

# Lärmaktionsplan

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

<b>Kommune</b>	<b>Niedere Börde</b>
Bundesland	Sachsen-Anhalt 

## 1. Allgemeine Angaben

### 1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde	Niedere Börde
Gebietskörperschaft	Gemeinde
Amtlicher Gemeindeschlüssel	15083390
Vollständiger Name der Behörde	Gemeinde Niedere Börde
Straße	Große Straße
Hausnummer	9-10
Postleitzahl	39326
Ort	Niedere Börde
E-Mail <i>(freiwillige Angabe)</i>	<a href="mailto:mail@niedere-boerde.de">mail@niedere-boerde.de</a>
Internet-Adresse <i>(freiwillige Angabe)</i>	<a href="http://www.niedere-boerde.de">www.niedere-boerde.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 Gemeinde Niedere Börde ist eine Einheitsgemeinde und liegt im Landkreis Börde im nördlichen Teil des Bundeslandes Sachsen-Anhalt. Zur Gemeinde Niedere Börde gehören 8 Ortschaften (Dahlenwarsleben inkl. Ortsteil Gersdorf, Groß Ammensleben, Gutenswegen, Jersleben, Klein Ammensleben, Meseberg, Samswegen und Vahldorf) mit insgesamt 6.913 (Stand: 15.02.2024) Einwohnern auf einer Fläche von 77,88 km<sup>2</sup>.

Durch das Territorium der Gemeinde Niedere Börde verlaufen die BAB A 14 mit einer derzeitigen Streckenlänge von 2,97 km sowie die Bundesstraße B 71 auf einem Streckenabschnitt von insgesamt 6,96 km. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) in diesen Streckenabschnitten liegt jeweils über dem maßgebenden DTV-Schwellenwert von 8.200 Kfz/24 h, sodass sowohl eine Verpflichtung zur Lärmkartierung als auch eine hierauf aufbauende Lärmaktionsplanung besteht.

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 zuziehende 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	634	224	42	61	2

L <sub>NIGHT</sub> [dB(A)]	>45-50	>50-54	> 55-59	>60-64	>65-69	>70
Anzahl	726	437	80	75	6	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>	14,63	2,59	0,41
Wohnungen/Anzahl	409	49	1
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	148	36

### 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:

963

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

161

### 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

In der Gemeinde Niedere Börde sind 105 der Einwohner einer Lärmbelastung von 65 dB(A) und höher in Bezug auf 24 Stunden-Tageszeitraum ausgesetzt. Auf die Lärmpegelklassen > 70 - 74 dB(A) entfallen 61 Einwohner. Belastungswerte  $L_{DEN} > 75$  dB(A) sind für 2 Einwohner zu verzeichnen. Im Nachtzeitraum (hier: 22.00 bis 6.00 Uhr) sind 161 Einwohner von Lärmbelastungen ab 55 dB(A) betroffen. Davon sind wiederum 75 Personen einem  $L_{Night} > 60 - 64$  dB(A) und 6 Personen einem  $L_{Night} > 65$  dB(A) ausgesetzt. Massive Lärmprobleme verursacht insbesondere die Bundesstraße B 71. Hier sind die Bürger in den Ortschaften Groß Ammensleben und Vahldorf dem Lärm ungeschützt ausgesetzt, da sich keine Lärmschutzwände- oder wälle in Richtung der besagten Ortschaften befinden. Es wird die Verringerung der Betroffenenzahlen in den dargestellten 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.

### 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 Niedere Börde wird angestrebt, dass im Gemeindegebiet möglichst keine bzw. allenfalls geringe Lärmbetroffenheiten in den Lärmpegelklassen > 65 dB(A) für  $L_{DEN}$  und/oder > 55 dB(A) für  $L_{Night}$  zu verzeichnen sind. Insofern wird prioritär eine Verringerung der Personenzahl von derzeit 105 ( $L_{DEN}$ ) bzw. 161 ( $L_{Night}$ ) in diesen Lärmpegelklassen angestrebt. Vorzuziehen sind hierbei Maßnahmen an den Geräuschquellen gegenüber lokalen Maßnahmen an den am stärksten lärmbelasteten Einwirkorten, da dies abgesehen von der Verbesserung der Lärmsituation an den "Hot Spots" stets zu einer flächendeckenden Minderung der Lärmeinwirkungen beiträgt. Da die betreffende Straße (B 71) nicht der Baulastträgerschaft der Gemeinde Niedere Börde unterliegt, kann letztlich nur der zuständige 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 des Straßenbaulastträgers besteht. Eine entsprechende Prüfung/Abfrage beim zuständigen Straßenbaulastträger 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.		
2.		
...		

