

Lärmaktionsplan

gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz, 4. Stufe (2024)

Kommune	Gemeinde Barleben
Bundesland	Sachsen-Anhalt 

1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde	Barleben
Gebietskörperschaft	Gemeinde
Amtlicher Gemeindeschlüssel	15083040
Vollständiger Name der Behörde	Gemeinde Barleben
Straße	Ernst-Thälmann-Straße
Hausnummer	22
Postleitzahl	39179
Ort	Barleben
E-Mail <i>(freiwillige Angabe)</i>	
Internet-Adresse <i>(freiwillige Angabe)</i>	

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird ¹

Beschreibung der Gemeinde

Die Gemeinde Barleben ist direkt nördlich der Landeshauptstadt Magdeburg gelegen und umfasst die drei Ortschaften Ebendorf, Meitzendorf und Barleben. Insgesamt leben in der Gemeinde 9.257 Personen auf einer Gesamtfläche von 29,74 km². Der Betrachtungsrahmen - sowohl der Lärmkartierung als auch der hierauf aufbauenden Lärmaktionsplanung - beschränkt sich auf Hauptverkehrsstraßen (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV > 8.200 Kfz/Tag) und Haupteisenbahnstrecken (> 30.000 Zugbewegungen im Jahr). Dies sind definitionsgemäß Verkehrswege, die die in Klammer stehenden Schwellenwerte überschreiten. Untersucht und als relevant erachtet wurden folgende Hauptverkehrsstraßen: A2, B71 und B189 mit einer Gesamtlänge von 9,27 km im Gemeindegebiet. Alle anderen Straßen sind aufgrund der Unterschreitung des maßgebenden Schwellenwertes für die Verkehrsstärke nicht Teil der Lärmkartierung gewesen und in Züge dessen für die Lärmaktionsplanung nicht relevant. Die Ortschaft Meitzendorf ist Geräuscheinwirkungen durch die westlich der Ortschaft gelegene B71 ausgesetzt. Der DTV-Wert beläuft sich in diesem Straßenabschnitt der B71 auf rund 14.000 Kfz/Tag bei einem Lkw-Anteil von 16,7 Prozent. Die Ortschaft Ebendorf liegt im Lärmeinwirkungsbereich der in südlicher Richtung befindlichen Autobahn A2, die in diesem Abschnitt durch ein Verkehrsaufkommen von 74.400 Kfz/Tag bei einem Lkw-Anteil von 25,1 Prozent gekennzeichnet ist.

Zur Geräuschbelastung in Barleben tragen sowohl die südlich gelegene Autobahn A2 (DTV: 70.900 Kfz/Tag; Lkw-Anteil: 25,4 Prozent) als auch die westlich der Ortschaft befindliche B189 (DTV: ca. 22.000 Kfz/Tag; Lkw-Anteil: ca. 8,5 %) bei. Weiterhin befindet sich östlich der Ortschaft Barleben die Haupteisenbahnstrecke 6402, die sich durch ein Aufkommen von jährlich 50.700 Zugbewegungen auszeichnet. Davon entfallen auf den Güterverkehr rund 12.700 Zugbewegungen. Aufgrund des vergleichsweise großen Abstandes dieser Bahnstrecke von den nächstgelegenen Wohngebäuden im Gemeindegebiet liegen die Geräuscheinwirkungen unterhalb des lärmkartierungspflichtigen Belastungsniveaus. Aufgrund fehlender Lärmbetroffenheiten sind keine Maßnahmen zur Lärminderung erforderlich.

erstmalige Aufstellung
des Lärmaktionsplans

ja

Fortschreibung/ Überarbeitung des
Lärmaktionsplans

nein

vom:

1.3 Rechtlicher Hintergrund ²

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

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Eine Übersicht geltender nationaler Lärmgrenzwerte, die als Kriterien für die Evaluierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Bekämpfung und Minderung von Lärm verwendet werden enthält Anhang III der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung. Das Dokument kann auf folgender Internetseite abgerufen werden:

https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lai-hinweise-zur-laermaktionsplanung-dritte-aktualisierung_1667389269.pdf

Informationen über zusätzliche Grenzwerte, Auslösewerte o. ä., die im Aktionsplan verwendet wurden (*freiwillige Angabe*)

