


# Lärmaktionsplan

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

<b>Kommune</b>	<b>Sandersdorf-Brehna</b>
Bundesland	Sachsen-Anhalt 

## 1. Allgemeine Angaben

### 1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Stadt	Stadt Sandersdorf-Brehna
Gebietskörperschaft	Gemeinde
Amtlicher Gemeindeschlüssel	15082340
Vollständiger Name der Behörde	Stadt Sandersdorf-Brehna
Straße	Bahnhofstraße
Hausnummer	2
Postleitzahl	06792
Ort	Sandersdorf-Brehna
E-Mail <i>(freiwillige Angabe)</i>	info@sandersdorf-brehna
Internet-Adresse <i>(freiwillige Angabe)</i>	www.sandersdorf-brehna

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

Beschreibung der Gemeinde

Die Stadt Sandersdorf-Brehna liegt im östlichen Teil des Bundeslands Sachsen-Anhalt im Landkreis Anhalt-Bitterfeld. Sie besteht aus acht Ortschaften mit insgesamt 10 Ortsteilen (Stadt Brehna mit Carlsfeld und Torna, Glebitzsch mit Beyersdorf und Köckern, Heideloh, Petersroda, Ramsin, Renneritz, Roitzsch und Zscherndorf). Insgesamt leben in der Gemeinde 14.398 Personen auf einer Gesamtfläche von 81,84 km<sup>2</sup>. Innerhalb des Hoheitsbereichs der Stadt Sandersdorf-Brehna liegen die Hauptverkehrsstraßen A 9 (9,45 km), B 100 (9,86 km), B 183 (4,51 km) mit einer Gesamtlänge von 23,82 km und Teile des Haupteisenbahnnetzes. Der Betrachtungsrahmen - sowohl der Lärmkartierung als auch der hierauf aufbauenden Lärmaktionsplanung beschränkt sich auf Hauptverkehrsstraßen (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV > 8.200 Kfz/Tag) und Haupteisenbahnstrecken (> 30.000 Zugbewegungen im Jahr). Dies sind definitionsgemäß Verkehrswege, die in Klammern stehenden Schwellenwerte überschreiten.

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	1.170	578	4	1	0

L <sub>NIGHT</sub> [dB(A)]	>45-50	>50-54	> 55-59	>60-64	>65-69	>70
Anzahl	1142	1069	168	2	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>	33,58	10,5	1,72
Wohnungen/Anzahl	832	2	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	247	65

#### 2.1.2 Haupteisenbahnstrecken

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

Angaben über die geschätzte Zahl der betroffenen Menschen in den Isophonenbändern

L <sub>DEN</sub> [dB(A)]	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75
Anzahl	885	231	93	65	3

L <sub>NIGHT</sub> [dB(A)]	>45-50	>50-54	> 55-59	>60-64	>65-69	>70
Anzahl	1.759	595	135	98	12	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>	10,2	1,66	0,22
Wohnungen/Anzahl	608	76	1
Schulgebäude/Anzahl	3	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

Angaben zur geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen

	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung
Anzahl	220	86

## 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)  $L_{DEN}$  durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:

1.753

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

1.239

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

1.277

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

840

## 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 Sandersdorf-Brehna sind 5 der Einwohner einer Lärmbelastung von 65 dB(A) und höher in Bezug auf 24 Stunden-Tageszeitraum ausgesetzt. Belastungswerte  $L_{DEN} > 70 - 74$  dB(A) sind für einen Einwohner zu verzeichnen. Im Nachtzeitraum (hier: 22.00 bis 6.00 Uhr) sind 170 Einwohner von Lärmbelastungen ab 55 dB(A) betroffen. Davon sind 2 Personen einem  $L_{Night} > 60 - 64$  dB(A) ausgesetzt. Massive Lärmprobleme verursacht insbesondere die Autobahn A 9. Hier sind die Bürger in den Ortschaften Brehna-Torna und Heideloh 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. Der Vergleich mit den deutlich geringeren Betroffenenzahlen in der vorhergehenden 3. Stufe der Lärmkartierung (hier: 2 Personen für  $L_{DEN} > 65$  dB(A) und 5 Personen für  $L_{Night} > 55$  dB(A)) verdeutlicht den erwarteten Effekt, dass durch die neu in der 4. Stufe eingeführten Berechnungsmethoden die Lärmbelastungspegel und damit einhergehend die Betroffenenzahlen ansteigen. Die festgestellte Erhöhung der Betroffenenzahlen ist daher in erster Linie auf die geänderten Berechnungsmethoden zurückzuführen. Die Lärmkartierungsergebnisse der 3. Stufe können unter nachstehenden Link [https://lau.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik\\_und\\_Verwaltung/MLU/LAU/physikalische\\_Einwirkungen/Laerm/L%C3%A4rmminde-rungsplanung/Stufe\\_3/LK\\_R3/Dritte\\_Stufe/SandersdorfBrehna\\_LK.pdf](https://lau.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik_und_Verwaltung/MLU/LAU/physikalische_Einwirkungen/Laerm/L%C3%A4rmminde-rungsplanung/Stufe_3/LK_R3/Dritte_Stufe/SandersdorfBrehna_LK.pdf) eingesehen werden.

Bezüglich Haupteisenbahnstrecken

Durch das Stadtgebiet Sandersdorf-Brehna verlaufen die Haupteisenbahnstrecken 6132, 6397 und 6411. Die Verkehrsbelegung beläuft sich auf 111.273 Zugbewegungen pro Jahr, wovon 16.244 auf den Güterzugverkehr entfallen. In der Stadt Sandersdorf-Brehna sind durch die v. g. Eisenbahnstrecken 161 Einwohner einer Lärmbelastung von 65 dB(A) und höher in Bezug auf 24 Stunden-Tageszeitraum ausgesetzt. Im Nachtzeitraum (hier: 22.00 bis 6.00 Uhr) sind 245 Einwohner von Lärmbelastungen ab 55 dB(A) betroffen. Der Schienenverkehrsweg verläuft im Stadtgebiet durch die Ortlage Roitzsch. Hier sind die größten Lärmbetroffenheiten zu verzeichnen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände/-wälle) wurden in diesem Streckenabschnitt bislang nicht realisiert. Bürgerseitig werden insbesondere die Lautsprecherdurchsagen im Bahnhof Petersroda als störend empfunden.

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

Sowohl die Lärmkartierung als auch die Lärmaktionsplanung des bundesweiten Haupteisenbahnstreckennetzes fallen in die Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes (EBA). Am Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren des EBA zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes (4. Runde) haben sich 2 Bürger aus Sandersdorf-Brehna beteiligt. Der Lärmaktionsplan (4. Runde) des EBA wurde am 17.07.2024 fertiggestellt und veröffentlicht (vgl. <https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/portal/apps/sites/#/lap1/pages/medienbereich>). Hiernach sind die in Sandersdorf-Brehna befindlichen Abschnitte der Strecke 6132 (Berlin Südkreuz - Halle Hbf) mit einer Länge von 8,8 km und die Strecke 6411 (Trebitz - Leipzig Hbf) mit einer Länge von 4,0 km in die noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche des EBA-Lärmaktionsplanes aufgenommen worden. Für die Priorität der Bearbeitung der Sanierungsabschnitte wurde jeweils eine Priorisierungskennziffer in Höhe von 33,209 festgelegt. Dies ist ein vergleichsweise hoher Wert, sodass zumindest mittelfristig mit einer Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen in diesen Abschnitten zu rechnen ist. Weiterreichende Lärmsanierungsmaßnahmen zur Begrenzung der Geräuscheinwirkungen durch Schienenverkehrslärm sind von der Stadt Sandersdorf-Brehna nicht geplant.