#### 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	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken	Lückenschluss der A 14 (hier: Abschnitt AS Dahlenwarsleben bis AS Wolmirstedt)	<b>Fertigstellung voraussichtlich in 2029</b> Wirkungen dieses Verkehrsprojektes sind ambivalent; Verlagerung von Verkehr auf die A 14 könnte eine gewisse Verkehrsentlastung auf der B 71 bewirken und dadurch zu einer Lärmverringerung in den Ortschaften Groß Ammensleben und Vahldorf führen; gleichzeitig gehen von fertiggestellter A 14 erhöhte Lärmeinwirkungen auf Ortschaften Dahlenwarsleben u. a. aus	
2	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken	Neubau B 71 n von A 14 nach Haldensleben (9,5 km); Verlauf nördlich Mittellandkanal	Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes 2030 (hier: neue Vorhaben mit vordringlichem Bedarf); Verkehrsentlastung der bestehenden B 71 und damit Verkehrslärmverringerung in Groß-Ammensleben und Vahldorf; für Vahldorf ist zudem eine OU geplant	
3	Maßnahmen am Straßenbelag	B 71 (Prüfauftrag)	kurzfristige Maßnahme bis 2029 - Lärminderung durch geräuscharme Fahrnahnbeläge (insbesondere Einwirkungsbereiche Groß Ammensleben und Vahldorf)	

4	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung	B 71 (Prüfauftrag)	kurzfristige Maßnahme bis 2029 - Lärminderung durch Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h (Ortsdurchfahrten Groß Ammensleben und Vahldorf)	
5	Schallschutzfenster	B 71 (Prüfauftrag)	kurzfristige Maßnahme bis 2029 - passiver Schallschutz (insbesondere Einwirkungsbereiche Groß Ammensleben und Vahldorf)	
6	Flächennutzungsplanung/Bauleitplanung	alle lärmkartierungspflichtigen Straßen	Lärmvorsorge - Berücksichtigung Lärmschutzbelange in kommunalen Planungen, d.h. ausreichende Abstände von neu geplanten Baugebieten, heranrückende Wohngebäude an verkehrsreiche Straßen sicherstellen u. a.	
7				
8				
9				
10				
...				
...				

Erläuterungen des erwarteten Nutzens (*Pflichtangabe*)

Bei der Planung von Lärmschutzmaßnahmen gilt es zunächst Betrachtungen sowohl zu den derzeit stark lärmbeeinträchtigten Straßenabschnitten als auch den geplanten Straßenverkehrsprojekten einschließlich den zugrunde liegenden rechtlichen Rahmenbedingungen anzustellen. In den kommenden Jahren werden im Gemeindegebiet Niedere Börde bedeutende Straßenverkehrsprojekte umgesetzt, die u. a. einen erheblichen Einfluss auf die Verkehrslärmbelastung haben werden. Vor diesem Hintergrund ist es zweckmäßig die Lärmschutzmaßnahmenkonzeption in einen Zeitabschnitt bis 2029 mit kurzfristigen Maßnahmen und einen Folgezeitraum ab 2029 mit mittelfristigen Maßnahmen einzuteilen.

