

# **Aktionsplan 3. Stufe der EU-Lärmkartierung gem. § 47d Bundes- Immissionsschutzgesetz (BImSchG) der Gemeinde Schkopau vom März 2018**

*(Formblatt für Mitteilungen zur Aktionsplanung)*

## **1. Allgemeines**

### **Worum geht es bei der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung?**

Lärm ist ein gravierendes Umweltproblem. Die Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten bildet die Grundlage für die Information der Bevölkerung und die Erstellung von Aktionsplänen zum Lärmschutz. In der Europäischen Union (EU) geschieht dies nach einheitlichen Verfahren basierend auf der Umgebungslärmrichtlinie.

Lärmkarten müssen bis zum 30. Juni 2017 und Lärmaktionspläne bis zum 18. Juli 2018 erstellt werden für

- Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern,
- Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen (Mio.) Kraftfahrzeugen pro Jahr,
- Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr und
- Großflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 50.000 Bewegungen pro Jahr.

### **Wie sieht die Lärmkartierung aus?**

Laut 34. BImSchV bestehen Lärmkarten unter anderem aus „einer graphischen Darstellung der Überschreitung eines Wertes, bei dessen Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden.“ Um Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden und erhebliche Lärmbelastungen zu mindern und langfristig abzustellen, empfiehlt das Umwelt-Bundesamt als Auslösekriterien für die Aktionsplanung, die Überschreitung einer der beiden Werte des 24-Stunden-Wertes Tag-Abend-Nacht-Lärmindex  $L_{DEN}$  oder des Nachtlärmindex  $L_{Night}$ . Eine Prüfung der Lärmaktionsplanung ist in Sachsen-Anhalt dann erforderlich, wenn bei der 3. Stufe der Lärmkartierung (2017) Einwohner an Hauptverkehrsstraßen mit nächtlichem Beurteilungspegel  $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$  ermittelt worden sind.

### **Welchen Sinn verfolgen die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung?**

Lärmkarten (graphische Darstellung der Lärmsituation) sowie die dazugehörigen Lärmaktionspläne (Maßnahmenkonzept zum Lärmschutz) sind nach § 47c BImSchG durch die Gemeinden, oder der nach Landesrecht zuständigen Behörden zu erstellen. Die Kartierung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes nimmt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vor. Ihre Überprüfung und ggf. Überarbeitung hat

spätestens alle 5 Jahre und zusätzlich bei Bedarf, d. h. einer bedeutsamen Entwicklung für die Lärmsituation, zu erfolgen. Die Lärmaktionsplanung ist demzufolge ein dynamischer, stetig fortschreitender Prozess und nicht einfach nur eine einmalige Auflistung möglicher Maßnahmen. Die Lärmaktionspläne enthalten somit konkrete Maßnahmen zur Lärminderung, die möglichst umfassend realisiert werden sollen. Die Öffentlichkeit kann an der Lärmaktionsplanung aktiv mitwirken.

Die dritte Stufe der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Schkopau basiert auf Lärmkarten, die das Landesamt für Umweltschutz (LAU) erstellen ließ. Diese graphischen Lärmkarten stellen die Situation innerhalb der Gemeinde dar und sind online abrufbar.

Auf Grundlage dieser aktuellen Karten werden Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung der Bevölkerung in den Lärmaktionsplänen festgelegt. In diesem fortlaufenden Prozess ist die Information, die Beteiligung und die Mitwirkung der Öffentlichkeit ein wesentlicher Bestandteil. Die erste Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte über die u.g. Internetseite des Landesamtes für Umweltschutz, wo der Bevölkerung bis zum 30.11.2017 die Möglichkeit eröffnet war, Hinweise und Vorschläge zur Erstellung eines Entwurfes für einen Lärmaktionsplan an Hauptverkehrsstraßen einzureichen.

<https://lau.sachsen-anhalt.de/luft-klima-laerm/laerm-und-erschuetterungen/laermaktionsplanung/oeffentlichkeitsbeteiligung/>

Die EU- Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten, die Lärmbelastung der Bevölkerung nach vergleichbaren Kriterien zu ermitteln. Hierdurch ergibt sich ein objektives Bild der Lärmbelastung in Europa.

### **1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind<sup>1)</sup>**

Die Gemeinde Schkopau grenzt unmittelbar an die Stadtgebiete der Stadt Halle (Saale) und der Stadt Merseburg und gehört zum Landkreis Saalekreis im Land Sachsen- Anhalt.

Zum 1. August 2004 wurde die neue Gemeinde Schkopau aus den bisher selbständigen Gemeinden Burgliebenau, Döllnitz, Ermlitz, Hohenweiden, Korbetha, Lochau, Raßnitz, Röglitz und Schkopau gebildet. Die früheren Gemeinden Luppenau und Knapendorf gehören seit dem 1. Januar 2005 ebenfalls zur Gemeinde Schkopau. Am 1. Januar 2010 wurde Wallendorf (Luppe) von der Verwaltungsgemeinschaft Leuna- Kötzschau nach Schkopau eingegliedert.

Weiterhin liegt die Gemeinde Schkopau inmitten des industriell geprägten Ballungsraumes der Großstädte Halle und Leipzig (Chemieindustrie, Braunkohleabbau, internationaler Flughafen, Neubau ICE- Strecke, Autobahnkreuz Schkeuditz A9 – A14), womit ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen einhergeht.

Am 31.12.2017 gab es 11.130 Einwohner in der Gemeinde Schkopau.

### **Ortsteil Burgliebenau**

Im Ortsteil Burgliebenau wohnten zum 31.12.2017 416 Einwohner. Durch die Ortslage Burgliebenau verläuft die Landesstraße L 183 von Merseburg nach Lochau und mündet auf die L 170. Auf der L 183 ist ebenfalls eine hohe Verkehrsbelastung zu verzeichnen.

Die L 183 verläuft innerhalb des Bebauungszusammenhangs zwischen den Häuserfronten. Innerorts ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgegeben.

Auf der Höhe des Wohngebietes „Zur Mühlbreite“ wurde eine Schallschutzmauer errichtet.

Die L 183 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

### **Ortsteil Döllnitz**

Im Ortsteil Döllnitz wohnten zum 31.12.2017 1.221 Einwohner. Um die Ortslage Döllnitz zu entlasten, wurde die L 170 als Umgehungsstraße ausgeführt. Die Landesstraße L 170 führt von Halle über Lochau, Raßnitz und Ermlitz nach Schkeuditz. Eine entsprechend hohe Verkehrsbelastung ist zu verzeichnen.

