

Aktionsplan 2. Stufe der EU-Lärmkartierung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

der Lutherstadt Eisleben vom **04.04.2017**
(Formblatt für Mitteilungen zur Aktionsplanung)

1. Allgemeines

1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupt Eisenbahnstrecken und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind¹⁾

Einwohnerzahl: 24.384 (Stand Dez. 2012)

Hauptverkehrsstraßen: Kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraßen sind die Bundesstraßen B80 und B180 sowie die Landesstraße L151. Die Bundesstraße 80 führt aus Richtung Westen an die Ortschaft Helfta und trifft dort auf die B180 und die Landesstraße 151. Die Bundesstraße 180 tangiert die Stadt auf der westlichen Seite. Die L151 durchläuft Eisleben vom Gewerbegebiet Strohhügel aus bis zum Ortsausgang Richtung Wimmelburg. Südlich der Stadt befindet sich die Anschlussstelle „Eisleben“ der Bundesautobahn 38.

Sonstige Lärmquellen: Eisenbahnstrecke

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Lutherstadt Eisleben - Fachbereich 3 Kommunalentwicklung/Bau

Markt 1

06295 Lutherstadt Eisleben

Telefon: 03475 655-731, 03475 655-732

Telefax: 03475 655-773

1.3 Rechtlicher Hintergrund²⁾

§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz und Imm-ZustVO vom 08.10.2015 LSA

1.4 Geltende Grenzwerte³⁾

Lärmaktionsplanung ist in LSA erforderlich, wenn betroffene Einwohner an Hauptverkehrsstraßen mit nächtlichem Beurteilungspegel > 55 dB(A) in der Nacht bei der Lärmkartierung 2012 ermittelt worden sind.

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten⁴⁾

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen – L151 eingeklammert

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	202 (143)
über 60 bis 65	453 (453)
über 65 bis 70	488 (485)
über 70 bis 75	17 (17)
über 75	0 (0)
Summe	1160 (1098)

L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	463 (455)
über 55 bis 60	447 (444)
über 60 bis 65	123 (123)
über 65 bis 70	0 (0)
über 70	0 (0)
Summe	1033 (1022)

Geschätzte Zahl der von Lärm an den Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen (eingeklammert L151)

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	5,07 (0,69)	318
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	1,17 (0,28)	238
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,29 (0,01)	0
Summe	6,5 (0,98)	556

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind⁵⁾

Die Verkehrslärmschutzverordnung gibt für die Nachtzeit in allgemeinen Wohngebieten 49 dB(A) und für Mischgebiete 54 dB(A) als Immissionsgrenzwert vor. Die untersuchten Wohnungen liegen zum Teil in Mischgebieten und allgemeinen Wohngebieten. Eine genaue Zuordnung pro Wohnung wurde nicht durchgeführt. Wenn die meisten Wohnungen im untersuchten Bereich Mischgebieten zuzuordnen sind, sind ca. 570 Personen von Nachtpegeln größer 55 dB(A) betroffen.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung wird vom Umweltbundesamt für die Nachtzeit ein Eingriffswert von 55 dB(A) vorgeschlagen. Im untersuchten Bereich (L151) leben ca. 570 Menschen in Gebieten mit L_{Night} > 55 dB(A).

3. Maßnahmenplanung⁶⁾

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung⁷⁾

keine

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre⁸⁾

Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h für LKW und PKW in der Nachtzeit (22.00-06.00 Uhr) für Teile der L 151 im Bereich Kasseler Straße, Fritz-Wenck-Straße, Friedensstraße und Rathenaustraße. (siehe Anlage - Anfrage / Antrag vom 05.03.2013)

3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre⁹⁾

Ruhige Gebiete werden nicht beeinflusst.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen¹⁰⁾

Als langfristige Strategie wurde die Aufhebung des Einbahnstraßensystems am Knotenpunkt Fritz-Wenck-Str./Kasseler Str. untersucht. Diese Untersuchung ergab jedoch geringere Minderungen der Betroffenenzahlen als die Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h und wurde daher nicht weiter in Erwägung gezogen. Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder -wälle sind im innerstädtischen Bereich nicht möglich. Eine Verlegung nach Süden wäre aufgrund der Topografie sehr schwierig. Bei einer Verlegung nach Norden würden bisher weniger betroffene Wohngebiete stärker belastet werden. Vorschlägen wären neue Flüsterasphaltsysteme, die auch schon für Geschwindigkeiten bis 40 km/h eingesetzt werden können. Da hierfür aber noch keine Lärminderungswerte gemäß RLS 90 und keine Langzeitstudien vorliegen, ist eine genaue Berechnung der Betroffenenreduzierung nicht möglich.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen an den Hauptverkehrsstraßen (L151 eingeklammert) ¹¹⁾

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	277 (218) Differenz:-0
über 60 bis 65	404 (404) Differenz:-75
über 65 bis 70	479 (476) Differenz:-26
über 70 bis 75	(0) 0 Differenz:-17
über 75	(0) 0
Summe	1160 (1098)
Differenz	

L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	467 (459) Differenz:-180
über 55 bis 60	385 (383) Differenz:-184
über 60 bis 65	0 (0) Differenz:-123
über 65 bis 70	0 (0)
über 70	0 (0)
Summe	852 (842)
Differenz	

4. Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Datum der Erstellung des Entwurfes zur Öffentlichkeitsbeteiligung: 19.12.2013
(Bericht „Lärmaktionsplanung der Lutherstadt Eisleben (2013)“ **Erstellungsdatum** 24.05.2013)

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Da keine Maßnahmen geplant sind, ist die Aktionsplanung mit Beschlussfassung durch den Stadtrat am 04.04.2017 nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung abgeschlossen.

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Eine öffentliche Auslegung hat im Zeitraum vom 30.01.2017 bis 28.02.2017 stattgefunden. Am 04.04.2017 wurde der Aktionsplan im öffentlichen Teil des Stadtrates eingebracht und beschlossen.

