


Lärmaktionsplan

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

Kommune	Stadt Wernigerode
Bundesland	Sachsen-Anhalt



1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde	Wernigerode
Gebietskörperschaft	Gemeinde
Amtlicher Gemeindeschlüssel	15085370
Vollständiger Name der Behörde	Stadt Wernigerode
Straße	Marktplatz
Hausnummer	1
Postleitzahl	38855
Ort	Wernigerode
E-Mail (<i>freiwillige Angabe</i>)	info@wernigerode.de
Internet-Adresse (<i>freiwillige Angabe</i>)	www.wernigerode.de

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

Beschreibung der Gemeinde

Wernigerode ist eine Mittelstadt und liegt im Landkreis Harz im westlichen Teil des Bundeslandes Sachsen-Anhalt. Zur Stadt Wernigerode gehören die 5 Ortsteile (Benzingerode, Minsleben, Reddeber, Silstedt, Schierke) mit insgesamt 31.943 (Stand: 31.12.2023) Einwohnerinnen und Einwohnern auf einer Fläche von 170,2 km².

Innerhalb des Hoheitsbereichs der Stadt Wernigerode verlaufen die Hauptverkehrsstraßen A 36 (10,22 km), B 244 (2,05 km), L 82 (1,7 km), L 85 (1,79 km), L 86 (2,0 km) und L 100 (3,42 km) mit einer Gesamtlänge von 21,18 km. Der Betrachtungsrahmen - sowohl der Lärmkartierung als auch der hierauf aufbauenden Lärmaktionsplanung - beschränkt sich auf Hauptverkehrsstraßen (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV > 8.200 Kfz/Tag). Dies sind definitionsgemäß Verkehrswege, die den in Klammer stehenden Schwellenwert überschreiten.

erstmalige Aufstellung
des Lärmaktionsplans

ja

Fortschreibung/ Überarbeitung des
Lärmaktionsplans

nein

vom:

1.3 Rechtlicher Hintergrund ²

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in § 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung - 34.BImSchV.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Eine Übersicht geltender nationaler Lärmgrenzwerte, die als Kriterien für die Evaluierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Bekämpfung und Minderung von Lärm verwendet werden enthält Anhang III der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung. Das Dokument kann auf folgender Internetseite abgerufen werden:

https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lai-hinweise-zur-laermaktionsplanung-dritte-aktualisierung_1667389269.pdf

Informationen über zusätzliche Grenzwerte, Auslösewerte o. ä., die im Aktionsplan verwendet wurden (*freiwillige Angabe*)

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Ausgehend von den nationalen Auslösewerten für die Lärmsanierung an bestehenden Straßen in der Baulast des Bundes dienen vorliegend die Lärmbelastungspegel $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ sowie $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ als orientierende Kenngrößen für die Lärmaktionsplanung. Es sollte sichergestellt werden, dass an 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 ³

2.1.1 Hauptverkehrsstraßen (freiwillige Angabe)

Angaben über die geschätzte Zahl der betroffenen Menschen in den Isophonenbändern

L _{DEN} [dB(A)]	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75
Anzahl	1.302	998	890	243	2

L _{NIGHT} [dB(A)]	>45-50	>50-54	> 55-59	>60-64	>65-69	>70
Anzahl	1.982	1.061	871	471	2	0

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

L _{DEN} [dB(A)]	55 - 64	65 - 74	>75
Fläche/km ²	16,11	3,54	0,66
Wohnungen/Anzahl	1095	540	1
Schulgebäude/Anzahl	1	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	1	0

Angaben zur geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen

	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung
Anzahl	1	624	162

2.2 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten ⁴

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

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

3.435

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

1.344

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

Bezüglich Hauptverkehrsstraßen und sonstigen Lärmquellen

In der Stadt Wernigerode sind 1.135 der Einwohnerinnen und Einwohner einer Lärmbelastung von 65 dB(A) und höher in Bezug auf 24 Stunden-Tageszeitraum ausgesetzt. Auf die Lärmpegelklassen > 70 - 74 dB(A) entfallen 243 Einwohnerinnen und Einwohner. Belastungswerte $L_{DEN} > 75$ dB(A) sind für 2 Einwohner zu verzeichnen. Im Nachtzeitraum (hier: 22:00 bis 6:00 Uhr) sind 1.344 Einwohnerinnen und Einwohner von Lärmbelastungen ab 55 dB(A) betroffen. Davon sind wiederum 471 Personen einem $L_{Night} > 60 - 64$ dB(A) und 2 Personen einem $L_{Night} > 65$ dB(A) ausgesetzt. Die Lärmkonflikte werden weniger durch die A 36, sondern in erster Linie durch die innerstädtischen Straßen verursacht.

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: 255 Personen für $L_{DEN} > 65$ dB(A) und 272 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%A4rmminderungsplanung/Stufe_3/LK_R3/Dritte_Stufe/Wernigerode_LK.pdf eingesehen werden.