Die L 170 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

### **Ortsteil Ermlitz**

Im Ortsteil Ermlitz wohnten zum 31.12.2017 1.559 Einwohner. Durch die Ortslage Ermlitz verläuft in Ost- West- Richtung aus Raßnitz kommend die Landesstraße L 170 von Halle nach Schkeuditz. Die L 170 weist eine hohe Verkehrsbelastung auf und wird als Umleitungsstrecke bei Ereignissen auf der B 6 und auf der BAB 9 genutzt.

Die L 170 verläuft innerhalb des historisch gewachsenen Ortskerns direkt zwischen den Häuserfronten. Innerorts ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgegeben.

Die L 170 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

### **Ortsteil Hohenweiden**

Im Ortsteil Hohenweiden wohnten zum 31.12.2017 811 Einwohner. Der Ortsteil Hohenweiden schließt sich im Verlauf der Landesstraße L 171 nordwestlich an den Ortsteil Korbetha an. Der Ortsteil Hohenweiden besteht aus den Ortschaften Rattmannsdorf, Hohenweiden, Neukirchen und Rockendorf, durch die die L 171 führt. Innerhalb der Ortschaften ist eine ortsübliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h festgesetzt. Anschließend verläuft sie weiter in Richtung Holleben/ Halle (Saale)– Neustadt. Die L 171 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

### **Ortsteil Knapendorf**

Im Ortsteil Knapendorf wohnten zum 31.12.2017 478 Einwohner. Der Ortsteil Knapendorf mit der Ortschaft Bündorf liegt nordwestlich der Stadt Merseburg und südlich der Hochhalde Deponie Schkopau.

Die L 172 führt in Ost- West- Ausrichtung von der B91 über Knapendorf nach Bad Lauchstädt. Dabei verläuft sie überwiegend außerhalb der bebauten Bereiche. Die Umgehungsstraße ist im Jahr 2002 errichtet worden.

Über die Anschlussstelle Merseburg- Nord dient sie u.a. als Zubringertrasse zur A38. Innerhalb der Ortschaft gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Außerhalb sind vom Abzweig K 2156 bis zur A38 70 km/h als Höchstgeschwindigkeit vorgegeben.

Die L 172 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

### **Ortsteil Korbetha**

Im Ortsteil Korbetha wohnten zum 31.12.2017 267 Einwohner. Der Ortsteil Korbetha liegt nordwestlich von Schkopau. Im Süden von Korbetha liegen die Dow- Werke, die den Großteil der Fläche in der Gemarkung bedecken.

Die Landesstraße L 171 verläuft südlich des Ortsteils Korbetha und außerhalb des bebauten Bereiches in westöstliche Richtung. Sie führt von der B91 (Höhe Schkopau) in Richtung Hohenweiden/ Holleben. Diese dient u.a. als westliche Verbindungsstraße zwischen Halle und dem Dow- Standort. Die Umgehungsstraße wurde im Jahr 1998 errichtet und reduzierte damit den Durchgangsverkehr sowie die Belastung der Bürger erheblich.

Vorgegeben ist auf diesem Streckenabschnitt im Bereich von Korbetha eine Geschwindigkeitsbegrenzung von max. 60 km/h. Eine Schallschutzmauer wurde errichtet.

Die L 171 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

### **Ortsteil Lochau**

Im Ortsteil Lochau wohnten zum 31.12.2017 1.040 Einwohner. Durch die Ortslage Lochau verläuft in Ost- West- Richtung die Landesstraße L 170 von Halle nach Schkeuditz. Von Halle kommend verläuft die L 170 bereits über eine Umgehungsstraße am Ortsteil Döllnitz vorbei. Aus Lärmgründen wird bereits seit Jahren eine Umgehungsstraße für den Ortsteil Lochau von den Bürgern gefordert, da besonders der LKW- Anteil als sehr hoch eingeschätzt wird. Darüber hinaus wird die L 170 auch als Umleitungsstrecke bei Ereignissen auf der B 6 und auf der BAB 9 genutzt. Der Verkehr der L 183 aus Richtung Burgliebenau mündet ebenfalls im Ortsteil Lochau auf die L 170.

Die L 170 verläuft innerhalb des historisch gewachsenen Ortskerns direkt zwischen den Häuserfronten. Innerorts ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr vorgegeben. In den Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr erfolgte nach verkehrsrechtlicher Anordnung der unteren Straßenverkehrsbehörde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h.

Die L 170 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor. Allerdings ist eine nahezu durchgängige Absenkung der Kanalisationsabdeckung zu verzeichnen, welche zusätzliche Immissionen hervorruft.

### **Ortsteil Luppenau – insbesondere Tragarth**

Im Ortsteil Luppenau wohnten zum 31.12.2017 482 Einwohner. Südlich der Ortslage Tragarth verläuft in Ost- West- Richtung die Bundesstraße B 181 von Merseburg nach Leipzig.

Die B 181 verläuft außerhalb des bebauten Bereiches. Im Kreuzungsbereich der Abzweigung nach Tragarth ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h vorgegeben.

Die B 181 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

### **Ortsteil Raßnitz**

Im Ortsteil Raßnitz wohnten zum 31.12.2017 1.030 Einwohner. Durch die Ortslage Raßnitz verläuft in Ost- West- Richtung aus Lochau kommend die Landesstraße L 170 von Halle nach Schkeuditz. Die L 170 weist eine hohe Verkehrsbelastung auf und wird als Umleitungsstrecke bei Ereignissen auf der B 6 und auf der BAB 9 genutzt. Der Verkehr der L 168 aus Richtung Gröbers mündet im Ortsteil Raßnitz auf die L 170. Die L 170 verläuft innerhalb des historisch gewachsenen Ortskerns direkt zwischen den Häuserfronten. Innerorts ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgegeben.

Die L 170 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

### **Ortsteil Röglitz**

Im Ortsteil Röglitz wohnten zum 31.12.2017 290 Einwohner. Durch die Ortslage Röglitz verläuft die Kreisstraße K 2146 von Raßnitz nach Großkugel und mündet auf die B6. Durch den Anschluss an die B 6 ist ebenfalls eine hohe Verkehrsbelastung zu verzeichnen.

