

Lärmaktionsplan der Gemeinde Schkopau

Aktionsplan zur 4. Stufe der EU-Lärmkartierung gem. § 47d Bundes-
Immissionsschutzgesetz (BImSchG)



vom März 2024

Gemeinde Schkopau
Schulstraße 18
06258 Schkopau

Inhaltsverzeichnis

<u>I. Allgemeines</u>	S. 3
1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind	S. 3
2. Für die Aktionsplanung zuständige Behörde	S. 9
3. Rechtlicher Hintergrund	S. 9
4. Geltende Grenzwerte	S. 9
<u>II. Bewertung der Ist-Situation</u>	S. 10
1. Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	S. 10
2. Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	S. 11
3. Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	S. 12
<u>III. Maßnahmenplanung</u>	S. 13
1. Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	S. 13
2. Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	S. 14
3. Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre	S. 17
4. Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen	S. 18
5. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	S. 18
<u>IV. Formelle und finanzielle Informationen</u>	S. 18
1. Datum der Aufstellung des Aktionsplans	S. 18
2. Datum des Abschlusses des Aktionsplans	S. 18
3. Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen	S. 18
4. Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	S. 19
5. Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans	S. 19
6. Weitere finanzielle Informationen	S. 19
7. Link zum Aktionsplan im Internet	S. 19
Abkürzungsverzeichnis	S. 20

I. 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 waren bis zum 30. Juni 2022 und Lärmaktionspläne müssen bis zum 30. Juni 2024 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.

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.

Auf Grundlage der 4. Stufe der Lärmkartierung 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.

1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Die Gemeinde Schkopau liegt 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. Das Gemeindegebiet grenzt unmittelbar an die Stadtgebiete der Stadt Halle (Saale) im Norden und der Stadt Merseburg im Süden an. Im Westen befindet sich die

Bundesautobahn A 38 und im Osten die A 9.

Die Gemeinde Schkopau 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.

Am 31.12.2022 gab es 11.332 Einwohner in der Gemeinde Schkopau.

Ortsteil Burgliebenau

Im Ortsteil Burgliebenau wohnten zum 31.12.2022 423 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 31.12.2022 1.135 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 31.12.2022 1.710 Einwohner. Durch die Ortslage Ermlitz verläuft in Ost- West- Richtung aus Raßnitz kommend die Landesstraße L 170 von Halle nach Schkeuditz. Der Ortsteil Ermlitz befindet sich im Einwirkungsbereich der östlichen verlaufenden Bundesautobahn A 9 und der nördlich gelegenen Bundesstraße B 6. 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 31.12.2022 784 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. Außerhalb ist keine zusätzliche Begrenzung vorgegeben. Anschließend verläuft die L 171 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 31.12.2022 466 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 31.12.2022 259 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 31.12.2022 1.135 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 31.12.2022 489 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 31.12.2022 1.211 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 31.12.2022 274 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. Allerdings ist eine nahezu durchgängige Absenkung der Kanalisationsabdeckung zu verzeichnen, welche zusätzliche Immissionen hervorruft.

Ortsteil Schkopau

Im Ortsteil Schkopau wohnten zum 31.12.2022 2.711 Einwohner. Die Bundesstraße B 91 verläuft von Süden (aus Richtung Merseburg kommend) nach Norden (in Richtung Halle führend) und tangiert die Wohngebiete des Ortsteils Schkopau an deren westlichen Randbereichen. 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. Die B 91 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

Ortsteil Wallendorf/ Luppe

Im Ortsteil Wallendorf wohnten zum 31.12.2022 725 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.

