenabschnitte, die nach der Verkehrsbelastung zu kartieren wären, aber nicht der Straßenkategorie Landes- oder Bundesstraße genügen. Kartierungskriterien waren deshalb allein die Belastungskennwerte. Damit wurden die faktischen Hauptverkehrsstraßen erfasst und ein völlig falsches Belastungsbild vermieden.

Da die gesetzlich vorgeschriebene Kartierung aus dem Jahre 2007 hohe Belastungskennwerte von 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr voraussetzt, sind nur wenige Straßenabschnitte des Verkehrsnetzes betroffen. Es sind im Wesentlichen die A 23, die in einem kurzen Streckenabschnitt der Anschlussstelle im Elmshorner Stadtgebiet verläuft und die aus der Innenstadt zuführende Magistrale, die Hamburger Straße und ihr Anschluss in Richtung Uetersen, die Westerstraße.

Kartiert wurde auch ein Abschnitt der Wittenberger Straße (ehemals B 5 und heute B 431) zwischen der Straße Kaltenweide und der Kölner Chaussee und der Mühlendamm und die Friedensallee als ein Teil des inneren Verkehrsringes östlich der Bahn. Als Letztes ist ein mit nicht unerheblichen Durchgangsverkehr belastetes Teilstück des Wedenkamps in der Innenstadt betroffen.

Es ergibt sich ein ausschnitthaftes Belastungsbild, das die Zahl der belasteten Menschen nicht wirklich widerspiegelt und einen zu geringen Ansatz für die Lärmaktionsplanung bietet. Deshalb wurde über die gesetzlichen Anforderungen hinaus zusätzlich eine Lärmkartierung für das gesamte Verkehrsnetz der Stadt Elmshorn erstellt.

### Haupteisenbahnstrecken

Die Haupteisenbahnstrecke von Hamburg in Richtung Kiel und Flensburg verläuft zentral in Süd-Nord-Richtung durch Elmshorn. Nördlich des direkt in der Innenstadt befindlichen Bahnhofs zweigt die von Hamburg nach Westerland führende Trasse nach Westen ab. Vom Elmshorner Bahnhof kann man mit der AKN (Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn AG) in Richtung Nordosten über Barmstedt und Henstedt-Ulburg bis nach Norderstedt fahren.

Mit mehr als 60.000 Zügen belastet ist ledig die südlich des Bahnhofs Richtung Hamburg verlaufende Bahntrasse. Die drei nördlichen Teilstrecken wurden nicht kartiert.

## **1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde**

Die für die Aktionsplanung zuständige Behörde ist die Bürgermeisterin der Stadt Elmshorn. Zuständiges Amt ist das Amt für Stadtentwicklung und Umwelt

## **1.3 Rechtlicher Hintergrund**

Der rechtliche Hintergrund für die Lärmaktionsplanung ist § 47 d der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm 2002/49/EG (EG-Umgebungslärmrichtlinie), in § 47 d Bundesimmissionsschutzgesetz übergeleitet in nationales Recht.

## **1.4 Geltende Grenzwerte**

Für bestehende Anlagen des Schienen- und Straßenverkehrs bestehen keine Grenzwerte.

## 2. Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	540	über 50 bis 55	530
über 60 bis 65	470	über 55 bis 60	1.440
über 65 bis 70	1.460	über 60 bis 65	80
über 70 bis 75	60	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Summe	2.530	Summe	2.050

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L <sub>DEN</sub>	2,36	960
65 - 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	0,73	740
über 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	0,13	0
Summe	3,22	1.700

### 2.2 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten für das Gesamtnetz

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	4.720	über 50 bis 55	3.390
über 60 bis 65	3.330	über 55 bis 60	3.020
über 65 bis 70	2.980	über 60 bis 65	240
über 70 bis 75	190	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Summe	11.220	Summe	6.650

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L <sub>DEN</sub>	6,93	3.930
65 - 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	2,08	1.550
über 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	0,18	0
Summe	9,19	5.480

