

Berichterstattung zum Lärmaktionsplan

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

Kommune	Hohe Börde	
Bundesland	Sachsen-Anhalt	

1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde	Hohe Börde
Gebietskörperschaft	Gemeinde
Amtlicher Gemeindeschlüssel	15083298
Vollständiger Name der Behörde	Gemeinde Hohe Börde
Straße	Bördestraße
Hausnummer	8
Postleitzahl	39167
Ort	Hohe Börde
E-Mail (freiwillige Angabe)	
Internet-Adresse (freiwillige Angabe)	www.hoheboerde.de

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

Beschreibung der Gemeinde

Hohe Börde ist eine Gemeinde im Landkreis Börde in Sachsen-Anhalt. Im Norden liegen die Kreisstadt Haldensleben und die Gemeinde Niedere Börde. Nordöstlich befindet sich die Gemeinde Barleben. Im Osten grenzt die Landeshauptstadt Magdeburg an, im Süden liegen die Stadt Wanzleben-Börde, sowie die Gemeinde Eilsleben und von Südwesten nach Nordwesten erstrecken sich Erleben, Altenhausen und Süplingen. Durch das Gemeindegebiet verlaufen die Bundesautobahnen A 2 und A 14, die Bundesstraße B 1 und B 245 sowie Landesstraßen. Die Gemeinde Hohe Börde liegt mit den Haltepunkten Ochtmersleben, Wellen (bei Magdeburg) und Niederndodeleben an der Bahnstrecke Braunschweig–Magdeburg. Im vorliegenden Fall der Gemeinde Hohe Börde werden die Mindestanforderungen an die Verkehrsbelastung an drei Hauptverkehrsstraßen (A2, A14, B1) über eine Länge von insgesamt 30,73 km erreicht. Es wurde im Rahmen der Lärmkartierung eine geschätzte Anzahl von 6.074 Betroffenen mit $L_{DEN} > 55$ dB(A) und von 7.107 Betroffenen mit $L_{Night} > 45$ dB(A) ermittelt.

erstmalige Aufstellung
des Lärmaktionsplans

nein

Fortschreibung/ Überarbeitung des
Lärmaktionsplans

ja

vom:

11.08.2020

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 Wohnungsgebäuden 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	3.158	2.507	372	37	0

L _{NIGHT} [dB(A)]	>45-50	>50-54	> 55-59	>60-64	>65-69	>70
Anzahl	1799	3460	1.724	124	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	64,66	26,28	4,69
Wohnungen/Anzahl	2698	195	0
Schulgebäude/Anzahl	2	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	2	926	307

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	309	151	86	13	10

L _{NIGHT} [dB(A)]	>45-50	>50-54	> 55-59	>60-64	>65-69	>70
Anzahl	947	242	144	57	13	5

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	8,38	1,56	0,26
Wohnungen/Anzahl	270	51	5
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	106	55

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:

6.074

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

5.308

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

569

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

461

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 Hohe Börde sind 409 der Einwohner einer Lärmbelastung von 65 dB(A) und höher in Bezug auf 24 Stunden-Tageszeitraum ausgesetzt. Auf die Lärmpegelklassen > 70 - 74 dB(A) entfallen 37 Einwohner. Belastungswerte $L_{DEN} > 75$ dB(A) sind für keine Einwohner zu verzeichnen. Im Nachtzeitraum (hier: 22.00 bis 6.00 Uhr) sind 1.848 Einwohner von Lärmbelastungen ab 55 dB(A) betroffen. Davon sind wiederum 124 Personen einem $L_{Night} > 60 - 64$ dB(A) ausgesetzt. Von Lärmeinwirkungen in einer Höhe von $L_{Night} > 65$ dB(A) sind keine Einwohner betroffen. Massive Lärmprobleme verursacht insbesondere die Autobahn A 2. Hier sind die Bürger in den Ortschaften Irlleben, Hohenwarsleben, Hermsdorf, Groß Santerleben, Schackensleben mit Klein Santerleben, Eichenbarleben (hier: OT Mammendorf) und Bornstedt dem Lärm ungeschützt ausgesetzt, da sich keine Lärmschutzwände- oder wälle in Richtung der besagten Ortschaften befinden.

Bezüglich Haupteisenbahnstrecken

Durch das Gemeindegebiet Hohe Börde verläuft die Haupteisenbahnstrecke 6110. Die Verkehrsbelegung beläuft sich auf 61.092 Zugbewegungen pro Jahr, wovon 34.564 auf den Güterzugverkehr entfallen. In der Gemeinde Hohe Börde sind durch die v. g. Eisenbahnstrecke 109 Einwohner einer Lärmbelastung von 65 dB(A) und höher in Bezug auf 24 Stunden-Tageszeitraum ausgesetzt. Im Nachtzeitraum (hier: 22.00 bis 6.00 Uhr) sind 219 Einwohner von Lärmbelastungen ab 55 dB(A) betroffen. Von den Einwirkungen durch Schienenverkehrslärm ist insbesondere die Ortschaft Niederndodeleben betroffen. Hier sind die größten Lärmbetroffenheiten zu verzeichnen. In Niederndodeleben kommt es im Osten und Norden der Ortschaft zu einer Überlagerung von Schienenverkehrs- und Autobahnlärm der A 14. Aufgrund der getrennten Lärmkartendarstellung der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken ist die Wirkung der sich überlagernden Geräusche nicht ersichtlich.