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Ausgehend von den nationalen Auslösewerten für die Lärmsanierung an bestehenden Straßen in der Baulast des Bundes dienen vorliegend die Lärmbelastungspegel $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ sowie $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ als orientierende Kenngrößen für die Lärmaktionsplanung. Es sollte sichergestellt werden, dass an Wohnsgebäuden sowie Schulen, Krankenhäusern und Kindergärten zumindest diese Belastungspegel unterschritten werden. Belastungen oberhalb dieser Schwellenwerte sind Auslöser für in Betracht zu ziehende Maßnahmen zur Lärminderung.

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind ³

2.1.1 Hauptverkehrsstraßen (freiwillige Angabe)

Angaben über die geschätzte Zahl der betroffenen Menschen in den Isophonenbändern

L _{DEN} [dB(A)]	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75
Anzahl	3.307	1.677	32	0	0

L _{NIGHT} [dB(A)]	>45-50	>50-54	> 55-59	>60-64	>65-69	>70
Anzahl	1437	3491	523	0	0	0

Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet

L _{DEN} [dB(A)]	55 - 64	65 - 74	>75
Fläche/km ²	19,5	6,06	1,19
Wohnungen/Anzahl	2373	15	0
Schulgebäude/Anzahl	5	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

Angaben zur geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen

	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung
Anzahl	1	709	210

2.1.2 Haupteisenbahnstrecken

(Lärmkartierung des Eisenbahnundesamtes und ggf. Strecken in Länderhoheit) (freiwillige Angabe)

Angaben über die geschätzte Zahl der betroffenen Menschen in den Isophonenbändern

L _{DEN} [dB(A)]	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75
Anzahl	0	0	0	0	0

L _{NIGHT} [dB(A)]	>45-50	>50-54	> 55-59	>60-64	>65-69	>70
Anzahl	0	0	0	0	0	0

Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet

L _{DEN} [dB(A)]	55 - 64	65 - 74	>75
Fläche/m ²	1.006.700	161.900	3.600
Wohnungen/Anzahl	0	0	0
Schulgebäude/Anzahl	0	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

Angaben zur geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen

	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung
Anzahl	0	0

2.2 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten ⁴

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

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:

5.016

... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:

4.014

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch Lärm von Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt sind:

0

... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} durch Lärm von Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt sind:

0

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen / bei LAP ohne Maßnahmen: Begründung des Abwägungsergebnisses ⁵

Bezüglich Hauptverkehrsstraßen und sonstigen Lärmquellen

In der Gemeinde Barleben sind rund 54 Prozent (= 5016/9257) der Einwohner einer Lärmbelastung von 55 dB(A) und höher in Bezug auf 24 Stunden-Tageszeitraum ausgesetzt. Im Nachtzeitraum (hier: 22.00 bis 6.00 Uhr) sind 43 Prozent (= 4014/9257) der Bevölkerung von Lärmbelastungen ab 50 dB(A) betroffen. Somit ist mehr als jeder zweite Einwohner von Lärmeinwirkungen oberhalb der kartierungspflichtigen Schwellenbelastung im 24 Stunden-Tageszeitraum betroffen. Besonderes Augenmerk ist auf die Betroffenenanzahlen zu legen, die Lärmbelastungen ab 65 dB(A) für L_{DEN} bzw. ab 55 dB(A) für L_{Night} ausgesetzt sind. In diesem Zusammenhang ist zunächst zu konstatieren, dass keine Lärmbelastungen oberhalb von 70 dB(A) [L_{DEN}] / 60 dB(A) [L_{Night}] zu verzeichnen sind. Auf die Lärmpegelklasse $L_{DEN} > 65-69$ dB(A) entfallen 32 Einwohner (0,4% der Bevölkerung). In der für den Nachtzeitraum maßgebenden Lärmpegelklasse $L_{Night} > 55-59$ dB(A) sind es 523 Personen (5,7% der Bevölkerung).