#### 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 Stadt Sandersdorf-Brehna wird angestrebt, dass im Stadtgebiet möglichst keine bzw. allenfalls geringe Lärmbetroffenheiten in den Lärmpegelklassen >65 dB(A) für LDEN und/oder >55 dB(A) für L<sub>Night</sub> zu verzeichnen sind. Insofern wird prioritär eine Verringerung der Personenzahl von derzeit 5 (L<sub>DEN</sub>) bzw. 170 (L<sub>Night</sub>) 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 Stadt Sandersdorf-Brehna 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	B 183 n - OU Sandersdorf auf 8,54 km (Verkehrsfreigabe am 0.09.2023)
2	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken	B 100 - OU Brehna auf 17,90 km (Verkehrsfreigabe am 9.9.2005)
3	Grüne Lärmschutzwände und Instandhaltung	A 9 - Lärmschutzwand beidseitig in Höhe Ortslagen Glebitzsch und Beyersdorf
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
...		

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken:

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

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

#### 3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete) <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	A 9 (Prüfauftrag)	Lärminderung durch geräuscharme Fahrnahnbeläge (insbesondere Einwirkungsbereiche Heideloh und Torna)	
2	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung	A 9 (Prüfauftrag)	Lärminderung durch Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h (insbesondere Einwirkungsbereiche Heideloh und Torna)	
3	Schallschutzfenster	A 9 (Prüfauftrag)	passiver Schallschutz (insbesondere Einwirkungsbereiche Heideloh und Torna)	
4	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.	
5				
6				
7				
8				
9				
10				
...				
...				

Erläuterungen des erwarteten Nutzens (*Pflichtangabe*)

Bei der Planung von Lärmschutzmaßnahmen gilt es zunächst Betrachtungen sowohl zu den bereits realisierten Lärmschutzmaßnahmen als auch den rechtlichen Rahmenbedingungen anzustellen. In den zurückliegenden Jahren sind in der Stadt Sandersdorf-Brehna bereits bedeutende Verkehrsprojekte umgesetzt worden, die zu einer erheblichen Minderung der Verkehrslärmbelastung beigetragen haben. All diese Straßenverkehrsprojekte wurden nach 1990 umgesetzt, sodass hierbei bereits die rechtsverbindlichen Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) angewendet worden sind. Mit Hilfe des Instruments „Lärmaktionsplan“ lassen sich in aller Regel keine weitergehenden Schutzanforderungen gegenüber der bereits angewendeten 16. BImSchV erreichen.

Zu den bedeutenden Verkehrsprojekten der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB) im Hoheitsgebiet von Sandersdorf-Brehna zählen die Ortsumfahrungen (OU) Sandersdorf (B 183) und OU Brehna (B 100), die zu einer erheblichen Verkehrsentslastung in den benannten Ortslagen beigetragen haben. Damit einhergehend wurden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die von diesen Straßen(-abschnitten) ausgehenden Verkehrsgeräusche zu keinen erhöhten Lärmeinwirkungen an den schutzbedürftigen baulichen Nutzungen führen. Die von lärmkartierungspflichtigen Straßenabschnitten hervorgerufenen Geräuscheinwirkungen der B 100 und der B 183 tangieren jeweils nur die Siedlungsrandbereiche und bewegen sich dabei größtenteils in den niedrigsten Isophonenbändern (hier:  $L_{DEN}$  50 - 54 dB(A) bzw.  $L_{Night}$  45 bis 49 dB(A)) der kartierungspflichtigen Straßenverkehrsgeräusche. Mithin werden bei einem Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV im Einwirkungsbereich der B 100 und der B 183 die Lärmschutzanforderungen für reine und allgemeine Wohngebiete erfüllt. Ein Handlungsbedarf für weitergehende Lärminderungsmaßnahmen ist für diese beiden Straßenabschnitte somit nicht angezeigt.