Es wird die Verringerung der Betroffenenzahlen in den v. g. Lärmpegelklassen als vordringlich notwendig erachtet. Sofern perspektivisch eine Reduzierung der Lärmeinwirkungen an "Hot spots" nicht möglich ist, sollte zumindest ein ausreichender passiver Lärmschutz (hier: niedrige Innenraumpegel) sichergestellt werden.

Sowohl die Lärmkartierung als auch die Lärmaktionsplanung des bundesweiten Haupteisenbahnstreckennetzes fallen in die Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes (EBA). Am Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren des EBA zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes (4. Runde) haben sich 3 Bürger aus der Gemeinde Hohe Börde beteiligt. Der Lärmaktionsplan (4. Runde) des EBA wurde am 17.07.2024 fertiggestellt und veröffentlicht (vgl. <https://laermaktionsplanung-eba-bund.hub.arcgis.com/pages/medienbereich>). Hiernach sind die in der Gemeinde Hohe Börde befindlichen Abschnitte der Strecke 6110 mit einer Länge von 2,6 km in die noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche des EBA-Lärmaktionsplanes aufgenommen worden. Für die Priorität der Bearbeitung der Sanierungsabschnitte wurde jeweils eine Priorisierungskennziffer in Höhe von 30,171 festgelegt. Dies ist ein vergleichsweise hoher Wert, sodass zumindest mittelfristig mit einer Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen in diesen Abschnitten zu rechnen ist. Weiterreichende Lärmsanierungsmaßnahmen zur Begrenzung der Geräuscheinwirkungen durch Schienenverkehrslärm sind von der Gemeinde Hohe Börde nicht geplant.

2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans⁶ *(freiwillige Angaben)*

Kosten-Nutzen-Analysen	<input type="text"/>
Höhe der Lärmbelastung	<input type="text" value="Ja"/>
Zahl der lärmbelasteten Menschen	<input type="text" value="Ja"/>

Zusätzliche Kriterien / Erläuterungen:

Die zentrale Kriterien für die Prioritätensetzung von in Betracht zu ziehenden Lärmminderungsmaßnahmen stellen die Höhe der Lärmbelastung in Verbindung mit der Zahl der hiervon betroffenen Menschen dar. Von Seiten der Gemeinde Hohe Börde wird angestrebt, dass im Gemeindegebiet möglichst keine bzw. allenfalls geringe Lärmbetroffenheiten in den Lärmpegelklassen >65 dB(A) für L_{DEN} und/oder >55 dB(A) für L_{Night} zu verzeichnen sind. Insofern wird prioritär eine Verringerung der Personenzahl von derzeit 409 (L_{DEN}) bzw. 1.848 (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 Hohe Börde unterliegen, können letztlich nur die jeweiligen Baulastträger aktive Lärm-minderungsmaßnahmen veranlassen. Kosten-Nutzen-Analysen verschiedener Alternativen von Lärm-minderungsmaßnahmen sind erst dann angezeigt, wenn die grundsätzliche Bereitschaft zur Durchführung von (aktiven) Lärm-minderungsmaßnahmen seitens der Straßenbaulastträger besteht.

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	Maßnahmen am Straßenbelag	AC 11 Ortsdurchfahrt Irxleben zwischen Abendstraße und Gewerbestraße
2	Kreisverkehre und Kreuzungen	Im Straßenraum der B 1
3	Schallschutzfenster	Einzelne Gebäude an der Ortsdurchfahrt B 1 in Irxleben (Förderung durch LSBB; Gewährung eines finanziellen Zuschusses bis zu 75% der Kosten)
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
...		
...		

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken:

(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)
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	Lärmschutzwände und Instandhaltung	Errichtung von Lärmschutzwänden (beidseitig, hochabsorbierend, mind. 3m Höhe) entlang der A 2	quellseitige, flächendeckende Reduzierung der Geräuscheinwirkungen	
2	Maßnahmen am Straßenbelag	Einsatz lärmarme Straßendeckschicht (Asphaltbeton AC 11) auf innerörtlichen Straßenabschnitten B 1 und L 47 Irxleben	Reduzierung Geräuscheinwirkungen	
3	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung	Begrenzung zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für Gesamtverkehr innerorts B 1 und L47 Irxleben	Reduzierung Geräuscheinwirkungen	
4	Schallschutzfenster	insbesondere Gebäude im Straßenraum B 1 und L 47 Irxleben (Prüfung LSBB-Förderprogramm)	Sicherstellung vollumfänglicher passiver Lärmschutz	
5	Sonstige Maßnahmen zur Schalldämmung	Geschwindigkeitsanzeiger, Blitzer	flankierende Maßnahme zur Erhöhung des Befolgungsgrades der Verkehrsteilnehmer (Sicherstellung der vollumfänglichen Wirkung der Schallschutzmaßnahmen)	
6	Verfügbarkeit von ruhigen Gebieten	Ausweisung "Waldgebiet Bauernholzgraben, Saurer Grund" als ruhiges Gebiet	Schaffung eines Lärmrückzuggebietes	
7	Verfügbarkeit von ruhigen Gebieten	Ausweisung "Gebiet um die Olbe, nördlich Rottmersleben" als ruhiges Gebiet	Schaffung eines Lärmrückzuggebietes	
8				