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans¹²⁾

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Nachtzeit auf 30 km/h bringt für mind. 480 Menschen im untersuchten Bereich (L151, Wohnungen mit L_{Night}>50 dB(A)) eine Verbesserung um eine Pegelklasse. Die Verbesserung beträgt im Mittel 2,5 dB. Trotz dieser Verbesserungen wurde die Maßnahme aufgrund anderer Bewertungskriterien vom Straßenverkehrsamt Sangerhausen abgelehnt. Die Begründung wird mit beigefügt (Schreiben vom 19.11.2013).

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans¹³⁾

Kosten für die Aufstellung (Ausbreitungsrechnungen): 5612,04 €

4.6 Weitere finanzielle Informationen¹⁴⁾

Da keine Maßnahmen vorgesehen sind, entstehen aktuell keine weiteren Kosten.

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

www.eisleben.eu (Menüpunkte „Rathaus bürgernah“ + „Amtsblatt“)

Ort, Datum

Lutherstadt Eisleben, den

Erläuterungen zum Ausfüllen dieser Formblätter enthält die nachfolgende Seite!

- 1) Die Einwohnerzahl der Gemeinde, ihre räumliche Gliederung und ihre Lage zur Hauptverkehrsstraße bzw. Haupteisenbahnstrecke sind zu nennen. Obwohl Sachsen-Anhalt über keinen Großflughafen nach der Begriffsbestimmung von § 47b Bundes-Immissionsschutzgesetz verfügt, sind für die betroffenen Gemeinden, die im Rahmen der durchgeführten Lärmkartierung ermittelten Geräusche des Großflughafens Leipzig/Halle zu nennen. Sonstige Straßen, Eisenbahnstrecken oder weitere Anlagen, die auf die Gemeinde einwirken, können an dieser Stelle als sonstige Lärmquellen genannt werden.
- 2) Der rechtliche Hindergrund ist mit dem Verweis auf § 47d BImSchG abschließend genannt.
- 3) Dieser Punkt ist nicht auszufüllen. Sachsen-Anhalt wird bei den Mitteilungen an das Bundesumweltministerium bzw. das Umweltbundesamt auf die entsprechenden, bereits an die Kommission übermittelten Grenzwerte verweisen.
- 4) Diese Daten sind den Lärmkarten zu entnehmen.
- 5) Die Bewertung sollte unter Beachtung des für den jeweiligen Standort bestehenden Schutzanspruches nach der Verkehrslärmschutzverordnung und des Baugebietes nach der Baunutzungsverordnung erfolgen. Die Bewertung soll ferner darauf eingehen, ob die Personen in ehemals ruhigen Gebieten lebten, die erst später verlärmte wurden, ob Schallschutzfenster abgelehnt wurden etc.
- 6) Sofern die Lärmkarte betroffene Einwohner in Pegelklasse $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ oder höher ausweist, muss Ziff. 3.1 bearbeitet werden.
- 7) Hier sind durch die Gemeinde die Maßnahmen des Schallschutzes im Zusammenhang mit dem Neu- bzw. Ausbau der Hauptverkehrsstraße aufzulisten. In der Regel sind die erforderlichen Maßnahmen Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses, der den Gemeinden bzw. Verwaltungsgemeinschaften vorliegen müsste. Falls neben Maßnahmen des aktiven Schallschutzes im Einzelfall auf passive Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzfenster verwiesen worden ist, sind diese Maßnahmen hier aufzulisten. Erfasst werden sollen ebenfalls Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen.
- 8) Nunmehr schließt sich der entscheidende Prüfschritt an. Sofern die betroffenen Einwohner bereits durch Schallschutzfenster in ihren Wohnungen gegen den Umgebungslärm geschützt werden und alle verhältnismäßigen Maßnahmen zum Schutz gegen Lärm der betroffenen Einwohner bereits ausgeschöpft sind, erübrigt sich eine weitere Aktionsplanung. Falls aus dem **Ergebnis der Prüfung** Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung geplant werden, sind diese hier zu aufzuführen. Auch Maßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung können hier genannt werden, beispielsweise Vermeidung der bauplanungsrechtlichen Festsetzung von schutzbedürftigen Wohn- oder Mischgebieten in den verlärmten Bereichen.
Konkret benannte Maßnahmen führen in der Regel zu einer Reduzierung der Zahl der Betroffenen vor allem in den hohen Pegelklassen. Diese Zahlen werden unter Punkt 3.5 aufgelistet.
- 9) Sollten Maßnahmen zur Lärminderung geplant werden, dürfen diese zum Beispiel bei einer Ortsumgehungsstraße nicht zu einer Verschlechterung der Situation in den „Ruhigen Gebieten“, (Vergrößerung der Betroffenenzahl) führen.
- 10) Hier sind Maßnahmen aufzuführen, deren Realisierung erst nach einem Zeitraum von mehr als fünf Jahren umgesetzt werden können.
Konkret benannte Maßnahmen sollen auch hier in der Regel zu einer Veränderung (Reduzierung der Betroffenenzahlen in den hohen Pegelklassen!) der Zahl der betroffenen Personen in den einzelnen Pegelklassen führen. Diese werden unter Punkt 3.5 aufgelistet.
- 11) Durch Ausbreitungsberechnungen zur Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen der Lärmaktionsplanung, lassen sich die Zahl der betroffenen Einwohner in den einzelnen Pegelklassen neu berechnen. Vorrangiges Ziel ist eine Reduzierung der Zahl der betroffenen Einwohner in den hohen Pegelklas-

sen. Neben der Zahl der betroffenen Einwohner für den Tag-Abend-Nacht-Zeitraum muss auch die Zahl der betroffenen Einwohner in der Nacht für die einzelnen Pegelklassen ausgewiesen werden. Die ermittelten Summen aus der Gesamtzahl der betroffenen Einwohner werden jeweils für den Tag-Abend-Nacht-Zeitraum (L_{DEN}) und den Nachtzeitraum (L_{Night}) angegeben. Die Reduzierung ergibt sich aus der Differenz der Angaben in Punkt 2.1 und Punkt 3.5.

