



**Lärmaktionsplan
für die Welterbestadt Quedlinburg**

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
1. Einleitung.....	4
1.1. Was ist Lärm?	4
1.2. Welche Lärmquellen sind problematisch?	4
1.3. Wahrnehmung von Lärm.....	5
1.4. Was ist dB(A)?	5
1.5. Auswirkungen auf die Gesundheit und die Gesellschaft.....	6
2. Beschreibung des Ballungsraumes	7
3. Zuständige Behörde	9
4. Rechtliche Grundlagen der Lärmaktionsplanung	9
4.1. Die EG-Umgebungsärmrichtlinie	9
4.1.1. Geltungsbereich und Ziele – Bekämpfung von „Umgebungsärm“?.....	10
4.1.2. Managementansatz – Lärminderung ohne Lärmgrenzwerte	10
4.1.3. Lärmaktionsplanung und Öffentlichkeit.....	10
4.2. Umsetzung in deutsches Recht	11
4.2.1. Die zwei Ebenen der Lärminderungsplanung	11
4.2.2. Planungsauftrag: „Regelung“ von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen.....	11
4.2.3. Planungsinstrumente	11
4.2.4. Planinhalte und Plangestaltung.....	12
4.3. Umsetzung und Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen	12
4.3.1. Fachrechtliche Vorprüfung bei der Maßnahmenfestlegung	13
4.3.2. Bindung der Fachbehörden beim Vollzug des Fachrechts	13
4.3.3. Planungsrechtliche Festlegungen.....	14
5. Verfahrensablauf.....	15
5.1. Das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans.....	15
5.2. Die Verfahrensschritte in der Welterbestadt Quedlinburg.....	15
6. Auslösewerte.....	17
6.1. Keine verbindlichen Auslösewerte nach UmgebungsärmRL / BImSchG	17
6.2. Gesetzliche Regelungen nach städtebaulichem Planungsrecht.....	17
6.3. Festlegung der Auslösewerte in der Welterbestadt Quedlinburg	18
6.4. Pflicht zur Erstellung Lärmaktionsplan.....	18
7. Grundlagen zur Lärmberechnung und zur Ermittlung der Betroffenen	19
7.1. Berechnung statt Messung.....	19
7.2. Berechnungsmethoden und Lärmindizes.....	19
7.3. Datenbereitstellung.....	20
8. Ergebnisse Lärmkartierung / Bürgerbeteiligung	21
8.1. Betroffene Straßen.....	21
8.2. Ergebnisdarstellung Lärmkartierung	21
8.2.1. Strategische Lärmkarten	21
8.2.2. Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen innerhalb der Isophonen-Bänder	21
8.2.3. Lärm belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser	22
8.2.4. Angaben über die geschätzte Zahl von gesundheitsschädlichen Auswirkungen.....	22
8.2.5. Lärmschwerpunkte mit vordringlichem Handlungsbedarf	23
8.2.6. Lärmschwerpunkte mit hoher Lärmbelastung.....	23
8.3. Ruhige Gebiete	23
9. Maßnahmen	24
9.1. Grundsätzlich mögliche Maßnahmen	24
9.2. Bewertung der Maßnahmen	25
9.2.1. Grundsätzliches Ziel.....	25
9.2.2. Allgemeine Abwägungsgrundsätze der Maßnahmen	26
9.2.3. Mögliche Lärminderungsmaßnahmen und deren Wirksamkeit	26
9.3. Maßnahmenvorschläge für die Lärmschwerpunkte	27
9.3.1. Gernröder Chaussee 3	28
9.3.2. Ampelanlage Donndorfstraße / Gröpern	30

9.3.3.	Staubereich Oeringer Brücke	32
9.3.4.	Feldmark rechts der Bode	34
9.3.5.	Kreuzungsbereich Otto-Franke-Straße / Walter-Rathenau-Straße.....	36
9.3.6.	Kleersstraße / Oeringer Straße / Magdeburger Straße.....	38
9.3.7.	Gernröder Weg.....	39
9.3.8.	Gernröder Chaussee / Quedlinburger Straße / Wilhelm-Pieck-Straße / Otto-Franke-Straße / Walter-Rathenau-Straße / Suderöder Straße / Chausseestraße.....	41
9.4.	Kostenübernahme	42
10.	Auswahl der Maßnahmen	42
11.	Abwägung eingegangenen Stellungnahmen.....	42
11.1.	Ergebnisse frühzeitige Bürgerbeteiligung	42
Anlage 1	zeichnerische Darstellung der Kartierungsergebnisse	

1. Einleitung

Lärm zählt zu den größten Umweltproblemen in unserer Gesellschaft, wobei der Straßenverkehr die bedeutendste Belastungsquelle darstellt. Lärm ist auch ein Gesundheitsrisiko – Lärm kann krank machen! Lärm mindert die Arbeitsleistung und das Wohlbefinden von Menschen, entwertet Immobilien, reduziert die Einnahmen von Kommunen und verursacht allein in Deutschland jährlich mehrere Milliarden Euro Folgekosten.

Die Lärmaktionsplanung ist ein in §§ 47a ff. Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) normiertes Instrument zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen. Dieses Instrument geht auf die EG-Umgebungslärmrichtlinie¹ zurück. Die Bürgerinnen und Bürger sowie die Verwaltung sollen über Lärmprobleme und Lärmauswirkungen in der jeweiligen Stadt oder Gemeinde unterrichtet und für die daraus folgenden Konflikte sensibilisiert werden.

Zugleich muss die für die Planaufstellung zuständige Kommune ein Konzept vorlegen, wie sie die Lärmprobleme und -konflikte bewältigen und lösen will.

In der Welterbestadt Quedlinburg sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über den Schwellenwerten der zweiten Stufe der Lärmkartierung (8.200 Kfz/24h, § 47b Nr. 3 BImSchG) betroffen.

Die Kommune ist daher zur Erstellung eines Lärmaktionsplans gesetzlich verpflichtet. Für die betroffenen Verkehrswege werden mögliche Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastungen untersucht. Eine Voraussetzung, um diese Aufgaben zielführend bewältigen zu können, ist das Grundwissen über das Alltagsphänomen „Lärm“. Diese Informationen sind gerade in der Öffentlichkeitsbeteiligung besonders wichtig, um den Bürgerinnen und Bürgern das Mitwirken an der Lärmaktionsplanung zu erleichtern.

1.1. Was ist Lärm?

Lärm sind Schallereignisse, die durch ihre Lautstärke und Struktur für den Menschen und die Umwelt gesundheitsschädigend, störend oder belastend wirken. Lärm entsteht also dort, wo physikalische Schallwellen auf einen Betroffenen einwirken und bei ihm negative Folgen auslösen.

Lärm ist unerwünschter Schall. Der Lärm zählt zu den sogenannten Umwelteinwirkungen.

Die Lärmaktionsplanung hat den sog. Umgebungslärm zum Gegenstand. Umgebungslärm wird definiert als „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten (...) ausgeht“ (Art. 3 lit. a UmgebungslärmRL).

1.2. Welche Lärmquellen sind problematisch?

Der motorisierte Straßenverkehr ist in Deutschland die Hauptlärmquelle. Dort wo es Schienen- oder Flugverkehrslärm gibt, können diese Lärmquellen den Straßenverkehr zwar häufig überlagern. Die sehr vernetzte Straßeninfrastruktur und die hohe motorisierte Mobilität des Einzelnen führen aber dazu, dass sich die meisten Lärmbetroffenen von Straßenverkehrslärm belästigt oder gestört fühlen.

Der Straßenverkehr ist keine homogene Schallquelle. Es gibt verschiedene Schallquellen, deren Einfluss auf das Gesamtgeräusch von den gefahrenen Geschwindigkeiten abhängt.

- Die Motor- und Getriebegeräusche sind vor allem im innerörtlichen „Stop-and-Go“ Verkehr im unteren Geschwindigkeitsbereich dominierend. Dabei kommt es natürlich auf die Besonderheiten des einzelnen Fahrzeugs an (Motorisierung, Abschirmung des Motorblocks, Alter des Kfz usw.).
- Die Abrollgeräusche der Reifen auf dem Fahrbahnbelag sind ungefähr ab 30 km/h für den wahrgenommenen Fahrzeuglärm verantwortlich.

¹ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 28.07.2002, S. 12); zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2008 (ABl. L 311 vom 21.11.2008, S. 1).

- Aerodynamische Geräusche („Rauschen“ der Autobahn oder der Schnellstraße) entstehen durch die Verwirbelung abreißender Luftströme. Sie dominieren den Fahrzeuglärm bei Geschwindigkeiten von über 100 km/h.

Wesentliche Verursacher des Straßenlärms sind Lkw und Motorräder. Lkw verursachen bei 50 km/h etwa so viel Lärm wie zwanzig Pkw. Der Lärm von Motorrädern wird belastender als die Geräusche schwerer Lkw empfunden.

1.3. Wahrnehmung von Lärm

Bei der Wahrnehmung von Lärm ist zwischen physikalischen Faktoren der Schallquelle und der Schallausbreitung einerseits und den subjektiven Faktoren der Wahrnehmung durch den jeweiligen Betroffenen zu differenzieren.

Physikalische Wirkfaktoren der Lärmwahrnehmung sind:

- der Schalldruck,
- die Tonhöhe (hohe Töne werden in der Regel als unangenehmer empfunden als tiefe Töne),
- die Tonhelligkeit (einzelne tonale Komponenten des Schalls erhöhen die wahrgenommene Lautstärke) und
- die Impulshaftigkeit (Geräusche mit starken Schwankungen werden als unangenehmer empfunden als Geräusche mit konstanter oder gleichmäßiger Lautstärke).

Subjektive Wirkfaktoren der Lärmwahrnehmung und der Bewertung als störend oder belästigend sind unter anderem:

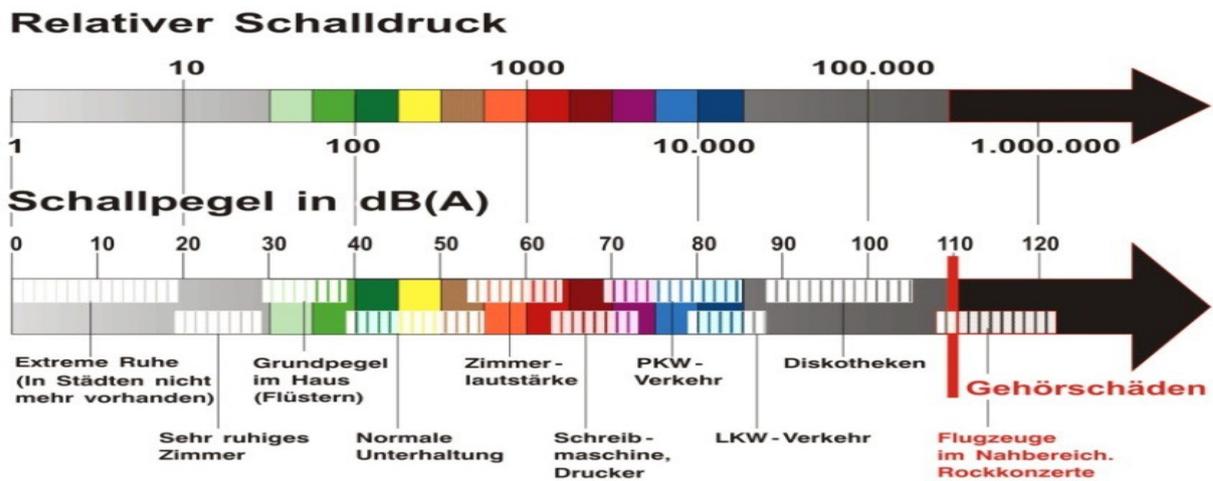
- die Sichtbarkeit der Lärmquelle (eine nicht sichtbare Lärmquelle wird als weniger störend empfunden als eine sichtbare Lärmquelle, obwohl der Lärmpegel identisch ist),
- die Beziehung zur Lärmquelle (hat der Betroffene – warum auch immer – ein positives Verhältnis zur Schallquelle, empfindet er den Schall als weniger störend) und
- das Gefühl der Ohnmacht (die Empfindung als störend steigt mit dem Maß, wie der Betroffene das Gefühl hat, ohnehin nichts gegen den Lärm ausrichten zu können).

1.4. Was ist dB(A)?

Die Wahrnehmung von Lärm hängt zudem maßgeblich von der Leistungsfähigkeit des menschlichen Hörempfindens ab. Das menschliche Hörempfinden folgt eigenen Gesetzmäßigkeiten und ist begrenzt. Die lineare Zunahme der menschlichen Hörempfindung entspricht am besten dem logarithmischen Anstieg des Schalldrucks. Zur Beschreibung des Maßes des menschlich wahrnehmbaren Schalls wird daher in der Akustik regelmäßig ein sog. logarithmisches Relativmaß herangezogen: der Schalldruckpegel. Er wird in der Einheit Dezibel = dB(A) angegeben. Der Zusatz (A) bringt zum Ausdruck, dass es sich um eine dem menschlichen Hörempfinden angepasste Bewertung handelt.

Die Dezibel-Skala ist logarithmisch aufgebaut. Die „A“-Bewertung dB(A) trägt der Tatsache Rechnung, dass das Ohr insbesondere bei mittlerer Lautstärke die mittleren Tonlagen als lauter wahrnimmt als tiefe oder sehr hohe Töne.

Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Reihe von bekannten Geräuschen und ihre Einordnung auf der dB(A) Skala²:



Typisch für die innerstädtische Lärmbelastung ist folgendes Bild: Sieht man von besonders belasteten Verkehrsknoten und stark befahrenen Autobahnen ab, bewegt sich der Lärmpegel an der Straßenrandbebauung in Bereichen zwischen 60 und 75 dB(A) am Tag. Bei diesen Pegeln lassen sich Gespräche im Freien kaum führen. Innerhalb der Wohnungen ist bei geöffnetem Fenster die Wohnqualität beeinträchtigt. Die Differenzierung der verschiedenen Geräusche ist in Bezug auf Zusammensetzung und Art noch wahrnehmbar. Hohe Maximalpegel oder ein besonders unangenehmes Geräusch können besonders störend sein – der klappernde Schachtdeckel steht exemplarisch für dieses Problem.

1.5. Auswirkungen auf die Gesundheit und die Gesellschaft

Schall, der als Lärm empfunden wird, kann nicht nur belästigend wirken. Er kann auch konkrete gesundheitsschädliche Folgen haben. Lärm erschwert oder unterbindet die zwischenmenschliche Kommunikation. Lärm kann die Konzentration beeinträchtigen. Und Lärm kann vor allem Ärger, Stress sowie Schlafstörungen und -losigkeit bei den Betroffenen auslösen. Dabei kann Lärm aber auch auf den menschlichen Organismus einwirken, ohne dass dies dem Betroffenen bewusst wird. Das vegetative Nervensystem reagiert immer auf Lärm, gleichgültig, ob der Betroffene schläft oder sich subjektiv an die Lärmkulisse gewöhnt hat. Eine organische Gewöhnung an Lärm tritt nicht ein.

Die Hauptlärmquelle, der Straßenverkehr, ist ein gesamtgesellschaftliches Phänomen und Problem. Die Flächen für entlastende Infrastrukturmaßnahmen (Umgehungsstraßen) sind begrenzt, die finanziellen Mittel sind beschränkt. Zugleich ist die individuelle motorisierte Mobilität zur wirtschaftlichen Existenzvoraussetzung und zum Ausdruck persönlicher Freiheit geworden. Die Mobilität ist gestiegen und mit ihr die Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge. Wer sich dem Lärm einer Stadt durch einen Umzug in ländliche Gegenden entziehen will, wird unmittelbar selbst Teil des Lärmproblems, wenn er den Weg in die Stadt (zum Arbeitsplatz) mit dem eigenen Kfz zurücklegen muss. Erforderlich ist daher ein intelligenter, nachhaltiger und verantwortungsbewusster Umgang mit der bestehenden Infrastruktur unter dem Gesichtspunkt „Lärm“.

Die Lärmwirkungsforschung hat gesundheitliche Gefahren durch längerfristige Lärmbelastung für einen durchschnittlichen Lärmpegel von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht nachgewiesen. Detaillierte Ausführungen finden sich z. B. auf dem Internetauftritt des Umweltbundesamtes (UBA): <http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrs-laerm>.

² Innenministerium Baden-Württemberg, 1991, Städtebauliche Lärmfibel

2. Beschreibung des Ballungsraumes

Ballungsraum

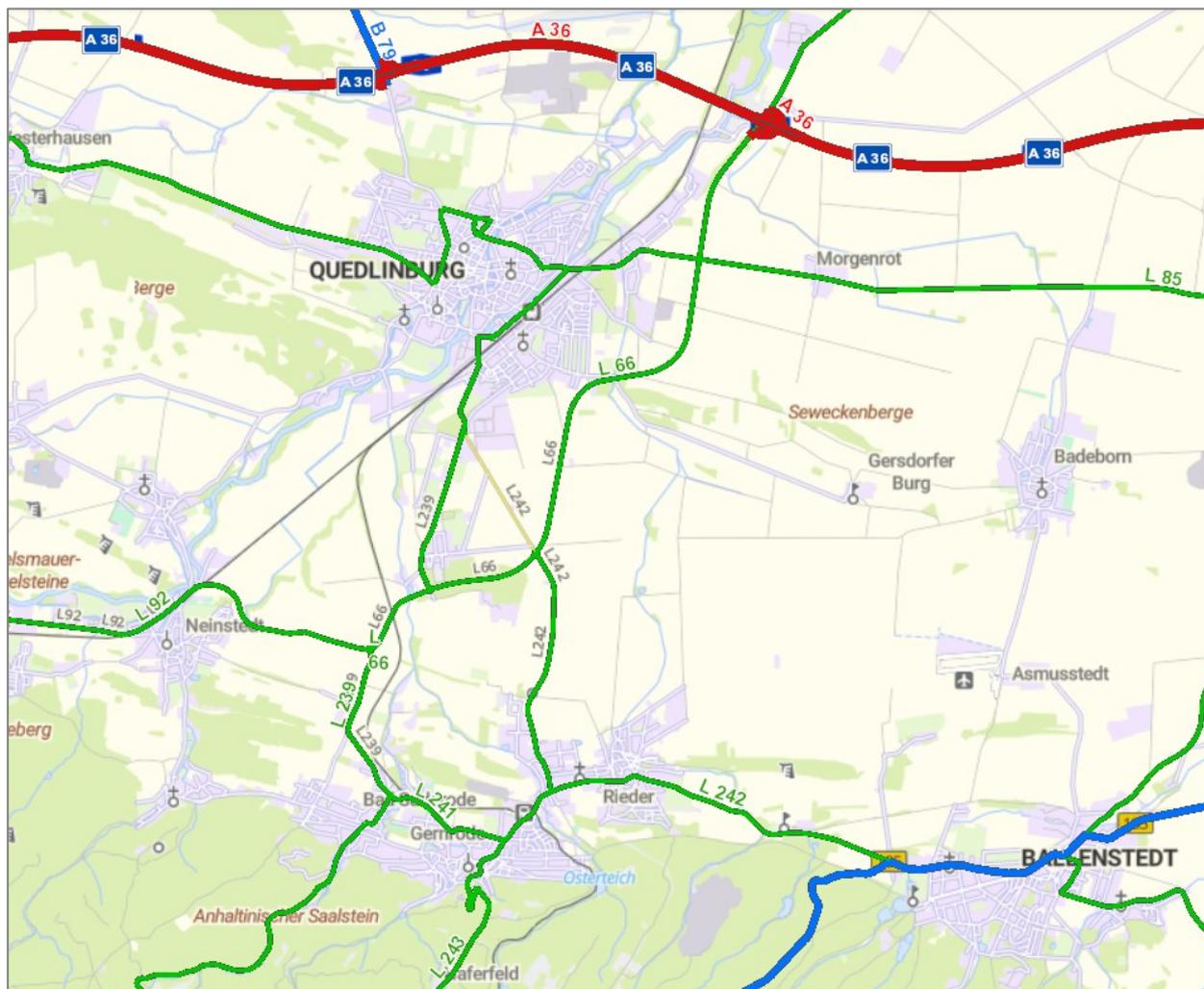
Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. Im Land Sachsen-Anhalt definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Welterbestadt Quedlinburg zählt mit 23.803 Einwohnern zum 31. Dezember 2021 nicht zu den Ballungsräumen.