Erläuterungen des erwarteten Nutzens (*Pflichtangabe*)

Im Fokus der Lärmkonflikte stehen die in räumlicher Nähe zur A 2 gelegenen Ortschaften. Bei der A 2 handelt es sich um eine nach dem Jahr 1990 planfestgestellte Straße. Folglich wurden bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Lärmschutzbelange nach der 16. BImSchV geregelt. Es ist zu beachten, dass sich der Schutzanspruch der 16. BImSchV stets auf die baulichen Gegebenheiten zum Zeitpunkt des Baus des Verkehrswegs (Planfeststellung) beschränkt. Somit sind fallkonkret die baulichen bzw. bauplanungsrechtlichen Gegebenheiten zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses ausschlaggebend. Nachträglich errichtete bauliche Anlagen bzw. ausgewiesene Baugebiete, die sich im Lärmeinwirkungsbereich der A 2 befinden, unterfallen nicht diesem Schutzanspruch. Weiterhin erhalten Wohngebäude nur dann den Schutzstatus für reine und allgemeine Wohngebiete, wenn sich dies aus den Festsetzungen eines rechtskräftigen Bebauungsplanes ergibt. Andernfalls gelten diese als bauliche Anlagen im Außenbereich, denen lediglich die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete zuerkannt werden, die einen geringeren Schallschutz bieten (vgl. § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV). Ein weiterer wichtiger Aspekt ist der Sachverhalt, dass der zuständige Straßenbaulastträger nicht zwingend durch Anwendung sogenannter aktiver Schallschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände oder -wälle) die zulässigen Immissionsgrenzwerte einhalten muss. Vielmehr kommt bei einer Überschreitung von Immissionsgrenzwerten eine Auffangnorm, die 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung), zur Anwendung, die den Straßenbaulastträger lediglich zur Anwendung von baulichen – sogenannte passive - Schallschutzmaßnahmen an den lärmbeeinträchtigten Gebäuden verpflichtet (d. h. Sicherstellung eines niedrigen Innenlärmpegels im Gebäude bei unverändert hohem Außenlärmpegel). Es obliegt somit der Entscheidung des zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichteten Straßenbaulastträgers, inwieweit die Umsetzung allein durch Anwendung von aktiven Maßnahmen oder ausschließlich bzw. teilweise durch passive Lärmschutzmaßnahmen an den anspruchsberechtigten Gebäuden erfolgt. Im Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses der A 2 wurde vor diesem rechtlichen Hintergrund im Hoheitsgebiet der Gemeinde Hohe Börde von der Anwendung von aktiven Schallschutzmaßnahmen Abstand genommen. Stattdessen wurden an den anspruchsberechtigten, bestehenden Gebäuden passive Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen, wobei – aufgrund des Fehlens entsprechender Bebauungspläne – lediglich Überschreitungen der für ein Mischgebiet geltenden Immissionsgrenzwerte (hier: 64 dB(A) im Tageszeitraum; 54 dB(A) im Nachtzeitraum) diesen Anspruch ausgelöst haben. Angesichts derartiger rechtlicher Rahmenbedingungen beschränken sich die aktiven Gestaltungsmöglichkeiten der Gemeinde in erster Linie auf Lärmschutz-Vorsorgemaßnahmen bei der Planung bzw. beim Bau neuer Wohngebiete/-gebäude. Hierzu zählen die Anwendung kommunaler planerischer Instrumente (Flächennutzungs-/Bauleitplanung) bzw. bauordnungsrechtliche Bestimmungen, um ausreichende (Schutz-)Abstände von neu geplanten Wohngebäuden zu verkehrsreichen Straßen – insbesondere die A 2 - einzuhalten bzw. andernfalls zumindest ausreichende passive Lärmschutzmaßnahmen (= bauliche Schalldämm-Maßnahmen an den Gebäuden) sicherzustellen. Die letztgenannten Vorkehrungen unterscheiden sich von Maßnahmen im Geltungsbereich der 24. BImSchV nur dadurch, dass nicht der Straßenbaulastträger, sondern die Bauherren die hiermit verbundenen Kosten tragen müssen. Weiterhin kann die Gemeinde Hohe Börde durch bauplanerische Festsetzung von Wohngebieten erwirken, dass die im Plangebiet befindlichen Wohngebäude den höheren Schutzstatus für reine und allgemeine Wohngebiete nach der 16. BImSchV zuerkannt bekommen. Wie bereits erwähnt gelten diese Bestimmungen nur für den Bau und die wesentliche Änderung eines Verkehrswegs (Straße, Schiene). Derartige Initiativen stellen daher ebenfalls auf eine Lärmvorsorge ab.