- ¹²⁾ Zusammenfassend kann an dieser Stelle die Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen aufgeführt werden. In der Regel werden Maßnahmen dann als besonders wirkungsvoll betrachtet, wenn ihre Auswirkungen die Lebensqualität einer großen Zahl von Betroffenen verbessert haben.
- ¹³⁾ Sofern diese Informationen verfügbar sind.
- ¹⁴⁾ Hier können Kosten-Nutzen- oder Kostenwirksamkeitsanalysen angeführt werden.



öko – control GmbH
Ingenieurbüro für Arbeitsplatz- und
Umweltanalyse

Bekanntgegebene Messstelle nach § 26 BImSchG

Außerbetriebliche Messstelle nach §7 GefStoffV

Akkreditiertes Prüflaboratorium gemäß DIN EN ISO/IEC 17025



Deutsche
Akkreditierungsstelle
D-PL-14367-01-00

Lärmaktionsplanung der Lutherstadt Eisleben (2013)

Auftraggeber: Stadtverwaltung Lutherstadt Eisleben
Postfach 01331
06282 Lutherstadt Eisleben

Berichts-Nr.: 1-12-05-383

Erstellungsdatum: 24.05.2013

Hauptsitz:

Burgwall 13 a
39 218 Schönebeck
Telefon 03928 42738
Fax 03928 42739
E-Mail oeko-control.sbk@t-online.de

Niederlassung:

An der Feldmark 16
31 515 Wunstorf
Telefon 05031 916016
Fax 05031 916018
E-Mail oeko-control.wu@t-online.de

Bericht

Auftraggeber: Stadtverwaltung Lutherstadt Eisleben
Fachbereich 3 / Kommunalentwicklung Bau
SG Bauverwaltung/Umwelt
Postfach 01331
06282 Lutherstadt Eisleben

Auftragsgegenstand: Lärmaktionsplanung der Lutherstadt Eisleben
gemäß 34. BImSchV

Teilnehmer an

der Vorbesprechung: Frau Schulze, SGL Bauverwaltung/Umwelt,
Stadtverwaltung Lutherstadt Eisleben

Frau Kirchner, SGL Stadtplanung / -sanierung,
Stadtverwaltung Lutherstadt Eisleben

Herr Lehmann, SGL Tiefbau,
Stadtverwaltung Lutherstadt Eisleben

Herr Richter, Fachbereichsleiter
Stadtverwaltung Lutherstadt Eisleben

Herr Dr. Feldbach, öko-control GmbH

Frau Dipl.-Phys. Deiter, öko-control GmbH

öko-control Berichtsnummer: 1-12-05-383

öko-control Bearbeiter: Dr. Wolf-Michael Feldbach
Herr Konstantin Krivonos
Dipl. Phys. Steffi Deiter

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. AUFGABENSTELLUNG	2
2. BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES.....	2
3. RECHTLICHER HINTERGRUND UND GELTENDE GRENZWERTE	3
4. VERWENDETE DATEN	4
5. ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG UND DEREN BEWERTUNG	5
6. MAßNAHMEN	6
7. ERGEBNISSE DER VARIATIONSRECHNUNGEN	8
8. SCHLUSSBEMERKUNG	10

Anlagen

Auftrag: Lärmaktionsplanung Lutherstadt Eisleben

Auftraggeber: Lutherstadt Eisleben, Postfach 01331, 06282 Lutherstadt Eisleben

1. Aufgabenstellung

Der Zweck der Lärminderungsplanung (Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung) gemäß der Umgebungslärmrichtlinie besteht in der Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus für die Bevölkerung durch eine Sanierung lärmbelasteter Bereiche [1].

Hierzu werden in den Aktionsplänen für die Bereiche, die im Rahmen der Lärmkartierung als hoch lärmbelastet ausgewiesen sind, Maßnahmen zur Lärmsanierung entwickelt [2].

Im Rahmen der Lärmkartierung waren Teile der Bundesstraßen 80 und 180 sowie die Landesstraße 151 kartierungspflichtig. Anhand der Lärmkarten und den Tabellen der Betroffenenanzahlen finden sich stark belastete Gebiete an der L151. Dafür sollen im Rahmen der Lärmaktionsplanung Minderungsmöglichkeit hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Betroffenenanzahlen untersucht werden.

2. Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die Lutherstadt Eisleben ist die zweitgrößte Stadt im Landkreis Mansfeld-Südharz im östlichen Harzvorland, Sachsen-Anhalt. Sie hat 25.285 Einwohner (Stand Dez. 2011) [3]. Die Bundesstraße 80 führt aus Richtung Westen an die Ortschaft Helfta und trifft dort auf die B180 und die Landesstraße 151. Die Bundesstraße 180 tangiert die Stadt auf der westlichen Seite. Die L151 durchläuft Eisleben vom Gewerbegebiet Strohhügel aus bis zum Ortsausgang Richtung Wimmelburg. Südlich der Stadt befindet sich die Anschlussstelle „Eisleben“ der Bundesautobahn 38. Bild 1 zeigt die kartierten Straßenabschnitte.

