

Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

der Gemeinde
Kronshagen

1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Kronshagen
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	01058092
Vollständiger Name der Behörde:	Gemeinde Kronshagen
Straße:	Kopperpahler Allee
Hausnummer:	5
PLZ:	24119
Ort:	Kronshagen
E-Mail:	info@kronshagen.de
Internet-Adresse:	www.kronshagen.de

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

Die Gemeinde Kronshagen liegt im Kreis Rendsburg-Eckernförde im mittleren Schleswig-Holstein nach Norden, Osten und Süden unmittelbar angrenzend an die Landeshauptstadt Kiel. Die Gemeinde erfüllt regionalplanerisch die Funktion eines Stadtrandkernes II. Ordnung.

In der Gemeinde leben ca. 11.908 Einwohnende (Stand 31.01.2023) auf einer Fläche von 5,34 km². Hieraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 2.230 E/km².

Die Gemeinde ist über die Eckernförder Straße (K 24) und die Kieler Straße (L 194) sowie die Claus-Sinjen-Straße an das Kieler Verkehrsnetz sowie über die Kieler Straße / Dorfstraße / Otten-dorfer Weg (L 194) in den Kreis Rendsburg-Eckernförde eingebunden.

Entlang der östlichen Gemeindegebietsgrenze verläuft der Olof-Palme-Damm (B 76) mit den Aus-fahrten Kronshagen-Nord und Kronshagen-Süd auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Kiel.

Die Gemeinde Kronshagen weist einen Bahnhofpunkt an der Eisenbahnstrecke 1020 auf, die die Landeshauptstadt Kiel mit der Stadt Flensburg verbindet.

Hinsichtlich des ÖPNV ist die Gemeinde Kronshagen unmittelbar in den Kieler ÖPNV eingebun-den.

Zu berücksichtigen bei der strategischen Lärmkartierung sind die folgenden Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von mehr als drei Millionen.

- Bundesstraße B 76 (auf Gebiet der LH Kiel)
- Landesstraße L 194 (Kieler Straße und Dorfstraße)
- Kreisstraße K 24 (Eckernförder Straße)
- Kopperpahler Allee

1.3 Rechtlicher Hintergrund

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

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Lärmgrenzwerte, die als Kriterien für die Evaluierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Bekämpfung und Minderung von Lärm in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet verwendet werden, sind Anhang III der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung dokumentiert.

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Schlafstörungen oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse und Balkon ausdrücken. Hier will die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie entgegenwirken, in dem sie fordert, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Nach Entscheidung des europäischen Gerichtshofes sind für alle Bereiche, für die Lärmkarten auszuarbeiten sind, unter Mitwirkung der Öffentlichkeit Aktionspläne zur Lärminderung zu erstellen.

Der Umgebungslärmrichtlinie sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, ab welchen Pegelwerten L_{DEN} und L_{Night} lärmindernde Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden sollen. Auch die nationale Umsetzungsgesetzgebung konnte hier nicht zu einer Konkretisierung beitragen. So war auch die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene Festlegung eines Pegelwertes von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} für alle Lärmarten im Bundesratsverfahren nicht durchzusetzen. Diese Pegelwerte von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} decken sich mit der ersten Stufe der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2008 zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung geeigneten befundenen Umwelthandlungszielen.

Haushaltsmittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen und Bundesstraßen können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen entspr. Lärmschutz-Richtlinien-StV (23.11.2007) sind durch die Straßenverkehrsbehörden anzuordnen. Bei Überschreitung der Vorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden bzw. ist bei einem entsprechenden Antrag zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet. Werden jedoch die Werte nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV mit 70 dB am Tag und 60 dB in der Nacht in einem allgemeinen Wohngebiet überschritten, wird sich ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung gegebenenfalls auch auf null reduzieren. (siehe Nr. 3.3 „Verkehrslärmschutz an Bestandsstraßen“ WD7-3000-021/16, Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages).

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet...

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:	Summe:	1.990
	über 55 bis 60:	730
	über 60 bis 65:	680
	über 65 bis 70:	490
	über 70 bis 75:	90
	über 75:	0

... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:	Summe:	1.290
	über 50 bis 55:	710
	über 55 bis 60:	490
	über 60 bis 65:	90
	über 65 bis 70:	0
	über 70:	0
... ischämische Herzkrankheiten durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen erleiden:	1	
... eine starke Belästigung durch Lärm von Haupt- verkehrsstraßen ausgesetzt sind:	351	
... eine starke Schlafstörung durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen erleiden:	79	

Geschätzte Zahl der durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen, Wohnungen und Schulen in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet...