2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ⁶ (freiwillige Angaben)

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

Zusätzliche Kriterien / Erläuterungen:

Die zentralen 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 Wernigerode wird angestrebt, dass im Stadtgebiet 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 1.135 (L_{DEN}) bzw. 1.344 (L_{Night}) in diesen Lärmpegelklassen angestrebt. Vorzuziehen sind hierbei Maßnahmen an den Geräuschquellen gegenüber lokalen Maßnahmen an den am stärksten lärmbelasteten Einwirkorten, da dies abgesehen von der Verbesserung der Lärmsituation an den Hot Spots stets zu einer flächendeckenden Minderung der Lärmeinwirkungen beiträgt. Da die betreffenden Straßen nicht der Baulastträgerschaft der Stadt Wernigerode 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 ⁷

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart ⁸	Erläuterung (Wo, was)
1	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken	Fertigstellung B 6 n (seit 2019: A 36) mit bauabschnittsweiser Verkehrsfreigabe in 10/2001 und 12/2003 >> Ortsumfahrung Benzingerode, Silstedt und Kernstadt Wernigerode
2	Lärmschutzwände und Instandhaltung	bepflanzter Lärmschutzwall beidseitig längs A 36 im Abschnitt AS WR-Mitte bis Querung Barrenbach
3	Neubau von Tunneln	Fertigstellung ca. 550 m langer Tunnel auf B 244/L 86 (Altstadtkreisel) im Jahr 2006
4	Kreisverkehre und Kreuzungen	Ausgestaltung zahlreicher Straßenkreuzungsbereiche als Kreisverkehr (z. B. B 244 / Schmatzfelder Straße u.a.): Pegeldifferenz gegenüber freien Strecke - 1 bis 2 dB
5	Abstandsflächen/Pufferzonen	z. T. umgesetzt in Halberstädter Straße u.a.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete) ¹¹

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart ⁸	Erläuterung (Wo, was)	Erläuterungen des erwarteten Nutzens (<i>freiwillige Angabe</i>)	Kosten der Maßnahme [€] (<i>freiwillige Ang.</i>)
1	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken	Verkehrsprojekt östliche OU Wernigerode	mittelfristig Verkehrsentlastung/-lärminderung der L 82; Verringerung Durchgangsverkehr durch Kernstadtgebiet	
2	Neubau von Tunneln	Tunnelprojekt ist integraler Bestandteil geplante OU WR	vollständige Verkehrslärmabschirmung im Tunnelbereich (Schutz Population im Landschaftsschutzgebiet)	

3	Maßnahmen am Straßenbelag	Einbau lärmarme Fahrbahnbeläge in lärmkartierungs- pflichtigen Straßenabschnitten (Prüfauftrag)	Verringerung Geräuscheinwirkungen (insb. in stark lärmbelasteten Bereichen)	
4	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung	Einrichtung "Tempo 30"-Bereiche in lärmkartierungs- pflichtigen Straßenabschnitten (Prüfauftrag) / Geschwindigkeitsbeg renzungen zu Tages- und Nachtzeiten entlang der AS Wernigerode - Mitte und AS Wernigerode - Nord (Prüfauftrag)	Verringerung Geräuscheinwirkungen (insb. in stark lärmbelasteten Bereichen)	
5	Maßnahmen zur Verbesserung des akustischen Raumes	Einbau von Diffraktor- elementen in lärmkartierungs- pflichtigen Straßenabschnitten (Prüfauftrag Modellprojekt)	Verringerung Geräuscheinwirkungen (insb. in stark lärmbelasteten Bereichen)	
6	Schallschutzfenster	Einbau Schallschutzfenster in stark verkehrslärm- belasteten Gebäuden (Prüfung Förder- möglichkeiten durch LSBB)	Sicherstellung vollumfänglichen passiven Lärmschutz an stark verlärmtten Gebäuden	
7	Flächennutzungsplanung/Baulei tplanung	alle lärmkartierungs- pflichtigen Straßen- abschnitte	Lärmvorsorge - Berücksichtigung Lärmschutzbelange in kommunalen Planungen, d.h. ausreichende Abstände von neu geplanten Baugebieten, heranrückende Wohngebäude an verkehrsreiche Straßen sicherstellen u. a.	

8	Verfügbarkeit von ruhigen Gebieten	Erhebung und Beurteilung von Potenzialflächen für ruhige Gebiete	Schaffung, Etablierung und Schutz von "Lärmrückzugsräumen"; Stärkung Erholungsortcharakter der Stadt	
9	Förderung des öffentlichen Verkehrs	Ausweitung und Verbesserung bestehender ÖPNV-Angebote	siehe auch ISTEK 02/2024; Verlagerung des Modal Splits von MIV zugunsten ÖPNV (> gesamtstädtische Lärminderung)	
10	Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger	Ausweitung und Verbesserung bestehender Angebote für Radverkehr	siehe auch ISTEK 02/2024; Verlagerung des Modal Splits von MIV zugunsten Radverkehr (> gesamtstädtische Lärminderung)	
11	Parkraumbewirtschaftung	verbessertes Parkplatzmanagement	siehe auch ISTEK 02/2024; Prüfung Park & Ride-Angebote mit Ziel Verkehrsentlastung (Innenstadt) u. Umstiegsmöglichkeiten auf umweltfreundliche Verkehrsträger (z. B. Fahrrad); Vermeidung Parksuchverkehre in Innenstadt	