Kurzfristige Lärmschutzvorkehrungen in den kommenden 5 Jahren (bis zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans im Jahr 2029)

Im Fokus der gegenwärtigen Verkehrslärmkonflikte stehen die in räumlicher Nähe zur B 71 gelegenen Ortschaften Groß Ammensleben und Vahldorf. Derzeit endet die aus Süden kommende BAB A 14 an der AS Dahlenwarsleben und geht direkt in die B 71 (Richtung Haldensleben) über. Der DTV-Wert im 3,54 km langen Straßenabschnitt der B 71 bis zum Kreuzungsbereich „B 71 / L 44 (nach Gutenswegen)“ in Groß Ammensleben beträgt 14.043 Kfz/24 h bei einem Schwerlastverkehrsanteil von 16,7 Prozent. Der sich hieran anschließende 3,42 km lange Straßenabschnitt der B 71 im Gemeindegebiet Niedere Börde weist einen DTV-Wert von 15.907 Kfz/24 h bei einem Schwerlastverkehrsanteil von 14,1 Prozent auf.

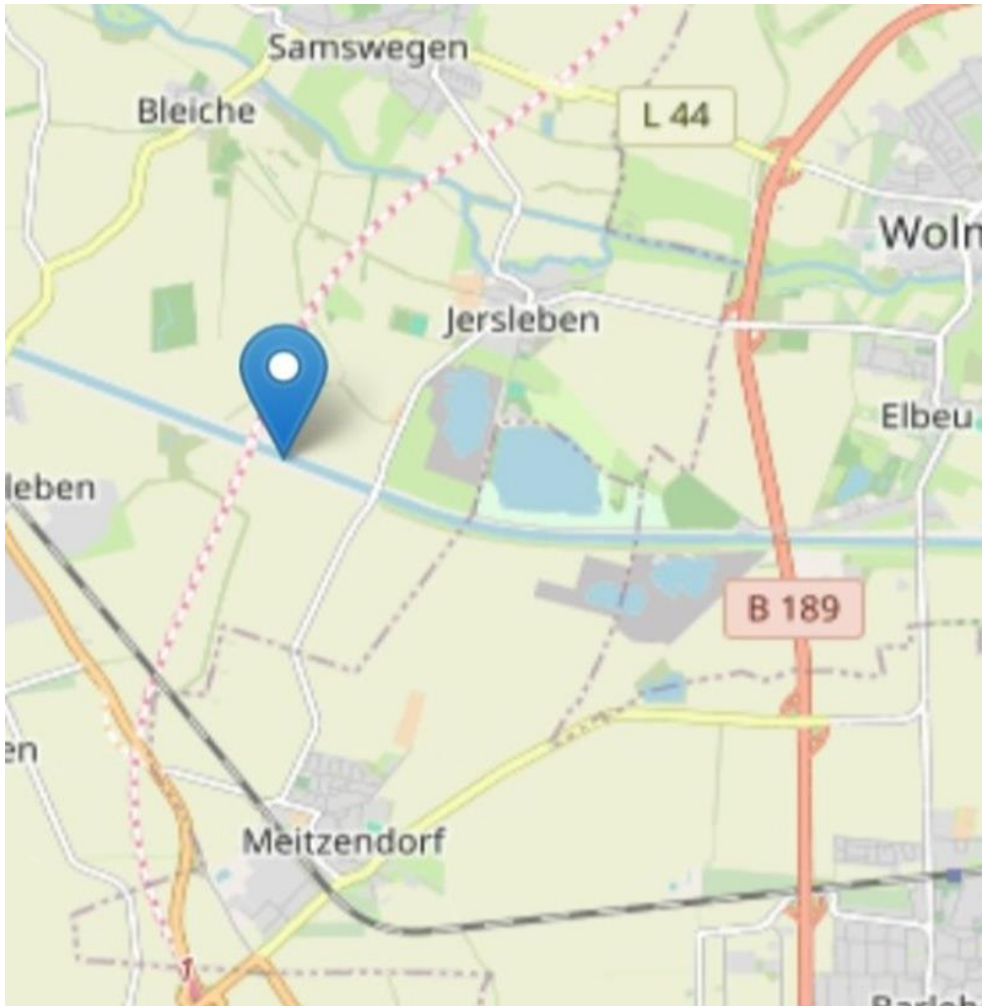
Wenngleich in der aktuellen Straßenverkehrszählung StV 2021 die DTV-Werte in diesen beiden Abschnitten mit 11.998 Kfz/24 h (SV-Anteil 18,9%) und 11.484 Kfz/24 h (SV-Anteil 18,9%) leicht rückläufig sind, werden insbesondere aufgrund des gleichzeitigen Anstieges des Schwerlastverkehrs unverändert hohe Lärmemissionen in der Ortsdurchfahrt Groß Ammensleben und im Straßenabschnitt der Ortschaft Vahldorf hervorgerufen. In beiden Ortschaften sind bislang keine Maßnahmen zum Verkehrslärmschutz umgesetzt worden. In Anbetracht der hohen Lärmbetroffenheiten und aufgrund der nicht absehbaren Verkehrsentlastung in den kommenden 5 Jahren sind in diesen Ortschaften Lärmschutzmaßnahmen angezeigt. Eine signifikante Minderung der von der B 71 ausgehenden Geräuscheinwirkungen könnte durch eine nach § 47 Abs.1 Nr. 3 der StVO angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm im Bereich der gesamten Ortsdurchfahrt der B 71 in Groß Ammensleben sowie im Bereich der Ortschaft Vahldorf erreicht werden. Als zusätzliche Lärmschutzmaßnahme wäre es angebracht, wenn die Fahrbahndecke in den vor genannten Straßenabschnitten durch einen geräuscharmen Fahrbahnbelag ersetzt wird. Diese Maßnahmen könnten beispielsweise im Zuge turnusmäßig anstehender Fahrbahnerneuerungen/-instandhaltungsmaßnahmen erfolgen.