... Flächen:	L_{DEN} dB(A)	km ²
	über 55:	0,81
	über 65:	0,18
	über 75:	0,01
... Wohnungen:	L_{DEN} dB(A)	Wohnungen
	über 55:	948
	über 65:	275
	über 75:	0
... Schulen:	L_{DEN} dB(A)	Einzelgebäude
	über 55:	1
	über 65:	0
	über 75:	0
... Krankenhaus:	L_{DEN} dB(A)	Einzelgebäude
	über 55:	1
	über 65:	1
	über 75:	0

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

Es sind ca. 1.990 Personen und somit rund 17 % der Einwohnenden der Gemeinde Kronshagen durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} verursacht durch Hauptverkehrsstraßen betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} sind 580 Personen sowie von über 55 dB(A) L_{Night} ebenfalls 580 Personen betroffen. Dies entspricht für den Tageszeitraum 4,9 % und für den Nachtzeitraum 4,9 % der Gesamtbevölkerung.

Sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 70 dB(A) sind 90 Personen und mit einem L_{Night} über 60 dB(A) ebenfalls 90 Personen ausgesetzt. Dies entspricht in beiden Zeiträumen 0,8 % aller Einwohnenden.

Es resultiert eine Fallzahl von 351 stark belästigten Personen sowie eine Anzahl von 79 Personen mit starker Schlafstörung.

Infolge dieser Verkehrslärmexpositionen liegt die geschätzte Fallzahl von ischämischen Herzkrankheiten bei 1.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Besondere Lärmprobleme bestehen im Straßenzug der Eckernförder Straße (K 24) und Kieler Straße (L 194) sowie vereinzelt in der Kopperpahler Allee.

Besonders in der Eckernförder Straße trifft eine hohe Einwohnerdichte der vielfach geschlossenen Straßenrandbebauung durch Mehrfamilienhäuser auf hohe Fassadenpegel von L_{DEN} 65 dB(A) bis 70 dB(A). Hier liegen folglich mit Lärmkennziffern zwischen 400 und über 500 die höchsten Belastungen des Gemeindegebietes vor. Die Lärmkennziffer beschreibt das Produkt aus der Anzahl der Betroffenen und der bei ihnen vorliegenden Überschreitung eines Lärmpegels L_{DEN} von 55 dB(A). Die Lärmpegel L_{Night} erreichen hier Pegel bis 62 dB(A).

Als deutlich belastet erweist sich die östliche Kieler Straße (L 194) im Abschnitt zwischen Kopperpahler Allee und Skandaviendamm. Hier trifft eine dichte Straßenrandbebauung durch Einfamilienhäuser auf hohe Fassadenpegel zwischen L_{DEN} 65 dB(A) bis 70 dB(A), so dass hier Lärmkennziffern zwischen 150 und 300 erreicht werden.

Handlungsschwerpunkte zur Minderung der Belastung durch Straßenverkehrslärm liegen somit im Zuge der Eckernförder Straße (K 24) aufgrund der dort nahezu geschlossenen Wohnbebauung. Ähnlich verhält es sich mit der und Kieler Straße (L 194) insbesondere im Abschnitt östlich der Kopperpahler Allee.

Der Einfluss des Olof-Palme-Damms auf die Einfamilienhausbebauung im Eschenkamp bewirkt einen L_{DEN} zwischen 57 dB(A) und 62 dB(A), so dass eine Lärmkennziffer bis 75 resultiert. Nachts werden hier Fassadenpegel L_{Night} zwischen 49 dB(A) und 54 dB(A) erreicht.

2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

Aufgrund der sehr hohen Lärmkennziffern entlang der Eckernförder Straße (K 24) und der Kieler Straße L 194 im Abschnitt östlich der Kopperpahler Allee liegen hier die Straßenzüge mit der höchsten Priorität für lärm mindernde Maßnahmen.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, Was)
1	Änderung des Emissionspegels Maßnahmen am Straßenbelag	Kopperpahler Allee <ul style="list-style-type: none">Im Abschnitt zwischen Eichkoppelweg und Henri-Dunant-Allee erfolgte 2020 die Erneuerung der Fahrbahndecke mit einem Asphaltbeton AC 11. Ggü. der Lärmkartierung liegen damit bereits geringere Lärmpegel vor.