Hauptverkehrsstraßen

In der ersten Stufe wurden regionale, nationale und grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen) mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) >16.400 Kfz betrachtet. Zum damaligen Zeitpunkt wurde die Welterbestadt Quedlinburg noch nicht von derartigen Straßen tangiert.

In der II. und III. Stufe hat das Land Sachsen-Anhalt als regionale, nationale und grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraße mit einer DTV >8.200 Kfz/Tag (3. Mio Kfz/Jahr) an die EU gemeldet (Pflichtaufgabe). Hiervon waren betroffen Straßenabschnitte der:

- L85
- L242
- L243



Auch in der 4. Runde sind pflichtig regionale, nationale oder grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen) mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr (DTV >8.200 Kfz) zu betrachten. Das LAU hat folgende Straßen(-abschnitte) kartiert (Pflichtaufgabe):

- A36
- L66n
- L85
- L92
- L241
- L242
- L243

Der Kartierungsumfang hatte eine Länge von 22,67 km.

Haupteisenbahnen

Die Welterbestadt Quedlinburg ist vom Schienenverkehrslärm betroffen. Die Bahnstrecke Halberstadt – Thale sichert die Verbindung über Halberstadt zur Landeshauptstadt Magdeburg. Aufgrund einer Streckenbelastung von weniger als 30.000 Zügen/pro Jahr wurde die bundeseigene Eisenbahnstrecke im Bereich der Welterbestadt Quedlinburg durch das Eisenbahnbundesamt nicht kartiert.

Eine Verpflichtung der Gemeinde auch für den Schienenverkehrslärm einen Lärmaktionsplan zu erstellen besteht daher nicht.

Großflughäfen

Die Welterbestadt Quedlinburg befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans nicht im Lärmwirkungsbereich eines Großflughafens mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen).

Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.

Gewerbelärm

Gewerbelärm von IVU-Anlagen gemäß RL 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 sind nur in Ballungsräumen zu betrachten.

Andere Lärmquellen

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.

3. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten des Straßen- und Flugverkehrs sind in Sachsen-Anhalt außerhalb der Ballungsräume und der Autobahnen die Gemeinden zuständig. Die Berechnung der Lärmbelastung von Schienenverkehr auf Schienenwegen des Bundes erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt (EBA).

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt § 47e BImSchG. Sie liegt bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Sachsen-Anhalt bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinden als zuständige Behörde:

Welterbestadt Quedlinburg
Markt 1
06484 Quedlinburg

Ansprechpartner für die Lärmaktionsplanung der Welterbestadt Quedlinburg:

Welterbestadt Quedlinburg
Fachbereich Bauen, Stadtentwicklung und Welterbemanagement
Markt 1
06484 Quedlinburg
E-Mail:
Internet: www.quedlinburg.de
Gemeindeschlüssel: 15 0 85 235

Seit dem 1. Januar 2015 ist gemäß § 47e BImSchG das EBA in den Nicht-Ballungsräumen zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit.

Der Lärmaktionsplan ist als Lang- und Kurzfassung von der Gemeinde dem zuständigen Landesministerium zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilungen der Kurzfassung an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Unterlagen an die EU-Kommission weiterleitet.

4. Rechtliche Grundlagen der Lärmaktionsplanung

Die Lärmaktionsplanung ist in den §§ 47a ff. BImSchG geregelt, die auf die EG-Umgebungslärmrichtlinie zurückgehen.

4.1. Die EG-Umgebungslärmrichtlinie

Aufgrund der europaweiten Lärmproblematik und der davon ausgehenden, großen Gesundheitsbelastung vieler Menschen verabschiedete die Europäische Gemeinschaft (seit dem Vertrag von Lissabon: Europäische Union) im Jahr 2002 die Umgebungslärmrichtlinie (UmgebungslärmRL). Als Richtlinie hat sie unmittelbare Bindungswirkung nur gegenüber den einzelnen Mitgliedstaaten, die ihrerseits die Richtlinie zielkonform in eigenes Recht umsetzen müssen.

Deutsche Rechtsvorschriften, die eine Richtlinie umsetzen oder im Zusammenhang mit der Anwendung des deutschen Umsetzungsrechts stehen, sind so auszulegen und anzuwenden, dass die Ziele der Richtlinie möglichst erreicht werden. Stehen nationale Umsetzungsgesetze im Widerspruch zu ihrer Richtlinie, kann es sogar zu einem Anwendungsverbot kommen.

4.1.1. Geltungsbereich und Ziele – Bekämpfung von „Umgebungsärm“?

Der Geltungsbereich der Richtlinie umfasst den Umgebungsärm. *Umgebungsärm sind „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten (...) ausgeht“*; so Art. 3 lit. a UmgebungsärmRL.

Im Zentrum der Richtlinie steht der Mensch, auf den der Lärm einwirkt (Akzeptor bezogener Ansatz). Die Lärmaktionsplanung soll schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungsärm verhindern, ihnen vorbeugen oder sie mindern (Art. 1 Abs. 1 UmgebungsärmRL). Hierzu sollen schrittweise folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

- Ermittlung der örtlichen Belastung durch Umgebungsärm anhand von Lärmkarten
- Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungsärm und seine Auswirkungen
- Aufstellung von Lärmaktionsplänen mit dem Ziel, den Umgebungsärm so weit erforderlichlich zu verhindern und zu mindern und eine zufriedenstellende Umweltqualität zu erhalten.

Die Lärmaktionsplanung soll Planungsziele formulieren und Maßnahmen festlegen, mit denen die Ziele zukünftig kurz-, mittel- oder langfristig erreicht werden können. Nach Art. 8 Abs. 5 UmgebungsärmRL muss der Lärmaktionsplan spätestens alle fünf Jahre nach dem Planungsbeschluss fortgeschrieben werden. Eine Fortschreibung kann aber auch schon früher erforderlichlich werden, wenn sich eine bedeutsame Entwicklung abzeichnet, die sich auf die bestehende Lärmsituation auswirkt.

4.1.2. Managementansatz – Lärminderung ohne Lärmgrenzwerte

Unter Grenzwerten versteht man Schallpegelwerte, die an einem bestimmten Ort während einer bestimmten Zeit nicht überschritten werden dürfen. Weder die UmgebungsärmRL noch das Bundes-Immissionsschutzgesetz formulieren Grenzwerte für die Lärmaktionsplanung. Dies beruht auf dem umfassenden Managementansatz der Lärmaktionsplanung. Es sollen nicht nur – wie im klassischen deutschen Ordnungs- und Gefahrenabwehrrecht – Gefahren durch schädlichen Lärm abgewehrt werden, sondern Lärmprobleme und -auswirkungen sollen umfassend geregelt werden. Die UmgebungsärmRL richtet sich gegen alle „unerwünschten Geräusche“. Sie verfolgt eine lärmquellenübergreifende Schutzstrategie, die bereits unterhalb gesundheitsschädlicher oder auch nur gesundheitsgefährdender Lärmbelastungen greift³. Ziel ist eine bessere Umweltqualität oder anders gesagt: „Es soll allgemein ruhiger werden!“

4.1.3. Lärmaktionsplanung und Öffentlichkeit

Ein zentrales Anliegen der UmgebungsärmRL ist es, die Öffentlichkeit und den einzelnen Betroffenen in die Regelung der Lärmprobleme und -auswirkungen miteinzubeziehen. Art. 8 Abs. 7 Abs. 1 UmgebungsärmRL bestimmt: „Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden und dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet wird. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen.“ Die umfassende Beteiligung der „Öffentlichkeit“ dient dazu, es zu ermöglichen, dass die planaufstellende Kommune über die Lärmbelastung vor Ort unterrichtet wird. Niemand kennt die Lärmbelastung so gut, wie die Menschen vor Ort selbst.

³ Vgl. BT-Drs. 15/3782, S. 15 und 28. Grenzen ergeben sich indessen zum einen aus dem begrenzten sachlichen Anwendungsbereich der UmgebungsärmRL, zum anderen aus den rechtsstaatlichen Schranken staatlicher Planung. Nach Art. 2 Abs. 2 gilt die UmgebungsärmRL weder für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst verursacht wird, noch für Lärm durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen, Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.

4.2. Umsetzung in deutsches Recht

Die Vorgaben der UmgebungslärmRL werden in Deutschland durch die §§ 47a ff. BImSchG in nationales Recht umgesetzt. Sie sind grundsätzlich für die Aufstellung und Umsetzung der Lärmaktionspläne maßgeblich. Die Lärmaktionsplanung ist ausführlich in § 47d BImSchG geregelt.

4.2.1. Die zwei Ebenen der Lärminderungsplanung

Die Lärmaktionsplanung ist Teil der Lärminderungsplanung. Die Lärminderungsplanung umfasst die Lärmkartierung (§ 47c BImSchG) und die auf den Lärmkarten aufbauende Lärmaktionsplanung (§ 47d BImSchG).

Die Lärmkartierung soll die tatsächlichen Lärmverhältnisse vor Ort aufarbeiten und darstellen. Zuständig für die Lärmkartierung ist in Sachsen-Anhalt grundsätzlich das Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt (LAU). Die Kartierungsergebnisse können auf der Homepage des Landesamtes abgerufen werden ([Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen 2022 \(sachsen-anhalt.de\)](https://www.laue.sachsen-anhalt.de)).

Bis zum 30.09.2022 wurden sämtliche Ballungsräume sowie sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken in Lärmkarten aufgearbeitet. Auf der Informationsgrundlage der Lärmkartierung sind die Lärmaktionspläne aufzustellen.

Die Lärmaktionsplanung ist Teil der durch Art. 28 Abs. 2 GG geschützten gemeindlichen Planungshoheit⁴.

Für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken (also für alle kartierten Gebiete) müssen bis zum 18. Juli 2024 Lärmaktionspläne aufgestellt werden (§ 47d Abs. 1 S. 2 BImSchG).

4.2.2. Planungsauftrag: „Regelung“ von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Der gesetzliche Auftrag der Lärmaktionsplanung ist nach § 47d Abs. 1 S. 1 BImSchG die Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen vor Ort. Das Lärmmanagement steht auf zwei Säulen:

- Information und Einbindung der Öffentlichkeit und
- konkreten Lärminderungsmaßnahmen.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans wird die Bevölkerung auf der Grundlage der Lärmkartierung umfassend über die Lärmsituation in ihrer Umgebung informiert. Die Bevölkerung wird in das Verfahren der Planaufstellung eingebunden (ausführliche Erläuterungen unter *Lärmaktionsplanung und Öffentlichkeit*). Ein effektives Lärmmanagement setzt die Festlegung von Lärminderungsmaßnahmen voraus. Der Lärmaktionsplan muss „Aktionen“ zur Regelung der Lärmprobleme und Lärmauswirkungen vorsehen: die sog. Planungsinstrumente.

4.2.3. Planungsinstrumente

Der Anhang V der UmgebungslärmRL schreibt den Mindestinhalt eines Maßnahmenkatalogs vor: „Die zuständigen Behörden können jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich zum Beispiel folgende Maßnahmen in Betracht ziehen:

- Verkehrsplanung,
- Raumordnung,
- auf die Geräuschquelle ausgerichtete technische Maßnahmen,
- Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung,
- Verringerung der Schallübertragung,
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize.“

⁴ Jarass, BImSchG, 11. Aufl. 2015, § 47d Rn. 19; Kupfer, Lärmaktionsplanung – Effektives Instrument zum Schutz der Bevölkerung vor Umgebungslärm?, NVwZ 2012, 784 (790); Scheidler/Tegeger, in: Feldhaus (Hrsg.), Bundesimmissionsschutzrecht, Bd. 1 – Teil II, BImSchG §§ 22 – 74, 2. Aufl., § 47e Rn. 8, Stand: Mai 2007.

Die §§ 47a ff. BImSchG enthalten keine weitergehenden Bestimmungen zum Inhalt des Maßnahmenkatalogs. Die planaufstellende Gemeinde kann sich daher grundsätzlich aller tatsächlichen und rechtlichen Instrumente bedienen, die eine Lärminderung bewirken können⁵.

Die gesetzliche Zuständigkeits- und Kompetenzordnung bleibt durch die planerische Gestaltungsfreiheit der Gemeinde bei der Lärmaktionsplanung unberührt. Die §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG sehen ein Kooperationsmodell vor: Die Maßnahmen, die Lärmaktionspläne festlegen, sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Vorschriften durchzusetzen. Sind in den Lärmaktionsplänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen⁶.

4.2.4. Planinhalte und Plangestaltung

Lärmaktionsplanung ist Planung. Die planerische Gestaltungskompetenz der Gemeinde findet ihre Grenzen in der rechtlichen Bindung jeder rechtsstaatlichen Planung:

- Die Planung muss erforderlich sein;
- die Planung darf zwingendes und höherrangiges Recht nicht verletzen und
- die Festlegungen der Planung müssen das Ergebnis einer fehlerfreien planerischen Abwägung sein, wobei insbesondere das Prinzip der Verhältnismäßigkeit zu beachten ist.

4.3. Umsetzung und Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen

Maßnahmen, die in einem Lärmaktionsplan durch die Gemeinde festgelegt wurden, bedürfen jeweils der Umsetzung der fachrechtlich zuständigen Behörde nach den Vorgaben des jeweils einschlägigen Fachgesetzes, §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG („Kooperationsmodell“). Die Gemeinde kann nach dem Fachrecht auch für die Umsetzung der Maßnahmen zuständig sein – häufig werden jedoch andere Verwaltungsträger zuständig sein (Landkreis als untere Verwaltungsbehörde, Ministerium für Infrastruktur und Digitales, Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt usw.).

Das einschlägige Fachrecht wird durch den Lärmaktionsplan und die §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG überlagert und modifiziert. Der Lärmaktionsplan ist nach der Ausgestaltung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ein (innen-)verbindlicher Plan. Der Grad der Verbindlichkeit richtet sich nach der Art der einzelnen Maßnahme und nach den verbindlichen Vorgaben des einschlägigen Fachrechts:

- Bei den Maßnahmen ist danach zu unterscheiden, ob sie planungsrechtlicher Natur sind oder nicht.
- Hinsichtlich des Fachrechts ist danach zu unterscheiden, ob es um Maßnahmen der Eingriffsverwaltung geht und ob das Fachrecht durch Gesetze (Parlamentsgesetze, Rechtsverordnungen) oder durch Verwaltungsvorschriften konkretisiert wird.

Für Maßnahmen, die keine planungsrechtliche Qualität haben, gelten die §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG. Dies können z. B. verkehrsrechtliche Ge- und Verbote sein oder reales Verwaltungshandeln wie z. B. die Reparatur schadhafter Kanaldeckel oder der Austausch eines abgenutzten, lauten Fahrbahnbelages.

⁵ Vgl. zu den möglichen Maßnahmen die Aufzählung unter Kapitel 9.

⁶ Indem § 47d Abs. 6 ausdrücklich nur auf § 47 Abs. 3 S. 2 und Abs. 6, nicht aber auf § 47 Abs. 4 verweist, muss zwischen der planaufstellenden Gemeinde und der für die Umsetzung von Maßnahmen im Straßenverkehr zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde auch kein Einvernehmen hergestellt werden. Ist eine inhaltliche Verständigung zwischen der Gemeinde und den staatlichen Fachbehörden nicht zu erreichen, hat letztlich die für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes zuständige Gemeinde durch rechtmäßige Festlegung der Maßnahme verbindlich zu entscheiden.

Nach §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG sind diese Maßnahmen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Maßgeblich ist das jeweilige Fachgesetz, insbesondere fachgesetzliche Ermächtigungsgrundlagen für belastende Maßnahmen gegenüber den Bürgern (z. B. immissionsschutzrechtliche Verfügungen und Auflagen, ordnungsrechtliche Anordnungen, straßenverkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen).

4.3.1. Fachrechtliche Vorprüfung bei der Maßnahmenfestlegung

Die festgelegten Maßnahmen werden durch die zuständigen Behörden umgesetzt, wenn die fachrechtlichen Tatbestandsvoraussetzungen vorliegen. In verfahrensrechtlicher Hinsicht erfordert dies, dass die zuständigen Behörden am Planaufstellungsverfahren zu beteiligen sind. Es ist jedoch nicht erforderlich, dass sie ihr Einvernehmen oder ihre Zustimmung zu einzelnen Maßnahmen geben. Einen solchen Zustimmungsvorbehalt sieht das Gesetz für die Maßnahmenfestlegung und -umsetzung nicht vor. Die Kommune prüft ihrerseits das Vorliegen der fachrechtlichen Tatbestandsvoraussetzungen im Zuge der Festlegung der Maßnahmen im Lärmaktionsplan. Nur wenn die fachrechtlichen Voraussetzungen vorliegen, kann die Maßnahme gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern durchgesetzt werden. Welche Maßnahmen von mehreren möglichen Maßnahmen festgelegt werden, ist eine eigenständige planerische Abwägungsentscheidung der Gemeinde, wobei sie die Abwägungsvorgaben des § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG zu berücksichtigen hat.