Die B 71 liegt im Bereich Niedere Börde 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 sollte ein entsprechender Prüfauftrag an die LSBB gerichtet werden, inwieweit im Streckenabschnitt der B 71 in den Ortslagen Groß Ammensleben und Vahldorf aktive Maßnahmen (hier: Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelages, Reduzierung Fahrgeschwindigkeit, u. a.) umgesetzt oder zumindest weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen anteilig gefördert werden (Hinweis: Anordnungen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit sind von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu veranlassen; auch hier bedarf entsprechender Initiativen der Gemeindeverwaltung, um eine Umsetzung dieser Maßnahmen zu erwirken). In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass allerdings kein Rechtsanspruch auf Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung besteht. Bei den Planungen in eigener Planungshoheit (hier: Flächennutzungsplan, Bebauungsplanung) ist den Belangen des Lärmschutzes Rechnung zu tragen. Hierzu zählt die Einhaltung von ausreichenden Abständen schutzbedürftiger Nutzungen zu den geräuschverursachenden Verkehrsstraßen (B 71, A 14) sowie die Anwendung städtebaulicher Lärmschutzvorkehrungen durch entsprechende Festsetzungen in Bauleitplänen. Die Anwendung derartiger Instrumente betrifft insbesondere die städtebauliche Entwicklung der Ortschaften. In diesem Zusammenhang gilt es zu beachten, dass Wohngebäude nur dann den Schutzstatus für reine und allgemeine Wohngebiete nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erhalten, wenn sich dies aus den Festsetzungen eines rechtskräftigen Bebauungsplanes ergibt. Andernfalls gelten diese als bauliche Anlagen im Außenbereich, denen lediglich die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete zuerkannt werden, die einen geringeren Schallschutz bieten (vgl. § 2 Abs.2 der 16. BImSchV).

Im Zeitraum bis zur planmäßigen Fortschreibung des vorliegenden Lärmaktionsplanes (hier: 18.07.2029) und danach finden im Gemeindegebiet rege Bautätigkeiten durch weitreichende Straßenbauprojekte (hier: Lückenschluss A 14; Bau B 71 n) statt, die zu erhöhten Geräuscheinwirkungen der Einwohner im Umfeld der betreffenden Baustellen führen können. Durch Baustellentätigkeiten hervorgerufene Geräuscheinwirkungen unterfallen den Regelungen der AVV Baulärm. Insbesondere bei zu erwartenden hohen Geräuscheinwirkungen im Nachtzeitraum (Hinweis: im Geltungsbereich der AVV Baulärm sind dies die Zeiten von 20 Uhr bis 7 Uhr) sind den lärmbeeinträchtigten Anrainern von Baustellen u. a. Angebote zur Nutzung von Ausweichquartieren gegen Kostenübernahme zu unterbreiten. Von Seiten der Gemeindeverwaltung gilt es daher darauf zu achten, dass die zuständigen Straßenbaulastträger (LSBB, Autobahn GmbH des Bundes) und ihre beauftragten Dritten die Vorgaben der AVV Baulärm einhalten.