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 Wernigerode bereits bedeutende Verkehrsprojekte umgesetzt worden, die zu einer erheblichen Minderung der Verkehrslärmbelastung beigetragen haben. Als wichtigstes Straßenverkehrsprojekt ist der in den Jahren 1994 bis 2011 erfolgte Bau der vierspurigen B 6 n (seit 2019 umgewidmet in eine Autobahn A 36) zu nennen, die abgesehen von der wichtigen Verkehrsanbindung der Stadt Wernigerode an das bundesdeutsche Autobahnnetz gleichzeitig zu einer wichtigen Verlagerung des Lkw- und Fernverkehrs und damit einhergehend zu einer Verkehrsentslastung respektive Verkehrslärminderung in der Kernstadt beigetragen hat. Bei der Umsetzung dieses Straßenverkehrsprojektes sind die rechtsverbindlichen Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu Grunde gelegt worden. Mit Hilfe des Instruments „Lärmaktionsplan“ lassen sich in aller Regel keine weitergehenden Schutzanforderungen gegenüber der bereits angewendeten 16. BImSchV erreichen. Die nördlich bzw. südlich der A 36 befindlichen Siedlungsgebiete haben überwiegend einen ausreichend großen Abstand zur Autobahn, sodass sie außerhalb des Lärmeinwirkungsbereichs liegen. Von lärmkartierungspflichtigen Geräuscheinwirkungen der A 36 ist ein Großteil des Gebäudebestandes im Ortsteil Reddeber, die „Am Kupferhammer“ befindlichen Wohngebäude und im nördlichen Siedlungsrandbereich gelegenen Gebäude der Ortschaft Benzingerode betroffen. Die Außenlärmpegel an den betreffenden Gebäuden bewegen sich dabei vorrangig in den niedrigsten Isophonenbändern (hier: LDEN 50 - 54 dB(A) bzw. LNight 45 bis 49 dB(A)) der kartierungspflichtigen Straßenverkehrsgeräusche. Mithin werden bei einem Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV im Einwirkungsbereich der A 36 die Lärmschutzanforderungen für reine und allgemeine Wohngebiete erfüllt. Ein Handlungsbedarf für weitergehende Lärminderungsmaßnahmen ist somit nicht angezeigt.

Aufgrund der Abweichung der berechneten Lärmbelastung im Gegensatz zur wahrgenommenen Lärmbelastung an den genannten Ortsrandlagen, wird die Prüfung der hervorgebrachten Maßnahmenvorschläge (z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen zu Tages- und Nachtzeiten) durch den zuständigen Straßenbaulastträger empfohlen, auch wenn diese über das erforderliche Maß der Lärminderung hinausgehen.

Es ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass sich der Schutzanspruch der 16. BImSchV stets auf die baulichen Gegebenheiten zum Zeitpunkt des Baus des Verkehrswegs (Planfeststellung) beschränkt. Somit sind die baulichen bzw. bauplanungsrechtlichen Gegebenheiten zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses ausschlaggebend. Nachträglich errichtete bauliche Anlagen bzw. ausgewiesene Baugebiete, die sich im Lärmeinwirkungsbereich der A 36 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 B 6 n wurde vor diesem rechtlichen Hintergrund im Hoheitsgebiet der Stadt Wernigerode 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 sollten künftige Verkehrslärmschutz-Strategien Vorsorgemaßnahmen bei der Planung bzw. beim Bau neuer Wohngebiete/-gebäude einschließen. Hier gehört es zu den wichtigen Aufgaben der Stadtverwaltung durch Anwendung kommunaler planerischer Instrumente (Flächennutzungs-/Bauleitplanung) bzw. bauordnungsrechtliche Bestimmungen ausreichende (Schutz-)Abstände von neu geplanten Wohngebäuden zu verkehrsreichen Straßen 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 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.

Im Fokus der Lärmkonflikte der Stadt Wernigerode stehen die innerstädtisch verlaufende Bundesstraße B 244 sowie mehrere radial in Richtung Zentrum führende Landesstraßen. Alle lärmkartierungspflichtigen Straßenzüge münden im Zentrum in den unterirdischen Knoten „Altstadtkreisel“. Die Verbindungssachse zur Autobahn A 36 führt ausgehend von der Anschlussstelle AS Wernigerode-Mitte über die Straßenabschnitte L 82/Halberstädter Chaussee (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV): 16.217 Kfz/24 h; davon Anteil Schwerlastverkehr (SV): 2,7%) // L 82/Halberstädter Straße bis KV „Benzingeröder Ch“ (12.144 Kfz/24 h; 1,6%) // L 85/Halberstädter Str – Rudolf-Breitscheid-Str (17.224 Kfz/24 h; 2,5%) // B 244/Vor der Mauer – Bahnhofsstr (15.859 Kfz/24 h; 3,7%) zu dieser Straßenkreuzung.

Die Stadteinfahrt über die B 244/Deutsche Fachwerkstraße – Schmatzfelder Chaussee erreicht erst ab dem Abzweig zur L 86 nach Reddeber eine Verkehrsstärke (hier: 9.944 Kfz/24 h; SV-Anteil 4,3%), die den Schwellenwert lärmkartierungspflichtiger Hauptverkehrsstraßen in Höhe von 8.200 Kfz/24 h überschreitet. Stadteinwärts, ab dem Kreisverkehr KV B 244/L 86/Kratzensteinring, wird anstelle der B 244 (Schmatzfelder Ch – Minsfelder Str) die Fahrroute über die L 86/Dornbergsweg – Schlachthofstr (10.556 Kfz/24 h; 3,8%) deutlich häufiger genutzt.