Die K 2146 verläuft innerhalb des Bebauungszusammenhangs zwischen den Häuserfronten. Innerorts ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgegeben.

Die K 2146 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf.

### **Ortsteil Schkopau**

Im Ortsteil Schkopau wohnten zum 31.12.2017 2.797 Einwohner. Die Bundesstraße B 91 tangiert den Ortsteil Schkopau im Westen und verläuft in Nord- Süd- Ausrichtung. Die B 91 stellt somit die Hauptverkehrsstraße zwischen der Stadt Halle und dem südwestlich gelegenen Dow- Standort sowie der Stadt Merseburg dar.

Durch Straßenverkehrsbehörden wurde eine Veränderung der Logistik und der Anfahrtswege zu Dow erreicht. Der Chemiestandort hat beim Bau der BAB 38 eine Autobahnanschlussstelle erhalten, die AS Bad Lauchstädt, welche am 18.11.2003 in Betrieb genommen wurde und über die der Industriestandort direkt zu erreichen ist. Die B 91 wurde somit im Bereich Schkopau entlastet.

Die B 91 ist vierspurig ausgebaut und wurde mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausgewiesen.

Nach Abschluss der Bauarbeiten auf Höhe von Schkopau liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

### **Ortsteil Wallendorf/ Luppe**

Im Ortsteil Wallendorf wohnten zum 31.12.2017 739 Einwohner. Der Ortsteil Wallendorf schließt sich im Verlauf der B 181 im Osten an die Ortschaft Tragarth an. Die B 181 stellt somit in ostwestlicher Richtung die Hauptverkehrsstraße von Leipzig nach Merseburg dar und verläuft im Ortsteil Wallendorf innerhalb des bebauten Bereiches. Innerorts ist eine ortsübliche zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h festgesetzt. Für Fußgänger besteht eine Bedarfsampel.

Die B 181 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

### **Sonstige Lärmquellen:**

#### **Flughafen Leipzig/ Halle**

Als weitere relevante Lärmquelle ist besonders der Flughafen Leipzig- Halle zu nennen. In der Gemeinde Schkopau wurde diesbezüglich ein Nachtschutzgebiet festgelegt, da dieser Bereich Immissionen ausgesetzt ist, der über das zumutbare Maß hinausgeht. Innerhalb dieses Bereiches wurden auf Antrag bereits passive Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen.

„Wegen der Internationalität des Luftverkehrs werden die wesentlichen Regelungen zum Luftverkehr auf internationaler Ebene getroffen. Die Regelungen werden in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO verhandelt und fließen dann ins nationale Recht ein. Die Gesetzgebungskompetenz für den Luftverkehr obliegt dem Bund. Den Ländern wurden vom Bund verschiedene, wesentliche Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung im Rahmen der Auftragsverwaltung übertragen, die im § 31 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) [in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698) zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 11 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808)] aufgeführt sind. Für die fluglärm betroffenen Gemeinden verbleiben daher nur wenige Handlungsmöglichkeiten. Hierzu gehört die Mitarbeit in den Kommissionen nach § 32 b LuftVG. Diese so genannten Fluglärmkommissionen bestehen an allen größeren Verkehrsflughäfen und beraten die Genehmigungsbehörde über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge. Die Gemeinden sollten daher in den Fluglärmkommissionen Vorschläge zur Fluglärminderung einbringen. Die Vorschläge könnten z. B. die Änderung einzelner Flugstrecken oder eine verbesserte Differenzierung der lärmabhängigen Landeentgelte betreffen [Ch. Hochfeld, H. Arps, A. Hermann, M. Schmied: Ökonomische Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltauswirkungen des Flugverkehrs: Lärmabhängige Landegebühren, Forschungsvorhaben im Auftrag des Umweltbundesamtes, Öko-Institut, Darmstadt 2004], um den Einsatz von leiseren Flugzeugen zu fördern.“  
[Quelle: LAI – AG Lärmaktionsplanung i.d.F.v. 03/2017, S. 38]

Die Gemeinde Schkopau setzt sich jedoch insbesondere für folgende Punkte ein, um die Belastung der Bürger zu reduzieren:

1. Verlegung nicht unbedingt nachts notwendiger Flüge (nicht überwiegend für Expressfracht genutzte Flüge) auf die Tagzeiten
2. Umsetzung eines lärm mindernden Bahnnutzungskonzeptes (gleichmäßige Nutzung der Start- und Landebahn Nord und Süd in den Nachtstunden; alternierende Nutzung der Nord- und

Südbahn usw.)

3. Untersuchung und Einführung lärmarmer Flugverfahren (Anhebung des An- und Abflugwinkels, Optimierung der Flugrouten, gekurvter Anflug usw.)

„Die Gemeinden haben ferner die Möglichkeit, durch eine vorausschauende Siedlungsplanung ein weiteres Heranrücken der Wohnbebauung an den Flugplatz und damit neue Fluglärmprobleme zu vermeiden – auch über die diesbezüglichen Regelungen des FluLärmG hinaus.“ [Quelle: LAI – AG Lärmaktionsplanung i.d.F.v. 03/2017, S. 38]

Die Organisation und Begleitung der Kartierung des Fluglärms am Großflughafen Leipzig-Halle, welcher vor allem im Saalekreis und im Osten und Süden von Halle Lärmbelastungen hervorruft, erfolgte durch den Freistaat Sachsen.

### **Dow- Werke im Ortsteil Schkopau**

Weiterhin liegt eine Lärmbelastung der Bürger des Ortsteils Schkopau durch die benachbarten Chemiewerke von Dow vor. Hier wurde auf Basis der in den letzten Jahren mit der Schallkontingentierung für die Flächen des Werksgeländes gesammelten Erfahrungen nach den von Dow dargelegten Ausführungen erkennbar, dass diese Emissionswerte teilweise zu Problemen bei der Realisierung von Anlagen und insbesondere bei der weiteren Standortentwicklung führen würden.

Insofern bestand für das Unternehmen Dow, aber auch für die Gemeinde Schkopau und die Genehmigungsbehörde, ein Regelungsbedarf, zukünftig einhaltbare Immissionsgegebenheiten zu schaffen. Unter Berücksichtigung des positiven Trends der Werksentwicklung bestand die Absicht die angrenzenden Bebauungspläne für den Dow-Standort, dahingehend zu ändern, dass eine Schallemissionskontingentierung erfolgt, die einer künftigen Entwicklung des Standorts Rechnung trägt und trotzdem gesunde Wohnverhältnisse in den angrenzenden Wohnsiedlungen gewährleistet.