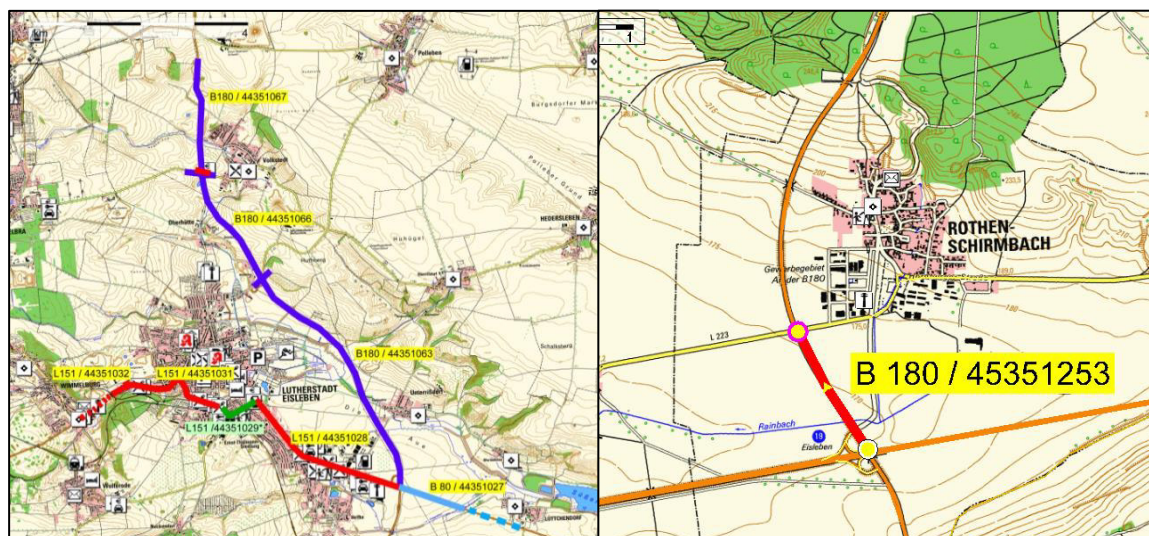


Bild 1: kartierte Straßenabschnitte in Eisleben

Auftrag: Lärmaktionsplanung Lutherstadt Eisleben

Auftraggeber: Lutherstadt Eisleben, Postfach 01331, 06282 Lutherstadt Eisleben

3. Rechtlicher Hintergrund und geltende Grenzwerte

- Richtlinie 2002 / 49 / EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- Sechster Teil des Bundes – Immissionsschutzgesetzes „Lärminderungsplanung“ (§§ 47a bis 47f)
- Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) vom 22. Mai 2006, Bundesanzeiger Nr. 154a, vom 17. August 2006
- Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 09. Februar 2007, Bundesanzeiger Nr. 75, vom 20. April 2007
- Hinweise zur Lärmaktionsplanung

Grenzwerte für die Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung wurden bisher nicht in deutsches Recht überführt. Vom Umweltbundesamt werden unverbindlich folgende Eingriffswerte vorgeschlagen:

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	LDEN	LNight
Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Minderung der erheblichen Belästigung	mittelfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung von erheblicher Belästigung	langfristig	55 dB(A)	45 dB(A)

Die Lärmindizes „L_{DEN}“ und „L_{Night}“ werden unter Berücksichtigung der Verkehrszahlen 2010, der Straßenoberfläche, der Geländesteilheit und der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ermittelt. Der Lärmindex L_{DEN} dient zur Beschreibung für die allgemeine Belästigung. Hierbei handelt es sich um einen 24-Stunden-Mittelungspegel, welcher den Tagzeitraum (6-18 Uhr), den Abendzeitraum (18-22 Uhr) und den Nachtzeitraum (22-6 Uhr) aufgrund der unterschiedlichen Ruhebedürfnisse in diesen Zeiträumen entsprechend gewichtet. Der Nachtwert L_{Night} (22-6 Uhr) dient der Beurteilung der Nachtruhe und ist für gesundheitsrelevante Aspekte besonders wichtig.

Auftrag: Lärmaktionsplanung Lutherstadt Eisleben

Auftraggeber: Lutherstadt Eisleben, Postfach 01331, 06282 Lutherstadt Eisleben

Die Gemeinden können im Rahmen ihrer Planung weitergehende Kriterien anwenden [2].

Weiterhin können die Ergebnisse der Lärmkartierung mit den Grenzwerten der DIN 18005 und des 16. BImSchG verglichen werden. Diese gelten jedoch für den Neu- oder Umbau von Straßen und sind abhängig von der Einordnung des Gebietes. So liegt z.B. die Zumutbarkeitsschwelle nach VerkehrslärmschutzVO (16.BImSchV) für Wohngebiete bei 59/49 dB(A) tags/nachts.

4. Verwendete Daten

- Daten und Ergebnisse aus der Lärmkartierung (Bericht 1-11-05-359)
- Bericht „Verkehrsplanerische Untersuchung in der Lutherstadt Eisleben Knotenpunkt Fritz-Wenck-Straße / Kasseler Straße“ (Ingenieurbüro für Verkehrsplanung, Büro Magdeburg, April 2008)

Für die Straßenabschnitte wurden folgende Verkehrsdaten verwendet:

Tabelle 1: Verkehrsdaten der kartierungspflichtigen Straßenabschnitte der Stadt Eisleben (Maßgebende Verkehrsstärke M (KFZ/h), Maßgebender LKW-Anteil p am Gesamtverkehr M in %)

Straße	Zeitraum Zählstellennr.	Tag (6.00-18.00 Uhr)		Abend (18.00-22.00 Uhr)		Nacht (22.00-06.00 Uhr)	
		M	p	M	p	M	p
L 151	44351032	619	2,6	440	1,3	96	3,2
L 151	44351031	572	3,9	406	2	89	4,8
L 151	44351029	411	4,5	292	2,3	64	5,7
L 151	44351028	984	2,2	699	1,1	153	2,8

Die Straßenoberfläche besteht aus normalem Asphalt. Als Regelquerschnitt wurde für das Stadtgebiet 7,5 m digitalisiert. Die Berechnungen erfolgten mit dem Programm „IMMI 2013“ der Firma „Wölfel, Messsysteme, Software“ aus 97204 Höchberg bei Würzburg.