Wenngleich für vergleichsweise geringe Bevölkerungsanteile diese hohen Lärmbelastungen zu verzeichnen sind, wird die Verringerung der Betroffenenanzahlen in diesen Lärmpegelklassen als notwendig erachtet. Sofern perspektivisch eine Reduzierung der Lärmeinwirkungen an derartigen "Hot spots" nicht möglich ist, sollte zumindest ein ausreichender passiver Lärmschutz (hier: niedrige Innenraumpegel) sichergestellt werden.

Ursache für die hohen Lärmbelastungen in den Randgebieten der Ortschaften Barleben und Ebendorf ist die räumliche Nähe zur Autobahn A2 bzw. Bundesstraße B189. Die betreffenden Verkehrswege sind für die Bewältigung des Ost-West- und des Süd-Nord-Verkehrs von überregionaler Bedeutung. Mit Fertigstellung der Autobahn A14 dürfte die Bedeutung sowohl der B71 als auch der B189 als Zubringer zur Autobahn A14 weiter zunehmen. Angesichts des Stellenwerts der genannten Verkehrswege scheiden verkehrslenkende Maßnahmen, die mit einer Verringerung der Verkehrsbelegung einhergehen, als klassisches Instrument der Lärminderungsplanung aus.

Tendenziell ist daher von gleichbleibend hohen Verkehrsstärken auszugehen. Die hervorragende Anbindung der Gemeinde Barleben an das Straßenverkehrsnetz geht vorliegend mit erhöhten Geräuscheinwirkungen einher. Durch die jeweils parallel zum südlichen bzw. westlichen Gebiet der Ortschaft Barleben verlaufenden Verkehrsachsen kommt es zu Geräuschüberlagerungen und ausgeprägten flächendeckenden Lärmeindrigtiefen in das Ortschaftsgebiet. Folglich werden sowohl in den Lärmpegelklassen $>60-64$ dB(A) & $>55-59$ dB(A) für LDEN als auch $>50-54$ dB(A) & $>45-49$ dB(A) für LNight

Diese Belastetenzahlen sind auch der Grund dafür, weshalb die geschätzten Fallzahlen "starker Belästigung" und "starker Schlafstörung" vergleichsweise hoch ausfallen. Bei diesen neu eingeführten Kennziffern handelt es sich um auf medizinischen Wirkungsanalysen beruhenden, statistische Berechnungen und damit um geschätzte Fallzahlen in einer betrachteten Population (hier: Einwohner Gemeinde Barleben). Die flächendeckende Verringerung der Lärmbelastetenzahlen und damit auch der geschätzten Fallzahlen von Krankheitslasten setzen in erster Linie aktive Lärmschutzmaßnahmen an den geräuschverursachende Verkehrswegen voraus. Den Möglichkeiten zur Umsetzung von im eigenen Zuständigkeitsbereich liegenden Maßnahmen sind daher enge Grenzen gesetzt.

Bezüglich Haupteisenbahnstrecken

Die Ergebniss der Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes wurden zur Kenntnis genommen. Im Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes sind im betreffenden Streckenabschnitt der Strecke 6402 keine Lärminderungsmaßnahmen vorgesehen. Da keine Einwohner der Gemeinde Barleben von Geräuscheinwirkungen dieser Haupteisenbahnstrecke betroffen sind, besteht kein Handlungsbedarf, weshalb die Gemeinde Barleben ebenfalls keine Maßnahmen treffen wird.

2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ⁶ *(freiwillige Angaben)*

Kosten-Nutzen-Analysen

Höhe der Lärmbelastung

Zahl der lärmbelasteten Menschen

Zusätzliche Kriterien / Erläuterungen:

Die zentrale Kriterien für die Prioritätensetzung von in Betracht zu ziehenden Lärminderungsmaßnahmen stellen die Höhe der Lärmbelastung in Verbindung mit der Zahl der hiervon betroffenen Menschen dar. Von Seiten der Gemeinde Barleben wird angestrebt, dass im Gemeindegebiet möglichst keine bzw. allenfalls geringe Lärmbetroffenheiten in den Lärmpegelklassen >65-69 dB(A) für L_{DEN} und/oder >55-59 dB(A) für L_{Night} zu verzeichnen sind. Insofern wird prioritär eine Verringerung der Personenzahl von derzeit 32 (L_{DEN}) bzw. 523 (L_{Night}) in diesen Lärmpegelklassen angestrebt. Vorzuziehen sind hierbei Maßnahmen an den Geräuschquellen gegenüber lokalen Maßnahmen an den am stärksten lärmbelasteten Einwirkorten, da dies abgesehen von der Verbesserung der Lärmsituation an den Hot Spots stets zu einer flächendeckenden Minderung der Lärmeinwirkungen beiträgt. Da die betreffenden Straßen nicht der Baulastträgerschaft der Gemeinde Barleben unterliegen, können letztlich nur die jeweiligen Baulastträger aktive Lärminderungsmaßnahmen veranlassen. Kosten-Nutzen-Analysen verschiedener Alternativen von Lärminderungsmaßnahmen sind erst dann angezeigt, wenn die grundsätzliche Bereitschaft zur Durchführung von (aktiven) Lärminderungsmaßnahmen seitens der Straßenbaulastträger besteht. Eine entsprechende Prüfung/Abfrage bei den zuständigen Straßenbaulastträgern soll im Ergebnis des vorliegenden Lärmaktionsplanes erfolgen.

3. Maßnahmeplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung ⁷

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart ⁸	Erläuterung (Wo, was)
1	Lärmschutzwände und Instandhaltung	Lärmschutzwand am Wohngebiet Schinderwuhne Süd um Lärm der B189 abzuschirmen
2	Lärmschutzwände und Instandhaltung	A2, Höhe Rothenseer Str./Große Sülze - Lärmschutzwand (Alukassetten hochabsorbierend, Glas auf Brücke)
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
...		
...		

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken:

(sofern diese über die streckenbezogenen Maßnahmen im Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes hinausgehen und in Zuständigkeit oder Kenntnis der Gemeinde liegen)

Lfd. Nr.	Maßnahmenart ⁹	Erläuterung (Wo, was)
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
...		
...		

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete) ¹¹

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart ⁸	Erläuterung (Wo, was)	Erläuterungen des erwarteten Nutzens (freiwillige Angabe)	Kosten der Maßnahme [€] (freiwillige Ang.)
1	Maßnahmen am Straßenbelag	B189 (Prüfauftrag)		
2	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung	B189 (Prüfauftrag)		

3	Sonstige Maßnahmen zur Schalldämmung	B189 (Prüfung Anwendung Diffraktoren)		
4	Schallschutzfenster	B189 (Prüfauftrag)		
5	Flächennutzungsplanung/Bauleitplanung	A2, B189, B71		
6				
7				
8				
9				
10				
...				
...				

Erläuterungen des erwarteten Nutzens (*Pflichtangabe*)