Die im Innenstadtbereich als Ringstraße ausgebildete B 244 führt ausgehend vom Knoten „Altstadtkreisel“ über die Ochsensteichstr – Alte Poststr (13.232 Kfz/24 h; 2,9%) zur Kreuzung L 85/Ilsenburger Str in Richtung Drübeck (9.695 Kfz/24 h; 2,6%) und anschließend zum Kreuzungsbereich mit der L 100/Friedrichstr in Richtung Schierke (9.380 Kfz/24 h; 3,9%). Die Verkehrsbelegung der B 244/Ilsenburger Str im Straßenabschnitt zwischen den vor genannten Kreuzungen beläuft sich auf 15.134 Kfz/24 h bei einem SV-Anteil von 3,3%.

Wie die Angaben zur Verkehrsstärke verdeutlichen kommt es auf dem Altstadtring von der Anbindung der L 85/Halberstädter Straße bis zur Abzweigung auf die L 100/Friedrichstraße zu einer signifikanten Verkehrsbündelung mit Verkehrsstärken in einer Bandbreite von 13.000 bis 17.000 Kfz/24 h.

Von den Fernverkehrsanschlüssen zur Autobahn A 36 wird die Anschlussstelle AS Wernigerode-Mitte deutlich häufiger als die AS Wernigerode-Nord genutzt. An der letztgenannten AS wird der Zielverkehr Wernigerode mittels Verkehrsausschilderung nach Norden über die B 244 geführt. In diesem Streckenabschnitt liegt der DTV-Wert bei 5.712 Kfz/24 h. Es besteht allerdings auch die Möglichkeit über die Straße zum Gewerbegebiet WR Nord-West – Hasseröder Straße ins Zentrum von Wernigerode zu gelangen. Für diesen Straßenabschnitt liegen keine Verkehrszählwerte vor. Die Verkehrsstärken dürften zwischen 3.000 und 5.000 Kfz/24 h liegen. Folglich übersteigt das Verkehrsaufkommen der Fernverkehrsanschlüsse über die AS WR-Mitte/L 85 mit rund 16.000 Kfz/24 h

die Alternativrouten über die AS WR-Nord jeweils um rund einen Faktor 3. Diese Konstellation geht insbesondere mit erhöhten Verkehrslärmeinwirkungen der an den Straßenraum der Halberstädter Straße angrenzenden Gebäude einher. Vor diesem Hintergrund plant das Land – vertreten durch die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB) – eine Ortsumfahrung (B 244 n) von Wernigerode. Für dieses Straßenbauprojekt, welches im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Vorhaben mit vordringlichem Bedarf eingestuft ist, gibt es nach derzeitigem Planungsstand unterschiedliche Varianten für die Streckenführung. Gemäß bevorzugter Planvariante 1 wird die neue OU östlich vom Ortsteil Nöschenrode an die B 244/Mühltal angebunden und schließt an einer östlich von Wernigerode verlaufenden Straßenachse an eine neu zu errichtende Anschlussstelle der A 36 (Wernigerode Ost) an.

Das Projekt befindet sich seit 2018 in der Vorplanung und erfordert den Bau eines rund 2,33 km langen Tunnels durch den im Landschaftsschutzgebiet "Harz und nördliches Harzvorland" befindlichen Fenstermacherberg, sodass allenfalls mittelfristig mit einer Fertigstellung dieses Verkehrsprojektes zu rechnen ist. Nach der Verkehrsprognose liegt der DTV-Wert der neuen OU in einem Bereich von 3.800 bis 5.000 Kfz/24 h bei einem SV-Anteil von 10,5 bis 12%.

Ausgehend von 12.000 Kfz/24 h auf der L 82/Halberstädter Straße würde eine vollumfängliche Verlagerung von 5.000 Kfz/24 h eine Reduzierung der von der Halberstädter Straße ausgehenden Geräuscheinwirkungen um etwa 2,3 dB bewirken (Hinweis: Grundsätzlich bedarf es einer Halbierung der Verkehrsstärke um eine Absenkung der Geräuschemissionen um 3 dB zu erzielen; umgekehrt setzt eine Erhöhung der Geräuschemissionen um 3 dB eine Verdoppelung der Verkehrsmenge voraus; bei vergleichsweise hohen Verkehrsstärken im fünfstelligen Bereich führen daher lediglich Veränderungen von mehreren 1.000 Kfz/24 h zu wahrnehmbaren Geräuschänderungen (> 1 dB)).

Bei einer Beurteilung des Potenzials einer Verkehrsmengenreduzierung und den hieraus abzuleitenden Maßnahmen gilt es eine weitere Besonderheit der Stadt Wernigerode zu beachten. Mit jährlich rund zwei Millionen Tagesbesuchern zählt die Stadt zu einer stark nachgefragten Tourismusregion. Dabei ist die Altstadt zentraler Anlaufpunkt der Besucherinnen und Besucher. Anhand einer einfachen Überschlagsrechnung, in dem die An- und Anreise der einzelnen Besucherinnen und Besucher dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zugeordnet werden, lassen sich die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen veranschaulichen. Hiernach entsprechen 4 Millionen Fahrzeugbewegungen des jährlichen Besucherverkehrs einem DTV-Wert von rund 11.000 Kfz/24 h. Es ist daher weniger der Durchgangsverkehr, sondern der Pendler- und Besucherverkehr der die Stadt im Hinblick auf eine Verkehrslärmschutzkonzeption vor Herausforderungen stellt.