In Anbetracht der Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung, die gegenüber den alten Berechnungsmethoden (3. Stufe) besser das Belastungsempfinden der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung widerspiegeln, sieht die Gemeinde Hohe Börde zwingenden Handlungsbedarf für einen verbesserten Lärmschutz der Anrainer im Einwirkungsbereich der verkehrsreichen Straßen (A 2, A 14, B 1). Im vorliegenden Lärmaktionsplan werden daher aktive Lärmschutzmaßnahmen – die sich mit im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebrachten Vorschlägen decken – verankert.

Die Auswahl, Bewertung und Festlegung konkreter Lärmschutzmaßnahmen erfolgt unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten. Klarstellend ergeht der Hinweis, dass der legitime Zweck eines Erfordernisses zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen vorliegend unstrittig ist. Die Lärmbelastungen wurden auf Grundlage der Verkehrszählungen der Straßenverkehrsbehörden unter Anwendung vorgegebener EU-Berechnungsvorschriften ermittelt. Es wurden Lärmbetroffenheiten in einem dreistelligen Bereich ermittelt, die vor allem im sensiblen Nachtzeitraum Geräuscheinwirkungen oberhalb der allgemein anerkannten Belastungsschwelle zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen (hier: $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$) liegen. Art, Ausmaß und zeitliches Auftreten erfordern daher die kurzfristige Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen. Insbesondere die Stellungnahme der Autobahn GmbH des Bundes vom 29.04.2024, wonach keine zusätzlichen Lärminderungsmaßnahmen an der BAB A 2 vorgesehen sind, die über den Umfang der planfestgestellten Schutzmaßnahmen hinausgehen, stellt den legitimen Zweck nicht in Frage. Die fehlende Bereitschaft dürfte sich in erster Linie auf die Kostenträgerschaft beziehen.

Die bezweckte Reduzierung der Lärmpegelbelastungen im Nachtzeitraum unter 55 dB(A) setzt gemäß den Ergebnissen der gebäudescharfen Lärmberechnungen Lärmschutzvorkehrungen voraus, die eine Minderung von 5 dB und mehr bewirken. Ausgehend von den etablierten Lärmschutzmaßnahmen lassen sich derartige Verringerungen des von der A 2 ausgehenden Verkehrslärms im Grunde genommen nur mittels am Fahrbahnrand errichteter Lärmschutzwände realisieren. Hinsichtlich des Aspekts der „Geeignetheit“ der Maßnahme zum Erreichen des verfolgten Zwecks handelt es sich hierbei um die Präferenzlösung. Alternative Lärmschutzmaßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierung oder geräuscharme Fahrbahndeckschichten („Flüsterasphalt“) weisen geringere Lärminderungsbeiträge auf, würden jedoch den verfolgten Zweck zumindest fördern und könnten – angesichts des Fehlens notwendiger baulicher Maßnahmen - einfach und kurzfristig umgesetzt werden. Mit Verweis auf die geringeren Standzeiten von Flüsterasphalt sowie der erfolgten Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen werden diese Maßnahmen vom zuständigen Straßenbausträger (vgl. Mitteilung vom 29.04.2024) abgelehnt. Angesichts der Verfügbarkeit anderer, zudem effizientere Mittel besteht keine „Erforderlichkeit“ für eine Anwendung. Bewertet man zuletzt die „Angemessenheit“ der vorgesehenen Maßnahme der Errichtung von Lärmschutzwänden an der A 2, so ist die Umsetzung mit einem Eingriff in den Straßenraum verbunden. Als eingriffsfreie Option verbleiben lediglich passive Schallschutzmaßnahmen. Abgesehen von dem gebotenen Grundsatz des Vorrangs von aktiven gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen sprechen weitere Sachgründe gegen diese Handlungsalternative. Da nicht nur einzelne Gebäude von erhöhten Geräuscheinwirkungen betroffen sind, lässt sich ein Schutz der rund 3.000 betroffenen Wohneinheiten unter Aufwand-Nutzen-Aspekten wesentlich einfacher, schneller und kostengünstiger über Lärmschutzwände realisieren. Weiterhin stellen passive Maßnahmen angesichts der besonderen Gegebenheiten in der am stärksten lärmbeeinträchtigten Ortschaft Irlieben keine tragfähige Handlungsalternative dar. Irlieben ist durch die nördlich (BAB A 2), östlich (BAB A 14) und südlich (B 1) verlaufenden Hauptverkehrsstraßen insgesamt 3 Geräuschquellen ausgesetzt, die sich wirkungsseitig energetisch überlagern, sodass an etlichen Gebäuden alle Fassaden von erhöhten Lärmeinwirkungen betroffen sind. Klassische Vorkehrungen der Raumanordnung in lärmbelasteten Lagen (hier: Anordnung schutzbedürftiger Räume/Fenster auf den lärmabgewandten Gebäudeseiten) in Verbindung mit der Aufrechterhaltung einer natürlichen Fensterlüftung (zwecks Luftwechsel und Sicherstellung gesunder, lufthygienischer Verhältnisse u. a.) sind unter diesen Bedingungen faktisch nicht möglich. Im Falle einer Wohnnutzung ist selbst ein vollumfänglicher passiver Schallschutz in dieser Hinsicht als unzumutbar einzustufen. Hinzu kommt, dass aufgrund der derzeit vorherrschenden Bedingungen einer ungehinderten freien Schallausbreitung und den notwendigerweise einzuhaltenen großen Abständen zur A 2 sowie anderen verkehrsreichen Straßen die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Hohe Börde (Wohnungsbau, Kindertageseinrichtungen, Schulen, Krankenhäuser, Alten(pflege-)heime) massiv eingeschränkt werden. Die Problemlage wird dadurch verschärft, dass nach den Ausführungen der Autobahn GmbH des Bundes die planfestgestellte Verkehrsmenge (116.000 Kfz/24 h ; SV-Anteil: 45% - nachts) derzeit nicht ausgeschöpft wird. Gegenüber der in der Lärmkartierung zugrunde gelegten Verkehrsbelegung der A 2 (74.000 Kfz/24 h ; SV-Anteil: 45% - nachts)) würden sich im Falle einer Ausschöpfung der planfestgestellten Verkehrsmenge die Geräuscheinwirkungen im Nachtzeitraum nochmals um $1,9 \text{ dB(A)}$ erhöhen.