Bei der Autobahn A2 handelt es sich um einen nach 1990 planfestgestellten Verkehrsweg, der unter Anwendung der rechtsverbindlichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) beurteilt worden ist. Aufgrund dieser Anforderungen wurden Lärmschutzmaßnahmen (z. B. die Errichtung einer Lärmschutzwand) umgesetzt. Von einer Bereitschaft des zuständigen Straßenbaulastträgers (hier: Autobahn GmbH) zur Durchführung weiterer freiwilliger Lärmschutzmaßnahmen ist nicht auszugehen. Ein verbesserter Lärmschutz im Einwirkungsbereich der A2 ist vorliegend nur dann zu erwarten, wenn der Ordnungsgeber strengere Immissionsgrenzwerte in der 16. BImSchV verankert. Die B189 liegt im Bereich Barleben in der Straßenbaulastträgerschaft der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB). Die LSBB veranlasst an bestehenden Straßen im Falle einer Überschreitung von Auslösewerten die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln des Bundes. Dies gilt sowohl für aktive Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg selbst (z.B. Lärmschutzwände oder lärmtechnisch optimierte Deckschichten), als auch für passive Maßnahmen an den Wohngebäuden Betroffener (z.B. Lärmschutzfenster). Werden passive Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden durchgeführt, können Zuschüsse bis zu einem Anteil von 75 % der Gesamtkosten gewährt werden. Die LSBB erarbeitet derzeit ein landesweites Konzept zur Erfassung von sanierungsbedürftigen Bereichen und zur planmäßigen Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen in Abhängigkeit vom Grad der Belastung. Vor dem Hintergrund dieser Initiative ist es geplant einen entsprechenden Prüfauftrag an die LSBB zu richten, inwieweit im Streckenabschnitt der B189 aktive Maßnahmen (hier: Einbau eines lärmarmen Fahrbanbelages, Reduzierung Fahrgeschwindigkeit, Einbau von Diffraktorelementen am östlichen Fahrbahnrand) angezeigt sind oder zumindest weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen anteilig gefördert werden. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass allerdings kein Rechtsanspruch auf Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung besteht. Bei den Planungen in eigener Planungshoheit (hier: Flächennutzungsplan, Bauleitplanung) wird die Gemeinde Barleben unverändert den Belangen des Lärmschutzes Rechnung tragen. Hierzu zählt die Einhaltung von ausreichenden Abständen schutzbedürftiger Nutzungen (Wohngebäude u. a.) zu den geräuschverursachenden Verkehrsstraßen (hier: Ausschluss eines Heranrückens von Wohnbebauungen durch Neubau in stark lärmbelasteten Gebieten u. a.) sowie die Anwendung städtebaulicher Lärmschutzvorkehrungen durch entsprechende Festsetzungen in Bauleitplänen (z. B. Lärmabschirmung durch Riegelbebauung, Mindestschalldämm-Maße von Bauteilen, Nutzungsvorgaben zur Anordnung schutzbedürftiger Schlaf- und Kinderzimmer auf der lärmabgewandten Seite etc.). Die Anwendung derartiger Instrumente betrifft insbesondere die städtebauliche Entwicklung der Ortschaften Barleben und Ebendorf. In der Ortschaft Meitzendorf wird an keinem Wohngebäude ein Lärmbelastungspegel von 54 dB(A) [L_{DEN}] und 49 dB(A) [L_{Night}] überschritten. Im größten Teil des Ortschaftsgebietes Meitzendorf werden die Lärmkartierungsschwellenwerte unterschritten. Folglich dienen die bauleitplanerischen Instrumente dazu, diese aus Sicht des Lärmschutzes zufriedenstellende Situation in der Ortschaft Meitzendorf zu erhalten.

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Haupt Eisenbahnstrecken:

(sofern diese über die streckenbezogenen Maßnahmen im Lärmaktionsplan des Eisenbahn Bundesamtes hinausgehen und in Zuständigkeit oder Kenntnis der Gemeinde liegen)

Lfd. Nr.	Maßnahmenart ⁹	Erläuterung (Wo, was)	Erläuterungen des erwarteten Nutzens (<i>freiwillige Angabe</i>)	Kosten der Maßnahme [€] (<i>freiwillige Ang.</i>)
1				

2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
...				
...				

Erläuterungen des erwarteten Nutzens (*Pflichtangabe*)

Aufgrund fehlender Lärmbetroffenheiten sind keine Maßnahmen zur Lärminderung an der im Territorium der Gemeinde Barleben verlaufenden Haupteisenbahnstrecke 6402 geplant.

3.3 Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm ¹²

Gibt es eine langfristige Strategie?

Ja

Wenn ja: Erläuterung der langfristigen Strategie zur Reduzierung der Lärmbelastung

Bedingt durch die räumliche Nähe zu mehreren Hauptverkehrsstraßen mit überregionaler Bedeutung sind die Möglichkeiten zur Lärminderung durch Verringerung der Verkehrsstärke limitiert. Ziel der langfristigen Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm ist die Vermeidung und Verringerung erhöhter Lärmeinwirkungen. Bedingt durch die Einhaltung von ausreichend großen Abständen der Wohnbebauungen zu den Verkehrswegen werden sehr hohe Lärmbelastungen mit Pegeln oberhalb von 70 dB(A) [LDEN] und 60 dB(A) [LNight] vermieden. Es wird angestrebt, dass künftig möglichst keine Lärmbetroffenheiten mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) [L_{DEN}] und 60 dB(A) [L_{Night}] auftreten. Der vorliegende Lärmaktionsplan beinhaltet entsprechende Vorkehrungen, die dem Erreichen dieser Zielstellungen dienen. In den Territorien der Ortschaften Barleben und Ebendorf liegen die Belastungen durchweg oberhalb der Lärmkartierungsschwellenwerte. Folglich werden gegenwärtig keine potenziellen Flächen für die Ausweisung und Festsetzung ruhiger Gebiete in diesen Ortschaften gesehen. In der Ortschaft Meitzendorf werden die Lärmkartierungsschwellenwerte abgesehen von den östlichen Rändern hingegen unterschritten, sodass aus Gründen der Lärmvorsorge durchaus die Ausweisung eines ruhigen Gebietes perspektivisch in Betracht zu ziehen wäre.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete ¹²