So wurden in den Verfahren zur 1. Änderung der Dow- Bebauungspläne mit der Erhöhung der Schallkontingentierung die Wettbewerbsfähigkeit und die Zukunft des Standortes weiter gesichert. Unter diesem Ansatz sind über verschiedene Optimierungsschritte die zulässigen flächenbezogenen immissionswirksamen Schalleistungspegel so angehoben worden, dass mit dieser Maßnahme nicht hinnehmbare Beeinträchtigungen vermieden werden.

Im Ergebnis dessen kann eingeschätzt werden, dass sich die Gesamtgeräuschbelastung an den einzelnen, relevanten Immissionsorten durch die höheren Immissionen des Industriestandortes nicht wesentlich änderten. Die Geräusche insbesondere der Bundesstraße B 91 dominieren die Geräuschsituation im Ortsteil Schkopau.

„Für Industrieanlagen, gewerbliche Anlagen und Häfen (ausgenommen Seehafenumschlagsanlagen) konkretisiert die TA Lärm die Anforderungen des BImSchG zu Geräuschen, wobei die Immissionsrichtwerte der TA Lärm so niedrig sind, dass in den dem Wohnen dienenden Gebieten keine Betroffenen mit einem  $L_{DEN} > 60$  dB(A) zu erwarten sind. Aus diesen Gründen ist eine Lärmaktionsplanung in der Regel hier nicht erforderlich.“ [Quelle: LAI – AG Lärmaktionsplanung i.d.F.v. 03/2017, S. 38]

## **Haupteisenbahnstrecken**

Weiterhin wird die Gemeinde Schkopau von den Haupteisenbahnstrecken im Land Sachsen- Anhalt tangiert und gehört diesbezüglich zu den Gemeinden mit einer Zugbelastung von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr nach Fahrplan 2006. Die Gemeinde Schkopau ist darüber hinaus vom Neubau der ICE-Strecke Halle- Erfurt betroffen.

Im Rahmen der gesetzlich geforderten Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes wird Mitte 2017 und Anfang 2018 eine Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden. Seit dem 1. Januar 2015 ist für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Die Einflussmöglichkeiten der Kommune sind deshalb eingeschränkt.

Die Informationsseite des Eisenbahn-Bundesamt zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung finden Sie unter <https://www.laermaktionsplanung-schiene.de>

[Quelle:[https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm\\_an\\_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung\\_node.html#doc1528342bodyText2](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html#doc1528342bodyText2) , 23.03.2018]

Die Ergebnisse der Lärmkartierung können mit einem interaktiven und kostenfreien Kartendienst betrachtet werden. Der Dienst zeigt die Lärmkarten wahlweise für den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex ( $L_{DEN}$ ) oder den Nacht-Lärmindex ( $L_{Night}$ ). Zusätzlich lassen sich Lärmstatistiken und das zugrunde liegende Verkehrsaufkommen (Zugfahrten/Jahr) anzeigen.

[Quelle: [https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm\\_an\\_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html) , 23.03.2018]

## **Bundesautobahnen A9 und A 38**

Im Osten der Gemeinde Schkopau verläuft immissionsrelevant die A 9 in Nord- Süd- Richtung und im Westen schneidet die A 38 ebenfalls in Nord- Süd- Richtung verlaufend das Gemeindegebiet.

Die Kartierung an den Autobahnen für ca. 60 Gemeinden wurde vom Landesamt für Umweltschutz übernommen. Die Ergebnisse der Lärmkartierung an den Autobahnen sind bereits auf dem Sachsen-Anhalt- Viewer des Geoportals:

<http://www.lvermgeo.sachsen-anhalt.de/de/geoservice/viewer/htmlviewer/htmlviewer.htm>

des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt einsehbar.

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

### **Gemeinde Schkopau**

An dieser Stelle möchte die Gemeinde Schkopau nochmals etwas zu den rechtlichen Rahmenbedingungen erläutern.

Nach § 47 d BImSchG ist die Gemeinde Schkopau dafür zuständig, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Dieser Lärmaktionsplan basiert auf den Lärmkartierungen, die auf Datengrundlage des Landesamtes für Umweltschutz angefertigt wurden. Die Lärmkartierungen dienen insbesondere dem europäischen Vergleich der belasteten Gebiete untereinander.

Für verkehrsrechtliche Anordnungen jedoch, sind diese Lärmkarten nicht anwendbar, da die Berechnungen hierfür auf den deutschen Lärmschutz- Richtlinien- StV vom 23. November 2007 vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) basieren. Insofern sind für Berechnungen des Beurteilungspegels und für die Bestimmungen des Immissionsortes nur die RLS-90 maßgebend.

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund<sup>2)</sup>

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG. Gemäß § 47d BImSchG stellen die zuständigen Behörden bis zum 18. Juli 2018 Lärmaktionspläne auf, mit denen die Lärmprobleme gemindert werden sollen, die sich aus den Ergebnissen der ausgearbeiteten Lärmkarten gemäß § 47c BImSchG ergeben haben. Die Zuständigkeit der Gemeinde ist in der Immi-ZustVO vom 08.10.2015 LSA geregelt.

### 1.4 Geltende Grenzwerte<sup>3)</sup>

Eine Prüfung der Lärmaktionsplanung ist in Sachsen-Anhalt dann erforderlich, wenn bei der 3. Stufe der Lärmkartierung (2017) Einwohner an Hauptverkehrsstraßen mit nächtlichem Beurteilungspegel  $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$  ermittelt worden sind.