„Der Flughafen Leipzig/Halle ist heute das zweitgrößte Luftfrachtdrehkreuz Deutschlands und Nummer vier in Europa. Seit 2007 hat sich das Aufkommen auf 1,5 Millionen Tonnen im Jahr 2022 mehr als verzehnfacht, Tendenz weiter steigend.“ (<https://www.mdf-ag.com/unternehmen/flughafen-leipzig-halle-gmbh/ausbauvorhaben/> , 02.08.2023)

Der Flughafen Leipzig/Halle verzeichnet im Passagierverkehr 2023 insgesamt 2.101.425 Fluggäste. Von Januar bis Dezember wurden 80.536 Flugbewegungen erfasst, dies entspricht einem Zuwachs von 1,66 % im Vergleich zum Jahr 2018. (Vgl.: <https://www.mdf-ag.com/unternehmen/flughafen-leipzig-halle-gmbh/>, 30.01.2024)

„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), das zuletzt durch Artikel 42 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist] 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. 09/2022, S. 56]

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 lärmindernden 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.)
4. neues Lärmschutzmaßnahmenpaket des Flughafens zur finanziellen Unterstützung privater Lärmschutzmaßnahmen

„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. 09/2022, S. 56]

Die Organisation und Begleitung der Kartierung des Fluglärms am Großflughafen Leipzig-Halle, welcher vor allem im Saalekreis und im Osten und Süden von Halle Lärmbelästigungen 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.

Haupt Eisenbahnstrecken

Weiterhin wird die Gemeinde Schkopau von den Haupt Eisenbahnstrecken im Land Sachsen- Anhalt tangiert. Die Gemeinde Schkopau ist darüber hinaus der ICE-Strecke Halle- Erfurt betroffen. Die Geräuschemissionen des ICE werden von den Bürgern der Ortschaften Döllnitz und Dörstewitz beeinträchtigend wahrgenommen.

Seit dem 1. Januar 2015 ist für die Lärmaktionsplanung an den Haupt Eisenbahnstrecken des Bundes das

Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Die Einflussmöglichkeiten der Kommune sind deshalb eingeschränkt. Die Informationsseite des Eisenbahn-Bundesamts zur Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes finden Sie unter <https://www.laermaktionsplanung-schiene.de>.

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. Eine entsprechende Kartierung der betroffenen Bereiche wurde 2022 durch die Gemeinde Schkopau vorgenommen.

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 der Lärmkartierungen, die auf Datengrundlage des Landesamt 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.

Die Berechnungsmethode nach der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen - RLS-19 ist mit Erlass des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales vom 14.12.2020 zum 01.03.2021 im Land Sachsen-Anhalt zur Bestimmung der Beurteilungspegel für die Lärmvorsorge und –sanierung an Bundes- und Landesstraßen eingeführt. Eine Anpassung der Anwendungsvorschriften für verkehrsorganisatorische Maßnahmen ist bisher noch nicht erfolgt. Daher ist die Berechnung nach der RLS-90 weiterhin für die Bestimmung der Beurteilungspegel zur Bewertung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen anzuwenden.

3. Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG. Die zuständigen Behörden stellen bis zum 30. Juni 2024 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.

4. Geltende Grenzwerte

Bundes- bzw. landeseinheitliche Grenzwerte wurden weder von Deutschland noch Sachsen-Anhalt festgelegt. Bisher war eine Prüfung der Lärmaktionsplanung in Sachsen-Anhalt dann erforderlich, wenn bei der Lärmkartierung Einwohner an Hauptverkehrsstraßen mit nächtlichem Beurteilungspegel $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ ermittelt worden sind.

Entsprechend der Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinie-StV) ist vielmehr maßgeblich, ob die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Falls als ortsüblich hingenommen werden muss.

Die Lärmschutz-Richtlinie-StV benennt folgende Grenzwerte:

- für reine und allgemeine Wohngebiete 70/60 dB(A) tags/nachts
- für Kern-, Dorf- und Mischgebiete 72/62 dB(A) tags/nachts
- für Gewerbegebiete 75/65 dB(A) tags/nachts

II. Bewertung der Ist-Situation

1. Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

An den Hauptverkehrswegen

Die Gesamtheit der vom Umgebungslärm betroffenen Einwohner wird aus der Zahl der Menschen ermittelt, die in Gebäuden wohnen, an denen der berechnete L_{DEN} an der am stärksten belasteten Fassade in Bereichen von 55 bis über 75 dB(A) bzw. L_{Night} von 50 bis über 70 dB(A) liegt. Die Zahlenangaben wurden dabei auf die nächsten Hunderterstelle auf – oder abgerundet.