4.3.2. Bindung der Fachbehörden beim Vollzug des Fachrechts

Das einschlägige Fachrecht kann nicht ungeachtet des Lärmaktionsplans vollzogen werden, wenn diese fachgesetzlichen Maßnahmen rechtmäßig (also insbesondere abwägungsfehlerfrei) festgelegt wurden. Der Lärmaktionsplan ist nicht bloßer Selbstzweck!

Sieht das einschlägige Fachrecht auf der Tatbestandsseite sog. unbestimmte Rechtsbegriffe vor („Gefahr“, „unzumutbar“, „ortsunüblich“), so muss der unbestimmte Rechtsbegriff im Hinblick auf das Ziel der Maßnahme – die Minderung von Umgebungslärm – unter Beachtung der Wertung des Lärmaktionsplans ausgelegt und angewendet werden. Vorgaben von Verwaltungsvorschriften können überwunden werden, da sie die Kommune im Rahmen ihrer Planung nicht binden⁷.

Mit anderen Worten: In seinem Anwendungs- und Geltungsbereich bestimmt der Lärmaktionsplan, was unter dem Gesichtspunkt der Verringerung des Umgebungslärms „gefährlich“, „unzumutbar“ oder „ortsunüblich“ im Sinne des jeweiligen Fachrechts ist⁸.

Eröffnet das einschlägige Fachrecht auf der Rechtsfolgeseite ein Ermessen der zuständigen Behörde, kann dieses durch die Maßnahmenfestlegung im Lärmaktionsplan eingeschränkt oder gänzlich gebunden sein. Dies gilt, wenn die planaufstellende Kommune zugleich die sachlich zuständige Behörde für die Umsetzung der Maßnahme ist. Durch die rechtmäßige Festlegung der Maßnahme im Lärmaktionsplan hat sie sich selbst in der Ausübung ihres Ermessens gebunden. Dies gilt aber auch, wenn die sachlich zuständige Fachbehörde nicht mit der Kommune identisch ist, bei der Beteiligung Träger öffentlicher Belange jedoch eine Einigung über die Maßnahmenfestlegung getroffen wurde. Auf diese Weise kann sich die zuständige Fachbehörde ebenfalls selbst binden. Wird im Verfahren der Planaufstellung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange kein Konsens über eine Maßnahme gefunden, die im Ermessen der Fachbehörde steht, entfaltet die Festlegung im Lärmaktionsplan gleichwohl eine Bindungswirkung auf die Ausübung des Ermessens.

⁷ Engel, Aktuelle Fragen des Lärmschutzes: Lärmaktionsplanung, NVwZ 2010, 1191 (1196); Jarass, BImSchG, 11. Aufl. 2015, § 47d Rn. 4.

⁸ Engel, Aktuelle Fragen des Lärmschutzes: Lärmaktionsplanung, NVwZ 2010, 1191 (1195 f.); Kupfer, Lärmaktionsplanung – Effektives Instrument zum Schutz der Bevölkerung vor Umgebungslärm?, NVwZ 2012, 784 (787 f.); Berkemann, Straßenverkehrslärm im Rahmen eines (unionsrechtlichen) Lärmaktionsplans, NuR 2012, 517 (523 f.); Michler, Straßenlärmminderung als kommunale (Pflicht?-)Aufgabe, BWGZ 2013, 254 (259).

Die §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG machen die verwaltungsinterne Verbindlichkeit des Lärmaktionsplans nicht von einem „Einvernehmen“ der zuständigen Fachbehörde abhängig. Die Festlegung des Lärmaktionsplans muss bei der Ausübung des fachrechtlich eingeräumten Ermessens hinreichend berücksichtigt werden. Nur wenn gewichtige andere Belange der Umsetzung der Maßnahme entgegenstehen, kann es ermessensfehlerfrei sein, die festgelegte Maßnahme nicht umzusetzen.

Soweit verwaltungsinterne Verwaltungsvorschriften (z. B. VwV-StVO) und Orientierungshilfen (Lärmschutz-Richtlinien-StV) die Auslegung und Anwendung unbestimmter Rechtsbegriffe oder die Ausübung fachgesetzlichen Ermessens betreffen, können sie die Umsetzung der fehlerfrei festgelegten Maßnahmen eines Lärmaktionsplans nicht unterbinden. Denn die Verbindlichkeit des Lärmaktionsplans ergibt sich daraus, dass sie durch bundesrechtliches Parlamentsgesetz (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG) bestimmt wird. Diese Anordnung steht über dem jeweiligen Landesrecht (Art. 31 GG: „Bundesrecht bricht Landesrecht“) und nachrangigem Bundesrecht (Rechtsverordnungen). Erst recht kann diese Verbindlichkeit nicht durch „bloße“ Verwaltungsvorschriften, Hinweise oder Empfehlungen ohne Rechtssatzcharakter ausgehebelt werden⁹.

4.3.3. Planungsrechtliche Festlegungen

Für planungsrechtliche Maßnahmen hat das Bundes-Immissionsschutzgesetz keine strikte Bindung vorgesehen. Planungsrechtliche Maßnahmen können alle Arten von Planungsentscheidungen sein. Die Flächennutzungs- und Bebauungsplanung zählen hierzu ebenso wie (z. B. straßenrechtliche) Planfeststellungsbeschlüsse und nicht förmliche Planungen (z. B. kommunale Verkehrsplanung).

Nach den §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 2 BImSchG haben die zuständigen Planungsträger die planungsrechtlichen Festlegungen bei ihren Planungen zu berücksichtigen. Die planungsrechtlichen Festlegungen eines Lärmaktionsplans sind also bei anderen Planungen als gewichtige öffentliche Belange in der Abwägung zu berücksichtigen. Ist die planaufstellende Kommune selbst Trägerin der anderen, adressierten Planung (z. B. Bauleitplanung), ist im Einzelfall unter besonderen Voraussetzungen die Selbstbindung der Kommune durch den Lärmaktionsplan möglich. Im Übrigen können die planungsrechtlichen Festlegungen in der planerischen Abwägung jedoch durch andere gewichtige öffentliche Belange überwunden werden.

⁹ Jarass, BImSchG, 11. Auflage 2015, § 47d Rn. 4; Kupfer, Lärmaktionsplanung – Effektives Instrument zum Schutz der Bevölkerung vor Umgebungslärm?, NVwZ 2012, 784 (787 f.); Berkemann, Straßenverkehrslärm im Rahmen eines (unionsrechtlichen) Lärmaktionsplans, NuR 2012, 517 (523 f.).

5. Verfahrensablauf

5.1. Das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz legt in § 47d (3) fest: „Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.“ Das Verfahren wird durch die zuständigen Behörden (Gemeinden) festgelegt.

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit werden, in Anlehnung an das Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes zweiphasig durchgeführt:

- Beschluss des Stadtrates, einen Lärmaktionsplan aufzustellen;
- Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung: „Anhörung der Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne“;
- Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen sowie Anregungen und Einarbeitung in den Planentwurf;
- Fortgeschrittene Öffentlichkeitsbeteiligung: „rechtzeitig und effektiv an der Ausarbeitung mitzuwirken“;
- Auswertung aller Stellungnahmen und Einarbeitung in die Planung;
- Beschluss des Lärmaktionsplans durch den Stadtrat;
- Unterrichtung der Öffentlichkeit und der Behörden / Träger öffentlicher Belange samt Zugänglichmachung des Lärmaktionsplans

5.2. Die Verfahrensschritte in der Welterbestadt Quedlinburg

In der Stadtratssitzung vom 20.04.2023 wurde der Beschluss für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes gefasst.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und Träger öffentlicher Belange wurde auf der Grundlage eines Beschlusses des Stadtrates vom 20.04.2023 im Zeitraum vom 01.06.2023 bis 29.06.2023 durchgeführt. Bis zum 13.07.2023 bestand die Möglichkeit Stellung zu den Lärmkartierungsergebnissen zu nehmen sowie Hinweise und Anregungen zur Lärmaktionsplanung zu geben.

AMTLICH

Bekanntmachung der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes (4. Stufe) der Welterbestadt Quedlinburg

Auf Grundlage der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungsrichtlinie) und deren Überführung in nationales Recht (§§ 47 a-f BImSchG) sind in Sachsen-Anhalt die Städte und Gemeinden sowohl für die Lärmkartierung von Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz/Tag) als auch die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes verpflichtet. Ausgehend vom Zeitpunkt der erstmaligen Erstellung und regelmäßigen Fortschreibung der Lärmkarten in einem 5-jährigen Turnus handelt es sich vorliegend um die 4. Stufe (4. Runde). Für die innerhalb des Hoheitsbereichs der Welterbestadt Quedlinburg befindlichen Hauptverkehrsstraßen, die ein entsprechendes Verkehrsaufkommen aufweisen, wurden nach neu vorgegebenen Berechnungsvorschriften strategische Lärmkarten ausgefertigt.

Der Ergebnisbericht ist auf der Internetseite des Landesamtes für Umweltschutz Sachsen-Anhalt <https://lau.sachsen-anhalt.de/luft-klima-laerm/immissionsschutz-luftqualitaet-physikalische-einwirkungen/physikalische-einwirkungen/laerm/laerminderungsplanung/aktuelles-zur-4stufeder-laermaktionsplanung/hauptverkehrsstraessen-2022> einzusehen. Es ergeht der Hinweis, dass aufgrund der geänderten Berechnungsvorschriften der Vergleich mit Ergebnissen der vorhergehenden Stufen nicht gegeben ist. Auf die Ergebnisse der strategischen Lärmkarten aufbauend erfolgt die Ausfertigung eines Vorentwurfes für einen Lärmaktionsplan. Der Vorentwurf zum Lärmaktionsplan (Stufe 4) in der Welterbestadt Quedlinburg wird vom **01.06.2023 bis einschließlich 29.06.2023** öffentlich ausgelegt.

Ort der öffentlichen Auslegung in der Welterbestadt Quedlinburg:
Rathaus - Markt 1
Technisches Rathaus - Halberstädter Straße 45
sowie www.quedlinburg.de

Zeiten der öffentlichen Auslegung:
Montag 9:00 – 13:00 Uhr
Dienstag 9:00 – 13:00 Uhr und 14:00 – 18:00 Uhr
Donnerstag 9:00 – 13:00 Uhr und 14:00 – 16:00 Uhr
Freitag 9:00 – 13:00 Uhr
und außerhalb dieser Zeiten nach telefonischer Anmeldung (03946 – 905 / 711).

Das Ziel der Planung ist es, die Lärmsituation in der Welterbestadt Quedlinburg zu ermitteln und zu beurteilen sowie gegebenenfalls Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung beziehungsweise Vorkehrungen zum Schutz identifizierter ruhiger Gebiete zu prüfen und festzulegen.

Sie haben bis zum **13.07.2023** die Möglichkeit schriftlich – entweder postalisch an Welterbestadt Quedlinburg, Markt 1, 06484 Quedlinburg, Sachgebiet Bauverwaltung und Stadtentwicklung oder per E-Mail an marion.jantsch@quedlinburg.de – Stellung zu den Lärmkartierungsergebnissen zu nehmen sowie Hinweise und Anregungen zur Lärmaktionsplanung zu geben. Die Mitteilungen werden ausgewertet und bei der Planentwurfserstellung mit einbezogen. Im Rahmen einer 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung erhalten Sie wiederum die Gelegenheit sich zum ausgefertigten Entwurf des Lärmaktionsplanes zu äußern. Die Termine der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung werden in einer gesonderten Bekanntmachung mitgeteilt.

Abbildung 1: *Qurier 06 - 2023*

Die förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit wurde auf der Grundlage eines Beschlusses des Stadtrates vom 07.12.2023 in der Zeit vom 09.01.2024 bis einschließlich 09.02.2024 durchgeführt.

Bekanntmachung der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans (4. Stufe) der Weiterbestadt Quedlinburg

Auf Grundlage der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungs-lärmrichtlinie) und deren Überführung in nationales Recht (§§ 47 a-f BImSchG) sind in Sachsen-Anhalt die Städte und Gemeinden sowohl für die Lärmkartierung von Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz/Tag) als auch die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes verpflichtet. Ausgehend vom Zeitpunkt der erstmaligen Erstellung und regelmäßigen Fortschreibung der Lärmkarten in einem 5-jährigen Turnus handelt es sich vorliegend um die 4. Stufe (4. Runde). Für die innerhalb des Hoheitsbereichs der Weiterbestadt Quedlinburg befindlichen Hauptverkehrsstraßen, die ein entsprechendes Verkehrsaufkommen aufweisen, wurden nach neu vorgegebenen Berechnungsvorschriften strategische Lärmkarten ausgefertigt.

Der Ergebnisbericht ist auf der Internetseite des Landesamtes für Umweltschutz Sachsen-Anhalt <https://lau.sachsen-anhalt.de/luft-klima-laerm/immissionsschutz-luftqualitaet-physikalische-einwirkungen/physikalische-einwirkungen/laerm/laermminderungsplanung/aktuelles-zur-4stufeder-laermaktionsplanung/hauptverkehrsstraessen-2022> einzusehen. Es ergeht der Hinweis, dass aufgrund der geänderten Berechnungsvorschriften der Vergleich mit Ergebnissen der vorhergehenden Stufen nicht gegeben ist.

Der Vorentwurf zum Lärmaktionsplan (Stufe 4) in der Weiterbestadt Quedlinburg wurde vom 01.06.2023 bis einschließlich 29.06.2023 öffentlich ausgelegt.

Dieser wurde durch Maßnahmenvorschläge ergänzt und liegt erneut zur Öffentlichkeitsbeteiligung vom 09.01.2024 bis einschließlich 09.02.2024 aus.

Ort der öffentlichen Auslegung in der Weiterbestadt Quedlinburg:
Rathaus – Markt 1
Technisches Rathaus – Halberstädter Straße 45 (barrierearm)
sowie www.quedlinburg.de

Zeiten der öffentlichen Auslegung:

Montag	9:00 – 13:00 Uhr
Dienstag	9:00 – 13:00 Uhr und 14:00 – 18:00 Uhr
Donnerstag	9:00 – 13:00 Uhr und 14:00 – 16:00 Uhr
Freitag	9:00 – 13:00 Uhr

und außerhalb dieser Zeiten nach telefonischer Anmeldung (03946 – 905 / 711).

Das Ziel der Planung ist es, die Lärmsituation in der Weiterbestadt Quedlinburg zu ermitteln und zu beurteilen sowie gegebenenfalls Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung beziehungsweise Vorkehrungen zum Schutz identifizierter ruhiger Gebiete zu prüfen und festzulegen.

Sie haben bis zum 10.02.2024 die Möglichkeit schriftlich – entweder postalisch an Weiterbestadt Quedlinburg, Markt 1, 06484 Quedlinburg, Sachgebiet Bauverwaltung und Stadtentwicklung oder per E-Mail an marion.jantsch@quedlinburg.de - Stellung zu den Lärmkartierungsergebnissen zu nehmen sowie Hinweise und Anregungen zur Lärmaktionsplanung zu geben. Die Mitteilungen werden ausgewertet und im Rahmen des Weiteren Aufstellungsverfahrens bewertet.


Frank Ruch
Oberbürgermeister
Weiterbestadt Quedlinburg



Abbildung 2: Querier 01 - 2024

Der Lärmaktionsplan der Weiterbestadt Quedlinburg wurde vom Stadtrat in seiner Sitzung am ... (Datum wird ergänzt) ... beschlossen.

6. Auslösewerte

Die Lärmaktionsplanung rechtfertigt sich durch ihren Planungszweck: Sie wird aufgestellt, um „Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln“. Die Welterbestadt Quedlinburg stellt ihren Lärmaktionsplan auf, um die Belastung ihrer Bürgerinnen und Bürger durch den Umgebungslärm zu verringern. Hauptlärmquelle ist in der Welterbestadt der Straßenverkehr, insbesondere auf den Landesstraßen L 85 und 239.

„Auslösewerte“ sind Belastungsschwellen, die es dort, wo sie überschritten werden, rechtfertigen, diesen Bereich in die Lärmaktionsplanung miteinzubeziehen. Ihre Bestimmung liegt im planerischen Gestaltungsermessen der Welterbestadt Quedlinburg.

6.1. Keine verbindlichen Auslösewerte nach UmgebungslärmRL / BImSchG

Weder die UmgebungslärmRL noch das Bundes-Immissionsschutzgesetz bestimmen für die Lärmaktionsplanung verbindliche Auslösewerte¹⁰. Sie werden lediglich in § 4 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 der 34. BImSchV thematisiert (Pflicht zur grafischen Darstellung in Lärmkarten). Ziel einer erfolgreichen Lärmaktionsplanung ist das Unterschreiten der Auslösewerte durch verkehrs- und bauplanerische, verkehrliche, organisatorische, technische, bauliche und gestalterische Maßnahmen.

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen¹¹ empfiehlt konkret, dass für die Lärmsanierung Lärmgrenzwerte gesetzlich festgeschrieben werden. Diese sind rechtlich verbindlich zu regeln, sodass für bestehende Straßen und Schienenwege in Wohngebieten kurzfristig Lärmpegel von 65 dB(A) tagsüber bzw. 55 dB(A) nachts eingehalten werden müssen.

Wie im MoU¹² empfohlen, sollten diese Immissionsgrenzwerte auch für rechtliche Regelungen zur Beurteilung einer schalltechnisch wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen, für Empfehlungen, Entscheidungen über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen und für die Lärminderungsplanung (Abschn. 5.7.1) angewendet werden. Das bedeutet insbesondere, dass die Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in der Lärmschutz-Richtlinien-StV entsprechend angepasst werden müssen, zumal Verkehrsbehörden teilweise die Auffassung vertreten, dass es sich um Werte handelt, unterhalb derer sie keine Maßnahmen ergreifen dürfen.

6.2. Gesetzliche Regelungen nach städtebaulichem Planungsrecht

Im städtebaulichen Planungsrecht sind Grenzwerte auf Basis berechneter Mittelwerte festgesetzt, die in Wohngebieten oder anderen schutzwürdigen Gebieten nicht überschritten werden sollen. Regelungen zum Schutz vor schädlichen Lärmbelastungen sind u. a. die

- DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ zur Abwägung im Städtebau,
- 16. BImSchV zum Schutz vor Straßen- und Schienenverkehrslärm,
- TA Lärm zum Schutz vor Industrie- und Gewerbelärm,
- 24. BImSchV zur Durchführung von Schallschutzmaßnahmen.

