


# Berichterstattung zum Lärmaktionsplan

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

<b>Kommune</b>	<b>Einheitsgemeinde Genthin</b>	
Bundesland	Sachsen-Anhalt	

## 1. Allgemeine Angaben

### 1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde	Genthin
Gebietskörperschaft	Gemeinde
Amtlicher Gemeindeschlüssel	15086040
Vollständiger Name der Behörde	Einheitsgemeinde Genthin
Straße	Marktplatz
Hausnummer	3
Postleitzahl	39307
Ort	Genthin
E-Mail ( <i>freiwillige Angabe</i> )	<a href="mailto:stadtverwaltung@stadt-genthin.de">stadtverwaltung@stadt-genthin.de</a>
Internet-Adresse ( <i>freiwillige Angabe</i> )	<a href="http://www.stadt-genthin.de">www.stadt-genthin.de</a>

### 1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird <sup>1</sup>

Beschreibung der Gemeinde

Die Einheitsgemeinde Genthin wurde im Zuge der Gemeindegebietsreform gebildet und trat zum 01.09.2010 mit dem Gemeindeneugliederungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt inkraft. Zu der Einheitsgemeinde Genthin gehören die Ortschaften Parchen, Mützel, Tucheim, Gladau, Paplitz, Schopsdorf und Fienerode. Die Stadt Genthin liegt im östlichen Sachsen-Anhalt, im Landkreis Jerichower Land, an der Grenze zu Brandenburg. Die Einheitsgemeinde Genthin hat eine Gesamtfläche von 230,76 km<sup>2</sup> und eine Gesamteinwohnerzahl von 13.402. Auf dem Gebiet der Gemeinde Genthin liegen die A2 und die B1, die jeweils den maßgebenden Schwellenwert für die Lärmkartierungspflicht in Höhe von 8.200 Kfz/24 h überschreiten. Die Autobahn A2 tangiert ganz im Süden das Gebiet der Einheitsgemeinde. Im Einwirkungsbereich der A2 befindet sich die Ortschaft Schopsdorf. Aufgrund der großen Entfernung sind die Wohngebäude der Ortschaft Schopsdorf keinen erhöhten Geräuscheinwirkungen ausgesetzt. Durch das Stadtgebiet von Genthin verlaufen die B1 und die B107. In den betreffenden Streckenabschnitten wird mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 10.861 Kfz/24h nur auf der B1 der Schwellenwert für eine Lärmkartierungs- bzw. Lärmaktionsplanungspflicht überschritten.

erstmalige Aufstellung  
des Lärmaktionsplans

ja

Fortschreibung/ Überarbeitung des  
Lärmaktionsplans

nein

vom:

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

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](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 Wohngebäuden 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 <sup>3</sup>

#### 2.1.1 Hauptverkehrsstraßen (freiwillige Angabe)

Angaben über die geschätzte Zahl der betroffenen Menschen in den Isophonenbändern

L <sub>DEN</sub> [dB(A)]	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75
Anzahl	361	113	135	67	0

L <sub>NIGHT</sub> [dB(A)]	>45-50	>50-54	> 55-59	>60-64	>65-69	>70
Anzahl	557	154	178	62	0	0

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

L <sub>DEN</sub> [dB(A)]	55 - 64	65 - 74	>75
Fläche/km <sup>2</sup>	20,99	5,5	0,74
Wohnungen/Anzahl	226	96	0
Schulgebäude/Anzahl	0	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	0	118	27

### 2.2 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten <sup>4</sup>

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

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L<sub>DEN</sub> durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:

... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L<sub>Night</sub> durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:

676
394

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

Bezüglich Hauptverkehrsstraßen und sonstigen Lärmquellen

Bei den in Abschnitt 2.1 ausgewiesenen Verkehrslärmbetroffenheiten handelt es sich um Anrainer der Bundesstraße B1. Insgesamt sind rund 5 Prozent (= 676/13.402) der Einwohner einer Lärmbelastung von 55 dB(A) und höher in Bezug auf 24 Stunden-Tageszeitraum ausgesetzt. Im Nachtzeitraum (hier: 22.00 bis 6.00 Uhr) sind 3 Prozent (= 394/13.402) der Bevölkerung von Lärmbelastungen ab 50 dB(A) betroffen. Besonderes Augenmerk ist auf die Betroffenzahlen zu legen, die Lärmbelastungen ab 65 dB(A) für  $L_{DEN}$  bzw. ab 55 dB(A) für  $L_{Night}$  ausgesetzt sind. Auf die Lärmpegelklassen  $L_{DEN} > 65$  dB(A) entfallen 202 Einwohner (1,5% der Bevölkerung). In den für den Nachtzeitraum maßgebenden Lärmpegelklassen  $L_{Night} > 55$ dB(A) sind es 240 Personen (1,8 % der Bevölkerung). Wenngleich für vergleichsweise geringe Bevölkerungsanteile (hier: < 2 %) diese hohen Lärmbelastungen zu verzeichnen sind, wird die Verringerung der Betroffenzahlen in diesen Lärmpegelklassen als notwendig erachtet. Sofern perspektivisch eine Reduzierung der Lärmeinwirkungen an derartigen "Hot spots" nicht möglich ist, sollte zumindest ein ausreichender passiver Lärmschutz (hier: niedrige Innenraumpegel) sichergestellt werden.

Der Vergleich mit den deutlich geringeren Betroffenzahlen in der vorhergehenden 3. Stufe der Lärmkartierung (hier: 66 Personen für  $L_{DEN} > 65$  dB(A) und 21 Personen für  $L_{Night} > 50$  dB(A)) verdeutlicht den erwarteten Effekt, dass durch die neu in der 4. Stufe eingeführten Berechnungsmethoden die Lärmbelastungspegel und damit einhergehend die Betroffenzahlen ansteigen. Die festgestellte Erhöhung der Betroffenzahlen ist daher in erster Linie auf die geänderten Berechnungsmethoden zurückzuführen.

Während die Verkehrsstärken der B1 im Abschnitt Kreuzung Jerichower Str./Geschwister-Scholl-Str. bis Abzweigung B107 in den Straßenverkehrszählungen der letzten 10 Jahre mit rund 11.000 Kfz/24 h keine nennenswerten Änderungen erfahren haben, unterliegen die Verkehrszahlen der B1 im Abschnitt Geschwister-Scholl-Str./Werderstr./Berliner Ch. ausgeprägten Schwankungen (2010: 8.385 / 2015: 4.159 / 2021: 6.056 Kfz/24 h). Da die verzeichneten maximalen Verkehrsstärken in diesem Streckenabschnitt der B1 den für die Kartierungspflicht geltenden Schwellenwert von 8.200 Kfz/24 h nur leicht überschreiten, würde ein Ausschluss von der Lärmkartierung im Falle geringerer Verkehrsbelegungen zu missverständlichen Bewertungen der Entwicklung der Lärmbelastungssituation führen. Für fachlich fundierte Vergleichsbetrachtungen ist der Abschnitt auch im Falle von Verkehrsstärken unter 8.200 Kfz/24 h in die Betrachtung einzubeziehen.

#### 2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans <sup>6</sup> *(freiwillige Angaben)*

Kosten-Nutzen-Analysen	
Höhe der Lärmbelastung	Ja
Zahl der lärmbelasteten Menschen	Ja

Zusätzliche Kriterien / Erläuterungen:

---

Die zentrale Kriterien für die Prioritätensetzung von in Betracht zu ziehenden Lärminderungsmaßnahmen stellen die Höhe der Lärmbelastung in Verbindung mit der Zahl der hiervon betroffenen Menschen dar. Von Seiten der Gemeinde Genthin wird angestrebt, dass im Gemeindegebiet möglichst keine bzw. allenfalls geringe Lärmbetroffenheiten in den Lärmpegelklassen  $>65$  dB(A) für LDEN und/oder  $>55$  dB(A) für LNight zu verzeichnen sind. Insofern wird prioritär eine Verringerung der Personenzahl von derzeit 202 (LDEN) bzw. 240 (LNight) 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 Genthin unterliegen, können letztlich nur die jeweiligen Baulastträger aktive Lärminderungsmaßnahmen veranlassen. Kosten-Nutzen-Analysen verschiedener Alternativen von Lärminderungsmaßnahmen sind erst dann angezeigt, wenn die grundsätzliche Bereitschaft zur Durchführung von (aktiven) Lärminderungsmaßnahmen seitens der Straßenbaulastträger besteht. Eine entsprechende Prüfung/Abfrage bei den zuständigen Straßenbaulastträgern soll im Ergebnis des vorliegenden Lärmaktionsplanes erfolgen.