Weiterhin ist die Gesamtfläche von lärmbelasteten Gebieten anzugeben. Diese ist dabei auf einzelne Flächenbereiche (in km^2) mit L_{DEN} -Werten von über 55 dB(A), 65 dB(A) bzw. 75 dB(A) zu differenzieren.

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 $L_{DEN} > 55$ dB(A), $L_{DEN} > 65$ dB(A) und $L_{DEN} > 75$ dB(A) ausgewiesen.

Die nachfolgende Tabelle fasst diese statistischen Daten für die **GEMEINDE SCHKOPAU** zusammen: (Quelle: 4. Stufe der EU- Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen in Sachsen- Anhalt)

L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm	L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 54	--	über 50 bis 55	1.300
über 55 bis 59	1.600	über 55 bis 60	600
über 60 bis 64	800	über 60 bis 65	300
über 65 bis 69	300	über 65 bis 70	0
über 70 bis 74	100	über 70	0
über 75	0		
Summe	2.800	Summe	2.200

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: 4. Stufe der EU- Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen in Sachsen- Anhalt)

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Menschen	Schulen	Krankenhäuser
55 - 64 dB(A) L _{DEN}	4,01	1.300	2.400	3	0
65 - 74 dB(A) L _{DEN}	1,01	500	400	0	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,06	0	0	0	0
Summe	5,08	1.800	2.800	0	0

Zum Fluglärm

Ein vollständige Bericht über die durchgeführte Lärmkartierung am Großflughafen Leipzig/Halle ist unter folgendem Link zu finden:

https://luis.sachsen.de/download/Flug_Laermkartierung2022_Internet_Stand06_2023.pdf

L _{DEN} dB (A)	Menschen in den Pegelklassen	L _{Night} dB (A)	Menschen in den Pegelklassen
≥ 55 bis 59	6.182	≥ 45 bis 49	2.351
≥ 60 bis 64	1.474	≥ 50 bis 54	6.167
≥ 65 bis 69	0	≥ 55 bis 59	908
≥ 70 bis 74	0	≥ 60 bis 64	0
≥ 75	0	≥ 65 bis 69	0
Summe	7.656	Summe	9.426

2. Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

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.

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 Betroffenenheiten von Menschen nach folgender Tabelle festzustellen.

Straße	Ortsteil	Betroffenheit durch Beurteilungspegel L_{Night} > 55 dB(A) entsprechend der aktuellen Lärmkarten des LAU
A9	Rübsen	keine Betroffenheit
A9	Ermlitz	keine Betroffenheit
A38	Dörstewitz	Betroffenheit
A38	Bündorf	Betroffenheit
B91	Schkopau	Betroffenheit
B181	Tragarth	Betroffenheit
B181	Wallendorf	Betroffenheit
L171	Rockendorf	Betroffenheit
L171	Hohenweiden	Betroffenheit
L171	Rattmannsdorf	Betroffenheit
L171	Korbetha	Betroffenheit
L172	Bündorf	keine Betroffenheit
L172	Knapendorf	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 den vereinzelt Gebäudebestand entlang der Umgehungsstraße.

Bezüglich des Fluglärms ist definitiv festzustellen, dass eine Betroffenheit besteht. Insbesondere der nächtliche Fluglärm wird als Problem gesehen.

3. Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Hauptverkehrswege mit Kartierungspflicht

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 Haupt-

verkehrsstraße liegen.

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

Hauptverkehrswege 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 Lärmbelastungen 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.