Beurteilt wird Lärm anhand von Mittelungspegeln sowie vereinzelt auch mit Maximalpegeln, die die Grenzen der zulässigen Belastung oftmals bezogen auf ein Zeitfenster definieren. Die Werte stellen technisch handhabbare Kompromisse zur Beschreibung und Begrenzung der Lärmbelastungen dar. Geltende Werte für Lärmbelastungsgrenzen durch Straßenverkehrslärm nach deutschem Recht basieren auf einem nach RLS-90¹³ berechneten Beurteilungspegel.

¹⁰ Vgl. zu den fehlenden Grenzwerten Kapitel: 4.1.2 Managementansatz – Lärminderung ohne Lärmgrenzwerte

¹¹ „Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa“, Umweltgutachten 2020, Sachverständigenrat für Umweltfragen

¹² Memorandum of Understanding, 2019, BRINK et. Al 2019

¹³ RLS-90, Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (nach 16. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV))

In Deutschland geltende Grenz- oder Orientierungswerte, an denen sich städtebauliche Planungen und Zielvorstellungen ausrichten, sind nachfolgend aufgelistet.

Art der zu schützenden Nutzung	Tag 06:00 – 22:00 Uhr			Nacht 22:00 – 6:00 Uhr		
	Orientierungswerte *	Grenzwerte 16. BImSchV**	Grenzwerte Verkehrslärm-schutzrichtlinie ***	Orientierungswerte *	Grenzwerte 16. BImSchV**	Grenzwerte Verkehrslärm-schutzrichtlinie ***
Krankenhäuser, Schulen, Kur und Altenheime	45 dB(A)	57 dB(A)	67 dB(A)	35 dB(A)	47 dB(A)	57 dB(A)
Reine Wohngebiete	50 dB(A)	59 dB(A)	67 dB(A)	40 dB(A)	49 dB(A)	57 dB(A)
Wochenend- / Ferienhausgebiete	50 dB(A)	64 dB(A)	---	40 dB(A)	54 dB(A)	---
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	55 dB(A)	59 dB(A)	67 dB(A)	45 dB(A)	49 dB(A)	57 dB(A)
Kerngebiete, Dorf- und Mischgebiete	60 bzw. 65 dB(A)	64 dB(A)	69 dB(A)	50 bzw. 55 dB(A)	54 dB(A)	59 dB(A)

* Orientierungswerte DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ (zur Abwägung im Städtebau)

** Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes/ Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036) – Neubau und wesentliche Änderung

*** VLärmSchR 97 - Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes

Die für die Abwägung im Städtebau verwendeten Orientierungswerte der DIN 18005 und die Vorsorgewerte der 16. BImSchV sind an den Belastungsschwerpunkten in städtischen Bestandslagen kaum erreichbar.

6.3. Festlegung der Auslösewerte in der Welterbestadt Quedlinburg

Beurteilungspegel von mehr als 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts, die nach Untersuchungen des Umweltbundesamtes Gesundheitsrisiken signifikant erhöhen, werden als Ziel der Lärminderungspolitik für die Geräuschbelastung der Bevölkerung vertreten und deshalb für die Welterbestadt Quedlinburg als Qualitätsziel bzw. Auslösewert übernommen.

6.4. Pflicht zur Erstellung Lärmaktionsplan

§ 47d Abs. 1 Satz 1 BImSchG verpflichtet die zuständige Behörde, unter näheren Voraussetzungen einen Lärmaktionsplan »aufzustellen«. In diesem Plan sind Maßnahmen festzulegen. Aus § 47d Abs. 3 BImSchG lässt sich ferner entnehmen, dass der Gesetzgeber diesen Gesamtvorgang als »Ausarbeitung« ansieht. Spätere Änderungen, nach Überprüfung, werden als »Überarbeitung« bezeichnet. Weitere Angaben über den verwaltungstechnischen Vorgang enthält das Gesetz nicht.

Die RL 2002/49/EG gibt für das einzuschlagende Verfahren ebenfalls keine näheren Vorgaben. Art. 8 Abs. 2 der RL 2002/49/EG gibt nur an, dass die Mitgliedstaaten dafür zu sorgen hätten, dass die zuständigen Behörden bis zum 18. Juli 2013 Aktionspläne, insbesondere zur Durchführung der vorrangigen Maßnahmen, in ihrem Hoheitsgebiet ausgearbeitet haben.

Aufgrund eines Urteils des EuGH gegenüber dem Mitgliedstaat Portugal besteht nunmehr für jede lärmkartierungspflichtige Stadt/Gemeinde die Verpflichtung – losgelöst von den ermittelten Einwohnerbetroffenheit – einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Die Welterbestadt Quedlinburg stellt in der 4. Stufe erstmals einen Lärmaktionsplan auf.

7. Grundlagen zur Lärmberechnung und zur Ermittlung der Betroffenheiten

In der Lärminderungsplanung (Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung) wird der Umgebungslärm berechnet, nicht gemessen.

7.1. Berechnung statt Messung

Verkehrslärm ist nach der gesetzlichen Konzeption nicht ohne Grund zu berechnen und nicht zu messen. Messungen führen häufig zu nicht repräsentativen Ergebnissen. Die Messgenauigkeit wird durch die Unwägbarkeit der Messbedingungen aufgehoben. Wind- und Wetterlagen (z. B. ist Verkehr bei nasser Fahrbahn lauter als Verkehr auf trockener Fahrbahn) können die Aussagekraft der Messergebnisse ebenso verfälschen wie Tages- und Jahreszeit (z. B. Messungen zur Urlaubszeit). Nur eine ganzjährige, flächendeckende Messung mit einheitlichen Messgeräten könnte vergleichbare und repräsentative Daten erzeugen. Dies kann aufgrund der Kosten und des Aufwandes nicht geleistet werden.

Die Berechnung der Lärmbelastung geht allgemein nicht zulasten der Betroffenen. Die gesetzlich vorgesehenen Berechnungsmethoden führen regelmäßig dazu, dass die berechneten Lärmimmissionen die gemessenen Werte übersteigen. Dieser Umstand verhilft den Betroffenen zu einem höheren Schutzniveau. Gleichwohl können Fälle auftreten, in denen die berechnete Belastung nicht dem subjektiven Empfinden der Betroffenen entspricht.

7.2. Berechnungsmethoden und Lärmindizes

Gemäß § 4 Absatz (2) der 34. BImSchV erfolgt die Ausarbeitung von Lärmkarten getrennt für jede Lärmart auf der Grundlage der Lärmindizes L_{DEN}^{14} und L_{Night} . Die Farbgebung der Lärmkarten basiert auf den Farben, die nach DIN 45682, Ausgabe April 2020, festgelegt wurden. Diese Isophonen-Bänder sind für

- den L_{DEN} ab 55 dB(A) bis 59 dB(A), ab 60 dB(A) bis 64 dB(A), ab 65 dB(A) bis 69 dB(A), ab 70 dB(A) bis 74 dB(A) sowie ab 75 dB(A) und
- den L_{Night} ab 50 dB(A) bis 54 dB(A), ab 55 dB(A) bis 59 dB(A), ab 60 dB(A) bis 64 dB(A), ab 65 dB(A) bis 69 dB(A) sowie ab 70 dB(A) und optional ab 45 dB(A) bis 49 dB(A)

darzustellen.

Gemäß § 5 Absatz (1) der 34. BImSchV werden die Lärmindizes nach Verfahren berechnet, die den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen und durch Veröffentlichung im Bundesanzeiger konkretisiert werden. In Deutschland werden die

- Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienen, Industrie und Gewerbe) – BUB¹⁵
- Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF)¹⁶
- Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belasteten-Zahlen durch Umgebungslärm (BEB)¹⁷

angewendet.

Gemäß § 5 Absatz (2) der 34. BImSchV erfolgt die Ermittlung der Lärmbelastung anhand der Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} in der Nähe von Gebäuden auf einer Höhe von 4 m über dem Boden.

Gemäß § 5 Absatz (3) der 34. BImSchV liegen die Berechnungspunkte auf der Gebäudefassade (die letzte Reflexion an der Fassade, an der der Berechnungspunkt liegt, wird nicht berücksichtigt); für die

¹⁴ L_{Den} = Level day-evening-night

¹⁵ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB) veröffentlicht am Dienstag, 5. Oktober 2021, BAnz AT 05.10.2021 B4

¹⁶ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF), veröffentlicht am Dienstag, 5. Oktober 2021, BAnz AT 05.10.2021 B

¹⁷ Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB), veröffentlicht am 5. Oktober 2021, BAnz AT 05.10

flächenmäßige Darstellung der Lärmbelastung ist ein Raster von 50 m x 50 m oder weniger zugrunde zu legen.

Die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) legt fest, dass die Berechnungspunkte in einer Höhe von 4 m über dem Boden und 0,1 m vor den Fassaden von Wohngebäuden liegen. Fassaden werden in regelmäßige Abschnitte unterteilt, wobei die Länge nicht mehr als 5 m beträgt. Der Lärmindex L_{DEN} ergibt sich aus den Zeiträumen Tag (Day von 6:00 Uhr bis 18:00 Uhr, 12 h), Abend (Evening von 18:00 Uhr bis 22:00 Uhr, 4 h) und Nacht (Night von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr, 8h). Aufgrund der erhöhten Lärmempfindlichkeit werden während des 4-stündigen Abend-Zeitraums und des 8-stündigen Nacht-Zeitraums Gewichtungsfaktoren von 5 dB(A) (abends) bzw. 10 dB(A) (nachts) beaufschlagt:

$$L_{DEN} = 10 \cdot \lg \frac{1}{24} \left(12 \cdot 10^{\frac{L_{Day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{Evening} + 5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{Night} + 10}{10}} \right)$$

Gewichtung der zeitlichen Anteile

Gewichtung der Abend- und Nachtpegel

Die Berechnung des Verkehrslärms erfolgt anhand von Computermodellen. In die Modelle fließen u.a. die Gesamtverkehrsstärke und Schwerverkehrsanteil, die Straßenoberfläche, Steigungen, die Bebauung, vorhandene Lärmschutzanlagen und die Geländetopografie ein. Die Berechnungsmethoden, die verbindlich vorgeschrieben sind, variieren je nach Art des Lärms.

7.3. Datenbereitstellung

Vonseiten des Landesamtes für Umweltschutz Sachsen-Anhalt (LAU) wurden Verkehrsdaten aus der Verkehrszählung 2015 für alle relevanten Straßen mit einem DTV >8.200 Kfz als Shape-Datei dem Planungsbüro Möhler+Partner Ingenieure AG übergeben. Informationen zu Geschwindigkeiten und Straßenbelägen waren in der Datei nicht enthalten. Diese Informationen wurden durch das genannte Büro erhoben, dokumentiert und digitalisiert

Informationen zu Schulen und Krankenhäuser wurden als Polygone aus dem ATKIS der Landesverwaltung durch das Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt (LAU) am 21.03.2022 übergeben. Vom Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt (LVermGEO) wurden folgende Daten zur Verfügung gestellt:

- Digitales Geländemodell (DGM in einer räumlichen Auflösung von 1 x 1 m)
- Flurkarten

Durch das Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt wurden Gebäudedaten zur Verfügung gestellt, die auf dem LoD1-Datensatz des Eisenbahnbundesamtes basieren. Zusätzlich wurden von den Gemeinden und Städten zu gearbeitete Einwohnerzahlen durch das Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt in den Gebäudedatensatz eingearbeitet. Beim Import wurde unterschieden zwischen der Gebäudeart (Wohnen, Schule, Krankenhaus, Sonstige), Haupt- und Nebengebäuden. Als Reflexionseigenschaft an Hindernissen wurde für alle Wohngebäude $D_{refl} = 1$ dB und für alle anderen Gebäude (Schulen, Krankenhäuser, Sonstige) $D_{refl} = 1$ dB berücksichtigt.

Aufgrund fehlender Angaben zu Lärmschutzwänden, Geschwindigkeiten und Straßenbelägen, wurden vom bearbeitenden Büro vor-Ort-Erhebungen im Zeitraum zwischen dem 20.04.2022 und 06.05.2022 durchgeführt. Während der Befahrungen konnte mittels der Software Quick-Capture von ESRI die zu

Folgende Hauptbelastungsbereiche / Lärmschwerpunkte im Innenstadtbereich haben sich herauskristallisiert:

- Kleersstraße 49 Einwohner
- Oeringer Straße 58 Einwohner
- Magdeburger Straße 85 Einwohner
- Gernröder Weg 67 Einwohner
- Chausseestraße – Ortschaft Bad Suderode 70 Einwohner
- Suderöder Straße – Ortschaft Stadt Gernrode 19 Einwohner
- Walter-Rathenau-Straße – Ortschaft Stadt Gernrode 73 Einwohner
- Otto-Franke-Straße – Ortschaft Stadt Gernrode 134 Einwohner
- Wilhelm-Pieck-Straße – Ortschaft Stadt Gernrode 52 Einwohner
- Quedlinburger Straße – Ortschaft Stadt Gernrode 37 Einwohner
- Gernröder Chaussee 7 Einwohner

Zuzüglich zu diesen genannten Einwohnerzahlen sind auch die Einwohner in den dahinter liegenden Bereich der genannten Straßen betroffen.

8.2.3. Lärm belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

In der nachfolgenden Tabelle sind die Angaben über Lärm belastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten, dargestellt:

Angaben über lärmbelastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser			
L _{DEN} in dB(A)	>55	>65	>75
Fläche im km ²	16,95	3,55	0,67
Wohnungen (Anzahl)	409	201	0
Schulgebäude (Anzahl)	2	0	0
Krankenhausgebäude (Anzahl)	0	0	0

Bei den betroffenen Wohnungen handelt es sich um die oben genannten Bereiche.

In die vom Lärm belasteten Fläche fallen folgende Schulgebäude:

- Berufsbildende Schule JPC Heinrich-Mette – Weyhestraße 1
- Grundschule Gernrode – Starenweg 18

8.2.4. Angaben über die geschätzte Zahl von gesundheitsschädlichen Auswirkungen

Die Angaben zur geschätzten Anzahl von Fällen ischämischer Herzkrankheiten (Erkrankungen der Herzkranzgefäße), starker Belästigung oder starker Schlafstörung aufgrund der Umgebungslärmbelastung in einem Gebiet sind aus epidemiologischen Forschungsergebnissen abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2020/367 berechnet werden. Die tatsächliche Anzahl realer Fälle in einem bestimmten Gebiet wird hierdurch nicht abgebildet.

Angaben über die geschätzte Zahl von gesundheitsschädlichen Auswirkungen			
	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung
Anzahl Betroffener	1	236	57

Im Ergebnis der Lärmkartierung, der Betroffenheitsanalyse und der qualitativen Einzelfallbewertung werden die in den nachfolgenden Kapiteln im Einzelnen beschriebenen Lärmschwerpunkte gegenüber dem Straßenverkehr ermittelt. Den Lärmschwerpunkten gemeinsam ist, dass der Straßenverkehrslärm die ganztägigen und nächtlichen Auslösewerte an mehreren Immissionspunkten übertrifft. Die Lärmschwerpunkte werden in zwei Kategorien gegliedert:

- Lärmschwerpunkt mit vordringlichem Handlungsbedarf
Es wird eine große Anzahl von Betroffenheit oberhalb von 65 dB(A) L_{Night} festgestellt.
- Lärmschwerpunkt mit hoher Lärmbelastung
Es wird eine große Anzahl von Betroffenheit oberhalb des Auslösewertes von 60 dB(A) L_{Night} festgestellt
- Ruhige Gebiete.

Aus der Analyse ergeben sich folgende Lärmschwerpunkte, für die Maßnahmen konzipiert werden sollen:

8.2.5. Lärmschwerpunkte mit vordringlichem Handlungsbedarf

- Gernröder Chaussee 3
- Ampelanlage Donndorfstraße / Gröpern
- Staubereich Oeringer Brücke
- Feldmark rechts der Bode
- Kreuzungsbereich Otto-Franke-Straße / Walter-Rathenau-Straße (Ortschaft Stadt Gernrode)

8.2.6. Lärmschwerpunkte mit hoher Lärmbelastung

- Kleersstraße
- Oeringer Straße
- Magdeburger Straße
- Gernröder Weg
- Chausseestraße (Ortschaft Bad Suderode)
- Suderöder Straße (Ortschaft Stadt Gernrode)
- Walter-Rathenau-Straße (Ortschaft Stadt Gernrode)
- Otto-Franke-Straße (Ortschaft Stadt Gernrode)
- Wilhelm-Pieck-Straße (Ortschaft Stadt Gernrode)
- Quedlinburger Straße (Ortschaft Stadt Gernrode)
- Gernröder Chaussee

Weiter Ausführungen hierzu sind unter Punkt 9.3 enthalten.

8.3. Ruhige Gebiete

Lärmaktionspläne sind zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Ziel dieser Pläne soll es darüber hinaus auch sein, sogenannte »ruhige Gebiete« gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG). Dies kann durch Festlegung im Lärmaktionsplan erfolgen.

Bei der Festlegung von zu schützenden ruhigen Gebieten durch die zuständige Behörde handelt es sich um planungsrechtliche Festlegungen, die bei sämtlichen Planungen in dem Gebiet zu berücksichtigen sind. Die Festlegungen zu einem ruhigen Gebiet sind somit in die Abwägung einzustellen, können aber – da ruhige Gebiete keinem strikt zu beachtenden Verschlechterungsverbot unterfallen – bspw. durch Belange des Straßenverkehrs überwunden werden.

Als ruhige Gebiete auf dem Land (d. h. außerhalb von Ballungsräumen) kommen großflächige Gebiete infrage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete. Die Auswahl der ruhigen Gebiete kann durch Berechnung mit einem Lärmmodell erfolgen. Ein Anhaltspunkt für eine Festlegung ruhiger Gebiete ist gemäß den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung (Fassung vom 09.03.2017) dann gegeben, wenn Pegelwerte von 40 dB(A) nicht überschritten werden.

Rein akustisch definierte, ruhige Gebiete mit derart anspruchsvollen Schwellenwerten lassen sich jedoch nur schwer finden. Zudem setzen die Ermittlung und Festsetzung ruhiger Gebiete eine das ganze Stadtgebiet umfassende Kartierung bzw. Lärmberechnung voraus, die mit vorliegender Lärmkartierung nicht gegeben ist.

Aus vorgenannten Gründen werden ruhige Gebiete in dieser Stufe der Lärmaktionsplanung nicht festgesetzt, für eine Fortschreibung jedoch nicht grundsätzlich ausgeschlossen.

9. Maßnahmen

9.1. Grundsätzlich mögliche Maßnahmen

Eine effektive Möglichkeit, Verkehrslärm zu mindern, ist die Reduzierung der Emission am Kraftfahrzeug selbst. Diese Möglichkeit liegt jedoch außerhalb des Einwirkungsbereichs der Kommunen, die die Lärmaktionspläne aufzustellen haben. Allerdings werden hier durch die Entwicklung der E-Mobilität positive Auswirkungen erwartet.