Nach alldem ist bei einer sachgerechten Abwägung der Belange dem - durch die Lärmschutzwände erzielbaren Schutz der Bevölkerung vor gesundheitsschädlichen Lärmeinwirkungen eine höhere Bedeutung gegenüber dem hiermit verbundenen Eingriff in den Straßenraum beizumessen. Insgesamt erfüllt die geplante Maßnahme „Lärmschutzwände entlang der A 2“ die Voraussetzungen für die Verhältnismäßigkeit. Abgesehen von dieser elementaren Lärmschutzmaßnahme an der BAB A 2 sind weitere Lärmschutzmaßnahmen auf den innerörtlichen Straßenabschnitten der B 1 und der L 47 vorgesehen. Da Lärmschutzwände/-wälle innerorts keine praktikable Maßnahme darstellen, wird eine Verringerung der Verkehrsgeräuscheinwirkungen durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und der Einsatz lärmindernder Straßendeckschichten (Asphaltbeton AC 11) angestrebt. Bezweckt wird u. a. eine Geräuscentlastung der in Bezug zur A 2 lärmabgewandten südlichen Gebäudefassaden. Ein durch die Lage zur A 2 bedingter Entlastungseffekt der Gebäuderückseiten kann jedoch nur dann zum Tragen kommen, wenn sich diese Fassaden nicht – wie vorliegend - im Lärmeinwirkungsbereich einer weiteren Hauptverkehrsstraße befinden. Zur Kompensation derartiger Überlagerungen der Geräuscheinwirkungen sind die dargelegten Maßnahmen angezeigt. Bei der Beurteilung der Geräuschbelastungssituation in der Ortschaft Irxleben ist es darüber hinaus notwendig den südlich zur A 2 gelegenen Straßenabschnitt der L 47 (Hohenwarsleber Chaussee/Abendstraße) mit einzubeziehen. Der DTV-Wert liegt gemäß den in der Lärmkartierung zugrunde gelegten Verkehrszählwerten bei 6.041 Kfz/24 h und einem SV-Anteil von 6,4%, sodass er unterhalb des Schwellenwertes von 8.200 Kfz/24 h liegt und damit nicht einer Lärmkartierungspflicht unterliegt. Bei der Entwicklung einer Verkehrslärmschutzkonzeption für die Ortschaft Irxleben ist dieser Straßenabschnitt dennoch von Bedeutung. Die L 47 verbindet die A 2 (AS Irxleben) mit der B 1 und zeichnet sich durch eine ausgesprochen heterogene Frequentierung aus. Bei den vergleichsweise oft zu verzeichnenden Verkehrsstörungen auf der A 2 und/oder der A 14 wird diese Fahrstrecke verstärkt in Anspruch genommen, sodass häufig deutlich höhere Verkehrsmengen gegenüber dem herkömmlichen Durchgangsverkehr zu verzeichnen sind. Zudem ist der Lkw-Anteil im Nachtzeitraum hoch, weshalb abgesehen von einem hohen Mittelungspegel (verursacht durch die dominierenden Geräuscheinwirkungen der A 2) gleichzeitig hohe Spitzenpegel durch Lkw-Vorbeifahrten auf der L 47 an den angrenzenden Gebäuden auftreten. Eine Minderung des Lärmkonflikts der im Straßenabschnitt „Abendstraße/Hohenwarsleber Chaussee“ setzt daher neben einer Abschirmung der von der A 2 ausgehenden Verkehrsgeräusche die vor genannten Lärminderungsmaßnahmen an der L 47 voraus.