2	Maßnahmen zur Verstärkung der Geschwindigkeit	<p>Landesstraße L 194</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dorfstraße: Anordnung einer Streckengeschwindigkeit von 30 km/h im Bereich zwischen Suchsdorfer Weg und Kieler Straße. Ggü. der Lärmkartierung liegen damit bereits geringere Lärmpegel vor. • Kieler Straße: Anordnung einer Streckengeschwindigkeit von 30 km/h im Bereich zwischen Dorfstraße und Kathweg. Ggü. der Lärmkartierung liegen damit bereits geringere Lärmpegel vor zwischen Von-Stephan-Straße und Kathweg vor. <p>Kopperpahler Allee</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anordnung einer Streckengeschwindigkeit von 30 km/h im Bereich zwischen Kieler Straße und Eckernförder Straße. <p>Suchsdorfer Weg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anordnung einer Streckengeschwindigkeit von 30 km/h, zeitlich auf 7-16 h begrenzt, im Bereich zwischen Dorfstraße und Eichkoppelweg sowie uneingeschränkt zwischen Eichkoppelweg und Gemeindegrenze nach Kiel. <p>Sonstige Gemeindestraßen</p> <ul style="list-style-type: none"> • In der Vergangenheit wurden bereits großflächig in den Wohngebieten Tempo-30-Zonen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Lärmreduzierung ausgewiesen.
3	Verkehrsmanagementmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Stetig erfolgt die Verbesserung der Infrastruktur für Radverkehr durch Verbesserung der Radverkehrsführung und der Qualitäten der Radverkehrsanlagen.
4	Lärmschutzwände / Lärmschutzwälle	<p>Bundesstraße B 76</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Bundesstraße B 76 weist im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Kronhagen-Nord und Kronhagen-Süd einen Lärmschutzwall auf, der im Zuge des Neubaus der B 76 errichtet wurde. Dieser dient damit der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Ifd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, Was)	Erläuterungen des erwarteten Nutzens	Kosten der Maßnahme [€] (freiwillige Angabe)
1.	Änderung des Emissionspegels Maßnahmen am Straßenbelag	(kontinuierliche Maßnahme) Bei anstehenden Deckenerneuerungen erfolgt die Anwendung von lärmarmen Asphaltarten wie	Absenken des Pegels um 2 bis zu 3 dB(A)	

		<p>Asphaltbeton AC 11, Lärmtechnisch optimiertem Asphalt AC D LOA oder dünner Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5.</p> <p>Wichtig insbesondere bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eckernförder Straße (K 24) • Kieler Straße (L 194) • Suchsdorfer Weg 		
2	<p>Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung</p> <p>Verringerung der Fahrgeschwindigkeit</p>	<p>(kurzfristige Maßnahme)</p> <p>Anwendung des Ermessensspielraumes der Straßenverkehrsbehörde ab Beurteilungspegeln über 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts - berechnet nach Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS - als Auslöser straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen im Sinne der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Nov. 2007). Straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h mit unterstützender statischer Geschwindigkeitskontrolle in folgenden Straßen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eckernförder Straße (K 24) • Kieler Straße (L 194) • Suchsdorfer Weg 	Absenken des Pegels um 2 bis 3 dB(A) in Bereichen mit hoher Einwohnerdichte	
3	<p>Verkehrsmanagement</p> <p>Verbesserung der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr</p>	<p>(kontinuierliche Maßnahme)</p> <p>Eine weitere Entwicklung und Modernisierung der Radverkehrsanlagen wird fortlaufend umgesetzt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Claus-Sinjen-Straße • Eckernförder Straße (K 24) • Kieler Straße (L 194) 	Veränderung des Modal-Split zugunsten des Fuß- und Radverkehrs. Bei 10% Minderung des Kfz-Verkehrs, Absenken der Beurteilungspegel um 0,5 dB(A)	

Erläuterungen des erwarteten Nutzens

Im Zusammenwirken besonders der Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenoberfläche und der Geschwindigkeitsreduktion wird grundsätzlich eine signifikante Absenkung der Pegel L_{DEN} und L_{Night} um 5 dB(A) erreicht. Daher stellen diese innerstädtisch die wirksamsten Maßnahmen dar, da somit die von Straßenverkehrslärm Betroffenen in eine Pegelgruppe niedriger kommen.