Eine Lärminderung kann auf kommunaler Ebene durch Instrumente der Verkehrsplanung, der Raumordnung, der auf die Geräuschquelle ausgerichteten technischen Maßnahmen, die Verringerung der Schallübertragung und verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize erzielt werden.

Innerhalb der Lärminderungsmaßnahmen differenziert man zwischen aktivem und passivem Lärmschutz. Aktive Lärmschutzmaßnahmen setzen an der Emissionsquelle und auf dem Ausbreitungsweg an. Zu ihnen zählen z. B.

- Verkehrsplanung (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Steuerung des Verkehrs, Verstetigung des Verkehrs),
- Stadtplanung (Straßenraumgestaltung, Bauleitplanung),
- Instandsetzung / Erneuerung Fahrbahnbelag, Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelages,
- Errichtung von Lärmschutzwänden und -wällen, Teil- und Vollabdeckungen,
- Einsatz und Förderung lärmarmer Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr).

Passive Schallschutzmaßnahmen setzen am Immissionsort (Einwirkort) an: Sie schirmen ihn vor schädlichen Lärmimmissionen ab. Zu ihnen zählen z. B.

- Schallschutzfenster,
- Lärmschutztüren,
- Verstärkung der Außenwände und Dächer,
- Grünbepflanzung zur optischen Abschirmung der Wohngebäude.

Aktiver Lärmschutz bewirkt, dass es insgesamt leiser wird, passive Lärmschutzmaßnahmen sorgen lediglich dafür, dass Wohn-, Arbeits- oder Aufenthaltsräume vor Lärm geschützt sind. Den Lärm an sich verringern sie nicht. Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sind daher grundsätzlich vorzugswürdig.

Auch die Umgebungslärmrichtlinie und die Lärmaktionsplanung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz haben zum Ziel, den sog. Umgebungslärm zu reduzieren. Nach diesen aktiven Schallschutzmaßnahmen sind passive Lärmschutzmaßnahmen zu erwägen, wenn anders die betroffenen Menschen nicht vor Lärm geschützt werden können.

„Aktiver Lärmschutz vor passivem Lärmschutz!“

Die Lärmaktionsplanung darf nicht auf einzelne Straßenabschnitte beschränkt werden, bei denen die Auslösewerte überschritten werden. Wie schon der Inhalt der Lärmaktionsplanung nach der UmgebungslärmRL¹⁹ zeigt, liegt der Richtlinie ein weitergehender flächenhafter Ansatz zugrunde. Ebenso spricht die Forderung, die Auswirkungen der Maßnahmen auf mögliche Verlagerungseffekte zu überprüfen, für eine gesamthafte Betrachtung. Daher ist ein Bündel von Lärminderungsmaßnahmen sinnvoll.

9.2. Bewertung der Maßnahmen

Zunächst soll jede Maßnahme für sich im Hinblick auf das Planungsziel analysiert werden. In einem zweiten Schritt sind die Maßnahmen, die gleichlaufenden Interessen aber auch die gegenläufigen Belange zueinander – im Hinblick auf das Planungsziel – in Verhältnis zu setzen.

9.2.1. Grundsätzliches Ziel

Grundsätzliches Ziel des Lärmschutzkonzepts dieses Lärmaktionsplans ist die Unterschreitung der Auslösewerte für Lärminderungsmaßnahmen. Es wird ein optimales Nutzen-Kosten-Verhältnis angestrebt.

Um eine möglichst umfassende und ausgewogene Bewertung der Maßnahme zu gewährleisten, fließen in das Lärmschutzkonzept folgende Kriterien ein:

- Minderung der Anzahl der betroffenen Einwohner und Gebäude,
- mittelbar positive Wirkungen der Maßnahme:
 - Nutzen der Maßnahme (monetär, vermiedene Lärmkosten)
 - Synergien
- mittelbar negative Wirkungen der Maßnahme:
 - Kosten der Maßnahme; fiskalische Interessen des Straßenbaulastträgers
 - Verkehrs verlagernde Effekte

Ziel dieses Lärmaktionsplanes ist es, die Lärmbelastungssituation für die Menschen zu verbessern.

Nachdem die einzelnen Maßnahmen auf ihre unmittelbaren Wirkungen im konkreten Fall untersucht wurden, gilt es, diese Maßnahmen auch entsprechend ihrer weiteren Wirkungen zu bewerten. In Betracht kommen Wirkungen, die sich bei den Lärmbetroffenen auswirken, aber auch Wirkungen, die sich bei Dritten entfalten.

- positive Wirkungen
 - zugunsten der Betroffenen, gegen weitere Belastungen (Synergien zur Luftreinhaltung, Klimaschutz, Verkehrssicherheit, städtebauliche Aspekte, usw.),
 - durch Verringerung bisheriger externer Kosten infolge der Lärmbelastung,
- negative Wirkungen
 - durch Inanspruchnahme erheblicher finanzieller Mittel (Einbau lärmtechnisch verbesserten Straßenbelag),
 - Verschlechterung der Lärmsituation Dritter durch Verkehrs-verlagernde Effekte.

Weitere Ausführungen hierzu in den LAI-Hinweisen²⁰, S. 13 ff.

¹⁹ Konsolidierte Fassung: Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

²⁰ LAI – AG Aktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung gemäß UMK-Umlaufbeschluss 33/2007 von der Umweltministerkonferenz zur Kenntnis genommen; 30.08.2007

9.2.2. Allgemeine Abwägungsgrundsätze der Maßnahmen

Bestehen regelungsbedürftige Lärmprobleme sowie Lärmauswirkungen und ist die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes deshalb gerechtfertigt, hat die Gemeinde im Rahmen des rechtlich Möglichen die Planlösung herauszuarbeiten, welche aus ihrer planerischen Sicht die öffentlichen und privaten Belange am besten in Einklang bringt. Dazu hat die Gemeinde den wesentlichen Sachverhalt aufzuarbeiten. Sie muss die betroffenen Belange erkennen und zunächst jeweils für sich im Hinblick auf das Planungsziel gewichten, wie eine Verbesserung der Lärmsituation zu erreichen ist. Widerstreitende Belange sind mit dem Ziel eines bestmöglichen Ausgleichs auszubalancieren. Die Maßnahmen, die letztendlich im Lärmaktionsplan festgesetzt werden, müssen verhältnismäßig sein.

Neben der Wirkung der einzelnen in Betracht kommenden Maßnahmen auf die Verbesserung der Lärmsituation, müssen auch die weiteren Belange, die durch die Realisierung der Maßnahmen tangiert werden, in den Blick genommen werden.

9.2.3. Mögliche Lärminderungsmaßnahmen und deren Wirksamkeit

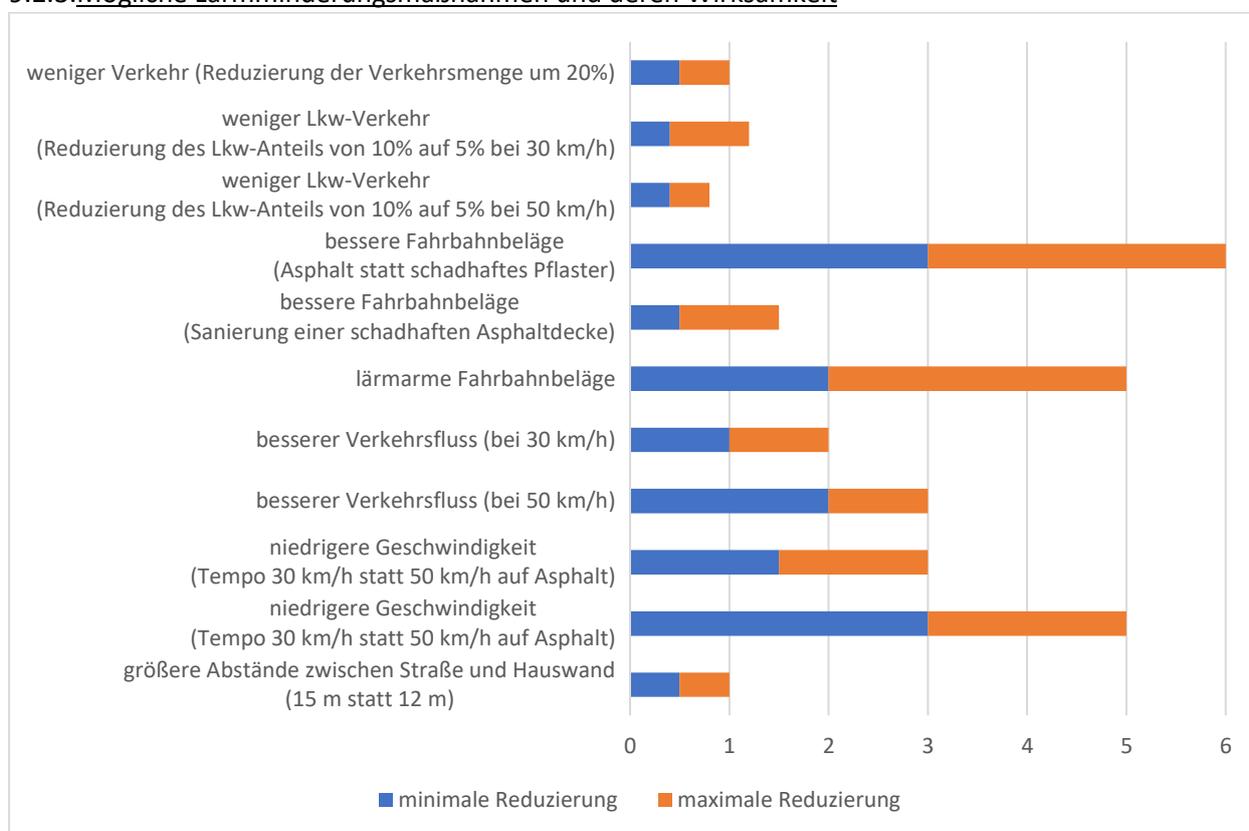
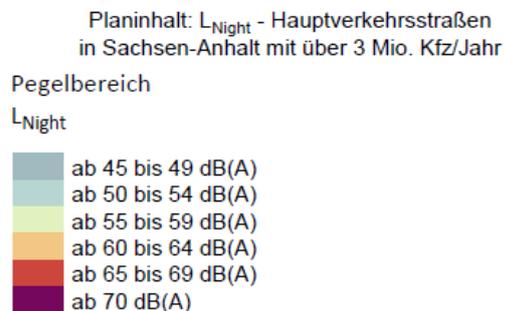
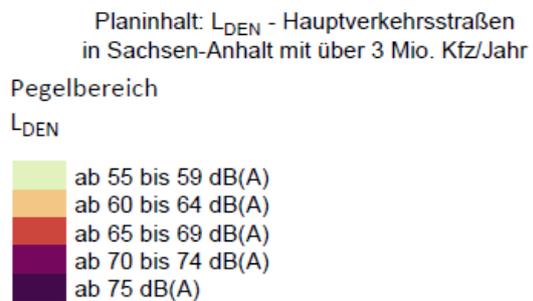


Abbildung 3 Quelle: "In der Ruhe liegt die Kraft - Möglichkeiten und Grenzen der Lärmaktionsplanung" Heinrichs, Popp; Lärmbekämpfung Band 3; Mai 2008

9.3. Maßnahmenvorschläge für die Lärmschwerpunkte

Nachfolgend werden die einzelnen Lärmschwerpunkte näher betrachtet.

Legende für die Lärmkarten:

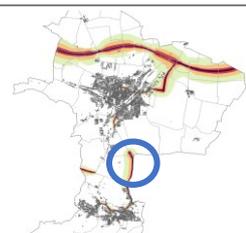
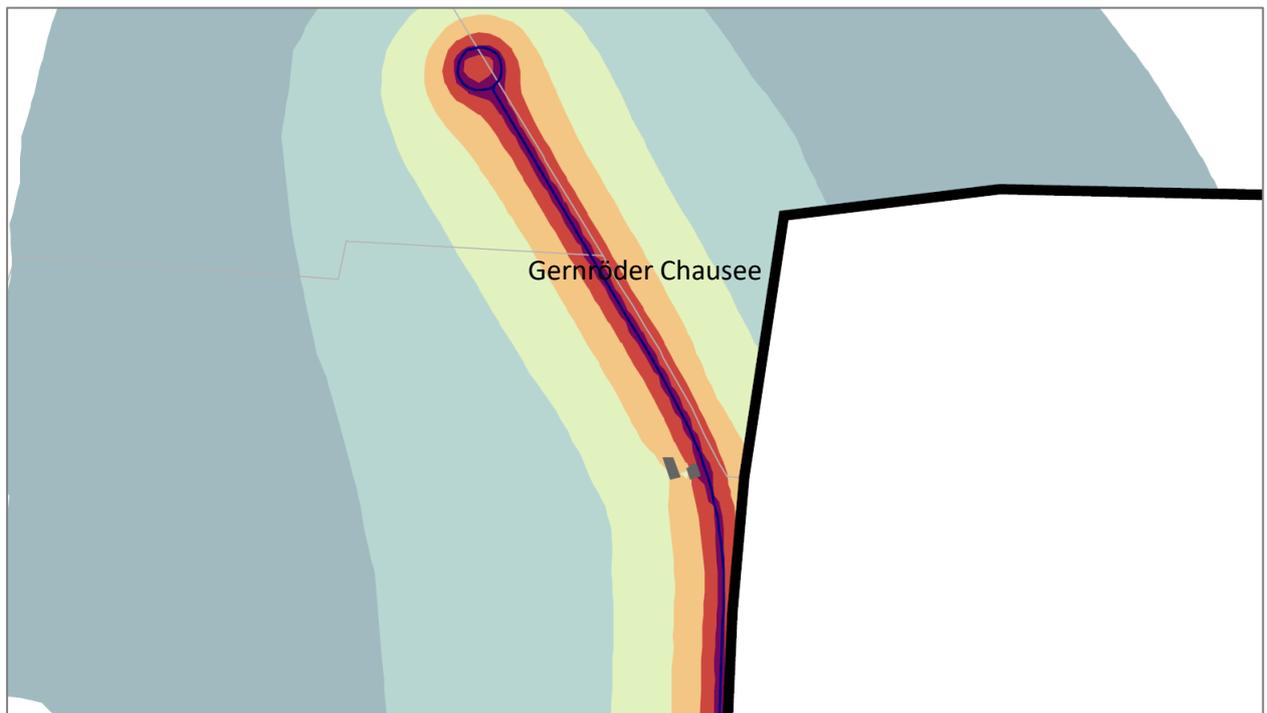


9.3.1. Gernröder Chaussee 3

Tags



Nachts



Dieser Straßenabschnitt ist ein Teilbereich der Landesstraße 242. An dieser Außerortsstraße bildet das Haus Gernröder Chaussee 2 eine Streubebauung und liegt unmittelbar an der Straße.

Der Straßenabschnitt hat eine durchschnittliche Verkehrsmenge von 8.787 Kfz (werktags) mit einem Schwerlastanteil von 5,72 %. Der Verkehr ist als Durchgangsverkehr einzustufen.

Die gestalterische Qualität des Straßenraums ist gering. Bei der Fahrbahn handelt es sich um einen zweistreifigen Asphaltbelag in gutem Zustand. Gehverkehrsanlagen und Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h.

Belastungen über 65 dB(A) ganztags und über 55 dB(A) nachts wurde in diesem Straßenabschnitt identifiziert. Die Verkehrsmengen und die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten führen zu Pegelwerten von 74,5 dB(A) (tags) und 69,5 dB(A) nachts. Der Belastungsschwerpunkt hat eine Einwohnerzahl von 2.

Bei der Baustruktur handelt es sich um eine eingeschossige Bebauung mit Wohnnutzung.

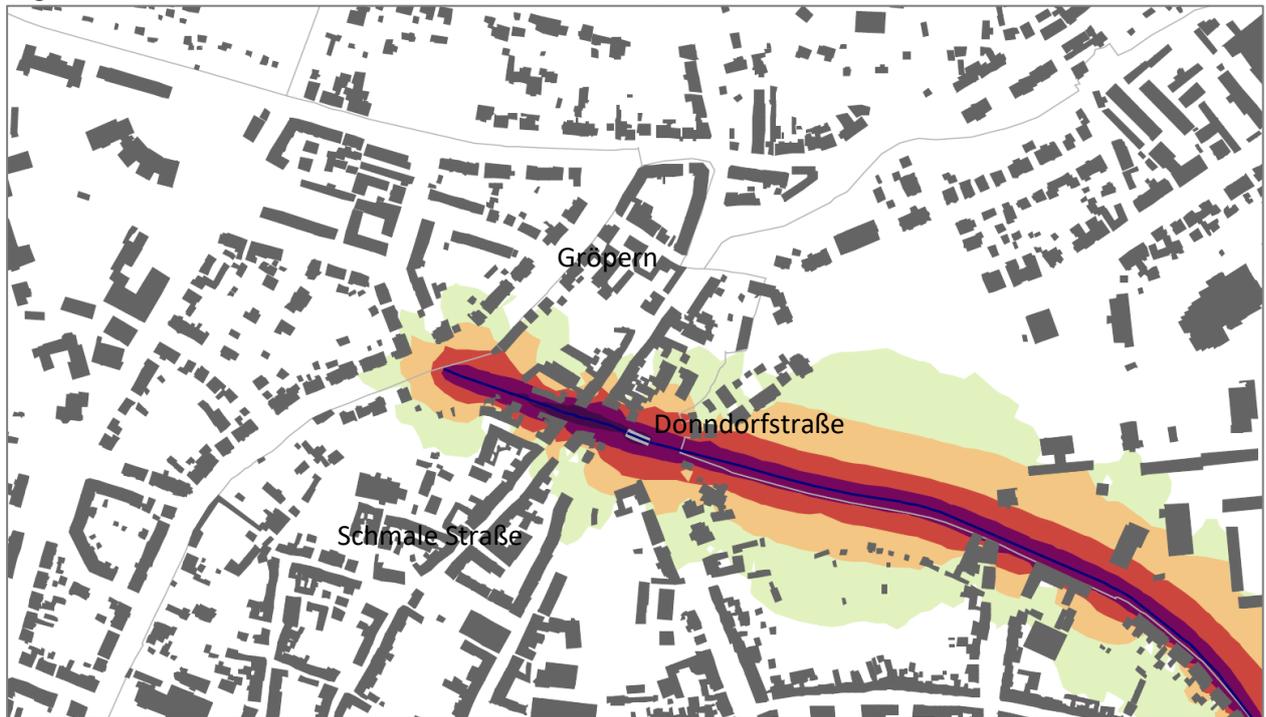
Maßnahmenvorschlag:

Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit nachts von 100 auf 50 km/h mit Zusatzzeichen "Lärmschutz" im Bereich der Bebauung.