Der Fokus der Lärmkonflikte beschränkt sich auf die in räumlicher Nähe zur A 9 gelegenen Ortschaften. Bei der A 9 handelt es sich um eine nach dem Jahr 1990 planfestgestellte Straße. Folglich wurden bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Lärmschutzbelange nach der 16. BImSchV geregelt. Es ist zu beachten, dass sich der Schutzanspruch der 16. BImSchV stets auf die baulichen Gegebenheiten zum Zeitpunkt des Baus des Verkehrswegs (Planfeststellung) beschränkt. Somit sind fallkonkret die baulichen bzw. bauplanungsrechtlichen Gegebenheiten zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2001 ausschlaggebend. Nachträglich errichtete bauliche Anlagen bzw. ausgewiesene Baugebiete, die sich im Lärmeinwirkungsbereich der A 9 befinden, unterfallen nicht diesem Schutzanspruch. Weiterhin erhalten Wohngebäude nur dann den Schutzstatus für reine und allgemeine Wohngebiete, wenn sich dies aus den Festsetzungen eines rechtskräftigen Bebauungsplanes ergibt. Andernfalls gelten diese als bauliche Anlagen im Außenbereich, denen lediglich die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete zuerkannt werden, die einen geringeren Schallschutz bieten (vgl. § 2 Abs.2 der 16. BImSchV). Ein weiterer wichtiger Aspekt ist der Sachverhalt, dass der zuständige Straßenbaulastträger nicht zwingend durch Anwendung sogenannter aktiver Schallschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände oder -wälle) die zulässigen Immissionsgrenzwerte einhalten muss. Vielmehr kommt bei einer Überschreitung von Immissionsgrenzwerten eine Auffangnorm, die 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung), zur Anwendung, die den Straßenbaulastträger lediglich zur Anwendung von baulichen – sogenannte passive - Schallschutzmaßnahmen an den lärmbeeinträchtigten Gebäuden verpflichtet (d. h. Sicherstellung eines niedrigen Innenlärmpegels im Gebäude bei unverändert hohem Außenlärmpegel). Es obliegt somit der Entscheidung des zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichteten Straßenbaulastträgers, inwieweit die Umsetzung allein durch Anwendung von aktiven Maßnahmen oder ausschließlich bzw. teilweise durch passive Lärmschutzmaßnahmen an den anspruchsberechtigten Gebäuden erfolgt. Im Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses der A 9 wurde vor diesem rechtlichen Hintergrund im Hoheitsgebiet der Stadt Sandersdorf-Brehna von der Anwendung von aktiven Schallschutzmaßnahmen größtenteils Abstand genommen. Stattdessen wurden an den anspruchsberechtigten, bestehenden Gebäuden passive Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen, wobei – aufgrund des Fehlens entsprechender Bebauungspläne – lediglich Überschreitungen der für ein Mischgebiet geltenden Immissionsgrenzwerte (hier: 64 dB(A) im Tageszeitraum; 54 dB(A) im Nachtzeitraum) diesen Anspruch ausgelöst haben. Angesichts derartiger rechtlicher Rahmenbedingungen zielen die Verkehrslärmschutz-Strategien der Stadt Sandersdorf-Brehna auf Vorsorgemaßnahmen bei der Planung bzw. beim Bau neuer Wohngebiete/-gebäude ab. Es zählt zu den obligatorischen Aufgaben der Stadt durch Anwendung kommunaler planerischer Instrumente (Flächennutzungs-/Bauleitplanung) bzw. bauordnungsrechtliche Bestimmungen ausreichende (Schutz-)Abstände von neu geplanten Wohngebäuden zu verkehrsreichen Straßen – insbesondere die A 9 - 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 Stadt Sandersdorf-Brehna 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 (Straße, Schiene). Derartige Initiativen stellen daher ebenfalls auf eine Lärmvorsorge ab. In Anbetracht der Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung, die gegenüber den alten Berechnungsmethoden (3. Stufe) besser das Belastungsempfinden der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung widerspiegeln, sieht die Stadt Sandersdorf-Brehna Handlungsbedarf für einen verbesserten Lärmschutz der Anrainer im Einwirkungsbereich der A 9. Im vorliegenden Lärmaktionsplan werden daher aktive Lärmschutzmaßnahmen – die sich mit im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebrachten Vorschlägen decken – verankert. Die unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten ausgewählten Maßnahmen (Einbau lärmarmer Fahrbahnbelag (z. B. bei notwendiger Fahrbahnerneuerung im Zuge obligatorischer Instandhaltungsmaßnahmen); Verringerung zulässiger Fahrzeuggeschwindigkeit) sind geeignet, signifikante Verringerungen der Lärmeinwirkungen zu erzielen. Gegenüber der Errichtung von Lärmschutzwänden lassen sich diese Maßnahmen vergleichsweise einfach, kurzfristig und ohne einen erheblichen baulichen Eingriff in den Straßenraum realisieren.