Insbesondere sind den Bemühungen einer Verkehrsreduzierung auf dem Altstadtringstraßen enge Grenzen gesetzt, wenn ein hoher Anteil auf Altstadt-Zielverkehrsströme entfällt. Ein klares Indiz für ein hohes MIV-Aufkommen sind die vergleichsweise geringeren Schwerlastverkehrsanteile auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen. Das für Durchfahrtsstraßen typische Problem von Lkw-Vorbeifahrten ist für die Kernstadt von Wernigerode insofern von untergeordneter Relevanz.

Für die Beurteilung des Lärmkonflikts und die Identifizierung von Handlungsschwerpunkten werden im Folgenden die aktuellen Verkehrszählungen der StV 2021 mit einbezogen.

In der nachstehenden Tabelle sind sowohl die in der Lärmkartierung (Stufe 4) zugrunde gelegten als auch die aktuellsten Verkehrszählenden für alle lärmkartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet vergleichend gegenüber gestellt.

Straße	Abschnitt	Lärmkartierung (Stufe 4)			StV 2021		
		DTV	SV-DTV	SV-Anteil	DTV	SV-DTV	SV-Anteil
A 36	WR-Mitte / WR-Nord	21.042	2.455	11,7%	19.973	3.079	15,4%
A 36	WR-Nord / AS Ilsenburg	22.655	2.547	11,2%	20.618	3.059	14,8%
A 36	WR-Mitte/ AS HBS	23.139	2.659	11,5%	23.603	3.166	13,4%
B 244	Ilsenburger Str.	15.134	506	3,3%	13.701	538	3,9%
B 244	Bahnhofsstr / Vor der Mauer	15.859	586	3,7%	11.132	586	5,3%
B 244	Schmatzfelder Ch (KV Dornb. bis Abzweig L 86)	9.944	423	4,3%	9.578	402	4,2%
B 244	Alte Poststr / Ochsensteichstr	13.232	382	2,9%	10.345	393	3,8%
L 100	Friedrichstr	9.380	368	3,9%	5.693	122	2,1%
L 82	Halberstädter Ch. ab AS WR-Mitte	16.217	441	2,7%	12.025	372	3,1%
L 82	Halberstädter Str. ab Ortseingang WR	12.144	196	1,6%	10.153	144	1,4%
L 85	R.-Breitscheid-Str/ Halberstädter Str	17.224	432	2,5%	17.115	409	2,4%
L 85	Ilsenburger Str.	9.695	256	2,6%	10.073	249	2,5%
L 86	Dornbergsweg/ Schlachthofstr	10.556	397	3,8%	8.597	347	4,0%

Hiernach sind in einzelnen Straßenabschnitten teilweise Rückgänge des Verkehrsaufkommens gegenüber den in der vorliegenden Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung zugrunde gelegten Verkehrsdaten zu verzeichnen. Inwieweit im Jahr 2021 die Regelungen zur Eingrenzung der Corona-Pandemie sowie temporäre Baustelleneinrichtungen Auswirkungen auf die Verkehrszählergebnisse hatten, lässt sich erst beim Vorliegen neuer Verkehrszählenden besser einschätzen. Für den am stärksten verkehrsbelasteten Straßenabschnitt (hier: Rudolf-Breitscheid-Straße/Halberstädter Straße) waren jedenfalls keine Veränderungen auszumachen. Belastbare Anhaltspunkte für eine eingetretene spürbare Verkehrsentlastung der lärmkartierungspflichtigen Straßen sind insgesamt nicht gegeben. In Anbetracht der Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung, die gegenüber den alten Berechnungsmethoden (3. Stufe) besser das Belastungsempfinden der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung widerspiegeln, besteht Handlungsbedarf für einen verbesserten Lärmschutz der Anrainer im Einwirkungsbereich der lärmkartierungspflichtigen B 244 und verschiedener Landesstraßen. Im vorliegenden Lärmaktionsplan werden unter Beachtung der dargelegten Aspekte zur Lärmkonfliktsituation die nachstehenden Handlungsfelder für künftige Lärmsanierungs- und Lärmvorsorgemaßnahmen benannt:

1. Gemäß den Lärmkartierungsergebnissen sind 1.344 Einwohnerinnen und Einwohner einem $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ und davon 1.135 gleichzeitig bzw. ausschließlich einem $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ ausgesetzt. Mit Unterstützung des Landesamtes für Umweltschutz (LAU) werden die betreffenden Wohngebäude im Rahmen einer Detailanalyse zum Lärmsanierungsbedarf ermittelt. (Zeithorizont: Umsetzung innerhalb Fortschreibungsfrist LAP 07/2029)