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

### Hauptverkehrsstraßen

Die Kartierung der Straßenabschnitte mit mehr als 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr ergibt ca. 2500 belastete Menschen. Das sind ca. 5 % der Einwohner der Stadt Elmshorn. Das sind in der Relation zur Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn nicht sehr viele Menschen, aber die absolute Zahl der Betroffenen entspricht der Einwohnerzahl kleinerer Städte in Schleswig-Holstein und ist als erheblich einzustufen. 3/5 der Belasteten sind Lärmpegeln des Straßenverkehrs von mehr als 65 dB ausgesetzt. Für diese Gruppe besteht ein erhöhtes Krankheitsrisiko (Bluthochdruck, Herzerkrankung).

### Gesamtnetz

Die Kartierung des Gesamtnetzes ergibt ein völlig anderes Belastungsbild. 11.200 Personen sind danach vom Lärm belastet, das sind ein knappes ¼ Einwohner der Stadt Elmshorn, oder auch 4 mal so viele Belastete im Vergleich zur Kartierung nur der Hauptverkehrsstraßen. Die Zahl der Lärmpegeln von mehr als 65 dB ausgesetzten Einwohnern ist doppelt so hoch als bei der Kartierung lediglich der Hauptverkehrsstraßen.

## 2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

### Lineares Problem

Hohe Betroffenheiten von Verkehrslärm stellen sich insbesondere an Straßenabschnitten mit hohem Verkehrsaufkommen, geringem Abstand zur Wohnbebauung mit einer hohen Belegung (Geschosswohnungsbau). Diese Problematik wird schon anhand der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen deutlich. Eine sehr starke Lärmbelastung geht für sehr viele Betroffene im randseitigen Geschosswohnungsbau von der stark befahrenen Friedensallee aus.

### Flächenhaftes Problem

Elmshorn ist eine sehr dicht bebaute Mittelstadt mit einem alternativlosen Netz von Hauptverkehrsstraßen, das in seinen Lärmauswirkungen schützenswerte Nutzungen erheblich tangiert. Überlagert wird der Straßenlärm vom Schienenlärm einer praktisch ausgelasteten zentral in Nord-Süd-Richtung durch die Stadt verlaufenden Eisenbahnhauptverbindung. Werden beide Kartierungen überlagert, ergibt sich eine verlärmte Gesamtstadt, nur die Außenstadt steht in Teilbereichen etwas besser dar. Das wurde in einer Lärminderungsplanung nach § 47 a BImSchG für Elmshorn aus dem Jahre 2001 belegt.

Ruhige Gebiete im wörtlichen Sinne sind in Elmshorn praktisch nicht vorhanden.

### 3. Maßnahmenplanung

#### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

soweit mögliche mit Kosten, Datum der Einführung und des Abschlusses der Maßnahmen und Anzahl entlasteter Personen

Die Lärminderungsplanung 2001 hat in ihrem Maßnahmenprogramm Aktionen beschrieben, die in den letzten Jahren realisiert wurden oder die sich bereits in der Umsetzung befinden.

#### **Verlangsamung des Kfz-Verkehrs**

Die bestehenden großflächigen Tempo 30-Zonen wurden nochmals erweitert.

#### **Förderung des öffentlichen Nahverkehrs:**

Bedienhäufigkeiten und kurze Fahrzeiten bieten im Schienenverkehr ein attraktives Angebot in Richtung Kiel/Flensburg, Westerland, Barmstedt/Henstedt-Ulzburg und in Richtung Hamburg. Elmshorn ist dem HVV angeschlossen und hat als wichtiger Eisenbahn-Knotenpunkt mit 12.000 Ein- und Aussteigern nach Kiel und Lübeck das drittgrößte Fahrgastaufkommen in Schleswig-Holstein.