III. Maßnahmenplanung

1. Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

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.

2. Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Realisierbare Maßnahmen:	
Reduzierung der Geschwindigkeit	<p><u>OT Raßnitz und Ermlitz</u> Reduzierung der zulässigen Gesamtgeschwindigkeit innerorts auf der L 170 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.</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> <p>Als mögliche realisierbare Maßnahme für alle Ortsteile ist die Errichtung einer Geschwindigkeitsanzeigttafel sinnvoll. Diese visualisiert die gefahrene Geschwindigkeit in Echtzeit und warnt den Autofahrer bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.</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. Der Bau einer Schallschutzwand wird als die wirkungsvollste Variante angesehen. Auch Anwohner der Pfalzstraße bekunden ihr Interesse an dem</p>

	<p>Bau einer Schallschutzwand.</p> <p>OT <u>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>OT <u>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 Lärmbelastigungen insbesondere wahrgenommen bevor sie hinter der Schallschutzwand „verschwinden“ und wenn sie wieder hinter der Schallschutzwand hervor kommen.</p>
Prüfung, von weiteren Maßnahmen:	
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
<p>Immissionsmindernde Straßenraumorganisation</p> <p>(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.)</p>	<p>OT <u>Rockendorf, Hohenweiden, Rattmannsdorf</u>: Nur zweistreifiger Ausbau der L 171 in Hohenweiden – keine geänderte Straßenraumorganisation aus Platzgründen möglich.</p> <p>OT <u>Schkopau</u>: Nicht sinnvoll – vierspurig ausgebaute Bundesstraße zum optimalen Verkehrsfluss</p> <p>OT <u>Wallendorf</u>: Nur zweistreifiger Ausbau der B181 in Wallendorf – keine geänderte Straßenraumorganisation aus Platzgründen möglich.</p>
Lärmindernder Fahrbahnbelag	<p>OT <u>Hohenweiden</u>: Überprüfung durch Straßenbaulastträger möglich</p>

	<p>OT <u>Schkopau</u>: Einbau von lärmarmen Asphalt erfolgt seit 2012</p> <p>OT <u>Wallendorf</u>: Der grundlegende Ausbau der B181 erfolgte in den Jahren 2010-2011 - Überprüfung durch Straßenbaulastträger möglich</p> <p>OT <u>Röglitz</u>: Überprüfung bei Sanierung möglich</p>
Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche	Keine Handlungskompetenz, da die Gemeinde Schkopau nicht Straßenbaulastträger der kartierten Straßen ist.
Verlegen der Fahrstreifen in Straßenmitte	Nicht sinnvoll im Bereich der B91 (OT Schkopau), da eine vier-spurig ausgebaute Bundesstraße zum optimalen Verkehrsfluss vorhanden ist. In den OT Rockendorf, Hohenweiden, Rattmannsdorf und OT Wallendorf nicht möglich, da nur ein zweistreifiger Ausbau vorhanden ist.
Neubau von Umgehungsstraßen	<p>OT <u>Lochau</u>: Umgehungsstraße wird seit Jahren von den Anwohnern gefordert.</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>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.

Für die Anordnung einer Reduzierung der Geschwindigkeit aus Lärmschutzgründen ist jedoch zu beachten, dass eine Reduzierung nur erfolgen kann, wenn eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV vorliegt. Nach Informationen der unteren Verkehrsbehörde hat sich das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren nur geringfügig geändert. Eine Grenzwertüberschreitung ist nur an einzelnen Gebäuden zu verzeichnen. Aus diesem Grund finden aktuell keine erneuten Lärmbe-rechnungen statt, so dass momentan auch keine Reduzierung der Geschwindigkeiten angezeigt ist.

In Bezug auf den Ausbauzustand kann eine Überprüfung erfolgen, inwieweit zum Schutz unserer Bürger lärm-mindernde Fahrbahnoberflächen bei zukünftigen kommunalen Straßensanierungen eingebaut

werden können.