Die Umsetzung der aktiven Maßnahmen setzt eine Veranlassung durch den zuständigen Straßenbaulastträger (hier: Die Autobahn GmbH des Bundes) und damit ein Einvernehmen voraus. Daher sind sowohl die aktiven als auch passiven Maßnahmen für einen verbesserten Lärmschutz an den bestehenden Gebäuden im Lärmeinwirkungsbereich der A 9 als Prüfauftrag für die Stadtverwaltung Sandersdorf-Brehna formuliert worden. Bezweckt wird eine entsprechende Einvernehmensregelung mit dem Straßenbaulastträger. Anders als bei der Lärmvorsorge (hier: gesetzlicher Lärmschutzanspruch nach 16./24. BImSchV beim Bau und der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen) setzen Bund und Länder bei der Lärmsanierung von bestehenden Verkehrswegen anstelle von rechtsverbindlichen Lärmschutzvorschriften in erster Linie auf das Instrument von Lärmsanierungsförderprogrammen. Es handelt sich demnach um freiwillige Leistungen, auf die kein Rechtsanspruch besteht.

Mit der Verankerung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen für die A 9 im Lärmaktionsplan der Stadt Sandersdorf-Brehna wird der notwendige Handlungsbedarf geltend gemacht und dokumentiert. Dies ist zunächst eine unabdingbare Voraussetzung sich an aufgelegten Lärmschutzförderprogrammen zu beteiligen und Verbesserungen von Rahmenbedingungen zu initiieren.

Im Bereich der Schienenverkehrswege wurden bereits in der aktuellen 4. Runde der Lärmaktionsplanung deutliche Verbesserungen erzielt. Das zuständige Eisenbahnbundesamt erkennt die neuen Berechnungsvorschriften der Lärmkartierung und deren Berechnungsergebnisse an und hat gleichzeitig die einen Lärmsanierungsbedarf auslösenden Lärmbelastungspegel deutlich gesenkt. Von diesen Neuerungen profitiert auch die Stadt Sandersdorf-Brehna (vgl. Abschnitt 2.3). Im Straßenverkehrsbereich stehen derartige Anpassungen des Regelwerks zur Lärmsanierung noch aus. Dementsprechend bedarf es Beharrlichkeit und Zeit, um die angestrebten Verbesserungen zu erreichen.

**Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken:**

Lfd. Nr.	Maßnahmenart <sup>9</sup>	Erläuterung	Erläuterungen des erwarteten	Kosten der
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
...				
...				

**Erläuterungen des erwarteten Nutzens (*Pflichtangabe*)**

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

Gibt es eine langfristige Strategie?

Ja

Wenn ja: Erläuterung der langfristigen Strategie zur Reduzierung der Lärmbelastung

Verminderung der von der A 9 verursachten Geräuscheinwirkungen durch Anwendung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen.

**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**

Anzahl entlastete Personen an Hauptverkehrsstraßen

0

Anzahl entlastete Personen an Haupteisenbahnstrecken<sup>16</sup>

0

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

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

Von:

18.03.2024

Bis:

04.09.2024

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

Anzeigen/Werbung

Ansprache verschiedener Interessenträger

Informationskampagne

Besprechungen/Sitzungen

Öffentliche Veranstaltung

Umfrage

Workshop

Ja

Nein

Nein

Nein

Nein

Nein

Nein

Andere Mittel/Instrumente

Im Rahmen einer 1. Öffentlichkeitsbeteiligungsphase wurden die Lärmkartierungsergebnisse vom 18.03.2024 bis 15.04.2024 ausgelegt. Der Öffentlichkeit wurde bis einschließlich 30.04.2024 die Möglichkeit eröffnet sich zu den Lärmkartierungsergebnissen zu äußern sowie Hinweise und Anregungen zur Lärmaktionsplanung zu geben. Im Zuge der 1. ÖB wurden insgesamt 22 Stellungnahmen eingereicht, die im Hinblick auf die Ausfertigung des Lärmaktionsplanentwurfes ausgewertet wurden. Die Stellungnahmen betreffen die Lärmsituation in den Ortslagen Heideloh (18 Stellungnahmen) und Torna (4 Stellungnahmen). In 14 Mitteilungen werden die Beeinträchtigungen durch den von der A 9 ausgehenden Verkehrslärm geschildert und allgemein, d. h. ohne Benennung konkreter Maßnahmen, auf die Notwendigkeit der Umsetzung von Lärmschutzvorkehrungen hingewiesen. Ein Einwohner verweist auf Ergebnisse selbst durchgeführter Geräuschemessungen in der Ortschaft Heideloh (hier: 67, 5 dB(A) als höchster Wert der im Tageszeitraum durchgeführten Messreihe) und leitet hieraus eine Grenzwertverletzung gegenüber den Anforderungen der 16. BImSchV (hier: Vergleich mit 49 dB(A) = Immissionsgrenzwert für den Nachtzeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten gem. § 2 Abs.1 Nr.2) ab. Der Stellungnahme wurde der im Zeitraum 11/2021 bis 06/2022 geführte Schriftverkehr mit der Autobahn GmbH des Bundes beigelegt, die die Messergebnisse zwecks Dokumentation der vermuteten Verletzung der Bestimmungen der 16. BImSchV erhalten hat. Rein fachrechtlich sind die Ausführungen der Autobahn GmbH korrekt. Die Geräuscheinwirkungen sind im Geltungsbereich der 16. BImSchV ausschließlich zu berechnen. Nachweismessungen der Grenzwerteinhaltung sind im Grunde genommen obsolet, da stets nachträgliche Überprüfungsrechnungen sowie Neuberechnungen auf Grundlage der realen Verkehrsbelegungen durchgeführt werden können. Anlass für Neuberechnungen/-bewertungen sind eigentlich nur dann angezeigt, wenn die reale Verkehrsbelastung größer als die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zugrunde gelegte Verkehrsprognosemenge ist (d. h. höhere Geräuscheinwirkungen gegenüber der planfestgestellten Geräuschbelastungssituation). Eine derartige Konstellation ist für die A 9 jedoch nicht eingetreten, was auch die Autobahn GmbH in ihrem Schreiben nochmals betont. Der Stellungnahme der Autobahn GmbH ist zu entnehmen, dass der Ortslage Heideloh nur die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete zuerkannt worden sind (d. h. 64 dB(A) im Tageszeitraum von 6.00 bis 22.00 Uhr). Da die Messwerte größtenteils unterhalb dieses Wertes liegen, unterstreichen sie zudem eine Einhaltung dieses Wertes. Maßgebend für die Beurteilung ist der energieäquivalente Dauerschallpegel und nicht einzelne Geräuschspitzen. Ferner können selbst Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten durch bauliche Schallschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV kompensiert werden. Inwieweit derartige bauliche Maßnahmen an den Gebäuden in der Ortschaft Heideloh seinerzeit umgesetzt worden sind, ist der Stellungnahme der Autobahn GmbH allerdings nicht zu entnehmen.

In 8 Stellungnahmen wurden konkrete Vorschläge zur Minderung der von der A 9 verursachten Geräuscheinwirkungen (hier: Abschirmung Lärmschutzwand/-wall oder Bepflanzung; Geschwindigkeitsbegrenzung; lärmindernde Straßenbeläge wie offenporiger Asphalt) und zur finanziellen Förderung von Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Schallschutzdämmung) unterbreitet. Diese Vorschläge wurden bei der Ausfertigung des Lärmaktionsplanes größtenteils aufgenommen. Generell wird von Seiten der Stadtverwaltung der in allen Stellungnahmen dargestellten Notwendigkeit für weitergehende Lärmschutzmaßnahmen im Einwirkungsbereich der A 9 gefolgt.