Dem guten Angebot des Schienenverkehrs konnte der Stadtbusverkehr bis vor einigen Jahren wenig entgegensetzen. Der Aktionsplan aus 2001 kritisiert die viel zu hohe Grundtaktung von 60 Minuten, den fehlenden und unzureichenden Anschluss von Stadtteilen, die Nachteile der Ringlinien, die Behinderung des Busverkehrs durch den Kfz-Verkehr an Knotenpunkten und die zentrale Haltestellensituation am Bahnhof.

Der Betreiberwechsel 2005 zur PVG (Pinneberger Verkehrsgesellschaft) war ein Grundstein zu einem zeitgemäßen für den Kunden attraktiven Stadtbus-ÖPNV.

Folgende im Aktionsplan aus 2001 bereits aufgeführte Verbesserungen führten zu einem um ca. 25 % erhöhten Fahrgastaufkommen im Stadtbusverkehr:

- Entwicklung eines neuen Liniennetzes (Ersatz der Ringlinien) zur besseren räumlichen Erschließung der bisher nicht ausreichend angebundenen Stadtteile und einer verbesserten Anbindung der Umlandgemeinden.
- Verdichtung des Grundtaktes auf 30 Minuten in der Hauptverkehrszeit
- Überarbeitung der Fahrgastinformationen und offensive Öffentlichkeitsarbeit.
- Verbesserung der Verbindungen im ÖPNV und mit dem Schienenverkehr

Es gibt bisher keine Erhebungen über die Anzahl der vom Lärm entlasteten Personen. Beim ÖPNV-Zuwachs sind die Umsteiger vom motorisierten Individualverkehr (MIV) als Grundlage für die Ermittlung von Netzentlastungen im Straßenverkehr von Bedeutung.

Die Verkehrserhebung aus 2007 zeigt gegenüber der letzten Verkehrserhebung aus dem Jahre 2001 nur auf der B 431 in Richtung Südwesten Richtung Uetersen eine signifikante Erhöhung der DTV-Werte, ansonsten sind die Belastungszahlen eher gleich bleiben, bzw. waren leicht rückläufig.

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

#### Weitere Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und des Schienenverkehrs

Große städtebauliche Defizite und räumlich organisatorische Defizite bestehen in der Verknüpfung des Schienenverkehrs mit dem ÖPNV. Die Haltestellensituation der Stadtbusse am Bahnhof ist eng und teilweise verkehrsgefährdend und räumlich vollkommen vom ZOB, dem Halt der Regionalbusse getrennt. Der ZOB hingegen fristet ein „Hinterhofdasein“ nicht einsehbar vom Bahnhof. Das integrierte Stadtentwicklungskonzept der Stadt Elmshorn gibt dem ZOB einen neuen Standort direkt vor dem Bahnhof und fasst die Haltepunkte für Stadt- und Regionalbusse zusammen. Kombiniert mit einer einheitlichen Taktung, insbesondere einer Taktverdichtung im Berufsverkehr und der bereits verbesserten Abstimmung auf die Fahrpläne des Schienenverkehrs könnte machen Pendler die Zufahrt zum Bahnhof mit dem eigenen Kfz vermeiden und ihn auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen lassen und damit den motorisierten Individualverkehr vermindern helfen. Eine kurzfristige Ausschreibung eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Lösung der Gesamtproblematik des Bahnhofsviertels soll Bewegung in die Abstimmungen bringen und eine mittelfristige bauliche Realisierung bewirken.

#### Ampelvorrangschaltung und Verstetigung des Kfz-Verkehrs

Eine sog. Ampelvorrangschaltung für den Stadtbusverkehr ist in Elmshorn geplant und soll in Kürze (2008/2009) umgesetzt werden. Der ÖPNV wird dann zu Lasten des MIV beschleunigt und der Kfz-Verkehr weitergehend verstetigt, da damit ein vermehrter Anschluss von Lichtsignalanlagen an den Verkehrsrechner einhergeht.