Die B 1 und L 47 liegen 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 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 kann ein entsprechender Prüfauftrag an die LSBB gestellt werden, inwieweit in den innerörtlichen Streckenabschnitten der B 1 und L 47 aktive Maßnahmen (hier: Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelages) 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.

Mit Blick auf die im Lärmaktionsplan verankerten innerörtlichen Geschwindigkeitsreduzierungen auf der B 1 und L 47 ist zu beachten, dass entsprechende Anordnungen nach § 47 Abs.1 Nr. 3 der StVO zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit aus Gründen des Schutzes der Wohnbevölkerung vor Lärm von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu veranlassen sind. Hier bedarf es entsprechender Initiativen der Gemeindeverwaltung, um eine Umsetzung dieser Maßnahmen zu erwirken. Da prinzipiell auch passive Maßnahmen als Lärmschutzmaßnahme in Frage kommen, können sich derartige Abstimmungen als schwierig erweisen. Identifizierte weitere Kriterien (Verkehrssicherheit u. a.) könnten einer bezweckten Anordnung zur Geschwindigkeitsreduzierung dienlich sein. Die Verständigung auf (vorgelagerte) Testbetriebsphasen wäre ebenfalls ein denkbarer Kompromissansatz und wichtiger Zwischenschritt.

Die Wirksamkeit von Geschwindigkeitsreduzierungen setzt einen hohen Befolgungsgrad der Verkehrsteilnehmer voraus. Vor diesem Hintergrund wurden flankierende Maßnahmen zwecks Sicherstellung eines hohen Befolgungsgrades festgelegt. Zu diesen Maßnahmen zählen sowohl ordnungsrechtliche Initiativen (hier: Geschwindigkeitsüberwachung mittels ortsfesten Verkehrsradaranlagen) als auch verkehrspsychologische Instrumente zur Förderung der Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit (hier: Dialogdisplays). Die Aufstellung von Dialogdisplays bietet sich dabei auch losgelöst - von einer angeordneten Geschwindigkeitsreduzierung - an. Bezweckt wird eine freiwillige Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h innerhalb der Ortschaft. Die (dauerhafte) Wirkung von Dialog-Displays zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bzw. des Lärmschutzes wurde in diversen Untersuchungen bestätigt. Der vergleichsweise hohe Zuspruch für die Themenfelder „Umweltschutz/ Verkehrssicherheit“ in der Bevölkerung einerseits und der freiwillige, leicht umsetzbare, eigene Beitrag andererseits können hierbei zu einer Erhöhung des Befolgungsgrades gegenüber angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzungen führen („Commitment-Effekt“). Die Orientierung an emotionalisierenden Ausgestaltungsformen (siehe Beispiel unter <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-dialog-displays-verkehrssicherheit-1.6342210>) sowie die Verwendung von Signalwörtern („Bitte langsamer“ u.a.) ist schlichten (preiswerten) Geschwindigkeitsanzeigetafeln vorzuziehen.

Im vorliegenden Lärmaktionsplan wurden unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten Handlungsalternativen für Lärmschutzmaßnahmen geprüft und im Ergebnis einer Abwägung festgelegt. Die festgelegten Lärmschutzmaßnahmen an der A 2, B 1 und L 47 sind geeignet die identifizierten Lärmkonflikte deutlich zu mindern. Die Umsetzung der aktiven Maßnahmen (Lärmschutzwände, geräuscharmer Fahrbahnbelag, Geschwindigkeitsreduzierung) setzen eine Veranlassung durch den jeweils zuständigen Straßenbaulastträger bzw. die Straßenverkehrsbehörde voraus. Anders als bei der Lärmvorsorge (hier: gesetzlicher Lärmschutzanspruch nach 16./24. BImSchV beim Bau und der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen) setzen Bund und Länder bei der Lärmsanierung von bestehenden Verkehrswegen anstelle von rechtsverbindlichen Lärmschutzvorschriften in erster Linie auf das Instrument von Lärmsanierungsförderprogrammen. Es handelt sich demnach um freiwillige Leistungen, auf die kein Rechtsanspruch besteht.

Mit der Verankerung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen für die A 2, B 1 und L 47 im Lärmaktionsplan der Gemeinde Hohe Börde wird der notwendige Handlungsbedarf geltend gemacht und dokumentiert. Dies ist zunächst eine unabdingbare Voraussetzung sich an aufgelegten Lärmschutzförderprogrammen zu beteiligen und Verbesserungen von Rahmenbedingungen zu initiieren.