Die Ausweisung ruhiger Gebiete wurde geprüft. Angabe, ob im Lärmaktionsplan ruhige Gebiete festgesetzt werden:

Nein

Wenn ja:

Lfd. Nr.	Name des ruhigen Gebietes	Art des Ruhigen Gebietes	Schutzmaßnahmen
1			
2			
3			
4			
5			
6			

7			
8			
9			
10			
...			
...			

Zusätzlich ist im Rahmen der Berichterstattung die räumliche Ausdehnung der jeweiligen ruhigen Gebiete in georeferenzierter Form zu übermitteln.¹⁴

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Verkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert¹⁵

Anzahl entlastete Personen an Hauptverkehrsstraßen 250

Anzahl entlastete Personen an Haupteisenbahnstrecken¹⁶ 0

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit ¹⁷

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung ¹⁸

Von:

Bis:

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung ¹⁹

Anzeigen/Werbung	<input type="text" value="Ja"/>
Ansprache verschiedener Interessenträger	<input type="text" value="Nein"/>
Informationskampagne	<input type="text" value="Nein"/>
Besprechungen/Sitzungen	<input type="text" value="Ja"/>
Öffentliche Veranstaltung	<input type="text" value="Nein"/>
Umfrage	<input type="text" value="Nein"/>
Workshop	<input type="text" value="Nein"/>

Andere Mittel/Instrumente

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

Bürger:innen	<input type="text" value="Ja"/>
Nichtstaatliche Organisationen	<input type="text" value="Nein"/>
Staatliche Stellen	<input type="text" value="Nein"/>
Privatwirtschaft	<input type="text" value="Nein"/>

Andere Interessenträger (*freiwillige Angabe*)

Anzahl der Personen, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben (*freiwillige Angabe*):

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit ²⁰

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

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

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

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

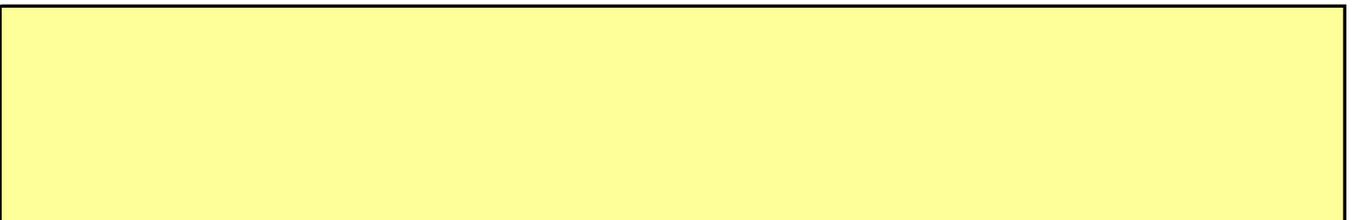
Die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte in 2 Beteiligungsphasen. In der 1. Phase wurden die Ergebnisse der Lärmkartierung ausgelegt und die Öffentlichkeit hatte Gelegenheit sich zur Lärmsituation zu äußern und Vorschläge für Lärminderungsmaßnahmen zu unterbreiten. Von dieser Möglichkeit hat ein Bürger fristgerecht Gebrauch gemacht. In der 2. Beteiligungsphase wurde der, auf Grundlage der Lärmkartierungsergebnisse, ausgefertigte Entwurf des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Barleben ausgelegt und der Öffentlichkeit wiederum die Möglichkeit zur Stellungnahme eröffnet.