5. Ergebnisse der Lärmkartierung und deren Bewertung

Ausgangspunkt für die Berechnungen der Lärmaktionsplanung sind die Zahlen belasteter Bewohner an der L151 aus der Lärmkartierung. Die nachfolgende Tabelle zeigt für die Nachtzeit die Anzahl der Menschen geordnet nach Straßen, die Lärm einer bestimmten Pegelklasse ausgesetzt sind. Fett umrandet sind die Betroffenenzahlen, die oberhalb des Eingriffswertes zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung für die Nacht von 55 dB(A) liegen. Von den 530 untersuchten Wohnungen liegen 270 Wohnungen (567 Bewohner) nachts in einem Bereich, der zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führen kann.

Tabelle 2: Istzustand L_{Night}

	>50-55	>55-60	>60-65	Summe
	dB	dB	dB	
Ahornweg	4	0	0	4
Albrechtstraße	34	15	0	49
Am Wolfstor	4	0	0	4
Bahnhofsring**	0	29	0	29
Bahnhofstraße	6	4	0	10
Clingensteinstraße	12	10	0	22
Friedrich-Engels-Straße	2	8	0	10
Fritz-Wenck-Straße	0	39	58	97
Friedensstraße	0	25	17	42
Goethestraße	6	11	0	17
Hallesche Straße	339	63	0	402
Hauptstraße	2	16	0	18
Johannes-Noack-Straße	2	4	0	6
Kasseler Straße	10	93	14	117
Kleine Rammtorstraße	9	0	0	9
Lindenstraße	0	42	0	42
Luisenstraße	0	0	0	0
Rudolf-Breitscheid-Straße	5	14	0	19
Rammberg	0	2	2	4
Rathenaustraße**	8	64	23	95
Stephan-Neuwirth-Straße	0	0	9	9
Sonnenweg	2	0	0	2
Welckerstraße	10	5	0	15
Summe	455	444	123	1022

**Kartierung/Lärmaktionsplanung optional

Schwerpunkte sind die Fritz-Wenck-Straße, die Friedenstraße, die Kasseler Straße, die Rathenaustraße und die Hallesche Straße (in der Tabelle rot markiert).

Auftrag: Lärmaktionsplanung Lutherstadt Eisleben

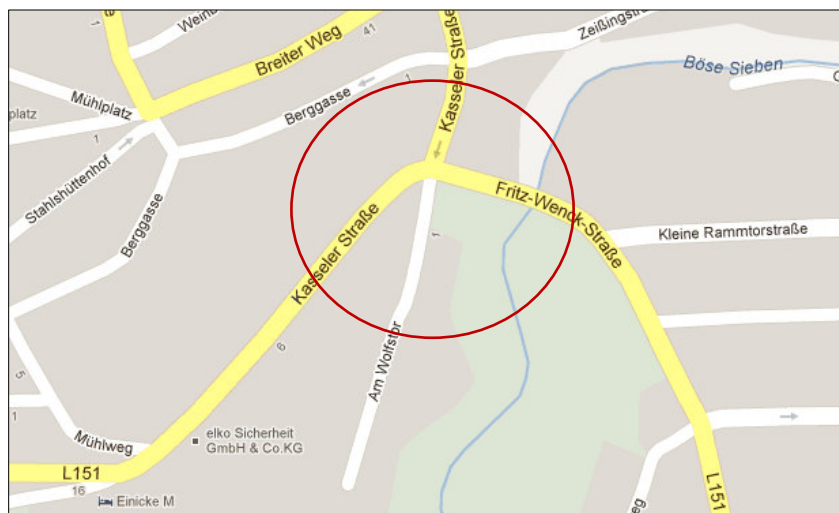
Auftraggeber: Lutherstadt Eisleben, Postfach 01331, 06282 Lutherstadt Eisleben

6. Maßnahmen

Als kurzfristige Maßnahme zur Reduktion der Zahl der belasteten Menschen wurde der Einfluss der Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für die L151 von Gemarkungsgrenze Wimmelburg bis zur Unterrißdorfer Straße untersucht. Dabei wurden folgende Möglichkeiten der Geschwindigkeitsbegrenzung analysiert:

- LKW 30 km/h ganztätig
- LKW und PKW 30 km/h ganztätig
- LKW und PKW 30 km/h nur nachts (22.00 – 06.00 Uhr)
- LKW 30 km/h nur nachts (22.00 – 06.00 Uhr)

Eine langfristige Möglichkeit zur Reduzierung der Betroffenenanzahlen an der L151 wäre die Möglichkeit der Aufhebung des Einbahnstraßensystems. Die Untersuchung wurde für den Knotenpunkt Fritz- Wenck-Straße, Kasseler Straße und Wolfstor durchgeführt. Grundlage hierfür sind Prognosezahlen aus dem Bericht „Verkehrsplanerische Untersuchung in der Lutherstadt Eisleben Knotenpunkt Fritz-Wenck-Straße / Kasseler Straße“ (Ingenieurbüro für Verkehrsplanung, Büro Magdeburg, April 2008). Nachfolgendes Bild zeigt den betreffenden Knotenpunkt.



Ausgangspunkt der Prognose waren die Zählzeiten vom 14.02.2008 in der von 0.00 Uhr bis 24.00 Uhr. In Anlage 1 zeigt die Grafik oben den Ausgangspunkt (Zählzeiten 2008) und unten die prognostizierte Situation mit aufgehobenem Einbahnverkehr in der Kasseler Straße.

2008 wurden an der Fritz-Wenck-Straße 13339 Fahrzeuge in 24h gezählt. An der Kasseler Straße (L151) waren es 11136 KFZ/24h. Die Prognose zeigt, dass

Auftrag: Lärmaktionsplanung Lutherstadt Eisleben

Auftraggeber: Lutherstadt Eisleben, Postfach 01331, 06282 Lutherstadt Eisleben

durch die Aufhebung der Einbahnstraße die 24h-Werte an der Fritz-Wenck-Straße auf 12000 und an der Kasseler Straße auf 10210 sinken. Das entspricht einer Reduzierung auf 89,9 % für die Fritz-Wenck-Straße und 91,68 % für die Kasseler Straße.