Abgesehen von Straßenverkehrslärm wurde in einigen Stellungnahmen auf zusätzliche Beeinträchtigungen durch Schienenverkehrs- und Fluglärm hingewiesen. Hier ist anzumerken, dass sich der aktuelle Lärmaktionsplan (4. Stufe) des Eisenbahnbundesamtes vom 17.07.2024 der Problematik Schienenverkehrslärm in Sandersdorf-Brehna widmet. Insgesamt wurden im Hoheitsgebiet von Sandersdorf-Brehna verlaufende Schienenverkehrswege von einer Gesamtlänge von 8,8 km als Lärmsanierungsbereiche eingestuft (siehe Abschnitt 2.3). Hinsichtlich der angesprochenen Fluglärmproblematik ergeht der Hinweis, dass die Stadt Sandersdorf-Brehna nicht im Lärmeinwirkungsbereich des Großflughafens Halle/Leipzig liegt. Die aktuellen Lärmkartierungsergebnisse für diesen Großflughafen können unter dem folgenden Link [https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Flau.sachsen-anhalt.de%2Ffileadmin%2FBibliothek%2FPolitik\\_und\\_Verwaltung%2FMLU%2FLAU%2Fphysikalische\\_Einwirkungen%2FLaerm%2FL%25C3%25A4rmminderungsplanung%2FStufe\\_4%2FLAP\\_R4%2FDokumente\\_zum\\_Download\\_und\\_akt.\\_Mitteilung%2F06.10.2023%2F10-23\\_Statistik\\_LEJ\\_ST\\_rev\\_1.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK](https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Flau.sachsen-anhalt.de%2Ffileadmin%2FBibliothek%2FPolitik_und_Verwaltung%2FMLU%2FLAU%2Fphysikalische_Einwirkungen%2FLaerm%2FL%25C3%25A4rmminderungsplanung%2FStufe_4%2FLAP_R4%2FDokumente_zum_Download_und_akt._Mitteilung%2F06.10.2023%2F10-23_Statistik_LEJ_ST_rev_1.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK) eingesehen werden.

Nach einer vorhergehenden Bekanntmachung in der Ausgabe 8/2024 im städtischen Amtsblatt „Der Lindenstein“ wurde vom 06.08 bis einschließlich 21.08.2024 im Rahmen einer 2. Öffentlichkeitsbeteiligungsphase der Lärmaktionsplanentwurf der Stadt Sandersdorf-Brehna in der Stadtverwaltung zur Einsichtnahme ausgelegt. Zusätzlich konnte der Lärmaktionsplanentwurf auf der Website des Landesamtes für Umweltschutz Sachsen-Anhalt eingesehen werden. Der Öffentlichkeit wurde die Möglichkeit gegeben bis einschließlich 04.09.2024 zum vorgelegten Lärmaktionsplanentwurf Stellung zu nehmen. Insgesamt sind 4 Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan eingegangen. 2 Einwohnerinnen von Heidelberg weisen in ihren jeweiligen Stellungnahmen auf starke Lärmbelastungen, die von der A 9 ausgehen und geben an, wonach angesichts der noch höheren Geräuscheinwirkungen in der benachbarten Gemarkung Großzöberitz (hier: Gebietsterritorium der Stadt Zörbig) die Stadtverwaltung Zörbig im Verteiler der Nachricht einbezogen wurde. Da im Lärmaktionsplanentwurf mehrere Lärminderungsmaßnahmen für die von der A 9 verursachten Geräuscheinwirkungen auf die Ortslage Heidelberg vorgesehen sind, leitet sich aus diesen beiden Stellungnahmen kein Prüfbedarf für eine etwaige Überarbeitung des Planentwurfes ab. Im Hinblick auf die erwähnte benachbarte Gemarkung Großzöberitz ergeht der Hinweis, dass in Bezug auf die Lärminderungsplanung keine interkommunale Zusammenarbeit mit der Stadt Zörbig erfolgt ist.