2. Ziel ist es, dass an keinem Wohngebäude die unter 1 genannten Lärmbelastungswerte überschritten werden. Vorrangig soll eine Lärminderung durch Anwendung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen erreicht werden. Geprüft werden die Umsetzung der Lärmsanierungsmaßnahmen Fahrbahnbelagserneuerung/Verwendung lärmarmen Beläge (z. B. bei notwendiger Fahrbahnerneuerung im Zuge obligatorischer Instandhaltungsmaßnahmen), Geschwindigkeitsreduzierung und neuartige Minderungstechniken (Diffraktoren). Ausgehend von Kriterien wie die Höhe der Lärmbelastungspegel sowie dem Entlastungspotenzial nach Maßnahmenumsetzung wird eine Priorisierung bzgl. der zeitlichen Umsetzungsabfolge vorgenommen (Zeithorizont: Umsetzung innerhalb Fortschreibungsfrist LAP 07/2029)

3. Die Umsetzung der aktiven Maßnahmen an der B 244 sowie an den betreffenden Landesstraßen setzt eine Veranlassung durch den zuständigen Straßenbaulastträger (hier: Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt LSBB) und damit ein Einvernehmen voraus. Daher sind sowohl die aktiven als auch ggf. passiven Maßnahmen für einen verbesserten Lärmschutz an den bestehenden Gebäuden im Lärmeinwirkungsbereich der lärmkartierungspflichtigen Straßen als Prüfauftrag 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.

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. 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 diesem Hintergrund gilt es einen Kontakt zur LSBB herzustellen und abzuklären, welche Streckenabschnitte aus Sicht des LSBB für aktive Maßnahmen (hier: Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelages, Reduzierung Fahrgeschwindigkeit, u. a.) in Frage kommen oder zumindest anteilig im Falle einer Umsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen gefördert werden.

Anordnungen nach § 47 Abs.1 Nr. 3 der StVO zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit aus Gründen des Schutzes der Wohnbevölkerung vor Lärm sind von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu veranlassen. Hier bedarf es entsprechender Initiativen der Stadtverwaltung, um eine Umsetzung dieser Maßnahmen zu erwirken. Da prinzipiell auch passive Maßnahmen als Lärmschutzmaßnahme in Frage kommen, können sich derartige Abstimmungen als schwierig erweisen. Identifizierte weitere Kriterien (Verkehrssicherheit u. a.) könnten einer bezweckten Anordnung zur Geschwindigkeitsreduzierung dienlich sein. Die Verständigung auf (vorgelagerte) Testbetriebsphasen wäre ebenfalls ein denkbarer Kompromissansatz und wichtiger Zwischenschritt. (Aufnahme innerhalb Fortschreibungsfrist LAP 07/2029)

4. Die LSBB plant im Zuge eines Modellprojektes die Erprobung von Diffraktorelementen in lärmbelasteten Straßenräumen. Diese Methode eignet sich insbesondere zur Verringerung der Geräuscheinwirkungen durch Reifen-Rollgeräusche (= dominante Geräuschquelle bei Geschwindigkeiten > 40 km/h). Bei der Umsetzung werden in den Straßenrandbereich Diffraktorelemente (= „gitterrostähnliche“ Elemente mit unterschiedlich tiefen Nuten, die beim Überströmen von horizontalen Luftschallwellen, resonierende Sekundärschallwellen erzeugen, die vertikal nach oben austreten) eingesetzt. Das Wirkprinzip basiert auf einer Ablenkung der emittierten Schallwellen (Rollgeräusche des Verkehrs) durch Kollisionen mit den in Diffraktorelementen erzeugten Sekundärschallwellen, sodass die resultierenden Schallwellen in einem Winkel von ca. 25 bis 30° abgelenkt werden (Diffraktion oder auch Beugung genannt) und damit nicht mehr (direkt) auf die Gebäudefassaden einwirken. Ein erstes Projekt ist in der Stadt Merseburg geplant. Die Nachweismessungen zur Beurteilung der akustischen Wirksamkeit dieser im Straßenverkehrsbereich neuartigen Lärmschutzmethode werden vom LAU durchgeführt. Bei erfolgreichem Nachweis soll diese bislang nicht im Straßenlärmenschutz-Regelwerk verankerte Methode in anderen Konfliktfällen angewendet werden. Entsprechende Modellprojektinitiativen wären nach Einschätzung des LAU auch auf kommunaler Ebene denkbar. (Zeithorizont: Prüfung/Abklärung Umsetzungsmöglichkeiten für modellhafte Anwendung/Erprobung dieser Methode innerhalb Fortschreibungsfrist LAP 07/2029)

5. Sofern die Umsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen entweder in keinen angemessenen Zeiträumen realisierbar oder nicht praktikabel bzw. ausreichend sind, verbleiben lediglich passive Schallschutzmaßnahmen. Ein erster wichtiger Schritt ist das Anlegen eines „Gebäudeschallschutzkatasters“, in dem der Bedarf und der Umsetzungsstand passiver Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden erfasst werden. Nur durch Abgleich mit einer derartigen Dokumentation ist im Zuge der sich wiederholenden Lärmkartierungen letztlich zu erkennen, welche der ausgewiesenen Lärmbetroffenheiten tatsächlich noch offen sind, da zumindest die Umsetzung von entsprechenden Abhilfemaßnahmen durch passiven Schallschutz noch aussteht. (Zeithorizont: Beginn der Arbeiten zum Anlegen eines „Gebäudeschallschutzkatasters“ innerhalb Fortschreibungsfrist LAP 07/2029)