## 2. Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten<sup>4)</sup>

Neben der Darstellung der **aktuellen** Geräuschbelastung in den farbigen 5-dB-Pegelklassen in den EU-Lärmkarten wurden mittels **VBEB** weitere statistische Daten zur Geräuschbelastung ermittelt. Sie sollen ebenfalls zur vergleichenden Bestandsaufnahme innerhalb der EU dienen. Neben der Ausweisung der Zahl belasteter Einwohner in den einzelnen 5-dB-Pegelklassen erfolgt gemäß **VBEB** auch eine Ausweisung der Gesamtflächen der lärmbelasteten Gebiete in Quadratkilometern. Dabei werden die Gesamtflächen des **Tag-Abend-Nacht-Index**  $L_{DEN}$  jeweils mit Werten  $L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$ ,  $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$  und  $L_{DEN} > 75 \text{ dB(A)}$  ausgewiesen. Die nachfolgende Tabelle fasst diese statistischen Daten für **SCHKOPAU** zusammen: (Quelle: 3. Stufe der EU- Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen in Sachsen- Anhalt – Landesamt für Umweltschutz)

$L_{DEN}$ dB(A)	Menschen in den Pegelklassen	$L_{Night}$ dB(A)	Menschen in den Pegelklassen
über 50 bis 55	--	über 50 bis 55	148
über 55 bis 60	198	über 55 bis 60	92
über 60 bis 65	132	über 60 bis 65	16
über 65 bis 70	73	über 65 bis 70	1
über 70 bis 75	7	über 70	0
über 75	1		
Summe	411	Summe	257

Weiterhin weist die nachfolgende Tabelle als Statistik für die gleichen Pegelbereiche des **Tag-Abend-Nacht-Index  $L_{DEN}$**  die Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Schulen, Krankenhäuser, Menschen (Einwohner) und Zahl der Wohnungen aus. All diese statischen Angaben sollen einem EU-weiten Vergleich der Lärmsituation in den Mitgliedstaaten der EU dienen. Dabei wurde bewusst auf den einheitlich zu verwendenden **Tag-Abend-Nacht-Index  $L_{DEN}$**  abgestellt. Hierbei ist wieder zu beachten, dass dieser gewichtete Index **nicht** mit den in Deutschland sonst verwendeten Tag-Pegelwerten (06:00 – 22:00 Uhr) verwechselt werden darf: (*Quelle: 3. Stufe der EU- Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen in Sachsen- Anhalt – Landesamt für Umweltschutz*)

$L_{DEN}$ dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Menschen	Schulen	Kranken häuser
55 - 65 dB(A) $L_{DEN}$	6,61	196	411	0	0
65 - 75 dB(A) $L_{DEN}$	1,27	39	81	0	0
über 75 dB(A) $L_{DEN}$	0,24	1	1	0	0
Summe	8,12	236	493	0	0

## 2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind<sup>5)</sup>

Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Minderung des Umgebungslärms, d. h. der Lärmbelastungen außerhalb von Wohnungen. Der gesamte Aufenthaltsraum der Bevölkerung einschließlich des Wohnumfeldes soll geschützt werden.

Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Maßgeblich ist vielmehr, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) als Orientierungshilfe für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze herangezogen werden können. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO verlangt folglich dann eine Prüfpflicht der Behörden, wenn die in der 16. BImSchV genannten Grenzwerte (in reinen und allgemeinen Wohngebieten 59/49 dB(A) tags/nachts, in Kern-, Dorf- und Mischgebieten 64/54 dB(A) tags/nachts) überschritten werden, also die Lärmbeeinträchtigungen so intensiv sind, dass sie im Rahmen der Planfeststellung Schutzauflagen auslösen würden. Bei Lärmpegeln, die die in den Lärmschutz- Richtlinien- StV aufgeführten Lärmrichtwerte (für reine und allgemeine Wohngebiete 70/60 dB(A) tags/nachts; für Kern-, Dorf- und Misch- und Gewerbegebiete 75/65 dB(A) tags/nachts) überschreiten, verdichtet sich das Ermessen der Behörden zur Pflicht einzuschreiten. Wie bereits erläutert dienen als Grundlage für das Einschreiten der Behörden die Bewertungen nach der deutschen Richtlinie RLS-90; nicht die Berechnungen innerhalb der Lärmkartierung, die die Lärmpegel nach anderen Maßstäben ausweisen.

Entsprechend der aktuellen Lärmkarten sind Betroffenheiten von Menschen nach folgender Tabelle festzustellen.

Straße	Ortsteil	Karten- blatt- Nr.	Betroffenheit durch Beurteilungspegel <b>L<sub>Night</sub> &gt; 55 dB(A)</b> entsprechend der aktuellen Lärmkarten des LAU
A9	Rübsen	AG20	<i>keine Betroffenheit</i>
A9	Rübsen	AG21	<i>keine Betroffenheit</i>
A38	Dörstewitz	AG17	<i>keine Betroffenheit</i>
A38	Bündorf	AH17	<i>keine Betroffenheit</i>
B91	Schkopau	AG18	Betroffenheit
B91	Schkopau	AH18	<i>keine Betroffenheit</i>
B181	Tragarth	AH19	<i>keine Betroffenheit</i>
B181	Wallendorf	AH19	Betroffenheit
L171	Rockendorf	AG17	Betroffenheit
L171	Hohenweiden	AG17	Betroffenheit
L171	Rattmannsdorf	AG18	Betroffenheit
L171	Korbetha	AG18	Betroffenheit
L172	Bündorf	AH17	<i>keine Betroffenheit</i>
L172	Knapendorf	AH18	Betroffenheit

Insgesamt wird festgestellt, dass die größten Betroffenheiten an der B91, B181, und L171 bestehen, wo die Hauptverkehrswege aufgrund ihres historischen Verlaufes die Ortslagen direkt queren. Die Betroffenheit in Knapendorf durch die L172 besteht an dem vereinzelt Gebäudebestand entlang der Umgehungsstraße.

### 2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Im Ortsteil Schkopau bestehen Lärmpegelüberschreitungen im Bereich der B91. Betroffen ist die erste Häuserreihe direkt an der B 91. Im Planfeststellungsverfahren wurden diesbezüglich bereits Schallschutzfenster eingebaut. Demnach besteht ein passiver Schallschutz in der ersten Häuserreihe. Weiterhin wurde lärmarmere Splittmastixasphalt aufgebracht um den Pegelüberschreitungen entgegenzuwirken.

Als Berechnungsgrundlage der Lärmkartierung wurde eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h angenommen. Dies entspricht nicht der verkehrsrechtlichen Anordnung. Zulässig sind 100 km/h auf der Höhe von Schkopau. Die Gemeinde Schkopau hat bereits mehrfach angeregt, dies zu ändern.

Im Ortsteil Wallendorf bestehen Lärmpegelüberschreitungen im Bereich der B 181. Die Bundesstraße verläuft direkt zwischen den Häuserfronten.

Die L 171 verläuft durch die Ortsteile Rockendorf, Hohenweiden, Rattmannsdorf und Korbetha. Entlang der L 171 treten Lärmpegelüberschreitungen an den Häusern auf, welche direkt an dieser Hauptverkehrsstraße liegen.