Dieses betrifft besonders die Eckernförder Straße (K 24). Hier ist die Erneuerung der Radverkehrsanlagen durch die Ausweisung eines beidseitigen Radfahrstreifens geplant. In diesen Zusammenhang fällt sinnvollerweise eine Deckenerneuerung zur Verminderung von Schattenmarkierung. Dies sollte mindestens durch einen Asphaltbeton AC 11 erfolgen. Bereits hierdurch wird der Lärmpegel um 2 bis 3 dB(A) gesenkt.

Eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung in der Eckernförder Straße (K 24) führt zwar dazu, dass die hier lebenden mit bis zu L_{DEN} 70 dB(A) sehr hoch belasteten Personen in eine niedrigere Klasse von 60 bis 65 dB(A) fallen, jedoch weist die Eckernförder Straße (K 24) eine wichtige und maßgebliche Verbindungsfunktion im Netz der Landeshauptstadt Kiel auf, die besonders tags nicht eingeschränkt werden darf, da Verkehrsverlagerungen in untergeordnete Straßen wie Suchsdorfer Weg und Kopperpähler Allee zu erwarten sind. Eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung, reduziert in der nahezu geschlossenen Randbebauung die Anzahl der mit um die 60 dB(A) betroffenen Personen. Diese fallen gänzlich in die nächst niedrigeren Klassen zwischen 50 dB(A) und 55 dB(A) bzw. bis 60 dB(A).

Die in den nächsten Jahren anstehende Deckenerneuerung in der Kieler Straße (L 194) ergänzt durch eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h führt zu einer deutlichen Absenkung des Lärmpegels um etwa 5 dB(A), sodass die Betroffenen Personen in die nächst niedrigere Pegelklasse fallen. Trotz Klassifizierung als Landesstraße ist die Verbindungsfunktion niedrig. Sie ergibt sich für die Gemeinden Quarnbek, Stampe und Ottendorf mit Zielen im mittleren bis nördlichen Stadtgebiet von Kiel, die nicht über die Gemeinde Melsdorf und die A 210 fahren.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Konzeptionelle Ansätze

- Bei allen zukünftigen gemeindlichen Planungen wird der Lärmschutz auch weiterhin als Planungsziel verfolgt. Durch die Aufnahme des Lärmschutzes in das städtebauliche Leitbild der Gemeinde wird der Aspekt des Immissionsschutzes in allen kommunalen Planungen gestärkt.
- Im Sinne einer langfristigen Lärmvorsorge sind Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm der Straßen und Eisenbahnstrecke auch in der Bauleitplanung zu ergreifen. Bei Ausweisung neuer Wohngebiete oder neuer Wohnbauflächen, bei Schließung von Baulücken u.ä. sind die Baugrenzen in einem angemessenen Abstand zur Schallquelle anzuordnen. Weiterhin sind passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorzusehen. Ferner kann auf Ebene der Bauleitplanung auf die Gebäudestellung und die Grundrissgestaltung eingewirkt werden. Schutzbedürftige Räume für ständigen Aufenthalt von Personen können beispielsweise auf der lärmabgewandten Seite angeordnet werden. Auch die Zulassung von Balkonen, Terrassen und anderen Außenwohnbereichen kann ausschließlich auf der lärmabgewandten Seite erfolgen.

Bundesstraßen außerhalb der Baulast der Gemeinde Kronshagen

- Kronshagen ist von der Bundesstraße B 76 betroffen, diese Straße befindet sich nicht in der Baulast der Gemeinde. Daher soll auch langfristig auf den zuständigen Baulastträger, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr eingewirkt werden, alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen. Insbesondere soll auf eine Vereinheitlichung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hingewirkt werden, um Beschleunigungsvorgänge von 80 km/h auf 100 km/h an der AS Kronshagen-Süd zu vermeiden.

Maßnahmen an Gemeindestraßen

- Als langfristig umzusetzende Lärminderungsmaßnahme sollen die Fahrbahndeckschichten mit lärm mindernden Fahrbahnbelägen versehen werden. Durch die Randbedingungen (Einbausituation, Durchführung von Aufgrabungen, etc.) und die Verkehrssituationen (viele Lenk-, Be-

schleunigungs- und Verzögerungsvorgänge und daraus resultierend größere horizontale Scherkräfte) bedingt, empfiehlt es sich, Beläge mit einer Textur einzusetzen, die wenig mechanische Anregung verursacht. Es bieten sich der lärmarme Splittmastixasphalt SMA LA, die lärmoptimierte Asphaltdeckschicht LOA, die dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung DSH-V und eventuell auch Splittmastixasphalte SMA und Asphaltbetone AC an.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Angabe, ob im Lärmaktionsplan ruhige Gebiete festgesetzt werden: nein

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Durch Maßnahmen (Deckenerneuerung, Geschwindigkeitsbegrenzung) im Zuge der Eckernförder Straße (K 24) können 890 Personen entlastet werden. Für die östliche Kieler Straße ergibt sich eine Entlastung von 560 Personen.