#### Förderung des Fahrradverkehrs

Elmshorn ist gemessen an den topografischen und räumlichen Voraussetzungen eine ideale „Fahrradstadt“. Die Topografie ist fast eben, die größten Abmessungen der Stadt betragen ca. 6 km. Viele Fahrten im so genannten Binnenverkehr in Elmshorn (Verkehr, der die Stadt nicht verlässt) bewegen sich in dieser Distanz, und sind entsprechend hervorragend für den Radverkehr geeignet.

Zur Förderung des Radverkehrs wurden in den vergangenen Jahren wenig Maßnahmen in Elmshorn realisiert. Zwar ist in Elmshorn an den Hauptverkehrsstraßen ein zusammenhängendes bis auf kleine Lücken fast vollständiges Radwegenetz vorhanden und bietet eine Vernetzung der Innenstadt mit umliegenden Wohngebieten und mit der Außenstadt. Die einzelnen Radverkehrsanlagen sind jedoch zum großen Teil hinsichtlich ihrer Funktionalität und Gestaltung und auch in ihrem baulichen Zustand mangelbehaftet und unzureichend. Eine Benutzungspflicht kann deshalb weitgehend nicht eingeführt werden. Eine Rad-AG aus Mitgliedern der Verwaltung und der Selbstverwaltung hat Radwegestandards für die Ausgestaltung und die Führung Elmshorner Hochbordradwege entwickelt, die eine Grundlage für den Neubau und die Wiederherstellung dieser Anlagen des Radverkehrs bietet.

Grundsätzliche planerische Überlegungen hinsichtlich der Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur wurden vor ca. 12 Jahren im Rahmen eines Gutachtens „Förderung und Verbesserung des Radverkehrs in der Stadt Elmshorn“ aufgestellt. Der Kern dieses Gutachtens ist der Vorschlag, ein Netz von zusammenhängenden Fahrradrouten (Velorouten) anzulegen, die alle wichtigen Ziele in der Stadt (Wohngebiete, Schulen, Arbeitsstätten, City, Bahnhof usw.) miteinander verbinden.

Es wurde ein Netz von 12 Velorouten konzipiert, die möglichst abseits von Hauptverkehrsstraßen geführt und auch beschildert werden und am Ortsrand an regionale Radrouten anknüpfen.

Dieses Konzept wurde, obwohl es den wichtigsten Ansatz bietet, motorisierten lärmbelasteten Verkehr durch unmotorisierten leisen Verkehr zu ersetzen, bisher in Elmshorn nicht umgesetzt.

Eine vertiefende verkehrliche Untersuchung mit einem neuen mittelfristig umzusetzenden Verkehrskonzept für die Innenstadt ist Bestandteil des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Elmshorn. Dieses Konzept ist im Sinne der Verkehrslärminderung eher neutral zu bewerten. Positiv ist der vorgesehene Zweirichtungsverkehr in einigen bestehenden Einbahnstraßen. Dadurch wird die Verkehrsleistung reduziert. Die „Verbesserung der Situation des Radverkehrs“ ist ein Kapitel des neuen Verkehrskonzeptes für die Innenstadt. Die Radrouten werden im Innenstadtbereich dem geänderten Verkehrskonzept planerisch angepasst und eine weitere dreizehnte Route entwickelt.

Eine Überprüfung der 1995 geplanten Velorouten außerhalb der Innenstadt hinsichtlich

- der zwischenzeitlich vorgenommenen/absehbaren Veränderungen im Straßennetz
- der zwischenzeitlichen Veränderungen der Siedlungsstruktur
- der zwischenzeitlich geänderten Richtlinien/Standards für Radverkehrsanlagen (RAST 07, ERA 95 sowie ERA-Entwurf 08, StVO-Novelle 97 + geplante StVO-Novelle 08/09)

und die Erarbeitung eines Umsetzungskonzeptes stehen noch aus. Die Kostenschätzung für eine externe Vergabe dieser Aufgaben liegt vor. Mit einer aktualisierten Radverkehrsnetz-Gesamtkonzeption ergänzend zu den bereits erarbeiteten Radwegestandards können die Velorouten abschnittsweise auch im Zusammenhang mit anstehenden baulichen Unterhaltungsmaßnahmen realisiert werden.