4.5 Dokumentation²¹ *(freiwillige Angaben)*

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation:

In der 1. Öffentlichkeitsbeteiligungsphase wurde eine Stellungnahme fristgerecht eingereicht. Hier wurde dargelegt, dass die durchgeführte Lärmberechnungen aus verschiedenen Gründen (keine Berücksichtigung Windverhältnisse, keine Durchführung von Geräuschmessungen, fehlende Berücksichtigung von Straßenhöhe der B189 im Bahnübergangsbereich u.a.) insgesamt zu einer Unterschätzung um mindestens 20 Prozent der tatsächlich vorherrschenden Geräuschbelastung führt. Im Rahmen der Auswertung und Abwägung der vorgelegten Stellungnahme ist festzuhalten, dass anstelle von Lärmmessungen die Lärmkartierung grundsätzlich auf der Grundlage von Lärmberechnungen nach vorgegebenen, EU-weit einheitlichen Bestimmungsmethoden erfolgt. Die Berechnungsmethoden wurden durch Ergebnisvergleich mit Lärmmessungen umfassend validiert. Weiterhin werden die in der Stellungnahme bemängelten Aspekte wie die Höhen der Verkehrswege, Abschirmungen durch Gebäude und Bauteile, Reflexionen oder die Ausbreitung unter Mitwindbedingungen in den Berechnungsmodellen berücksichtigt. Schließlich handelt es sich bei den Lärmberechnungen um Beurteilungspegel, die insofern nicht mit Lärmmessergebnissen verglichen werden können. Letztere stellen zudem nur Momentaufnahmen dar und repräsentieren nicht zwingend die in den Berechnungen zugrunde gelegte, repräsentative Verkehrssituation. Insgesamt wurden sowohl die Berechnungen als auch Beurteilungen auf Grundlage der einschlägigen Rechtsvorschriften und Normen erstellt. Zwecks Reduzierung der Geräuscheinwirkungen wird auf der B189 eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h angeregt. Im Einklang mit dieser Anregung wird im Lärmaktionsplanentwurf ebenfalls die Notwendigkeit für aktive Lärminderungsmaßnahmen an der B189 gesehen. Da sich die Straße in der Straßenbaulastträgerschaft der LSBB befindet, verfügt die Gemeinde Barleben jedoch über keine direkte Ermächtigung zur Umsetzung derartiger Maßnahmen. Vor dem Hintergrund der nicht zufriedenstellenden Geräuschbelastungssituation sowie der in der Stellungnahme vorgetragenen Anregung zur Geschwindigkeitsreduzierung wurde im Lärmaktionsplanentwurf ein entsprechender Prüfauftrag an die LSBB zur Anwendung von aktiven Lärminderungsmaßnahmen im Streckenabschnitt der B189 festgelegt. Da letztlich die erzielbare Lärminderungswirkung maßgebend ist, kann die Ausrichtung auf eine bestimmte Maßnahme (hier: Geschwindigkeitsreduzierung) entfallen. Neben einer Geschwindigkeitsreduzierung wurden daher etwaige Maßnahmen am Straßenbelag und der Einsatz von Diffraktoren ebenfalls in den Prüfauftrag einbezogen.

Link zur Webseite mit Dokumenten der öffentlichen Konsultation (Protokoll):



5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan *(freiwillige Angaben)*

Geschätzte Gesamtkosten (für die Aufstellung) des Aktionsplans
(ohne Maßnahmenumsetzung) [€]:

Geschätztes Kosten-Nutzen-Verhältnis der im Aktionsplan
beschriebenen Maßnahmen²²:

6 Evaluierung des Aktionsplans²²

6.1 Überprüfung der Umsetzung

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

Nein

Wenn ja: Erläuterung der geplanten Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans (*freiwillige Angabe*)

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

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

Nein

Wenn ja: Nennung der geplanten Regelung²⁴ (*freiwillige Angabe*)

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft durch Stadt-/Gemeinderatsbeschluss getreten²⁴

am:

7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans²⁶ *(freiwillige Angabe)*

zum:

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet²⁷

<https://lau.sachsen-anhalt.de/luft-klima-laerm/immissionsschutz-luftqualitaet-physikalische-einwirkungen/physikalische-einwirkungen/laerm/laermminderungsplanung/aktuelles-zur-4stufe-der-laermaktionsplanung/oeffentlichkeitsbeteiligungsverfahren>