Aktuell wurden Lärmpegelüberschreitungen auch für Korbetha berechnet. Aus den Angaben der Lärmkartierung 2017 geht jedoch nicht hervor, dass die Schallschutzmauer sowie die Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h berücksichtigt wurden. Die Berechnungen zur 1. Stufe der Lärmkartierung, welche beide Maßnahmen berücksichtigt hatte, wiesen keine Lärmpegelüberschreitungen für Korbetha aus.

Entlang der L 172 treten Lärmpegelüberschreitungen in Knapendorf ebenfalls an den Häusern auf, welche direkt straßenbegleitend errichtet wurden.

### **Straßen ohne Kartierungspflicht**

Im Ortsteil Ermlitz verläuft die L 170 direkt durch die bebaute Ortslage und weist eine hohe Verkehrsbelastung auf. Von den Anwohnern der Schkeuditzer und der Ammendorfer Straße werden Beschwerden bzgl. des Verkehrslärms zur Nachtzeit geäußert.

Im Ortsteil Röglitz verläuft die K 2146 innerorts. Aufgrund des Anschlusses an die B6 in Großkugel ist ebenfalls ein hohes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. Insbesondere ortsfremde Lastkraftfahrer werden durch die Navigation nach Schkopau (Dow) durch Röglitz geleitet.

Darüber hinaus gibt es im Ortsteil Wallendorf Beschwerden von Anwohnern der L 184 in Höhe der Straßen Kärrnerstraße und Süd über den hohen LKW- Anteil und die damit verbundenen Lärmbelästigungen insbesondere zur Nachtzeit. Erschwerend gibt es an der L 184 keinen begleitenden Fuß- bzw. Radweg, so könnte der erhöhte Verkehr ebenfalls zu einem erhöhten Unfallrisiko führen.

## **3. Maßnahmenplanung<sup>6)</sup>**

### **3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung<sup>7)</sup>**

Ortsteil Korbetha:

In den Jahren 1996/ 1997 wurde eine Umgehungsstraße gebaut und auf der L 171 eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h festgesetzt. Weiterhin wurde am nördlichen Fahrbahnrand der L 171 eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 50 m und einer Höhe von 2 m zum Schutz des westlichen Randbereiches der Ortslage Korbetha errichtet.

Ortsteil Schkopau:

Durch die Planfeststellung wurde auf der Fassadenseite, die der B91 zugewandt ist, in der ersten Häuserreihe Schallschutzfenstern als passiver Schallschutz gewährt.

In Bezug auf eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h gab es schon mehrere Prüfungen. Ergebnis war, dass die B 91 „außer Orts“ liegt, weshalb von einer Reduzierung abgesehen wurde. Die Einschätzung der „Außerortslage“ wird seitens der Gemeinde nicht geteilt, da die B 91 das Gemeindegebiet durchquert und sich die Bebauung östlich direkt an die B 91 anschließt. Zuletzt wurde eine Reduzierung abgelehnt, da der Einbau von Flüsterasphalt seit 2012 umgesetzt wird.

Der in der B 91 eingebaute lärmarme Splittmastixasphalt besaß jedoch noch keine Vorgaben zu Lärminderungsfaktoren. Es wurde davon ausgegangen, dass Reduzierungen von bis zu 4 dB(A) erreicht werden könnten.

Die Datengrundlagen bzw. neue Berechnungen hierzu sollten zwischenzeitlich vorliegen. Die Ergebnisse werden zeitnah in den Lärmaktionsplan eingearbeitet.

OT Bündorf:

Im Jahr 2002 wurde eine Umgehungsstraße für Bündorf gebaut.

OT Lochau:

Es wurde auf der L170 im Ortsteil Lochau eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr auf 30 km/h im Bereich der beidseitigen Bebauung umgesetzt.

OT Wallendorf:

An der B 181, OL Wallendorf, ist die gesamte Ortsdurchfahrt im Jahre 2011 erneuert worden. Erfahrungsgemäß waren allein dadurch Lärmreduzierungen von bis zu 3 dB(A) zu erreichen.

**3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre<sup>8)</sup>**

<b>Realisierbare Maßnahmen:</b>	
Reduzierung der Geschwindigkeit	<p><u>OT Ermlitz</u> Reduzierung der zulässigen Gesamtgeschwindigkeit innerorts auf der L 170 in Ermlitz und Oberthau in den Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr auf 30 km/h.</p> <p><u>OT Rockendorf, Hohenweiden und Rattmannsdorf:</u> Reduzierung der zulässigen Gesamtgeschwindigkeit innerorts auf der L 171 in den o.g. Ortslagen in den Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr auf 30 km/h.</p> <p><u>OT Schkopau:</u> Begrenzung der zulässigen Gesamtgeschwindigkeit auf der B91 für den Bereich „Ortsausgang Merseburg bis Schkopau in Höhe Dörstewitzer Straße“ auf 70 km/h (entsprechend des Stadtgebietes Merseburg sowie der Berechnungsgrundlage der aktuellen Lärmkarten). Die Ergebnisse der aktuellen Berechnungen der LSBB zur neuen lärmarmen Straßendeckschicht werden in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>