### **Förderung des Fußverkehrs**

Auch ein Umstieg vom Kfz auf „die eigenen Füße“ wirkt lärmmindernd. In Betracht kommen etwas kürzere Distanzen als beim Radverkehr. Fußgänger sind oft mit „Restflächen“ konfrontiert, die ihnen die Querschnittsbemessung für die motorisierten und auch die radelnden Verkehrsteilnehmer gerade noch übrig lässt. Auch hier geht es um eine Netzplanung, die u.a.

- Mindestanforderungen an Gehwege
- Barrierewirkungen von Hauptverkehrsstraßen (Übergänge, Ampelschaltungen)
- „Angsträume“ und Aufenthaltsqualität
- Vollständigkeit des Netzes

beinhaltet. Es ist geplant, die personellen Voraussetzungen für die Erarbeitung dieser Thematik zu schaffen.

**Leise Fahrbahnoberflächen**

Offenporiger Asphalt (OPA) oder auch „Flüsterasphalt“ kann Verkehrslärm schon am Entstehungsort deutlich mindern. Da die Porosität schon nach wenigen Jahren durch Verstopfungseffekte kaum noch gegeben, und die Wirkung dahin ist, wird der Flüsterasphalt in Deutschland bisher wenig eingesetzt. Bei mehreren Forschungsvorhaben geht es darum, die Materialoberfläche so zu verändern, dass sie nicht mehr verschmutzt und die Poren offen bleiben. In den nächsten Jahren werden positive Ergebnisse erwartet.

Bei geringerer Kfz-Fahrgeschwindigkeit überwiegen die Motorengeräusche, die Reifen-Abrollgeräusche werden leiser. Im Stadtverkehr wird die Lärminderung durch OPA deshalb wesentlich geringer ausfallen als auf der Autobahn.

Bei vorherrschend linearer Lärmproblematik an hoch belasteten Stadtstraßen (siehe Abschnitt 2.3) empfiehlt es sich trotzdem, bei anstehender Erneuerung des Straßenbelages die eventuelle Aufbringung eines offenporigen Asphaltes und die sich daraus ergebenden Vorteile zu prüfen.

Eine entsprechende Beschlusslage der Selbstverwaltung der Stadt Elmshorn steht noch aus.

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

Ruhige Gebiete im wörtlichen Sinne gibt es in Elmshorn nicht (siehe Abschnitt 2.3). Zu diesen Belangen wird auf Anregungen aus noch anstehenden Bürgerbeteiligungen gewartet.

**3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen**

Die wesentliche langfristige Strategie liegt in der Verschiebung des Modal Split durch Förderungsmaßnahmen des Rad- und Fußverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs.

Bei hoch belasteten Stadtstraßen mit hohen Betroffenheiten empfiehlt es sich, zu prüfen ob die Aufbringung offenporiger Beläge sinnvoll ist.

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

Kann noch nicht abgeschätzt werden

**4. Formelle und finanzielle Informationen****4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans**

Oktober 2008



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

Juni 2009 (geplant)

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

Die Bürgerbeteiligung steht noch aus.

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

Der Lärmaktionsplan wird gem. § 47 d Abs. 5 BImSchG wird spätestens nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet bzw. angepasst.

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

Aufstellung: ca. 15.000 € zum Teil für noch ausstehende Gutachten

Umsetzung: kann noch nicht beziffert werden

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

entfällt

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

[www.elmshorn.de](http://www.elmshorn.de) (wird in Kürze aktiviert)

**Elmshorn, 16.10.08**

\_\_\_\_\_  
\_gez. Fronzek  
**Fronzek, Bürgermeisterin**