#### Mittelfristige Lärmschutzvorkehrungen (Aufgaben im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans (5. Stufe))

Zu den bedeutenden Verkehrsprojekten im Hoheitsgebiet der Gemeinde Niedere Börde zählt insbesondere die bereits im Bau befindliche Fertigstellung des 11,5 km langen Autobahnabschnittes der A 14 zwischen der AS Dahlenwarsleben und der AS Wolmirstedt. Der Verlauf dieses Autobahnabschnittes geht aus der nachstehenden Abbildung hervor (siehe rot gestrichelte Linie).



Der Planfeststellungsbeschluss für diesen Autobahnabschnitt erfolgte im Oktober 2020. Die Verkehrsfreigabe des neuen Autobahnabschnittes ist im Jahr 2029 vorgesehen. Es wird mit einer Verkehrsbelastung im DTV-Bereich von 22.800 bis 28.600 Kfz/24h (Verkehrsprognose 2030) gerechnet. Die dem vorliegenden Lärmaktionsplan zugrunde liegende Lärmkartierung (Stufe 4) basiert auf einem DTV-Wert von 12.674 Kfz/24 h bei einem SV-Anteil von 18,7% für den vorhandenen Autobahnabschnitt der A 14 zwischen dem Autobahnkreuz A 2 / A 14 und der AS Dahlenwarsleben. In der aktuellen Straßenverkehrszählung StV 2021 lag die Verkehrsbelegung in diesem Straßenabschnitt mit 10.460 Kfz/24 h (SV-Anteil 18,7%) etwas darunter. Gemäß Verkehrsprognose wird sich nach Lückenschluss der A 14 der Verkehr in diesem Streckenabschnitt mindestens verdoppeln. Eine Verdoppelung der Verkehrsstärke geht mit einer Erhöhung der Geräuschemissionen um 3 dB(A) einher. Für den Bau und die wesentliche Änderung von Straßen gelten die Lärmschutzanforderungen der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung). Sowohl für den bereits realisierten Streckenabschnitt der A 14 als auch die derzeit im Bau befindliche Verlängerung sind somit die rechtsverbindlichen Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung angewendet worden. Mit Hilfe des Instruments „Lärmaktionsplan“ lassen sich in aller Regel keine weitergehenden Schutzanforderungen gegenüber der bereits angewendeten 16. BImSchV erreichen. Es ist zu beachten, dass sich der Schutzanspruch der 16. BImSchV stets auf die baulichen Gegebenheiten zum Zeitpunkt des Baus des Verkehrswegs (Planfeststellung) beschränkt. Somit sind fallkonkret die baulichen bzw. bauplanungsrechtlichen Gegebenheiten zum Zeitpunkt des jeweiligen Planfeststellungsbeschluss ausschlaggebend.