In einer weiteren Stellungnahme wurde mit Verweis auf die Lkw-Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h sowie die höheren Geräuschbeiträge des Lkw-Verkehrs die im Planentwurf vorgesehene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h (im Einwirkungsbereich Heidelberg und Torna) als nicht sinnvoll angesehen. Aus rein fachlicher Sicht gilt es diesbezüglich festzuhalten, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den gesamten Kfz-Verkehr nachweislich zu einer signifikanten Verringerung der Geräuscheinwirkungen beiträgt. Ferner wird in der Stellungnahme die Errichtung einer(-s) Lärmschutzwand(-walle) sowie der Einbau von „Flüsterasphalt“ im Einwirkungsbereich Köckern/Heidelberg als zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen. Hierzu ist anzumerken, dass im Planentwurf die letztgenannte Maßnahme bereits enthalten ist. Hinsichtlich der vorgeschlagenen Maßnahme „Lärmschutzwand/-wall“ gilt es zu beachten, dass die Plan aufstellende Behörde die Belange der von der Maßnahme betroffenen Behörden (hier: Straßenbauasträger u. a.) bei der gebotenen sach- und fachgerechten Abwägung nach den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit einbeziehen muss. Bei der Ermittlung von Maßnahmen spielen neben dem Ausmaß der Lärmbelastungen und der Anzahl der Lärmbetroffenen auch die Wahl der mildereren Mittel eine Rolle. Eine rechtsfehlerfreie Abwägung setzt dabei stets voraus, dass es kein milderes Mittel gibt, welches denselben Zweck erfüllt. Im Verkehrslärmschutzrecht besteht (selbst beim Bau neuer Verkehrswege) kein Anspruch auf die Anwendung aktiver Lärmschutzmaßnahmen (hier: Lärmschutzwände/-walle).

Vielmehr stellt die Anwendung passiver Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster u.a.) ein rechtlich gleichwertiges Kompensationsinstrument dar. Vor diesem Hintergrund wurde im vorliegenden Lärmaktionsplan im Ergebnis der fachplanerischen Abwägung - zwecks Sicherstellung einer rechts- und ermessensfehlerfreien Planung - auf eine Umsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen (im Sinne des mildereren Mittels) abgestellt.

Weiterhin wurde in einer Stellungnahme zum Lärmaktionsplanentwurf die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der in der Ortschaft Roitzsch gelegenen Lindenstraße sowie die Ausweisung von einzelnen Einrichtungen in der Ernst-Thälmann-Straße (hier: Schule, Feuerwehr, Bushaltestellen) als ruhige Gebiete geltend gemacht. Bei der betreffenden Lindenstraße handelt es sich um eine Kreisstraße mit Verkehrsbelegungen deutlich unterhalb von 8.200 Kfz/24 h, sodass diese Straße nicht unter die Begriffsbestimmung „Hauptverkehrsstraße“ fällt und daher von der Pflicht sowohl zur Lärmkartierung als auch zur hierauf aufbauenden Lärmaktionsplanung ausgenommen ist. Zur Vermeidung von Durchfahrten des Ortszentrums Roitzsch (hier: Verkehrsachse Ernst-Thälmann-Straße/Lindenstraße) besteht außerdem bereits eine verkehrsentlastende Umfahrungsmöglichkeit für den Fern-/Durchgangsverkehr. Die vorgeschlagenen Einrichtungen sind ferner nicht als Potenzialflächen für ruhige Gebiete einzustufen, da sie einerseits zu kleinräumig und andererseits von ihrem Nutzungscharakter nicht als ruhig zu qualifizieren sind. Im Ergebnis der Auswertung und Abwägung der in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligungsphase eingereichten Stellungnahmen hat sich insofern kein Bedarf für erforderliche Änderungen des Planentwurfes ergeben.

Bürger:innen

Ja

Nichtstaatliche Organisationen

Nein

Staatliche Stellen

Nein

Privatwirtschaft

Nein

Andere Interessenträger *(freiwillige Angabe)*

keine

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

26

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

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

Ja

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

Ja

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

Ja

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

Aufnahme der im Rahmen der 1. ÖB vorgeschlagenen Maßnahmen in den LAP

#### **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:

13.11.2024

### 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>