	<p><u>OT Wallendorf:</u>  Reduzierung der zulässigen Gesamtgeschwindigkeit auf 30 km/h innerorts auf der B181 sowie auf der L 184 in Höhe der bebauten Ortslage von Wallendorf zu den Nachtzeiten von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr, damit der Verkehrsfluss tagsüber nicht eingeschränkt wird.</p> <p><u>OT Röglitz:</u>  Generelle Reduzierung der zulässigen Gesamtgeschwindigkeit auf 30 km/h innerorts auf der K 2146 in Röglitz.</p>
Schallschutzwand	<p><u>OT Schkopau:</u>  Wurde im Bereich der B91 im OT Schkopau bereits geprüft und geplant, jedoch gab es seitens der Anwohner kein einvernehmliches Interesse in Bezug auf die Umsetzung. Seitens des Straßenverkehrsamtes wird der Bau einer Schallschutzwand als die wirkungsvollste Variante angesehen. Auch Anwohner der Pfalzstraße bekunden ihr Interesse an dem Bau einer Schallschutzwand zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Schkopau.</p> <p><u>OT Ermlitz:</u>  Da die Lärmbelastung von der A9 besonders im Ortsteil Rübsen von den Bürgern als sehr hoch empfunden wird, sollte eine Überprüfung stattfinden, inwieweit ebenfalls eine Schallschutzwand auf Ermlitzer Seite errichtet werden kann.</p> <p><u>OT Knapendorf</u>  Da die Lärmbelastung von der A38 besonders im Ortsteil Bündorf von den Bürgern als sehr hoch empfunden wird, sollte eine Überprüfung stattfinden, inwieweit die vorhandene Schallschutzwand erweitert werden kann. Von den Bürgern werden die Lärmbelästigungen insbesondere wahrgenommen bevor sie hinter der Schallschutzwand „verschwinden“ und wenn sie wieder hinter der Schallschutzwand hervor kommen.</p>
Verkehrslenkung und -umverteilung	<p>Neubau Erschließungsstraße zum Dow- Standort möglich – Planungen wurden aufgestellt, jedoch wegen der derzeitigen wirtschaftlichen Entwicklung wieder aus dem Fokus genommen.</p> <p>Ergänzende Ausschilderung für LKW an der B6 und A9 zum Dow- Werk, da ortsfremde Fahrer aufgrund von Navigationsgeräten sonst die Strecke durch die verschiedenen Ortsteile von Schkopau wählen.</p>
<b>Prüfung, von weiteren Maßnahmen:</b>	
Reduzierung der fahrzeugseitigen Schadstoffemissionen	Kein Eingreifen durch die Gemeinde Schkopau möglich
Reduzierung der fahrzeugseitigen Geräuschemissionen	Kein Eingreifen durch die Gemeinde Schkopau möglich

Reduzierung der Kfz-Verkehrsmenge durch weitgehende Modal- Split- Änderungen (Verkehrsmittelwahl)	Kein Eingreifen durch die Gemeinde Schkopau möglich
Gesamtstädtische Reduzierung der Lkw-Anteile	Kein Eingreifen durch die Gemeinde Schkopau möglich – der LKW- Verkehr wird über die B91 zum Industriestandort geleitet
Kleinräumige Reduzierung der Lkw-Anteile	Kein Eingreifen durch die Gemeinde Schkopau möglich
Erhöhung der Anteile schadstoffarmer Fahrzeuge im Straßenraum	Kein Eingreifen durch die Gemeinde Schkopau möglich
Erhöhung der Anteile lärmarmen Fahrzeuge im Straßenraum	Kein Eingreifen durch die Gemeinde Schkopau möglich
Verbesserung des Verkehrsflusses	Auf der B181 wurde zur Verkehrssicherheit der Fußgänger eine Bedarfsampel errichtet. Da diese nur bei Bedarf ausgelöst wird, ist der Verkehrsfluss im Übrigen ohne Einschränkung.
Immissionsmindernde Straßenraumorganisation  (z.B. durch Straßenraumgestaltung indem vierspurige Straßen auf zwei Streifen reduziert werden, womit der Abstand zwischen Fahrbahn und Wohnbebauung vergrößert werden kann. Weiterhin könnten auf diese Weise Grünstreifen mit Baumbestand zwischen der Fahrbahn und der Wohnbebauung angelegt werden oder es könnte ein Parkstreifen errichtet werden.)	OT <u>Rockendorf, Hohenweiden, Rattmannsdorf</u> : Nur zweistreifiger Ausbau der L 171 in Hohenweiden – keine geänderte Straßenraumorganisation aus Platzgründen möglich.  OT <u>Schkopau</u> : Nicht sinnvoll – vierspurig ausgebaute Bundesstraße zum optimalen Verkehrsfluss  OT <u>Wallendorf</u> : Nur zweistreifiger Ausbau der B181 in Wallendorf – keine geänderte Straßenraumorganisation aus Platzgründen möglich.
Lärmindernder Fahrbahnbelag	OT <u>Hohenweiden</u> : Überprüfung durch Straßenbaulastträger möglich  OT <u>Schkopau</u> : Einbau von lärmarmen Asphalt erfolgt seit 2012  OT <u>Wallendorf</u> : Der grundlegende Ausbau der B181 erfolgte in den Jahren 2010-2011 - Überprüfung durch Straßenbaulastträger möglich  OT <u>Röglitz</u> : Überprüfung bei Sanierung möglich
Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche	Keine Handlungskompetenz, da die Gemeinde Schkopau nicht Straßenbaulastträger der kartierten Straßen ist.

Verlegen der Fahrstreifen in Straßenmitte	<p>Nicht sinnvoll im Bereich der B91 (OT Schkopau), da eine vierspurig ausgebauten Bundesstraße zum optimalen Verkehrsfluss vorhanden ist.</p> <p>In den OT Rockendorf, Hohenweiden, Rattmannsdorf und OT Wallendorf nicht möglich, da nur ein zweistreifiger Ausbau vorhanden ist.</p>
Neubau von Umgehungsstraßen	<p>OT <u>Lochau</u>: Umgehungsstraße wird seit Jahren von den Anwohnern gefordert und ist bereits im Flächennutzungsplan der Gemeinde Schkopau verankert.</p> <p>OT <u>Wallendorf</u>: Eine Umgehungsstraße für Wallendorf ist bereits in der Vorschlagsliste des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Eine baldige Umsetzung entspricht dem Willen der Gemeinde.</p> <p>OT <u>Röglitz</u>: Es sollte eine Überprüfung stattfinden, inwieweit der Bau einer Umgehungsstraße für den OT Röglitz möglich ist.</p> <p>OT <u>Raßnitz</u>: Es sollte geprüft werden, ob die angestrebte Umgehungsstraße für Lochau verlängert werden und nördlich des Raßnitzer Ortsteils Pritschöna in die L 168 Gröbers- Raßnitz eingebunden werden kann.</p>

Für Schkopau kann festgestellt werden, dass zeitnah eine erneute Überprüfung stattfinden könnte, inwieweit die lärmarme Straßendeckschicht Pegelüberschreitungen mindert. Sollten trotz der Straßensanierung noch Pegelüberschreitungen auftreten, könnte überprüft werden, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der B91 möglich ist, so dass diese zusätzlich zu den bereits realisierten Maßnahmen umgesetzt werden kann.

Auf der L 171 sowie auf der B 181 könnten die Ergebnisse der Berechnungen der LSBB zur Geschwindigkeitsreduzierung in den Nachtstunden in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.