Angesichts der notwendigen Veranlassung und Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen durch Dritte beschränkt sich das auferlegte Verwaltungshandeln der Gemeinde Hohe Börde darauf, dass sowohl auf eine Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen hingewirkt als auch bekannte und sich ergebende Umsetzungsmöglichkeiten (einschließlich Finanzierungsfragen) geprüft bzw. abgeklärt werden. Abgesehen von Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen bedarf es diesbezüglich eines gewissen „Umdenkens“ der zuständigen Behörden/Stellen. Im Bereich der Schienenverkehrswege wurden in dieser Hinsicht bereits in der aktuellen 4. Runde der Lärmaktionsplanung deutliche Verbesserungen erzielt. Das zuständige Eisenbahnbundesamt erkennt die neuen Berechnungsvorschriften der Lärmkartierung und deren Berechnungsergebnisse an und hat gleichzeitig die einen Lärmsanierungsbedarf auslösenden Lärmbelastungspegel deutlich gesenkt. Von diesen Neuerungen profitiert auch die Gemeinde Hohe Börde (vgl. Abschnitt 2.3). Im Straßenverkehrsbereich stehen derartige Anpassungen des Regelwerks zur Lärmsanierung noch aus.

Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung wurden außerdem auf Grundlage der Lärmkartierungsergebnisse ruhige Gebiete (hier: Gebiet um die Olbe, nördl. Rottmersleben; Waldgebiet Bauernholzgraben, Saurer Grund) identifiziert und als vor einer Lärmzunahme zu schützende Gebiete mit Erholungsfunktion/Aufenthaltsqualität festgesetzt.

Geplante 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	Erläuterungen des erwarteten	Kosten der
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
...				
...				

Erläuterungen des erwarteten Nutzens (*Pflichtangabe*)

3.3 Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm¹²

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 sind dauerhaft wirksame Vorkehrungen zur Vermeidung und Verringerung erhöhter Lärmeinwirkungen. Durch die Umsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen an den Verkehrswegen sind sehr hohe Lärmbelastungen mit Pegeln oberhalb von 65 dB(A) [L_{DEN}] und 55 dB(A) [L_{Night}] auszuschließen. Es wird angestrebt, dass künftig sowohl die Lärmbetroffenheiten als auch die Höhe der Lärmeinwirkungen weiter verringert werden. Der vorliegende Lärmaktionsplan beinhaltet entsprechende Vorkehrungen, die dem Erreichen dieser Zielstellungen dienen.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete ¹²

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

Ja

Wenn ja:

Lfd. Nr.	Name des ruhigen Gebietes	Art des Ruhigen Gebietes	Schutzmaßnahmen
1	Gebiet um die Olbe, nördl. Rottmersleben	Wald, Gewässer	Schutz vor künftiger Lärmzunahme, expliziter Hinweis für alle Planungsträger
2	Waldgebiet Bauernholzgraben, Saurer Grund	Wald	Schutz vor künftiger Lärmzunahme, expliziter Hinweis für alle Planungsträger
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
...			
...			

Zusätzlich ist im Rahmen der Berichterstattung die räumliche Ausdehnung der jeweiligen ruhigen Gebiete in

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der

Anzahl entlastete Personen an Hauptverkehrsstraßen

1500

Anzahl entlastete Personen an Haupteisenbahnstrecken¹⁶

0

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit ¹⁷

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung ¹⁸

Von:

15.05.2023

Bis:

19.04.2024

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung ¹⁹

- Anzeigen/Werbung
- Ansprache verschiedener Interessenträger
- Informationskampagne
- Besprechungen/Sitzungen
- Öffentliche Veranstaltung
- Umfrage
- Workshop

Ja
Ja
Nein
Ja
Nein
Nein
Nein

Andere Mittel/Instrumente

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen eines zweistufigen Beteiligungsverfahrens jeweils mit rechtzeitiger Bekanntgabe im Amtsblatt. Im Rahmen einer 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte vom 15.05.2023 bis 19.06.2023 eine öffentliche Auslegung des Ergebnisberichts der Umgebungslärmkartierung (4. Stufe) der innerhalb des Hoheitsbereichs der Gemeinde Hohe Börde befindlichen Hauptverkehrsstraßen. Bis einschließlich 19.06.2023 wurde der Öffentlichkeit die Möglichkeit eröffnet, schriftlich Stellung zu den Lärmkartierungsergebnissen zu nehmen sowie Hinweise und Anregungen zur Lärmaktionsplanung zu geben. Innerhalb der vorgenannten Fristen sind 2 Mitteilungen zum aufzustellenden Lärmaktionsplan eingegangen. Auf Grundlage der Ergebnisse der strategischen Lärmkarten und den ausgewerteten Stellungnahmen wurde der Entwurf eines Lärmaktionsplanes (4. Stufe) - Lärminderungsmaßnahmen für Straßenverkehr vom Februar 2024 von einem Ingenieurbüro ausgefertigt. In einer 2. Öffentlichkeitsbeteiligungsphase wurde der Lärmaktionsplanentwurf vom 11.03.2024 bis einschließlich 19.04.2024 öffentlich ausgelegt. Die Öffentlichkeit konnte bis zum 19.04.2024 eine Stellungnahme vorlegen. Die Träger öffentlicher Belange (TÖB) wurden über die Auslegung des LAP-Entwurfs informiert und konnten ab Auslegungsdatum ebenfalls Einwände/Vorschläge/Meinungen äußern. Insgesamt sind im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligungsphase 8 Stellungnahmen (1 Bürger; 7 TÖB/Behörden) eingegangen.