Diese prozentuale Verringerung des Gesamtverkehrs wurde auf die Verkehrszahlen der in der Lärmkartierung verwendeten Zählung von 2010 bezogen. Nachfolgende Tabelle zeigt die reduzierten Werte für die maßgebliche Verkehrsstärke M (KFZ/h) und den maßgeblichen LKW-Anteil p am Gesamtverkehr in %. Eingeklammert sind die Ursprungsdaten.

Tabelle 3: Veränderung der Verkehrszahlen durch Aufhebung des Einbahnstraßensystems

Straße	Zeitraum Zählstellennr.	Tag (6.00-18.00 Uhr)		Abend (18.00-22.00 Uhr)		Nacht (22.00-06.00 Uhr)	
		M	p	M	p	M	p
L 151	44351031 Fritz-Wenck	515 (572)	3,9	365 (406)	2	80 (89)	4,8
L 151	44351031 Kasseler	524 (572)	3,9	372 (406)	2	82 (89)	4,8
L 151	44351029	370 (411)	4,5	263 (292)	2,3	58 (64)	5,7
L 151	44351028	885 (984)	2,2	629 (699)	1,1	138 (153)	2,8

Mit den reduzierten Werten wurde erneut die Berechnung zur Ermittlung der Betroffenenanzahlen durchgeführt.

Andere Möglichkeiten wie z.B. die Verlagerung des Verkehrsaufkommens sind hier nicht praktikabel. Eine südliche Umgehung wäre aufgrund der Topografie nicht möglich und eine Verlegung nördlich der L151 würde bisher weniger betroffene Wohngebiete zusätzlich belasten. Weitere langfristige Maßnahmen wie z.B. Schallschutzwände und -wälle sind im innerstädtischen Bereich (L151) nicht machbar, da die Häuser dicht an der Straße stehen.

7. Ergebnisse der Variationsrechnungen

Die ausführlichen Ergebnisse der Variationsrechnungen sind in Anlage 2 dargestellt. Tabelle 4 und 5 zeigen die zusammengefassten Ergebnisse. Dargestellt sind dort die zusammengefassten Zahlen belasteter Menschen für die Pegelklassen 55-60 dB(A), 60-65 dB(A), 65-70 dB(A) und 70-75 dB(A). Zu vergleichen sind die Ergebnisse der Geschwindigkeitsreduktion mit dem Ausgangswert (Istzustand).

Tabelle 4 zeigt, dass die Belastetenzahlen am stärksten reduziert werden, wenn die zugelassene Höchstgeschwindigkeit für LKW und PKW 30 km/h beträgt. Eine Ursache hierfür ist der geringe LKW-Anteil am Gesamtverkehr. Er beträgt im Mittel für die L151 in der Nacht 4%, am Abend 1,8% und am Tag 3%. Weiterhin wurde der Einfluss einer Geschwindigkeitsreduktion auf die Belastetenzahlen für den ganzen Tag untersucht, sowie der Einfluss der Aufhebung des Einbahnstraßensystems am Knotenpunkt Fritz- Wenck-Straße/Kasseler Straße.

Vergleicht man die Zahlen „Aufhebung Einbahnstraßensystem“ mit denen der Variationsrechnungen „30 km/h LKW und PKW nachts“ zeigt sich, dass eine Geschwindigkeitsreduktion mit Sicherheit die effektivere Maßnahme ist.

Tabelle 4: Zusammenfassung der Variationsrechnungen L_{Night}

Maßnahme ⇒	Ist-Zustand	30 km/h LKW ganztägig	30 km/h LKW, PKW ganztägig	30 km/h LKW, PKW Nachts	30 km/h LKW Nachts	Aufhebung Einbahnstr.
Pegelklasse ↓						
>55-60	455	462	459	459	462	459
>60-65	444	481	383	383	481	460
>65-70	123	13	0	0	13	84
>70-75	0	0	0	0	0	0

Tabelle 5: Zusammenfassung der Variationsrechnungen L_{DEN}

Maßnahme ⇒	Ist-Zustand	30 km/h LKW ganztägig	30 km/h LKW, PKW ganztägig	30 km/h LKW, PKW Nachts	30 km/h LKW Nachts	Aufhebung Einbahnstr.
Pegelklasse ↓						
>50-55	143	208	428	218	178	186
>55-60	453	428	384	404	431	420
>60-65	485	462	270	476	487	490
>65-70	17	0	0	0	2	2

Auftrag: Lärmaktionsplaning Lutherstadt Eisleben

Auftraggeber: Lutherstadt Eisleben, Postfach 01331, 06282 Lutherstadt Eisleben

Auch wenn die ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung am Tage Belastungen reduziert, ist die Geschwindigkeitsreduzierung von 22 -6 Uhr als kurzfristiges Ziel zu favorisieren, da der Schutz der Nachtruhe besonders wichtig ist. Deshalb ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 22- 6 Uhr nachts auf 30 km/h für die Stadt Eisleben die Maßnahme zur kurzfristigen Reduzierung der Belastetenzahlen.

Die öko-control GmbH schlägt vor, diese Maßnahme zu realisieren.

8. Schlussbemerkung

Die öko-control GmbH verpflichtet sich, alle ihr durch die Erarbeitung des Gutachtens bekannt gewordenen Daten nur mit dem Einverständnis des Auftraggebers an Dritte weiterzuleiten.