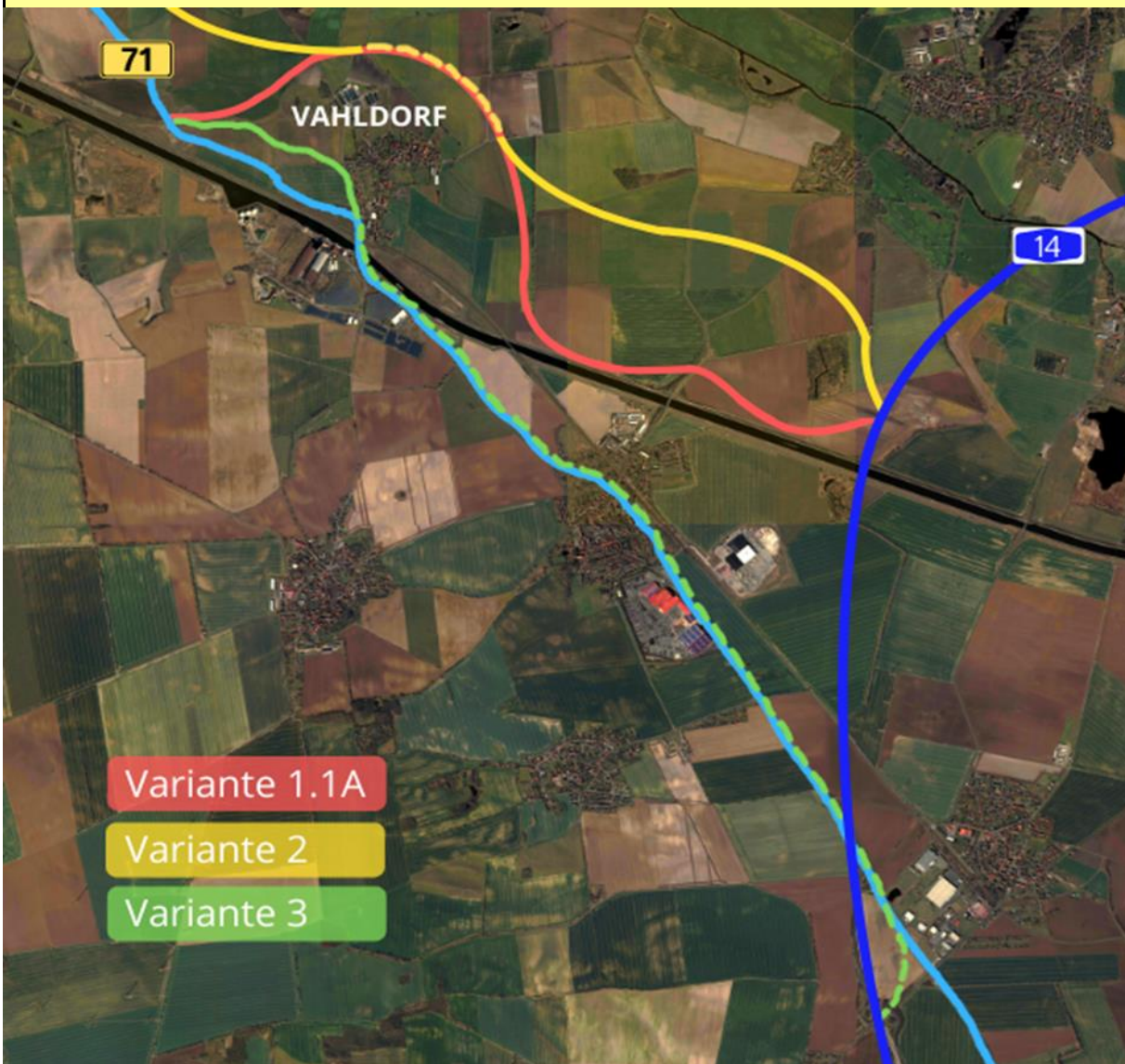


Nachträglich errichtete bauliche Anlagen bzw. ausgewiesene Baugebiete, die sich im Lärmeinwirkungsbereich der A 14 befinden, unterfallen nicht diesem Schutzanspruch. Weiterhin erhalten Wohngebäude – wie bereits ausgeführt - nur dann den Schutzstatus für reine und allgemeine Wohngebiete, wenn sich dies aus den Festsetzungen eines rechtskräftigen Bebauungsplanes ergibt. Andernfalls werden sie baulichen Anlagen im Außenbereich gleichgesetzt und erhalten lediglich den verminderten Schutz für Mischgebiete. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist der Sachverhalt, dass der zuständige Straßenbaulastträger nicht zwingend durch Anwendung sogenannter aktiver Schallschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände oder -wälle) die zulässigen Immissionsgrenzwerte einhalten muss. Vielmehr kommt bei einer Überschreitung von Immissionsgrenzwerten eine Auffangnorm, die 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung), zur Anwendung, die den Straßenbaulastträger lediglich zur Anwendung von baulichen – sogenannte passive - Schallschutzmaßnahmen an den lärmbeeinträchtigten Gebäuden verpflichtet (d. h. Sicherstellung eines niedrigen Innenlärmpegels im Gebäude bei unverändert hohem Außenlärmpegel). Es obliegt somit der Entscheidung des zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichteten Straßenbaulastträgers, inwieweit die Umsetzung allein durch Anwendung von aktiven Maßnahmen oder ausschließlich bzw. teilweise durch passive Lärmschutzmaßnahmen an den anspruchsberechtigten Gebäuden erfolgt. Im Bereich der Ortschaft Dahlenwarsleben verlaufenden Straßenabschnitt der A 14 sind allerdings keine signifikanten Lärmschutzmaßnahmen (hier: Bepflanzung des Straßenrands sowie Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h (im vorgelagerten Bereich vor AS Dahlenwarsleben / Übergang B 71)) umgesetzt worden. Dies legt die Schlussfolgerung nahe, wonach an den etwaigen anspruchsberechtigten, bestehenden Gebäuden in Dahlenwarsleben passive Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen, worden sind, wobei – im Falle des Fehlens entsprechender Bebauungspläne – lediglich Überschreitungen der für ein Mischgebiet geltenden Immissionsgrenzwerte (hier: 64 dB(A) im Tageszeitraum; 54 dB(A) im Nachtzeitraum) diesen Anspruch ausgelöst haben.