In Bezug auf den Ausbauzustand kann eine Überprüfung erfolgen, inwieweit zum Schutz unserer Bürger lärmindernde Fahrbahnoberflächen bei zukünftigen kommunalen Straßensanierungen eingebaut werden können.

Die Planungen von Umgehungsstraßen für Lochau und Wallendorf sollten weiter forciert werden. Darüber hinaus sollte weiter überprüft werden, inwieweit es eine Möglichkeit für eine Umgehungsstraße für die Ortsteile Raßnitz und Röglitz gibt.

In Bezug auf die Autobahnen A9 und A38 könnte überprüft werden, inwieweit der Bau bzw. die Erweiterung von Lärmschutzwänden möglich ist.

### **3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre<sup>9)</sup>**

„Lärmaktionspläne sind zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG). Dies kann durch Ausweisung von Gebieten als „Ruhige Gebiete“ im Lärmaktionsplan erfolgen. [...]

Wie sich aus der Begriffsdefinition des Artikels 3 Buchstabe l) und m) der Umgebungslärmrichtlinie (RL 2002/49/EG) ergibt, gibt es keine ruhigen Gebiete per se, d. h. die aufgrund ihrer akustischen oder anderen Eigenschaften als ruhige Gebiete in Frage kommen, sondern das Vorhandensein ruhiger Gebiete setzt voraus, dass sie im Plan festgesetzt und die räumliche Ausdehnung und Lage (bspw. durch eine Kartendarstellung mit Benennung der Flurstücke) eindeutig beschrieben worden sind. Die Festsetzung der ruhigen Gebiete im Lärmaktionsplan erfolgt durch die für die Aufstellung zuständige Behörde, in der Regel die Gemeinde. [...]

Auch bei der Definition ruhiger Gebiete auf dem Land ist zunächst unerheblich, ob es sich um bebaute oder unbebaute Gebiete handelt. Es kommt lediglich darauf an, dass diese Gebiete keinem Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Die Definition „kein Verkehrs- .....Lärm“ ist im Sinne von „kein relevanter Lärm“ zu verstehen.“

[Quelle: LAI – AG Lärmaktionsplanung i.d.F.v. 03/2017, S. 6]

Aufgrund der industriellen Prägung, der Verkehrswege (Straße, Schiene) sowie der Fluglärmbelastung müssten für die Ausweisung ruhiger Gebiete separate Berechnungen erfolgen. Eine Veranlassung für eine Festlegung ruhiger Gebiete wäre zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von  $L_{DEN} = 40 \text{ dB(A)}$  nicht überschritten werden.

### **3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen<sup>10)</sup>**

Langfristig sollte die Realisierung der Umgehungsstraßen für Lochau, Raßnitz und Wallendorf forciert werden.

Ebenfalls sollte eine Schallschutzwand an der A 9 sowie eine ergänzende Schallschutzwand entlang der A 38 errichtet werden.

An der A9 und an der A 38 sollte eine ergänzende Beschilderung für die DOW-Werke in Schkopau angebracht werden.

### 3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen<sup>11)</sup>

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60		über 50 bis 55	
über 60 bis 65		über 55 bis 60	
über 65 bis 70		über 60 bis 65	
über 70 bis 75		über 65 bis 70	
über 75		über 70	
Summe		Summe	
Differenz		Differenz	

Angaben zu den Berechnungen für die B181 und die L171 sollten zwischenzeitlich vorliegen und werden schnellstmöglich ergänzt.

## 4. Formelle und finanzielle Informationen

### 4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

März 2018 – 3. Stufe Lärmaktionsplanung

### 4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Mai 2018 - Gemeinderatsbeschluss

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

Zweifache Trägerbeteiligung – siehe Liste zur Trägerbeteiligung in der Zeit vom 29.03.2018 bis 12.04.2018 sowie in der Zeit vom 19.04.2018 bis 19.05.2018.

Zweifache Öffentlichkeitsbeteiligung

- frühzeitige Information:  
Offenlage des Vorabzuges vom 29.03.2018 bis einschl. 12.04.2018 sowie die
- Offenlage und Beteiligung des Entwurfes in der Zeit vom  
19.04.2018 bis einschließlich 19.05.2018 im Bauamt der Gemeinde Schkopau sowie im Internet auf [www.gemeinde-schkopau.de](http://www.gemeinde-schkopau.de).

### 4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans<sup>12)</sup>

Seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörden wurden Berechnungen durchgeführt, welche die Situation vor Ort überprüft haben. Die Ergebnisse werden zeitnah ergänzt.

### 4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans<sup>13)</sup>

Die Kosten für die Aufstellung fallen zurzeit nur im Rahmen der laufenden Verwaltung an. Die Kosten für die Umsetzung des Aktionsplanes müssen aufgrund der fehlenden Trägerschaft der betroffenen Straßen von den jeweiligen Straßenbaulastträgern getragen werden.

#### 4.6 Weitere finanzielle Informationen<sup>14)</sup>

*Kosten- Nutzen- Analyse:*

- *in der Abwägung beachtlich:*

- *Volkswirtschaftliche Kosten*
- *Physische und psychische Störungen*
- *Medizinische Behandlung*
- *Immaterielle Kosten – Wohlbefinden, Leid, etc.*
- *Verminderte Einnahmen/ Immobilienpreise*
- *Lärminderungsplanung kostet „nur“ am Anfang - Amortisierung*

#### 4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

[www.gemeinde-schkopau.de](http://www.gemeinde-schkopau.de)

aktuelle Informationen → öffentliche Bekanntmachungen → Lärmaktionsplanung

**Ort, Datum**

**Unterschrift**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**(Siegel)**

Haufe

Bürgermeister

## Abkürzungsverzeichnis

A „123“	Autobahn
AS	Anschlussstelle
B „123“	Bundesstraße
BAB „123“	Bundeautobahn
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BMVBS	Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
dB	Dezibel
dB (A)	Dezibel in Frequenzbewertung der Klasse A
EU	Europäische Union
ICAO	Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation
K „123“...	Kreisstraße
L „123“	Landesstraße
LAI	Bund/ Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
L <sub>DEN</sub>	Lärmindex Tag-Abend-Nacht (24-h-Wert)
L <sub>Night</sub>	Lärmindex Nacht
LSBB	Landesstraßenbaubehörde
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MI	Mischgebiete
OL	Ortslage
OT	Ortsteil
RLS 90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
StVO	Straßenverkehrsordnung
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
WA	allgemeine Wohngebiete