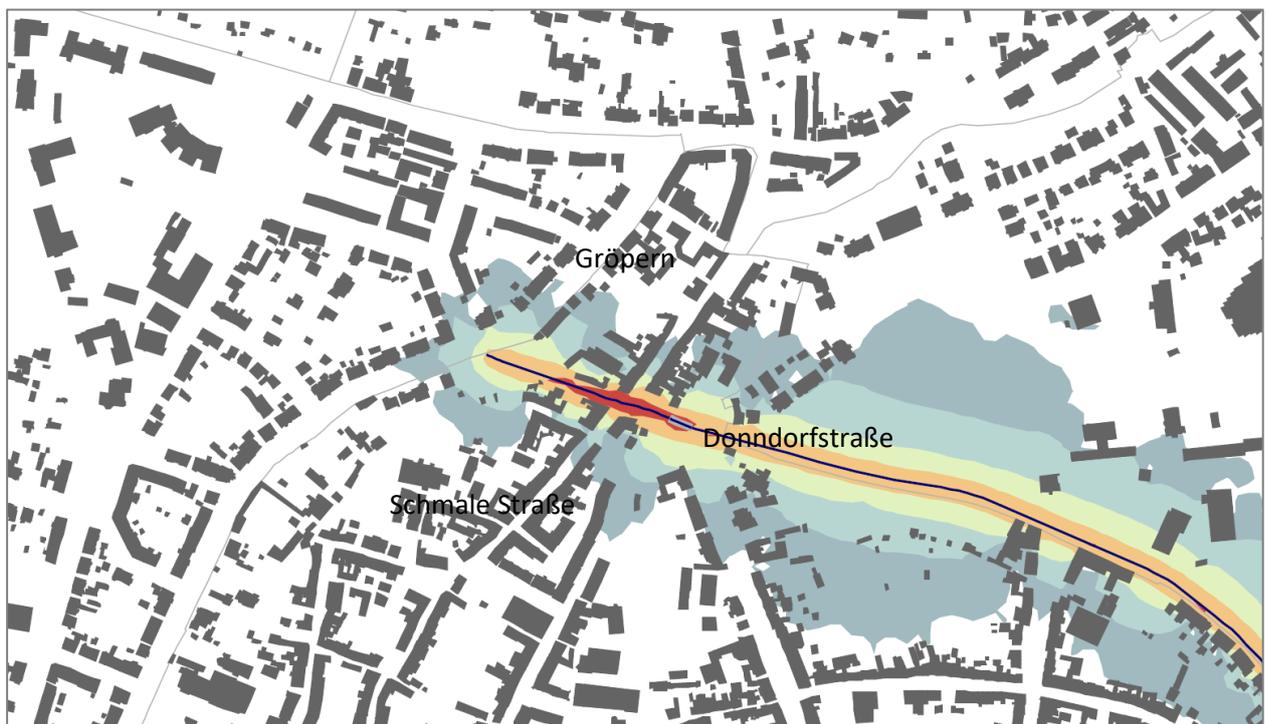
Zuständig: Straßenverkehrsbehörde Landkreis Harz, LSBB Sachsen-Anhalt

9.3.2. Ampelanlage Donndorfstraße / Gröpern

Tags



Nachts



Dieser Straßenabschnitt ist ein Teilbereich der Landesstraße 85 und bildet die innerörtliche Verbindung zwischen der L 242 (Rathenaustraße) und der Ortsausfahrt Richtung Halberstadt.

Er hat eine durchschnittliche Verkehrsmenge von 7.578 Kfz (werktags) mit einem Schwerlastanteil von 1,75 %. Der Verkehr ist durch die vorhandene Umfahrungsmöglichkeit nicht als Durchgangsverkehr einzustufen.

Die gestalterische Qualität des Straßenraums ist gering. Bei der Fahrbahn handelt es sich um einen zweistreifigen Asphaltbelag in gutem Zustand. Im Bereich der Kreuzung Gröpern / Schmale Straße ist eine Fußgängerampelkreuzung errichtet. Im Bereich der Abfahrt zur Brechtstraße ist eine Verbreiterung auf 3-Fahrestreifen erfolgt um die Flüssigkeit des Verkehrs zu gewährleisten. Hierbei handelt es sich um einen Linksabbiegestreifen.

Gehverkehrsanlagen sind in den Straßenbereichen „An den Fischteichen“ auf beiden Seiten vorhanden. Im Bereich Donndorfstraße ist in diesem Straßenabschnitt nur auf der nördlichen Seite ein Gehweg vorhanden, welcher an einigen Stellen nicht dem Mindeststandard entspricht.

Radverkehrsanlagen sind im südlichen Bereich der Donndorfstraße nicht vorhanden. Hier wird er im Mischverkehr geführt. „An den Fischteichen“ ist er auf der südlichen Seite in Kombination mit dem Gehweg vorhanden. Ab dem Bereich Weberstraße wird der Radverkehr mit einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt.

Auf der nördlichen Straßenseite wird der Radverkehr im Bereich „An den Fischteichen“ als kombinierter Rad- und Gehweg geführt. Die vorhandene Bushaltestelle, mit dem Wartebereich auf dem Radfahrstreifen, sorgt besonders zu Schulbuszeiten zu einem erhöhten Ärgernis. Ab der Einfahrt Brechtstraße wird der Radverkehr teilweise auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen und teilweise als Rad- und Gehweg geführt. Im Bereich der Donndorfstraße wird der Radverkehr auf dem bereits ohnehin zu schmalen Gehweg geführt.

Die Ampelanlage verursacht, bei starker Fußgängerfrequentierung einen Rückstau bis zur Einfahrt Brechtstraße im Stadtausgangsverkehr bzw. in der anderen Fahrtrichtung bis zur Wallstraße.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Belastungen über 65 dB(A) ganztags und über 55 dB(A) nachts wurde im Staubereich der Ampelanlage identifiziert. Die Verkehrsmengen und die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten führen zu Pegelwerten von 74,5 dB(A) (tags) und 64,5 dB(A) nachts. Der Belastungsschwerpunkt hat eine Einwohnerzahl von 24.

Bei der Baustruktur handelt es sich um eine Zwei- bis dreigeschossige Bebauung mit Wohnnutzung.

Maßnahmenvorschlag:

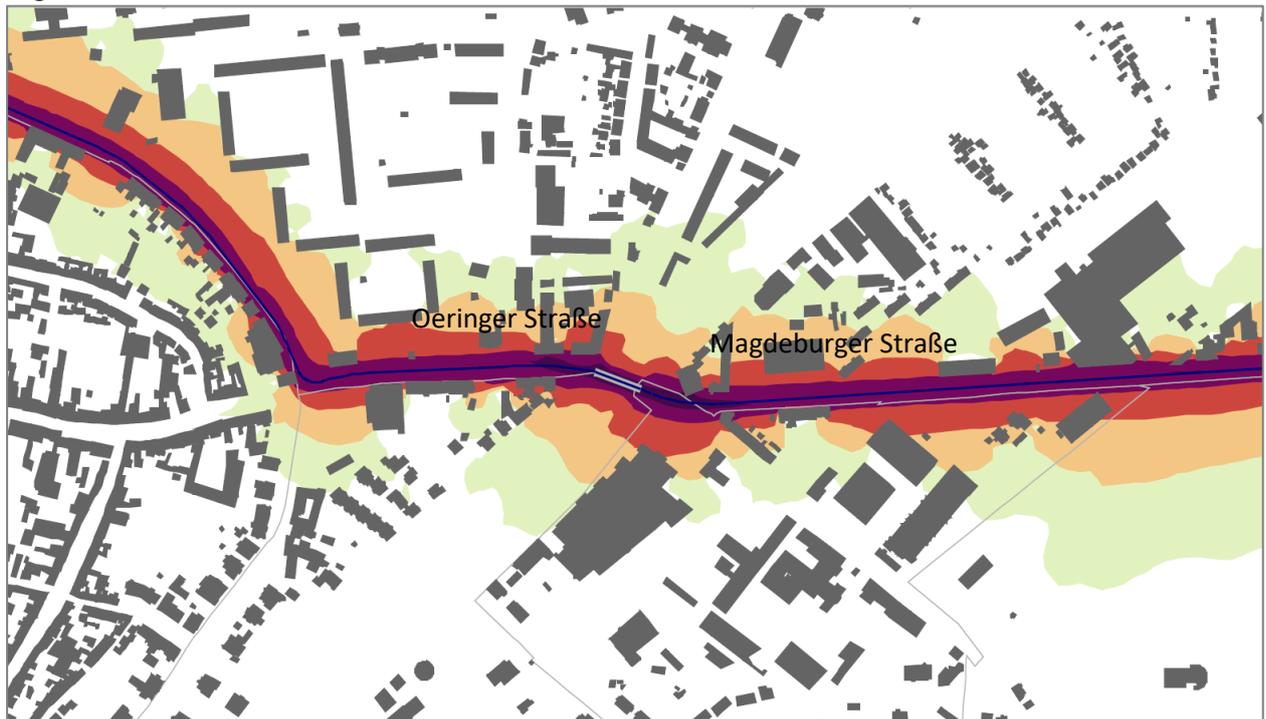
Prüfauftrag: Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf der nördlichen Straßenseite der Donndorfstraße, im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Knotenpunkts L 85 Gröpern / Schmale Straße.

Prüfauftrag: Rückbau der Ampelanlage und Anlage einer Querungssicherung in Donndorfstraße 1 zur Erhöhung des Verkehrsflusses.

Zuständig: LSBB Sachsen-Anhalt

9.3.3. Staubereich Oeringer Brücke

Tags



Nachts



Dieser Straßenabschnitt ist ein Teilbereich der Landesstraße 85 und bildet den östlichen Eingangsbereich zur Innenstadt hin. Er hat eine durchschnittliche Verkehrsmenge im Bereich der Magdeburger Straße von 9.165 Kfz (werktags) mit einem Schwerlastanteil von 3,72 %. Im Bereich der Oeringer Straße liegt die Verkehrsmenge bei 7.578 Kfz (werktags) mit einem Schwerlastanteil von 1,75 %. Der Verkehr ist durch die vorhandene Umfahrungsmöglichkeit nicht als Durchgangsverkehr einzustufen.

Die gestalterische Qualität des Straßenraums ist gering. Bei der Fahrbahn handelt es sich um einen zweistreifigen Asphaltbelag in gutem Zustand. Im Bereich der Ampelkreuzungen und Gartenstraße erfolgt eine Verbreiterung auf 3-streifig. Hierbei handelt es sich um einen Linksabbiegestreifen in der Rathenaustraße über beide Ampelanlagen hinweg. Im Bereich der Oeringer Straße wurde ein Linksabbiegestreifen in Richtung Gartenstraße und im Ampelbereich auf den Ditfurter Weg etabliert.

Gehverkehrsanlagen sind auf beiden Seiten vorhanden. Radverkehrsanlagen sind nur auf der südlichen Brückenseite vorhanden. Hier ist eine gegenläufige Fahrtrichtung möglich. Mängel an der Oberflächenbeschaffenheit sind nicht vorhanden. Der Radweg ist benutzungspflichtig.

Die Schrankenschließzeiten in der Magdeburger Straße verursachen zu den Hauptverkehrszeiten einen Rückstau bis in den Bereich der Oeringer Brücke hinein. Der Verkehrsfluss aus der Rathenaustraße und dem Baderborner Weg wird hierdurch negativ beeinflusst.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Belastungen über 65 dB(A) ganztags und über 55 dB(A) nachts wurde im Staubereich der Oeringer Brücke identifiziert. Die Verkehrsmengen und die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten führen zu Pegelwerten von 74,5 (tags) und 64,5 nachts. Der Belastungsschwerpunkt hat eine Einwohnerzahl von 143.

Der genannte Bereich ist durch zwei Ampelanlagen gekennzeichnet. Aus der Fahrtrichtung der Rathenaustraße in Richtung Kleersstraße wird der Verkehrsfluss jeweils nochmals durch die weitere Lichtsignalanlage gebremst.

Bei der Baustruktur handelt es sich um eine Zwei- bis dreigeschossige Bebauung mit Wohnnutzung, gewerbliche Nutzung und Außengastronomie.

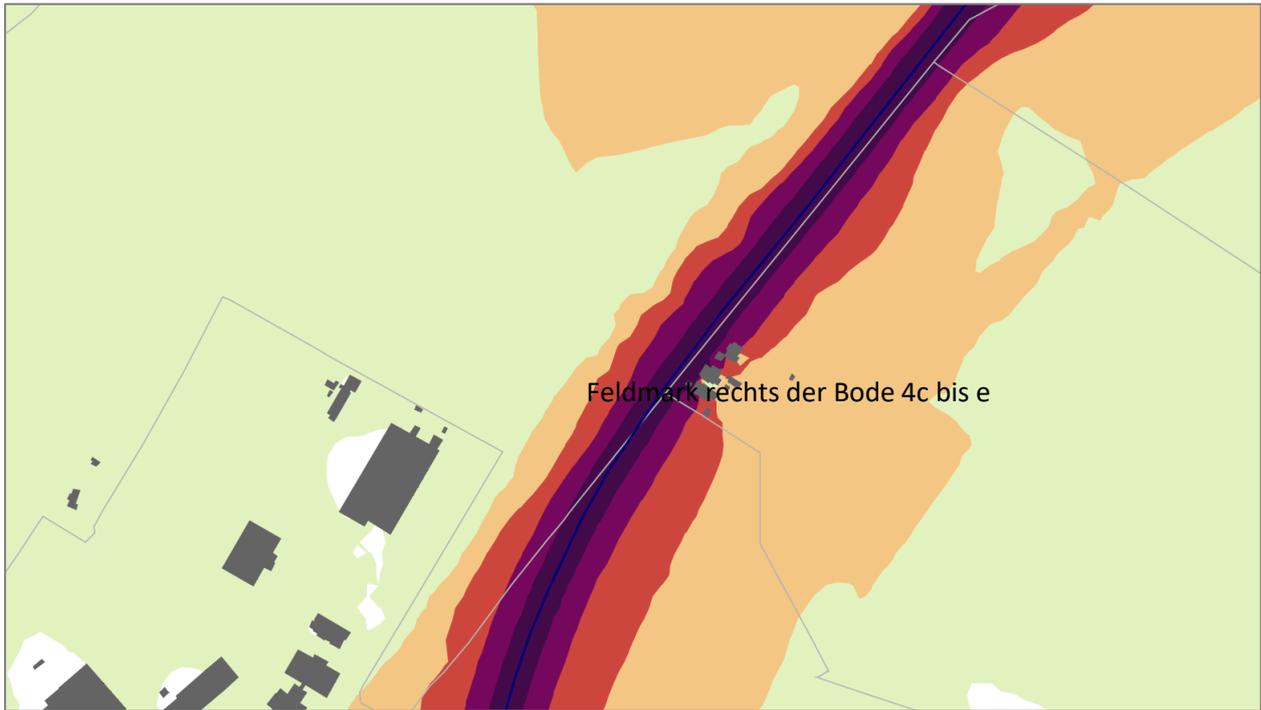
Maßnahmenvorschlag:

Umgestaltung des Kreuzungsbereiches (Reduzierung auf eine Ampelanlage)

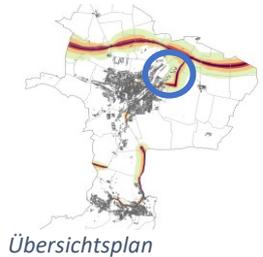
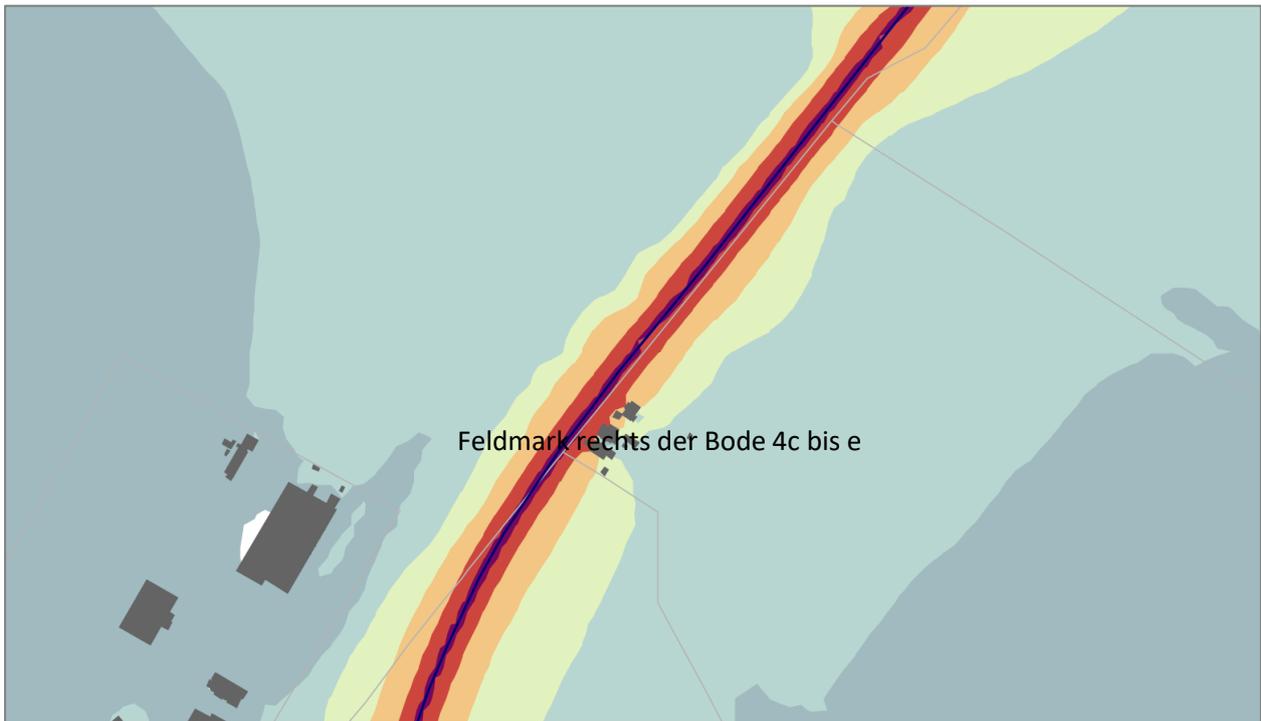
Zuständig: Straßenverkehrsbehörde Landkreis Harz, LSBB

9.3.4. Feldmark rechts der Bode

Tags



Nachts



Übersichtsplan



Dieser Straßenabschnitt ist ein Teilbereich der Landesstraße 66. An dieser Außerortsstraße bilden die Häuser „Feldmark rechts der Bode“ 4c, 4d, 4e eine Streubebauung unmittelbar an der Straße.