Die Lärmkartierungsergebnisse verdeutlichen, dass bereits unter den Bedingungen einer verminderten Verkehrsstärke auf der A 14 etliche Flächen der Ortschaft Dahlenwarsleben im Nachtzeitraum Geräuscheinwirkungen von LN<sub>Night</sub> in Höhe von 50 bis 54 dB(A) bzw. 45 bis 49 dB(A) ausgesetzt sind (siehe [https://lau.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik\\_und\\_Verwaltung/MLU/LAU/physikalische\\_Einwirkungen/Laerm/L%C3%A4rmminderungsplanung/Stufe\\_4/LK\\_R4/2022-10-05/Statistikbericht\\_Niedere-Boerde.pdf](https://lau.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik_und_Verwaltung/MLU/LAU/physikalische_Einwirkungen/Laerm/L%C3%A4rmminderungsplanung/Stufe_4/LK_R4/2022-10-05/Statistikbericht_Niedere-Boerde.pdf)). Nach Verkehrsfreigabe des neuen Streckenabschnitts der A 14 werden sich sowohl die Lärmeinwirkungen in diesen Bereichen um 3 dB(A) erhöhen als auch die von lärmkartierungspflichtigen Geräuschen betroffenen Flächen ausweiten. Die Fertigstellung der A 14 wird insbesondere die Gegebenheiten in den Ortschaften Jersleben und Samswegen grundlegend verändern. Bislang sind beide Ortschaften keinen erhöhten Verkehrsgeräuschemissionen ausgesetzt. Lediglich im östlichsten Teil des Siedlungsbereichs der Ortschaft Jersleben tangiert das Isophonenband für LN<sub>Night</sub> > 45 bis 49 dB(A) einzelne Gebäude. Künftig werden die von der A 14 ausgehenden Verkehrsgeräusche insbesondere auf die im Westen von Jersleben sowie die im Osten von Samswegen befindlichen Siedlungsbereiche einwirken. Lediglich im Bereich Samswegen sind Lärmschutzwälle und -wälle auf einer Gesamtlänge von ca. 1,5 km geplant. Angesichts derartiger rechtlicher Rahmenbedingungen zielen die Verkehrslärmschutz-Strategien der Gemeinde auf Vorsorgemaßnahmen bei der Planung bzw. beim Bau neuer Wohngebiete/-gebäude ab. Es zählt zu den obligatorischen Aufgaben der Gemeinde durch Anwendung kommunaler planerischer Instrumente (Flächennutzungs-/Bauleitplanung) bzw. bauordnungsrechtliche Bestimmungen ausreichende (Schutz-)Abstände von neu geplanten Wohngebäuden zu verkehrsreichen Straßen – insbesondere die A 14 - einzuhalten bzw. andernfalls zumindest ausreichende passive Lärmschutzmaßnahmen (= bauliche Schalldämm-Maßnahmen an den Gebäuden) sicherzustellen.