### 3. Maßnahmeplanung

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

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart <sup>8</sup>	Erläuterung (Wo, was)
1	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken	B1 ist im Abschnitt Kreuzung Jerichower Str./B1 bis Abzweig B107 als klassische Ortsumfahrung ausgeführt
2	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung	Geschwindigkeit der B1 wird im Abschnitt Geschwister-Scholl-Str./Werderstr./Berliner Ch auf 50 km/h begrenzt
3	Grüne Lärmschutzwände und Instandhaltung	an der B 1 befinden sich Lärmschutzwände
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) <sup>11</sup>

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart <sup>8</sup>	Erläuterung (Wo, was)	Erläuterungen des erwarteten Nutzens (freiwillige Angabe)	Kosten der Maßnahme [€] (freiwillige Ang.)
1	Maßnahmen am Straßenbelag	B1 (Prüfauftrag)		
2	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung	B1 im Abschnitt Kreuzung Jerichower Str./B1		
3	Sonstige Maßnahmen zur Schalldämmung	B1 im Abschnitt Kreuzung Jerichower Str./B1 bis Abzweig B107 (Prüfung Anwendung Diffraktoren)		
4	Schallschutzfenster	B1 im Abschnitt Geschwister-Scholl-Str./Werderstr./Berliner Ch (Prüfauftrag)		
5	Flächennutzungsplanung/Bauleitplanung	B 1		

6				
7				
8				
9				
10				
...				
...				

Erläuterungen des erwarteten Nutzens (*Pflichtangabe*)

Die B1 liegt im Bereich Genthin in der Straßenbaulastträgerschaft der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB). Die LSBB veranlasst an bestehenden Straßen im Falle einer Überschreitung von Auslösewerten die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln des Bundes. Dies gilt sowohl für aktive Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg selbst (z.B. Lärmschutzwände oder lärmtechnisch optimierte Deckschichten), als auch für passive Maßnahmen an den Wohngebäuden Betroffener (z.B. Lärmschutzfenster). Werden passive Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden durchgeführt, können Zuschüsse bis zu einem Anteil von 75 % der Gesamtkosten gewährt werden. Die LSBB erarbeitet derzeit ein landesweites Konzept zur Erfassung von sanierungsbedürftigen Bereichen und zur planmäßigen Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen in Abhängigkeit vom Grad der Belastung. Vor dem Hintergrund dieser Initiative ist es geplant einen entsprechenden Prüfauftrag an die LSBB zu richten, inwieweit im Streckenabschnitt der B1 aktive Maßnahmen (hier: Einbau eines lärmarmen Fahrbanbelages, Reduzierung Fahrgeschwindigkeit von 70 km/h z.B. auf 50 km/h, Einbau von Diffraktorelementen am Fahrbahnrand) angezeigt sind oder zumindest weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen anteilig gefördert werden. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass allerdings kein Rechtsanspruch auf Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung besteht. Bei den Planungen in eigener Planungshoheit (hier: Flächennutzungsplan, Bauleitplanung) wird die Gemeinde Genthin unverändert den Belangen des Lärmschutzes Rechnung tragen. Hierzu zählt die Einhaltung von ausreichenden Abständen schutzbedürftiger Nutzungen (Wohngebäude u. a.) zu den geräuschverursachenden Verkehrsstraßen (hier: Ausschluss eines Heranrückens von Wohnbebauungen durch Neubau in stark lärmbelasteten Gebieten u. a.) sowie die Anwendung städtebaulicher Lärmschutzvorkehrungen durch entsprechende Festsetzungen in Bauleitplänen (z. B. Lärmabschirmung durch Riegelbebauung, Mindestschalldämm-Maße von Bauteilen, Nutzungsvorgaben zur Anordnung schutzbedürftiger Schlaf- und Kinderzimmer auf der lärmabgewandten Seite etc.). Die Anwendung derartiger Instrumente betrifft insbesondere die städtebauliche Entwicklung der Stadt Genthin. Im Rahmen einer Detailanalyse sollte zunächst an welchen konkreten Gebäuden Belastungspegel von > 70 dB(A) für  $L_{DEN}$  (hier: 67 Personen) und > 60 dB(A) für  $L_{Night}$  (hier: 62 Personen) überschritten werden. Die Initiativen zur Absenkung derartig hoher Geräuscheinwirkungen ist von besonderer Priorität. Große Flächen im Stadtgebiet Genthin sind derzeit keinen erhöhten Geräuscheinwirkungen ausgesetzt. Folglich dienen die bauleitplanerischen Instrumente auch dazu, diese aus Sicht des Lärmschutzes zufriedenstellende Situation zu erhalten.