Der Straßenabschnitt hat eine durchschnittliche Verkehrsmenge von 9.892 Kfz (werktags) mit einem Schwerlastanteil von 6,34 %. Der Verkehr ist als Durchgangsverkehr einzustufen.

Die gestalterische Qualität des Straßenraums ist gering. Bei der Fahrbahn handelt es sich um einen zweistreifigen Asphaltbelag in gutem Zustand.

Eine Radverkehrsanlage ist auf der westlichen Seite als getrennter Radweg vorhanden.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h.

Belastungen über 65 dB(A) ganztags und über 55 dB(A) nachts wurde in diesem Straßenabschnitt identifiziert. Die Verkehrsmengen und die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten führen zu Pegelwerten von 74,5 dB(A) (tags) und 69,5 dB(A) nachts. Der Belastungsschwerpunkt hat eine Einwohnerzahl von 7.

Bei der Baustruktur handelt es sich um eine ein- bzw. zweigeschossige Bebauung mit Wohnnutzung.

Maßnahmenvorschlag:

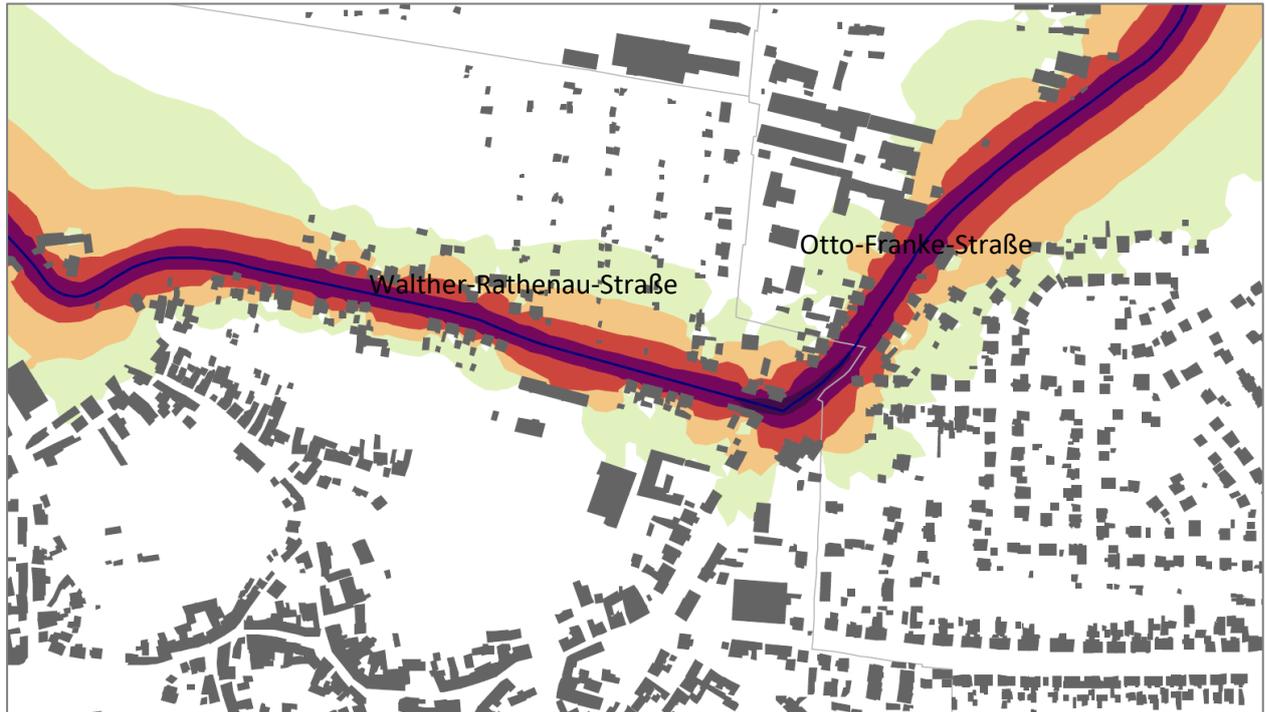
Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit nachts von 100 auf 50 km/h mit Zusatzzeichen "Lärmschutz" im Bereich der Bebauung.

Prüfauftrag: Errichtung Schallschutzwand

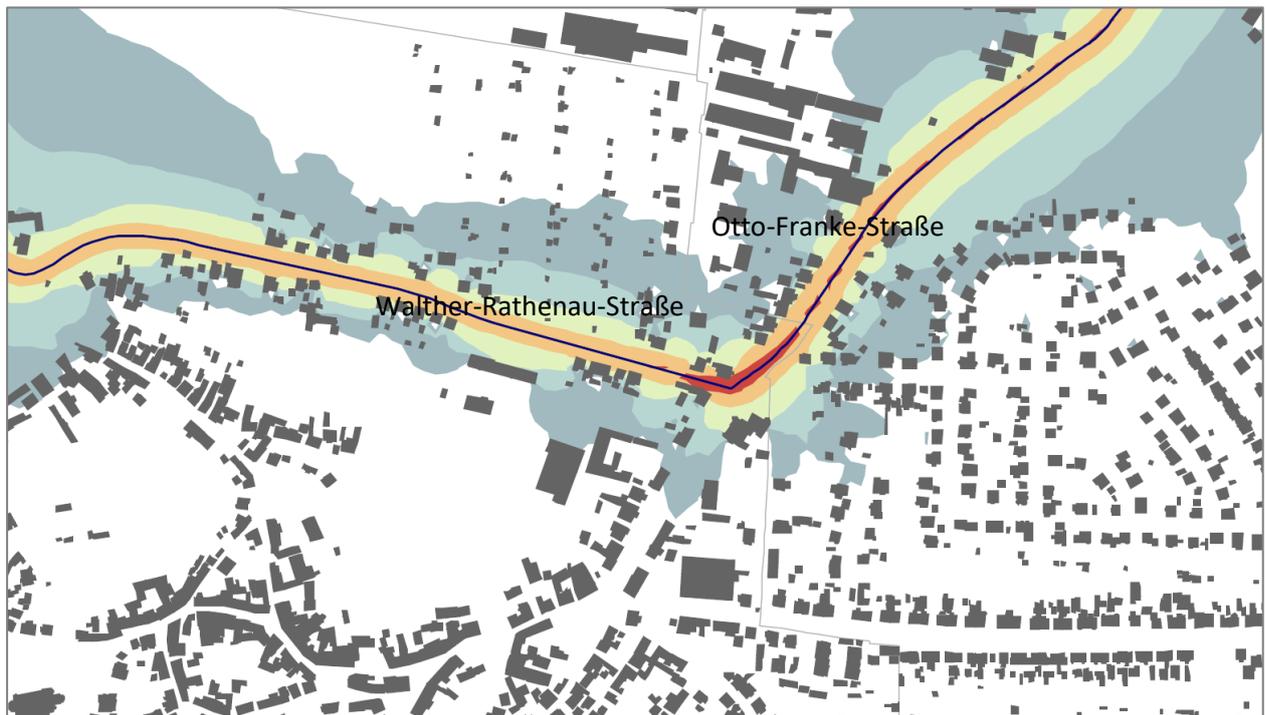
Zuständig: Straßenverkehrsbehörde Landkreis Harz, LSBB Sachsen-Anhalt

9.3.5. Kreuzungsbereich Otto-Franke-Straße / Walther-Rathenau-Straße (Ortschaft Stadt Gernrode)

Tags



Nachts



Dieser Straßenabschnitt ist ein Teilbereich der Landesstraße 241 und befindet sich innerhalb der Ortslage der Stadt Gernrode. Die L 241 ist die Verbindung zwischen L 239 (Güntersberge – Quedlinburg) und L 242 (Quedlinburg – Ballenstedt). Er hat eine durchschnittliche Verkehrsmenge von 7.667 Kfz (werktags) mit einem Schwerlastanteil von 3,22 %. Der Verkehr ist durch die nicht vorhandene Umfahrungsmöglichkeit als Durchgangsverkehr einzustufen.

Die gestalterische Qualität des Straßenraums ist gering. Bei der Fahrbahn handelt es sich um einen zweistreifigen Asphaltbelag in gutem Zustand. In der Straßenführung sind 3-streifige Aufweitungen. Hierbei handelt es sich zum einen um die Weiterführung der Geradeausspur im Bereich der Ampelanlage in die Marktstraße hinein. Zum anderen um eine Linksabbiegespur in den Jacobsgarten.

Gehverkehrsanlagen sind auf beiden Seiten vorhanden. Auf der nördlichen Straßenseite endet diese bei Hausnummer 34. Die Hausnummer 36 ist fußläufig nur durch Querung der Fahrbahn von der südlichen Seite her erreichbar. Im Bereich der Kindertagesstätte „Gernröder Spatzen“ ist eine Querungshilfe vorhanden.

Radverkehrsanlagen sind in der Otto-Franke-Straße als kombinierter Geh-/Radweg beidseitig vorhanden. In der Walter-Rathenau-Straße wird der Radverkehr auf der südlichen Straßenseite als kombinierter Geh-/Radweg geführt. Mängel an der Oberflächenbeschaffenheit sind nicht vorhanden. Alle Radwege sind benutzungspflichtig.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Belastungen über 65 dB(A) ganztags und über 55 dB(A) nachts wurde im Staubereich der Kreuzung identifiziert. Die Verkehrsmengen und die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten führen zu Pegelwerten von 74,5 (tags) und 64,5 nachts. Der Belastungsschwerpunkt hat in der Otto-Franke-Straße eine Einwohnerzahl von 134 und in der Walter-Rathenau-Straße 73 Einwohner.

Bei der Baustruktur handelt es sich um eine Zwei- bis dreigeschossige Bebauung mit Wohnnutzung, soziale Einrichtung (Kindergarten) und gewerbliche Nutzung.

Maßnahmenvorschlag:

Geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung in Höhe der Hausnummer 61 Walter-Rathenau-Straße und vor der Einfahrt zur Buchenallee zur Schaffung einer „Ortseingangssituation“.

Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h mit Zusatzzeichen "Lärmschutz".

Deckschichterneuerung mit lärmoptimiertem Asphalt (-4 dB(A)).

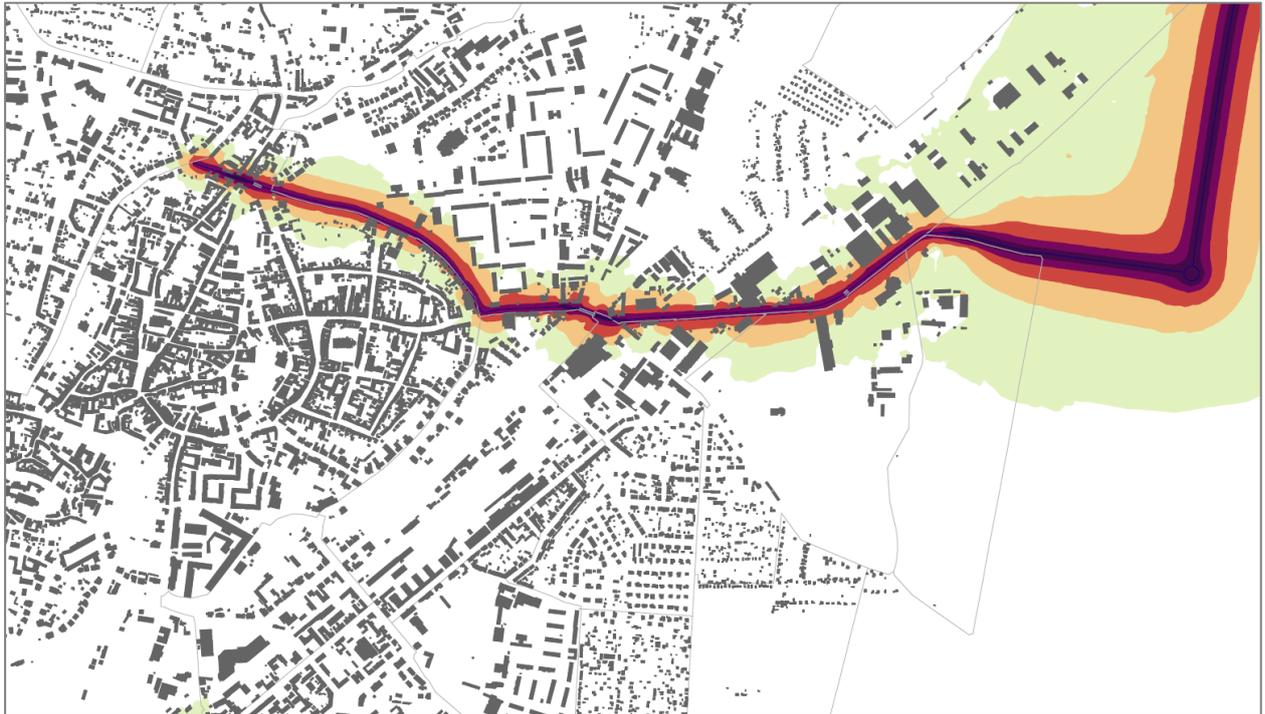
Prüfauftrag: Errichtung Schallschutzwand im Bereich der Kindereinrichtung

Prüfauftrag: Umgestaltung des Kreuzungsbereiches (Rückbau der Ampelanlage)

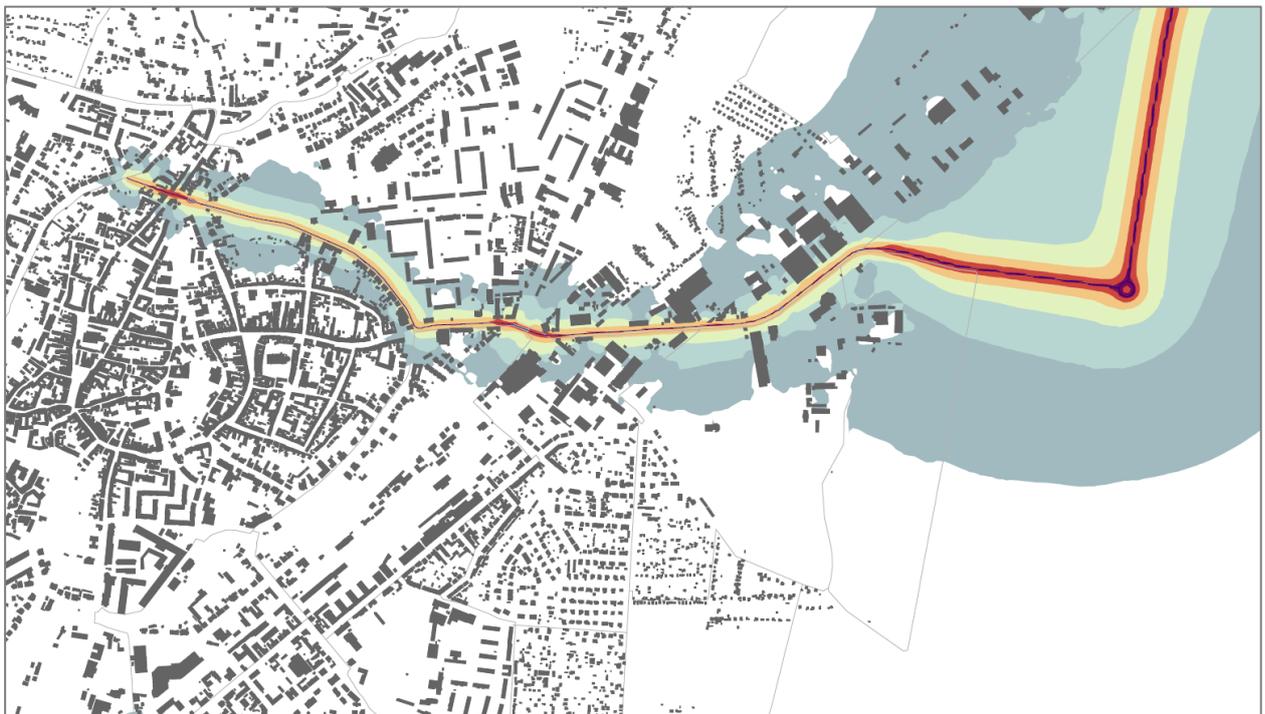
Zuständig: LSBB Sachsen-Anhalt, Straßenverkehrsbehörde Landkreis Harz

9.3.6. Kleersstraße / Oeringer Straße / Magdeburger Straße

Tags



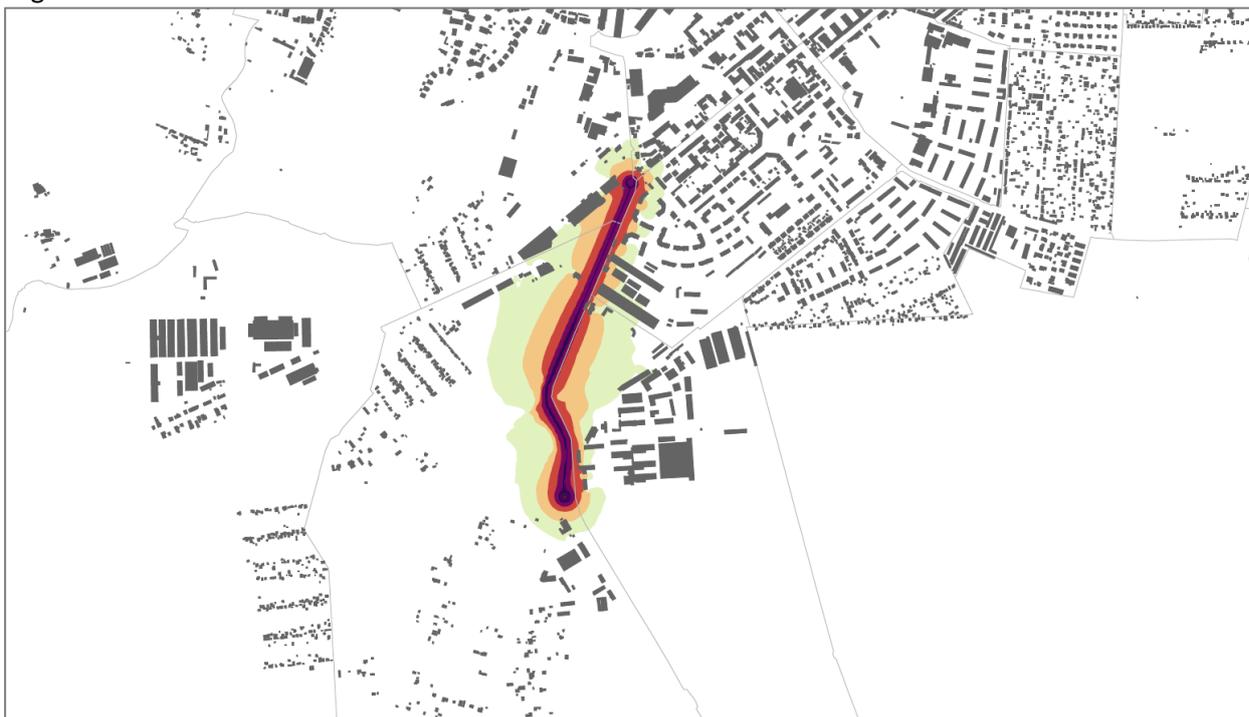
Nachts



Konkrete Ausführungen sh. Punkt 9.3.2 Ampelanlage Donndorfstraße / Gröpern und 9.3.3 Staubereich Oeringer Brücke.