Die letztgenannten Vorkehrungen unterscheiden sich von Maßnahmen im Geltungsbereich der 24. BImSchV nur dadurch, dass nicht der Straßenbaulastträger, sondern die Bauherren die hiermit verbundenen Kosten tragen müssen. Weiterhin kann die Gemeinde durch bauplanerische Festsetzung von Wohngebieten erwirken, dass die im Plangebiet befindlichen Wohngebäude den höheren Schutzstatus für reine und allgemeine Wohngebiete nach der 16. BImSchV zuerkannt bekommen. Wie bereits erwähnt gelten diese Bestimmungen nur für den Bau und die wesentliche Änderung eines Verkehrsweges. Derartige Initiativen stellen daher ebenfalls auf eine Lärmvorsorge ab.

Die fertiggestellte A 14 dürfte allenfalls nur zu geringen Verkehrsentlastungseffekten auf der B 71 nach Haldensleben beitragen. Ein deutlich höherer Verkehrsentlastungsbeitrag geht demgegenüber von der geplanten, nördlich des Mittellandkanals verlaufende Bundesstraße B 71n aus, die von dem neuen Autobahnabschnitt der A 14 (hier: Anschlussstelle Haldensleben) nach Haldensleben führt. Der Bau ist mit einem 3-streifigen Querschnitt mit wechselseitigen Überholmöglichkeiten vorgesehen. Für dieses Straßenbauprojekt, welches im Bundesverkehrswegeplan 2030 ebenfalls als Vorhaben mit vordringlichem Bedarf eingestuft ist, gibt es nach derzeitigem Planungsstand unterschiedliche Varianten für die Streckenführung. Die verschiedenen Planvarianten gehen aus der nachstehenden Abbildung hervor.



Den Varianten 1.1A und 2 ist gemeinsam, dass in beiden Fällen die Ortschaft Vahldorf eine OU erhält. Bei dieser Streckenführung wird außerdem die Ortschaft Groß Ammensleben erheblich entlastet. Das Projekt befindet sich in der Antragstellung zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens beim Landesverwaltungsamt. Der DTV-Wert wird auf 16.600 Kfz/24h bei einem Schwerlastverkehr von 2772 Kfz/24h (d.h. SV-Anteil 17 Prozent) beziffert. Da dieses Vorhaben erst mittelfristig umgesetzt wird, besteht für die Ortschaften Vahldorf und Groß Ammensleben Bedarf für die aufgezeigten kurzfristigen Lärmschutzmaßnahmen.

### 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

Lärminderung in den Ortschaften Groß Ammensleben und Vahldorf; Sicherstellung umfassende Lärmschutzvorkehrungen in den Ortschaften im Lärmeinwirkungsbereich der BAB A 14 (Dahlenwarsleben, Jersleben und Samswegen)

### 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			

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

161

#### 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

Im Rahmen einer 1. Öffentlichkeitsbeteiligungsphase wurden die Lärmkartierungsergebnisse vom 16.10.2023 bis 27.11.2023 ausgelegt. In der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der darauf aufbauende Entwurf zum Lärmaktionsplan vom 21.08. bis 18.09.2024 ausgelegt. Der Öffentlichkeit wurde in beiden Beteiligungsphasen die Möglichkeit eröffnet sich zu den ausgelegten Unterlagen zu äußern sowie Hinweise und Anregungen zur Lärmaktionsplanung zu geben. In beiden Phasen wurden keine Stellungnahmen eingereicht.

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

Bürger:innen	<input type="text" value="Ja"/>
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:

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:

[Empty yellow box for explanation]

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

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation:

[Empty yellow box for content summary]

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

[Empty yellow box for link]

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

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

0 €

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:

03.12.2024

### 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>