6. Die bereits im Strategie & Zielsystem des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISTEK 02/2024) verankerte Unterstützung der Realisierung der östlichen Ortsumgehung wird auch im Rahmen des vorliegenden Lärmaktionsplan nochmals als bedeutendes, zu förderndes Straßenverkehrsprojekt herausgestellt. Das Projekt ist ein wichtiger Baustein im Lärmsanierungskonzept. Von den betrachteten Planvarianten ist aus Lärmschutzgründen die Variante 1, gekennzeichnet durch die kürzeste Strecke mit Herstellung einer zusätzlichen Anschlussstelle an die A 36, zu präferieren. (Zeithorizont: fortlaufende Unterstützung der Vorhabenrealisierung OU)

7. Abgesehen von direkten Lärmschutzmaßnahmen an den lärmkartierungspflichtigen Straßen und den lärmbeeinträchtigten Gebäuden, die hinsichtlich ihrer Wirkung lokal begrenzt sind, können neben konkreten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen (hier: Neubau von Umgehungsstraßen, vgl. Punkt 6) vor allem Verkehrsmanagementmaßnahmen zu einer flächenhaften Verringerung des MIV-Aufkommens und der Verkehrslärmbelastung im gesamten Stadtgebiet beitragen. Den Verkehrsmanagementansätzen ist gemeinsam, dass das MIV-Aufkommen zugunsten einer Verlagerung auf den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehr) verringert wird. Die bereits im ISTEK 02/2024 formulierten Handlungsschwerpunkte, Strategien und Ziele für Mobilität & Vernetzung (Stärkung Umweltverbund insbesondere ÖPNV, Stärkung alternativer (auch lärmärmer!) Mobilitätsangebote wie e-CarSharing u. a.) gelten 1:1 für die Lärmaktionsplanung (Hinweis: die dem Sektor klimafreundliche Mobilität zugeordneten E-Fahrzeuge leisten insbesondere bei geringen Fahrgeschwindigkeiten und damit im innerstädtischen Bereich einen signifikanten Lärmschutzbeitrag). Die konkrete Ausgestaltung gilt es in gesonderten Fachplanungen vertiefend zu betrachten. (Zeithorizont: Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan, ergänzendes sektorales Fachkonzept „Mobilität & Vernetzung“ zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept; Implementierung der Arbeitsergebnisse im Rahmen der Fortschreibung des LAP 07/2029)

8. Die Bauleitplanung (hier speziell Bebauungspläne) ist das zentrale Lärmvorsorgeinstrument auf kommunaler Ebene. In der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegte Immissionsgrenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete kommen nur dann vollumfänglich zum Tragen, wenn sich die von Verkehrslärm betroffenen Gebäude im Gebiet eines Bebauungsplanes mit entsprechenden Festsetzungen für ein WR bzw. WA befinden. Die weit verbreitete Annahme, wonach ausgewiesene Wohnbauflächen in einem Flächennutzungsplan bzw. die tatsächliche Wohnnutzung in dieser Hinsicht als gleichwertig angesehen werden, ist nicht zutreffend. Für Wohngebäude und –gebiete für die keine bauplanungsrechtlichen WR/WA-Festsetzungen bestehen, gelten lediglich schutzmindernde Standards. Der (Selbst-)Vollzug von weiteren Lärmschutznormen (Regelungen für Maschinen- und Gerätelärm nach § 7 der 32. BImSchV, Sportanlagenlärm nach § 2 der 18. BImSchV, Gewerbe-/Industrielärm nach Nr. 6.1 TA Lärm u.a.) wird beim Fehlen von Festsetzungen zur baulichen Nutzung in Bebauungsplänen ebenfalls erschwert.

Vor diesem Hintergrund gilt es aus Gründen der Lärmvorsorge den Schutz von bestehenden und geplanten Wohngebieten durch einschlägige Festsetzungen in Bebauungsplänen – insbesondere vor Einwirkungen durch Verkehrslärm (Geltungsbereich der 16. BImSchV) – sicherzustellen. (Zeithorizont: fortlaufende, obligatorische Aktivitäten im Rahmen der Bauleitplanung; ggf. Dokumentation Arbeitsstände im Rahmen der Fortschreibung des LAP 07/2029)

9. Neben den Vorkehrungen zur Lärmsanierung stellt die Ausweisung von ruhigen Gebieten, die es vor einer Lärmzunahme zu schützen gilt, ein weiteres Kernelement der Lärmaktionsplanung dar. Lärmarme Örtlichkeiten sind nicht automatisch ein ruhiges Gebiet, sondern hierzu bedarf es einer deklaratorischen Festlegung im Lärmaktionsplan. Bei der Auswahl und Festlegung von ruhigen Gebieten eröffnen sich große Ausgestaltungsspielräume. Von großräumigen naturnahen Gebieten bis innerörtliche, kleinräumige Aufenthaltsflächen reicht die Spanne in Frage kommender ruhiger Gebiete. Abgesehen von der akustischen Qualität (geringe anthropogen-bedingte Geräuscheinwirkungen; natürliche Geräuschquellen wie Wasserrauschen oder Vogelgezwitscher stellen in diesem Kontext keine beeinträchtigenden Geräuscheinwirkungen dar) spielen Kriterien wie Erholungsfunktion, Erreichbarkeit, Aufenthaltsqualität (z. B. Aussicht, Begrünung, Sitzgelegenheiten) u. a. bei der Gebietsauswahl eine Rolle. Für den Erhalt des Status eines anerkannten Erholungsortes sowie zur Förderung und Stärkung der Bedeutung als Tourismusstandort zählt die Festlegung von ruhigen Gebieten aus Sicht der Stadt Wernigerode eigentlich zu einem „Must-have“. Bereits jetzt werden Einträge und Festsetzungen zu ruhigen Gebieten in einschlägigen Internet-Bewertungsportalen als Kriterium für den Erholungswert einer Region verarbeitet.