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

- Bürger:innen
- Nichtstaatliche Organisationen
- Staatliche Stellen
- Privatwirtschaft

Ja
Ja
Ja
Nein

Andere Interessenträger (freiwillige Angabe)

IG Verkehrswende

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:

Ja

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

Ja

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

Ja

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

Die Hinweise und Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan wurden soweit erforderlich beachtet und in die finale Fassung des Lärmaktionsplanes aufgenommen. Den Hinweisen der Autobahn GmbH des Bundes folgend wurde von den ursprünglich im Planentwurf vorgesehenen Maßnahmen einer Geschwindigkeitsreduzierung und der Verwendung von Flüsterasphalt auf der A 2 im Ergebnis einer planerischen Maßnahmenabwägung Abstand genommen. Wegen der zwingend gebotenen Umsetzung von wirksamen Lärmschutzmaßnahmen wird - ungeachtet der mitgeteilten fehlenden Bereitschaft der Autobahn des Bundes zur Umsetzung von Lärmschutzvorkehrungen - an der im Ergebnis einer Verhältnismäßigkeitsbetrachtung ermittelten Vorzugsmaßnahme "Lärmschutzwände entlang der A 2" festgehalten. In diesem Zusammenhang ergeht der klarstellende Hinweis, dass die Festlegung von Maßnahmen in Lärmaktionsplänen in das Ermessen der zuständigen Behörde gestellt wird (vgl. § 47d Abs.1 Satz3 BImSchG). Die getroffenen Beurteilungen und Festlegungen stehen dabei im Einklang mit den von UMK und VMK beschlossenen Eckpunkte zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes 2022 (vgl. https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lai-eckpunkte-verkehrslaermschutz-2022_2_1657808488.pdf). Demgegenüber wurden von den Straßenbaulastträgern im Rahmen der ermöglichten Mitwirkung an der Planaufstellung keine lösungsorientierten, tragfähigen Planalternativen aufgezeigt.

4.5 Dokumentation ²¹ (*freiwillige Angaben*)

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation:

Von den 8 eingereichten Stellungnahmen zum Lärmaktionsplanentwurf enthielten 5 wegen fehlender Zuständigkeit bzw. fehlender Betroffenheit der zu vertretenden Belange u.a. keine konkreten Hinweise/Anmerkungen zum Planentwurf. Die in der Bürgerstellungnahme unterbreiteten Vorschläge für Lärminderungsmaßnahmen wurden größtenteils in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplanes aufgenommen. Hiervon ausgenommen wurde die angeregte Ortsumfahrung von Irxleben durch Verlegung des Streckenverlaufs der B 1. Eine kurzfristige Umsetzung einer derartigen Maßnahme (bis zur Fortschreibung des vorliegenden Lärmaktionsplanes am 18.07.2029) ist nicht möglich und dürfte sich auch perspektivisch nicht realisieren lassen. Derzeit gibt es weder im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 noch im aufzustellenden Plan 2040 entsprechende Überlegungen für eine OU Irxleben (siehe auch Stellungnahme des LSBB). Zudem sind aus verkehrsplanerischer Sicht die Verkehrsachsen der Autobahnen A 14 und A 2 als Ortsumfahrung von Irxleben für Lkw und den Fernverkehr anzusehen. Folglich müssen vorrangig andere Lärmschutzvorkehrungen getroffen werden.

Den Stellungnahmen der LSBB und der Autobahn GmbH des Bundes ist im Wesentlichen zu entnehmen, dass keine (weitergehenden) Lärmschutzmaßnahmen an der A 2, B 1 und L 47 im Hoheitsgebiet der Gemeinde Hohe Börde vorgesehen sind.

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

siehe Anlage 6 im Bericht "Lärmaktionsplanung, Gemeinde Hohe Börde; Bericht-Nr.: 781-01632" vom 18.07.2024 (Link zum Bericht: <https://lau.sachsen-anhalt.de/luft-klima-laerm/immissionsschutz-luftqualitaet-physikalische-einwirkungen/physikalische-einwirkungen/laerm/laermminderungsplanung/aktuelles-zur-4-stufe-der-laermaktionsplanung/oeffentlichkeitsbeteiligungsverfahren>)

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

Ja

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:

02.10.2024

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-4-stufe-der-laermaktionsplanung/oeffentlichkeitsbeteiligungsverfahren>