9.3.7. Gernröder Weg

Tags



Nachts



Dieser Straßenabschnitt ist ein Teilbereich der ehemaligen Landesstraße 239 und bildet den östlichen Eingangsbereich zur Kernstadt hin. Der Verkehr ist durch die vorhandene Umfahrungsmöglichkeit nicht als Durchgangsverkehr einzustufen.

Der gekennzeichnete Teilabschnitt befindet sich derzeit in Umgestaltung und Neustrukturierung.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

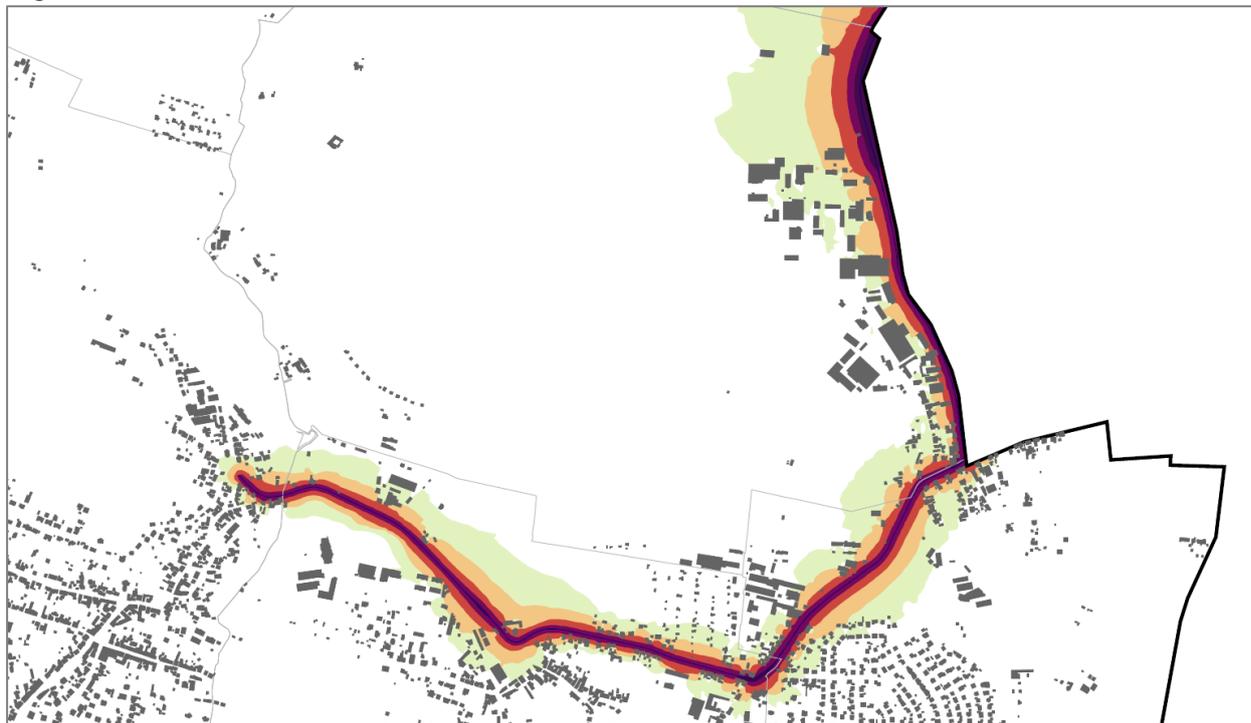
Belastungen über 65 dB(A) ganztags und über 55 dB(A) nachts wurden in diesem Straßenabschnitt (vor Beginn der Bauarbeiten) identifiziert. Die Verkehrsmengen und die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten führen zu Pegelwerten von 74,5 dB(A) tags und 64,5 dB(A) nachts.

Maßnahmenvorschlag:

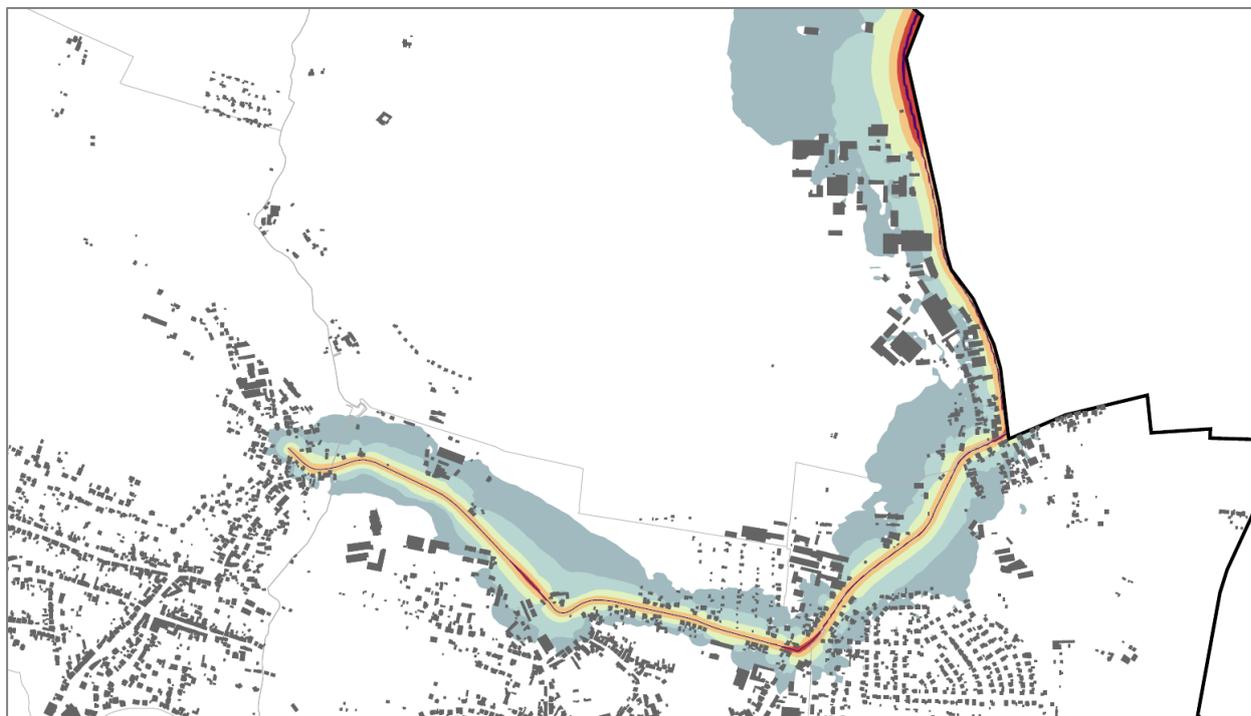
Vernachlässigung innerhalb dieser Lärmaktionsplanung durch derzeitige Umbaumaßnahmen

9.3.8. Gernröder Chaussee / Quedlinburger Straße / Wilhelm-Pieck-Straße / Otto-Franke-Straße / Walter-Rathenau-Straße / Suderöder Straße / Chausseestraße
(Ortschaften Stadt Gernrode und Bad Suderode)

Tags



Nachts



Konkrete Ausführungen sh. Punkt 9.3.1 Gernröder Chaussee 3 und 9.3.5 Kreuzungsbereich Otto-Franke-Straße / Walter-Rathenau-Straße.

9.4. Kostenübernahme

Für die Beantwortung der Frage, wer die mit der Umsetzung konkreter Maßnahmen verbundenen Kosten zu tragen hat, gilt das Prinzip der Konnexität von Aufgabenverantwortung und Ausgabenlast: Wer für die Erfüllung einer Aufgabe zuständig ist, muss auch die damit verbundenen Ausgaben tragen. Die Umsetzung einer straßenbaulichen Maßnahme, wie z. B. der Instandsetzung eines Fahrbahnbelages, ist eine Aufgabe im Rahmen der Erfüllung der Straßenbaulast. Dementsprechend haben Bund, Länder, Landkreise und Gemeinden als Baulastträger die ihnen obliegenden Straßenbauaufgaben zu finanzieren.

Für die unter 9.3.1 bis 9.3.8 genannten Lärmorte sind dies im Einzelnen:

Straßenbezeichnung		Straßenbaulastträger
Chausseestraße	L 239	LSBB
Donndorfstraße	L 85	LSBB
Feldmark rechts der Bode	L 66	LSBB
Gernröder Chaussee	L 242	LSBB
Gernröder Weg	L 242	LSBB
Gröpern		WES QLB
Kleersstraße	L 85	LSBB
Magdeburger Straße	L 85	LSBB
Oeringer Straße	L 85	LSBB
Otto-Franke-Straße	L 243	LSBB
Quedlinburger Straße	L 242	LSBB
Suderöder Straße	L 241	LSBB
Walter-Rathenau-Straße	L 241	LSBB
Wilhelm-Pieck-Straße	L 243	LSBB

Landesstraßenbaubehörde (LSBB), Regionalbereich West, Rabahne 4, 38820 Halberstadt
 Welterbestadt Quedlinburg (WES QLB), Markt 1, 06484 Quedlinburg

10. Auswahl der Maßnahmen

Die Abwägung und Auswahl der Maßnahmen erfolgte auf der Grundlage der in Kapitel 9.2.2 „Allgemeine Abwägungsgrundsätze der Maßnahmen“ aufgelisteten Abwägungsgrundsätze.

11. Abwägung eingegangenen Stellungnahmen

11.1. Ergebnisse frühzeitige Bürgerbeteiligung

Während der Auslegung des Vorentwurfes gingen zwei Bürgeranregungen ein.

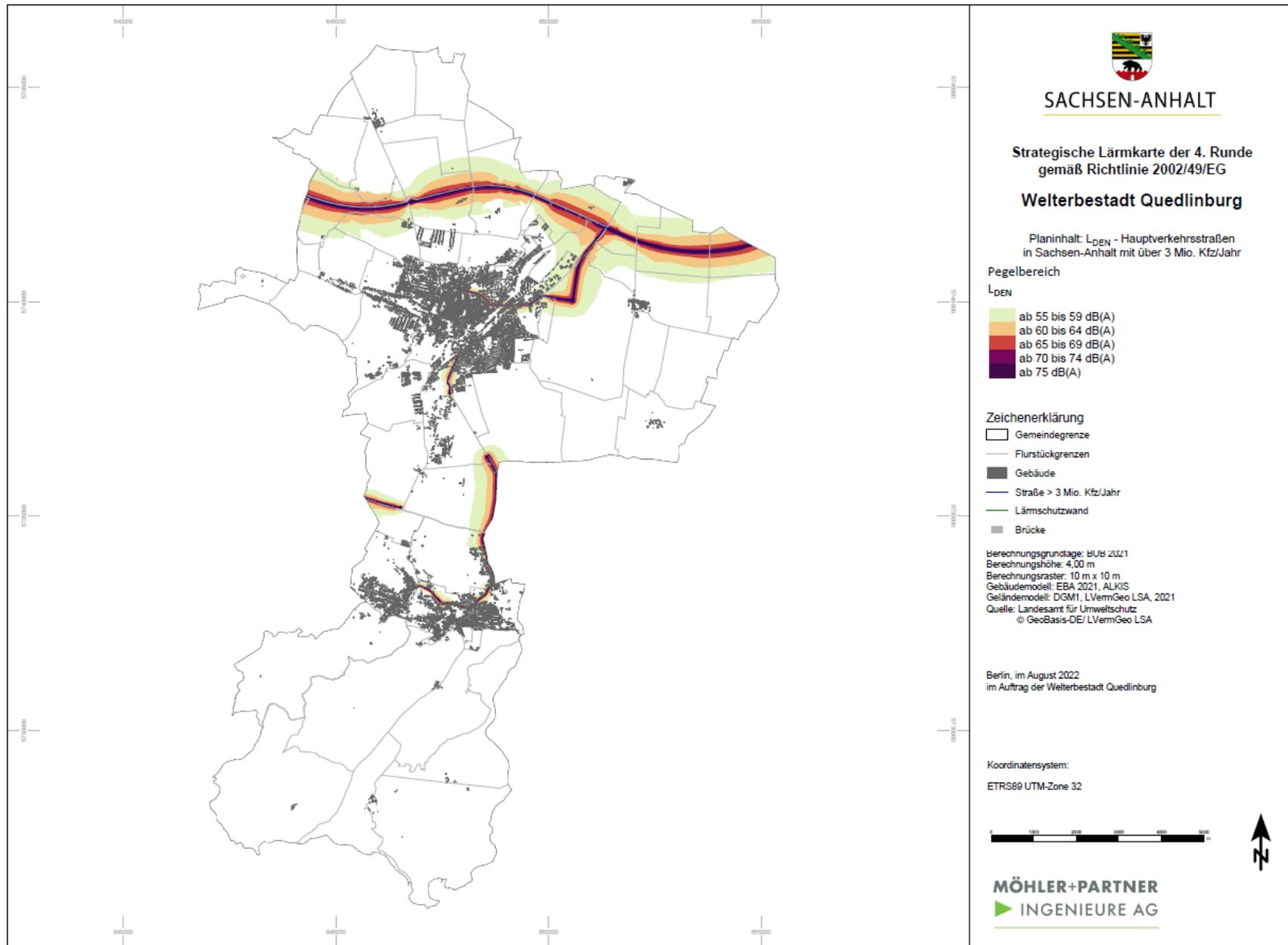
Hierbei wurde der Fluglärm vom Verkehrslandeplatz Ballenstedt-Harz (Asmusstedt) thematisiert. Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalf Flughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung. Aus diesem Grund gehen die Anregungen nicht in diese Planung ein.

11.2. Ergebnisse öffentliche Auslegung

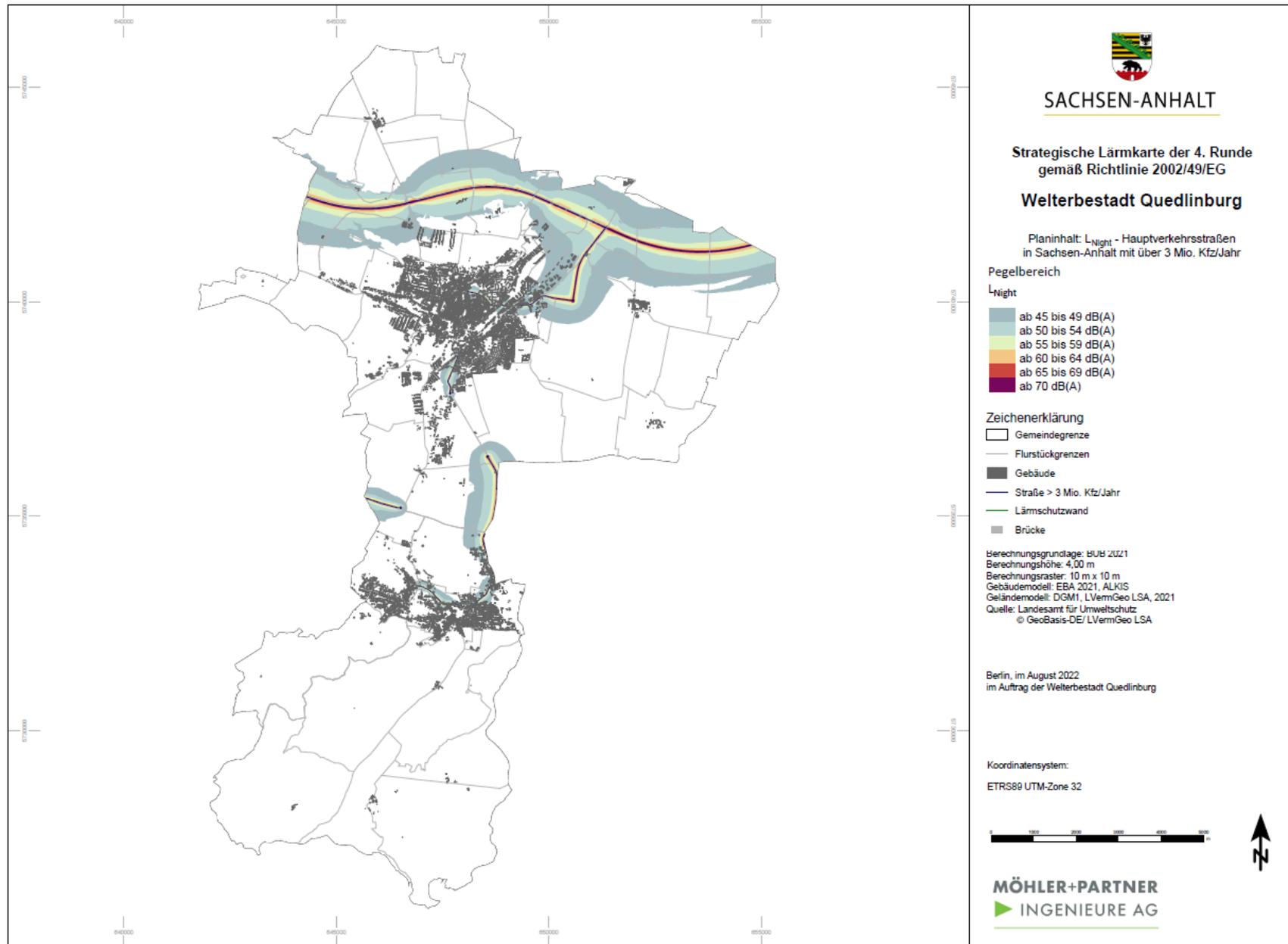
Während der öffentlichen Auslegung des Entwurfes gingen keine Anregungen ein.

Welterbestadt Quedlinburg, den

Frank Ruch
 Oberbürgermeister
 Welterbestadt Quedlinburg



Anlage 1



Anlage 1