Im Hoheitsgebiet der Stadt Wernigerode sind sowohl ausgedehnte naturnahe Flächenkulissen als auch innerstädtische Aufenthaltsorte und Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehr vorhanden, die als Potenzialflächen für ruhige Gebiete grundsätzlich geeignet sind. In einem Lärmaktionsplan festgelegte ruhige Gebiete sind ein abwägungserheblicher Belang in konkurrierenden Planungen und unterfallen dem Abwägungsgebot. Die bezweckte Schutzwirkung kann durch ergänzende Festlegungen in Bauleitplänen (FNP, B-Plan) nochmals erhöht werden (siehe <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/ruhige-gebiet-leitfaden-zur-festlegung-in-der-laermaktionsplanung>). Vor diesem Hintergrund sind Initiativen zur Ausweisung und Festlegung von ruhigen Gebieten aufzunehmen. (Zeithorizont: Festlegungen zu ruhigen Gebieten in der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes 07/2029)

Der vorliegende Lärmaktionsplan ist ein die Stadtverwaltung bindender Fachplan „Verkehrslärmschutz“, der die rechtsnormierten Lärmschutzvorschriften im Hoheitsgebiet der Stadt Wernigerode konkretisiert und ergänzt. Er ist darüber hinaus Bestandteil einer integrierten Planung und steht in einer wechselseitigen Beziehung mit anderen raumbezogenen Planungen (Stadtentwicklungsplanung, Bauleitplanung, Verkehrsentwicklungsplanung u. a.). Die im Plan formulierten Maßnahmen bilden den Handlungsrahmen für die künftigen Initiativen zur Lärmsanierung und –vorsorge, die in den fünfjährigen Fortschreibungen durch Einzelprojekte zu untersetzen sind.

3.3 Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm ¹²

Gibt es eine langfristige Strategie?

Ja

Wenn ja: Erläuterung der langfristigen Strategie zur Reduzierung der Lärmbelastung

Umsetzung Lärmsanierungsmaßnahmen an identifizierten Belastungsschwerpunkten; konsequente Anwendung kommunaler Lärmschutzvorsorgemaßnahmen mit dem Ziel eines Ausschlusses neuer Lärmbetroffenheiten; Orientierung auf lärmarme Mobilitätskonzepte (hier: Beitritt der Stadt zur Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“); Förderungen von Maßnahmen zur Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes anstelle des gegenwärtig vorherrschenden MIV; Schaffung und Etablierung von ruhigen Gebieten

3.4 Schutz ruhiger Gebiete ¹²

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. ¹⁴

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 ¹⁵

Anzahl entlastete Personen an Hauptverkehrsstraßen

0

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit ¹⁷

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung ¹⁸

Von:

Bis:

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung ¹⁹

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

Andere Mittel/Instrumente

Im Rahmen einer 1. Öffentlichkeitsbeteiligungsphase wurden die Lärmkartierungsergebnisse vom 08.04.2024 bis 05.05.2024 ausgelegt. Der Öffentlichkeit wurde bis einschließlich 19.05.2024 die Möglichkeit eröffnet sich zu den Lärmkartierungsergebnissen zu äußern sowie Hinweise und Anregungen zur Lärmaktionsplanung zu geben. Im Zuge der 1. ÖB wurden 8 Stellungnahmen eingereicht.

Im Rahmen einer 2. Öffentlichkeitsbeteiligungsphase wurde im Zeitraum vom 26.08.2024 bis 20.09.2024 der Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben, zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Stellung zu nehmen. Insgesamt wurden 10 Stellungnahmen eingereicht.

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

Bürger:innen	Ja
Nichtstaatliche Organisationen	
Staatliche Stellen	
Privatwirtschaft	

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 ²⁰

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

Ja

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

Ja

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

Ja

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

Der Erstentwurf des Lärmaktionsplanes wurde um geeignete Maßnahmenvorschläge ergänzt, die im Rahmen der 1. und 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingereicht und geprüft wurden.

4.5 Dokumentation ²¹ *(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 Maßnahmen²² :

6 Evaluierung des Aktionsplans²²

6.1 Überprüfung der Umsetzung

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

Ja

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

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

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

Ja

Wenn ja: Nennung der geplanten Regelung²⁴ (*freiwillige Angabe*)

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft durch Stadt-/Gemeinderatsbeschluss getreten²⁴

am:

17.10.2024

7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans²⁶ *(freiwillige Angabe)*

zum:

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet²⁷

<https://www.wernigerode.de/Stadtentwicklung-Bauen-Wirtschaft/Planen-Bauen-und-Wohnen/L%C3%A4rmaktionsplanung/>