

Lärmaktionsplan

gem. § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Gemeinde Kronshagen



1. Allgemeines

1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Hauptei- senbahnstrecken 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 Stadt-
randkerns II. Ordnung.

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 Landes-
hauptstadt Kiel mit der Stadt Eckernförde verbindet.

Auch hinsichtlich des ÖPNV ist die Gemeinde Kronshagen unmittelbar in den Kie-
ler ÖPNV eingebunden.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Kronshagen

- Der Bürgermeister -

Kopperpahler Allee 5, 24119 Kronshagen

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 Umge-
bungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) erlassen.

Gegenstand der Richtlinie ist die Belastung durch Umgebungslärm, also „beläs-
tigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten
von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmi-
teln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für indust-
rielle Tätigkeiten ausgeht“ (§ 47 b BImSchG).

Die Umsetzung der Richtlinie in Bundesrecht erfolgte mit der Änderung des Bun-
des-Immissionsschutzgesetzes vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1865 - § 47 a-f
BImSchG) und der Verordnung über die Lärmkartierung vom 06. März 2006 (BGBl. 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 Öff-
entlichkeit zugänglich gemacht und an sie verteilt werden.

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).

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. Geltende nationale Immissionsgrenz- und -richtwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

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 km² 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 _{DEN} dB(A)	Bel. Menschen - Straßenlärm	L _{Night} dB(A)	Bel. Menschen - Straßenlärm
über 55 bis 60	920	über 50 bis 55	580
über 60 bis 65	510	über 55 bis 60	260
über 65 bis 70	280	über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Summe	1.710	Summe	840

Von Umgebungslärm belastete Fläche (km²) und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude - L_{DEN} (24 Std.)

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	2012	2017
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	(2007: 1,1) 0,9	(2007: 840)	680	419
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	(2007: 0,2) 0,2	(2007: 150)	130	73
über 75 dB(A) L _{DEN}	(2007: 0,0) 0,0	(2007: 0)	0	0
Summe	(2007: 1,3) 1,1	(2007: 990)	810	492

Schul- und Krankenhausgebäude sind nicht betroffen.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Nach aktuellen Erkenntnissen sind weder ganztägig noch nachts (2007: 10) Personen sehr hohen Belastungen ausgesetzt.

Ganztägig hohen Belastungen sind 170 (2012: 280 / 2007: 300) Personen ausgesetzt; in der Nacht sind 260 (2007: 400) Personen hohen Belastungen ausgesetzt.

Ganztägig sind 1.080 (2012: 1.430 2007: 1.660) Personen Belastungen bzw. Belästigungen ausgesetzt; in der Nacht sind 460 (2012: 580 2007: 650) Personen Belastungen bzw. Belästigungen ausgesetzt.

Damit ergab sich durch die Lärmaktionsplanung der 1. und 2. Stufe eine deutliche Verbesserung der Situation.

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.

Die Kieler Straße als Teil der L 194 ist auf Grund ihrer starken Verkehrsdichte erheblich verkehrslärmbelastet.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

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. Zur Zeit wird über ein Gesamtkonzept nachgedacht.

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.

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.

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 die weitere 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“, erhöht den Komfort für die geh- und sehbehinderten ÖPNV-Nutzer. Durch die Anlage von Buscaps wird weiterhin eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit angestrebt. Darüber hinaus sind durch Buscaps weniger Kurvenfahrten und Verzögerungen beim Abfahren von der Haltestelle notwendig.

Stärkung des ÖPNV durch Einrichtung eines Bahnhaltdepot Kronshagen

Die Wiedereröffnung des Bahnhaltdepot Kronshagen erfolgte im Herbst 2014. Die Reaktivierung des Bahnhaltdepot wird durch eine umsteigefreie Erreichbarkeit der Kieler bzw. Eckernförder Innenstadt, der Erhöhung der Attraktivität

tät 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

Die Planungen der StadtRegionalBahn Kiel wurden Ende 2015 eingestellt.

Derzeit wird im Rahmen des „Masterplan Mobilität für die Kielregion“ an einer Strategie zur Stärkung des ÖPNV gearbeitet. Parallel arbeitet die Stadt Kiel an der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes an einem „Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel“

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-Dammes 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 Skandaviendamm, 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 eine Strecke von 7,5 km von 100 auf 70 (östliche Stadtgrenze) auf 100 auf 80 (Kronshagen) auf 100 auf 80 (Hochbrücke) km/h. 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 Kopperpähler 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.

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.“

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.

Umsetzung des Radwegekonzeptes

Die Gemeinde beabsichtigt kontinuierlich die Umsetzung des Radwegekonzeptes insbesondere mit den folgenden dort empfohlenen Maßnahmen:

- Festlegung eines strukturierten Radverkehrsnetzes
- Einrichtung von Fahrradstraßen

- Einrichtung von Fahrradschutz- bzw -angebotsstreifen
- Entschärfung von Konfliktpotentialen durch Einrichtung zusätzlicher Querungsstellen sowie bessere Kennzeichnung von bestehenden Querungsstellen
- Konkretisierung der Planung für eine Umgestaltung des Eichkoppelweges an der Eichendorff-Schule
- Aufwertung des Ortszentrums mit einer Umgestaltung der Kieler Straße
- Errichtung einer Radwegweisung
- Weitere Schwerpunkte werden zur Zeit in einem Gesamtverkehrskonzept erarbeitet.

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, Krankenhausgebieten, 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.

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

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

Die Aktionsplanung mit der Beschlussfassung in der Sitzung der Gemeindevertretung wurde am 25.09.2018 abgeschlossen.

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.

In der Gemeinde Kronshagen erfolgte die Aufstellung der Lärmkarten sowie der Lärmaktionsplanung öffentlich und wurde seitens der Gemeinde Kronshagen durch Auslegung und Aufforderung der Bürger zur Einreichung für Vorschläge in der Zeit vom 23.07. -20.08.2018 öffentlich aufgehängt.

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Die bereits umgesetzten Maßnahmen haben zu einer Verbesserung der Situation geführt, vgl. 2.1 und 2.2.

Auch die nunmehr geplanten weitergehenden Maßnahmen werden zu einer weiteren Verbesserung der Situation führen.

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 keine besonders gebundenen Finanzmittel für die Erstellung des Aktionsplanes zur Verfügung; der Lärmaktionsplan wird im Rahmen der allgemeinen Haushaltsmittel verwaltungsseits aufgestellt, die Umsetzung von Maßnahmen kann aus den jeweiligen Budgets bzw. aus dem Budget „Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen“ des Ergebnis- und Finanzhaushaltes erfolgen.

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 sowie unter www.umwelt.schleswig-holstein.de/ULR zur Verfügung.

Kronshagen, den 27.09.2018

Gemeinde Kronshagen

- Der Bürgermeister -

gez.

Ingo Sander