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Öffentliche Diskussionsveranstaltung am: 13.11.2023

Möglichkeit zu schriftlichen Eingaben von: Bis:

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger:

Öffentliche Diskussionsveranstaltung

Möglichkeit zu schriftlichen Eingaben

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange:

Im Zeitraum vom xx.xx.2024 bis xx.xx.2024 wurde den Trägern öffentlicher Belange die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Lärmaktionsplan gegeben.

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

freiwillige Angaben der Gemeinde:

- Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde
- Von den Trägern öffentlicher Belange erfolgten Rückmeldungen vom ...

Anzahl der Personen, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben

freiwillige Angaben der Gemeinde:

5 Bürgerinnen und Bürger haben an der öffentlichen Diskussionsveranstaltung teilgenommen

x von x angeschriebenen Trägern öffentlicher Belange

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Angabe, ob im Laufe der öffentlichen Konsultation Stellungnahmen eingegangen sind:

ja

Angabe, ob die während der öffentlichen Konsultation eingegangenen Stellungnahmen in den LAP aufgenommen wurden

ja

Angabe, ob der LAP nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:

ja

Erläuterung, wie der Lärmaktionsplan nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Die Anregungen der Beteiligten, Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Kieler Straße (L 194) und der Eckernförder Straße (K 24) auf den gesamten Tageszeitraum auszudehnen wurde als Anregung einer Maßnahme ebenso aufgenommen, wie die ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung im Suchsdorfer Weg. Auch wurde die Erneuerung des Fahrbahnbelages im Suchsdorfer Weg mit aufgenommen.

Nicht aufgenommen wurde der Vorschlag einer Aufpflasterung in der Kieler Straße (L 194) zur Geschwindigkeitsdämpfung aufgrund der Klassifizierung der Kieler Straße als Landesstraße und der damit einher gehenden Straßenfunktion.

4.5 Dokumentation

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation (Protokoll):

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Vorstellung der Anforderungen, Inhalte und Vorgehensweise der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Form einer Präsentation. Übergang in eine Frage/Antwort-Runde aufgrund von Unverständnis über den Informationsgehalt der offiziellen Lärmkarten und der Belastetenstatistik. Kritik an alleiniger Berechnung von Lärmpegeln, die keine Spitzenereignisse abbilden sowie den Statistiken über Menschen mit Störwirkung durch Lärm.

Vorstellung der Entwürfe des Lärmaktionsplanes mit Diskussion über vorgeschlagene Maßnahmen und Ergänzung weiterer Vorschläge. Diese blieben im Rahmen der üblichen Lärmschutzmaßnahmen durch Geschwindigkeitsbegrenzung und Verbesserung der Oberflächen. Weiche Maßnahmen zur Verlagerung auf andere Verkehrsträger wurden allgemein durch eine Person angeregt. Es wurde der Wunsch geäußert, nicht nur für das Auto zu denken sondern auch in Richtung Radverkehr. Hier wurde der Umbau der Eckernförder Straße (K 24) für Radverkehr thematisiert und der dortige Umfang des Parkens kritisiert.

Link zur Webseite mit Dokumenten der öffentlichen Konsultation:

freiwillige Angaben der Gemeinde:

5. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Geschätzte Gesamtkosten (für die Aufstellung) des Aktionsplans (ohne Maßnahmenumsetzung)

freiwillige Angaben der Gemeinde:

3.000,00 €

Geschätztes Kosten-Nutzen-Verhältnis der im Aktionsplan beschriebenen Maßnahmen

freiwillige Angaben der Gemeinde:

6. Evaluierung des Aktionsplans

6.1 Überprüfung der Umsetzung

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans vorgesehen sind:

(ja/nein)

Wenn ja: Erläuterung der geplanten Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans

freiwillige Angaben der Gemeinde:

...

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans vorgesehen sind:

(ja/nein)

Geplante Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans

freiwillige Angaben der Gemeinde:

7. Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan tritt in Kraft

am: ...

7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans

freiwillige Angaben der Gemeinde

zum: ...

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

pflichtige Angaben der Gemeinde:

...

(Ort, Datum)

(Unterschrift, Stempel)