Der Bau von Umgehungsstraßen für Lochau und Wallendorf sollte weiter forciert werden. Das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben „B 181n Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ wurde mit Schreiben vom 15.12.2023 durch die oberste Landesentwicklungsbehörde (das Ministerium für Infrastruktur und Digitales) eingeleitet. Dies führt auch für den Ortsteil Luppenau – OT Tragarth zu einer Entlastung im Bereich der L 181.

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. In diesem Zusammenhang ist es sinnvoll und wichtig die tatsächliche Lärmbelästigung durch das Aufstellen mobiler Lärmmessstationen zu ermitteln. Insbesondere im Ortsteil Ermlitz spielt die Ermittlung der tatsächlichen Lärmwerte eine große Rolle, da trotz der räumlichen Nähe zur A9 im Rahmen der Lärmkartierung keine Betroffenheit festgestellt worden ist.

3. Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

„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 Verkehrslärm“ ist im Sinne von „kein relevanter Lärm“ zu verstehen.“

[Quelle: LAI – AG Lärmaktionsplanung i.d.F.v. 09/2022, S. 27]

Unter diesem Aspekt sind besonders die Landschafts-, Natur- und Vogelschutzgebiete sowie die FFH-Gebiete vor dem zunehmenden Verkehrslärm, insbesondere Fluglärm, zu schützen. Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm sind gezielt durch die Mitwirkung im Rahmen der Teilnahme an den Treffen der Fluglärmkommission zu erwirken.

4. Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

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.

5. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Derzeit sind keine Berechnungen vorhanden. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Betroffenenzahlen reduzieren, wenn weitere Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden.

IV. Formelle und finanzielle Informationen

1. Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Datum des Beginns der frühzeitigen Beteiligung: 18.09.2023

2. Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Am XX.XX.XXXX nach Beratung und Beschlussfassung im Gemeinderat der Gemeinde Schkopau für die Hauptverkehrswege.

3. Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Zweifache Öffentlichkeitsbeteiligung

- Veröffentlichung des Vorentwurfes vom 18.09.2023 bis einschließlich 15.10.2023 auf der Internetseite der Gemeinde Schkopau unter <https://www.gemeinde-schkopau.de/de/laermaktionsplan.html> sowie Möglichkeit der Einsichtnahme im Bauamt der Gemeinde Schkopau
- Veröffentlichung des Entwurfes vom 12.02.2024 bis einschließlich 10.03.2024 auf der Internetseite der Gemeinde Schkopau unter <https://www.gemeinde-schkopau.de/de/laermaktionsplan.html> sowie Möglichkeit der Einsichtnahme im Bauamt der Gemeinde Schkopau

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

- Anschreiben vom 04.09.2023 zur frühzeitigen Beteiligung mit der Bitte um Stellungnahme bis 22.10.2023
- Anschreiben vom 07.02.2024 zur förmlichen Beteiligung mit der Bitte um Stellungnahme bis 15.03.2024

Öffentliche Beratung in den Gremien der Gemeinde Schkopau

- am 23.04.2024 öffentliche Beratung des Lärmaktionsplan in der Fassung vom März 2024 im Ausschuss für Ordnung, Feuerwehr, Umwelt, Seen und Tourismus
- am 28.05.2024 öffentliche Beratung des Lärmaktionsplans in der Fassung vom März 2024 im

Gemeinderat der Gemeinde Schkopau

4. Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

5. Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

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.

6. Weitere finanzielle Informationen

Kosten- Nutzen- Analyse:

- *in der Abwägung beachtlich:*

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

7. Link zum Aktionsplan im Internet

www.gemeinde-schkopau.de

aktuelle Informationen → öffentliche Bekanntmachungen → Lärmaktionsplanung

Ort, Datum

Unterschrift

(Siegel)

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 _{DEN}	Lärmindex Tag-Abend-Nacht (24-h-Wert)
L _{Night}	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