**3.3 Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm <sup>12</sup>**

Gibt es eine langfristige Strategie?

Ja

Wenn ja: Erläuterung der langfristigen Strategie zur Reduzierung der Lärmbelastung

Bei der Planung der für die Stadt Genthin wichtigen Hauptverkehrsstraße B1 wurden bereits verschiedene verkehrsplanerische Aspekte des Lärmschutzes beachtet- So ist der westlich der Stadt Genthin verlaufende Streckenabschnitt als Westumfahrung ausgebildet. Der in Ost-/Westrichtung verlaufende Straßenabschnitt grenzt auf der Nordseite überwiegend an weniger schutzbedürftige Gewerbeflächen an. Die Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit in diesem Streckenabschnitt der B1 auf 50 km/h verringert die Attraktivität für den klassischen Durchgangsverkehr. In den zurückliegenden Jahren lag die Verkehrsstärke unterhalb des karierungspflichtigen Schwellenwertes, was diese Einschätzung unterstreicht. Ziel der langfristigen Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm ist die Vermeidung und Verringerung erhöhter Lärmeinwirkungen. Bedingt durch die aufgezeigte Verkehrsanordnung ist der größte Teil der Kernstadt von Gethin keinen erhöhten Lärmeinwirkungen ausgesetzt. Dies gilt es zu erhalten. Es wird ferner angestrebt, dass künftig möglichst keine Lärmbetroffenheiten mit Lärmbelastungen über 70 dB(A) [L<sub>DEN</sub>] und 60 dB(A) [L<sub>Night</sub>] auftreten. Der vorliegende Lärmaktionsplan beinhaltet entsprechende Vorkehrungen, die dem Erreichen dieser Zielstellungen dienen.

### 3.4 Schutz ruhiger Gebiete <sup>12</sup>

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

Nein

Wenn ja:

Lfd. Nr.	Name des ruhigen Gebietes	Art des Ruhigen Gebietes	Schutzmaßnahmen
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
...			
...			

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

### 3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Verkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert <sup>15</sup>

Anzahl entlastete Personen an Hauptverkehrsstraßen

240



#### 4. Mitwirkung der Öffentlichkeit <sup>17</sup>

##### 4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung <sup>18</sup>

Von:

Bis:

##### 4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung <sup>19</sup>

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

Andere Mittel/Instrumente

Die Bekanntmachung der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes erfolgte im amtlichen Mitteilungsblatt Nr.05/2024 der Stadt Genthin und im Internet auf der Internetseite der Stadt Genthin (ab 02.02.2024). Vom 02.02.2024 bis 08.03.2024 erfolgte die öffentliche Auslegung des Ergebnisberichts der Umgebungslärmkartierung (4. Stufe) der innerhalb des Hoheitsbereichs der Stadt Genthin befindlichen Hauptverkehrsstraßen. Bis einschließlich 08.03.2024 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 keine Mitteilungen zum aufzustellenden Lärmaktionsplan eingegangen. In einer zweiten Öffentlichkeitsbeteiligungsphase wurde der Entwurf des Lärmaktionsplanes (4. Stufe) vom 12.04.2024 bis einschließlich 17.05.2024 öffentlich ausgelegt. Zum Lärmaktionsplanentwurf sind keine Stellungnahmen eingegangen.

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

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

Andere Interessenträger (freiwillige Angabe)

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

#### 4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit<sup>20</sup>

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

Nein

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

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

Nein

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

#### 4.5 Dokumentation<sup>21</sup> *(freiwillige Angaben)*

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation:

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

**5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan** *(freiwillige Angaben)*

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

Geschätztes Kosten-Nutzen-Verhältnis der im Aktionsplan  
beschriebenen Maßnahmen<sup>22</sup>:

## 6 Evaluierung des Aktionsplans<sup>22</sup>

### 6.1 Überprüfung der Umsetzung

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

Nein

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

### 6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

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

nein

Wenn ja: Nennung der geplanten Regelung<sup>24</sup> (*freiwillige Angabe*)

## 7 Inkrafttreten des Aktionsplans

### 7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft durch Stadt-/Gemeinderatsbeschluss getreten<sup>24</sup>

am:

27.06.2024

### 7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans<sup>26</sup> *(freiwillige Angabe)*

zum:

### 7.3 Link zum Aktionsplan im Internet<sup>27</sup>

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