Schönebeck, 24.05.2013



Dr. Wolf-Michael Feldbach

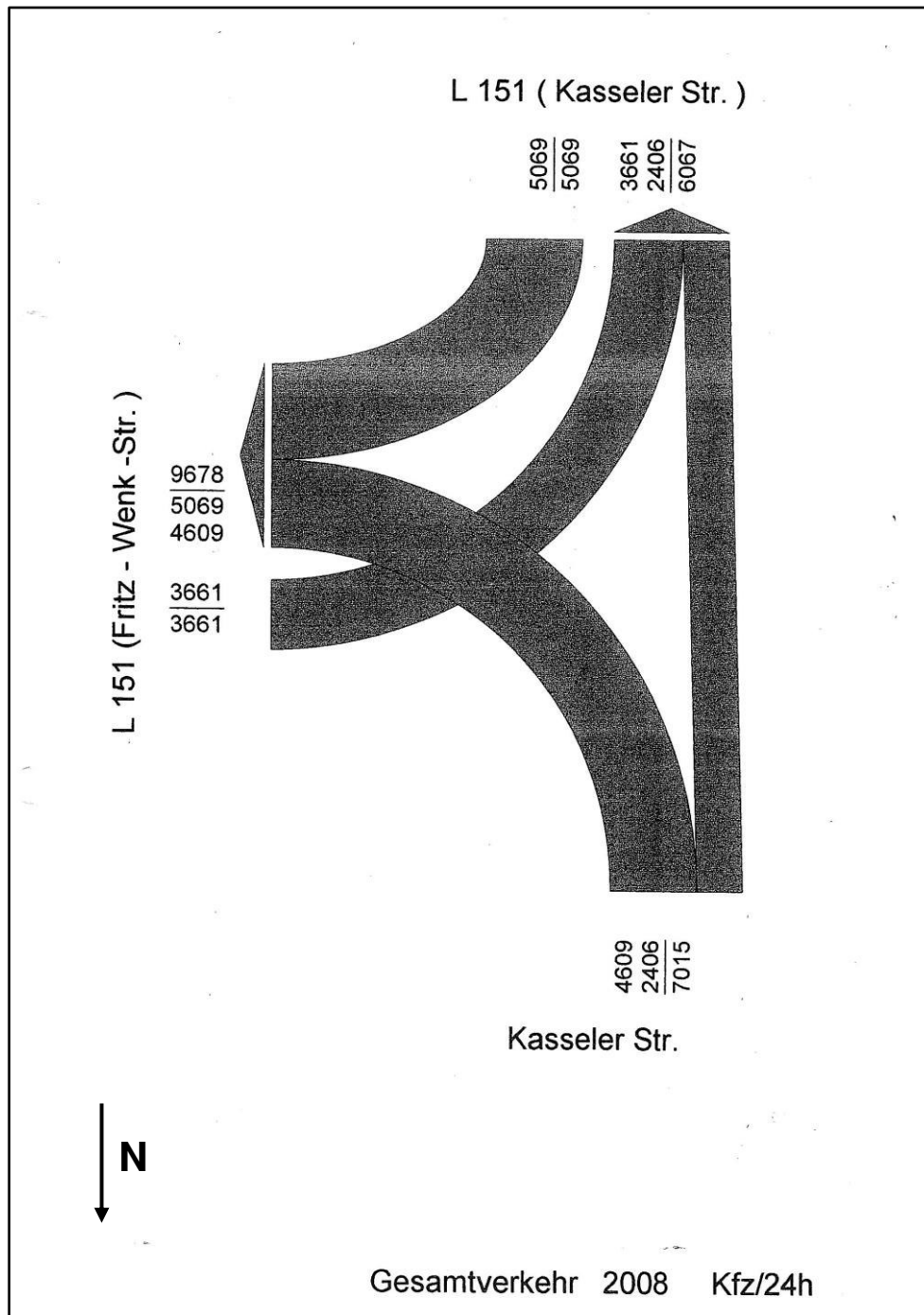
Geschäftsführer der öko-control GmbH



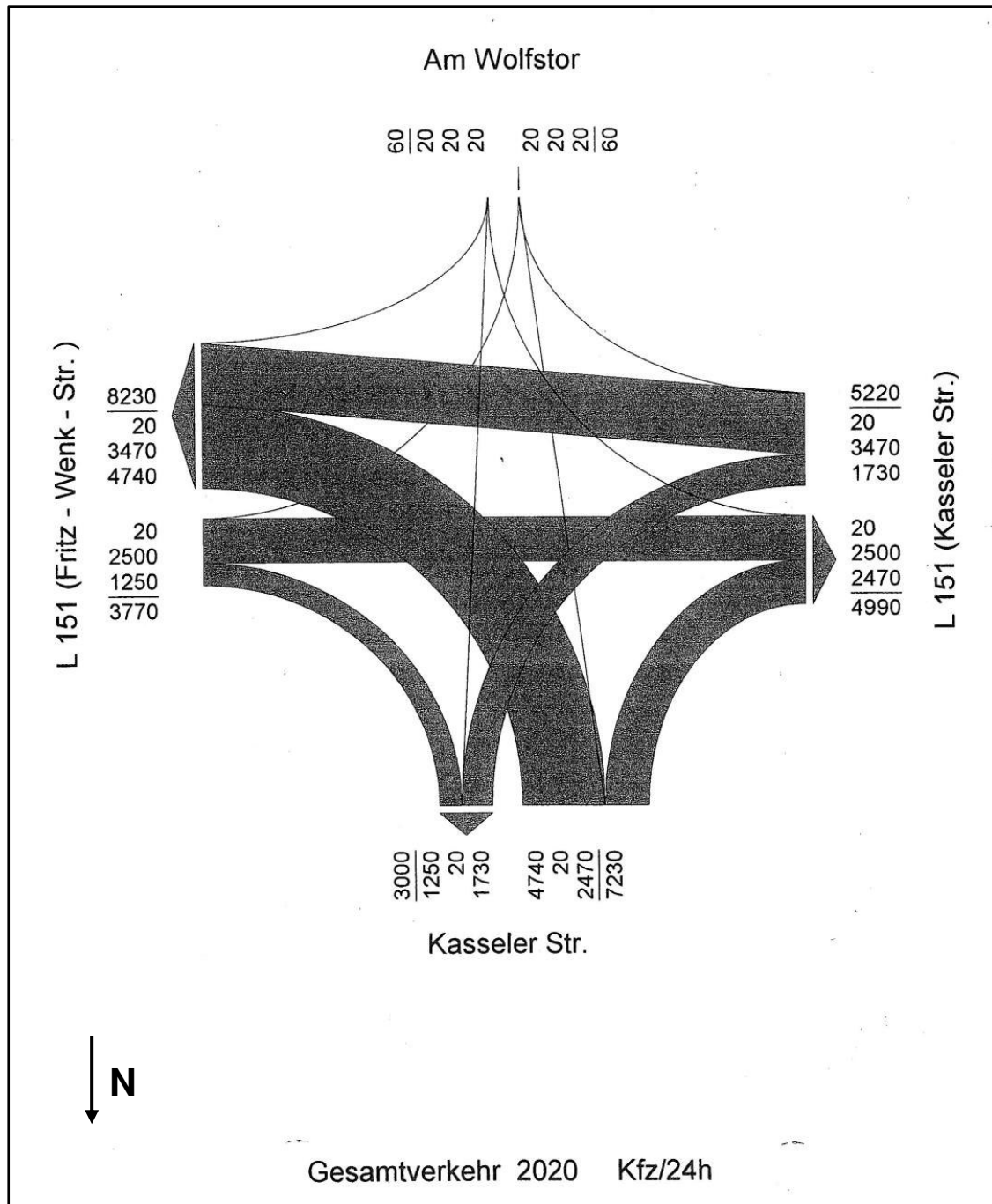
Dipl.-Phys. S. Deiter

Bearbeiter

Anlage 1: Auszug aus [5]



Anlage 1: Auszug aus [5]



Anlage 2: Variationsrechnungen

A2.1 Ausgangspunkt L_{DEN}

Bezeichnung	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	Summe
	dB	dB	dB	dB	
Ahornweg	4	2	0	0	6
Albrechtstraße	0	47	2	0	49
Am Hohlweg	5	0	0	0	5
Am Wolfstor	2	4	0	0	6
Bahnhofsring	0	6	23	0	29
Bahnhofstraße	9	0	4	0	13
Clingensteinstraße	5	7	10	0	22
Friedrich-Engels-Straße	0	2	8	0	10
Fritz-Wenck-Straße	0	5	77	15	97
Friedensstraße	0	0	42	0	42
Goethestraße	0	6	11	0	17
Hallesche Straße	30	319	58	0	407
Hauptstraße	2	10	6	0	18
Johannes-Noack-Straße	0	2	4	0	6
Kasseler Straße	5	11	103	0	119
Kleine Rammtorstraße	7	4	0	0	11
Lindenstraße	2	0	42	0	44
Luisenstraße	2	0	0	0	2
Rudolf-Breitscheid-Straße	4	17	0	0	21
Rammberg	6	0	4	0	10
Rathenaustraße	26	8	77	2	113
Stephan-Neuwirth-Straße	7	0	9	0	16
Sonnenweg	2	0	0	0	2
Ulmenweg	8	0	0	0	8
Unterrißdorfer Straße	8	0	0	0	8
Welckerstraße	9	3	5	0	17
Summe	143	453	485	17	1098

A2.2 LKW und PKW 30 km/h von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr (nachts)

L_{Night} (30km/h für PKW und LKW nachts); eingeklammert sind jeweils die Betroffenenzahlen des Istzustandes zum Vergleich:

	>50-55	>55-60	>60-65
	dB	dB	dB
Ahornweg	2 (4)	0	0
Albrechtstraße	49 (34)	0 (15)	0
Am Wolfstor	4	0	0
Bahnhofsring	29 (0)	0 (29)	0
Bahnhofstraße	0 (6)	4 (4)	0
Clingesteinstraße	0 (12)	10 (10)	0
Friedrich-Engels-Straße	0 (2)	8	0
Fritz-Wenck-Straße	13 (0)	84 (39)	0 (58)
Friedensstraße	0	42 (25)	0 (17)
Goethestraße	7 (6)	4 (11)	0
Hallesche Straße	249 (339)	34 (63)	(0)
Hauptstraße	10 (2)	6 (16)	0
Johannes-Noack-Straße	0 (2)	4	0
Kasseler Straße	15 (10)	97 (93)	0 (14)
Kleine Rammtorstraße	4 (9)	0	0
Lindenstraße	42 (0)	0 (42)	0
Luisenstraße	0	0	0
Rudolf-Breitscheid-Straße	17 (5)	0 (14)	0
Rammberg	2 (0)	2 (2)	0 (2)
Rathenaustraße	8	79 (64)	0 (23)
Stephan-Neuwirth-Straße	0	9 (0)	0 (9)
Sonnenweg	0 (2)	0	0
Welckerstraße	8 (10)	0 (5)	0
Summe	459 (455)	383 (444)	0 (123)

L_{DEN} (30km/h für PKW und LKW nachts); eingeklammert sind jeweils die Betroffenenzahlen des Istzustandes zum Vergleich

Bezeichnung	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75
Ahornweg	4	2	0	0
Albrechtstraße	0	49 (47)	0 (2)	0
Am Hohlweg	5	0	0	0
Am Wolfstor	2	4	0	0
Bahnhofsring	0	21 (6)	8 (23)	0
Bahnhofstraße	9	0	4	0
Clingensteinstraße	12 (5)	0 (7)	10	0
Friedrich-Engels-Straße	2 (0)	0 (2)	8 (8)	0
Fritz-Wenck-Straße	0	5	92 (77)	0 (15)
Friedensstraße	0	0	42	0
Goethestraße	6 (0)	7 (6)	4 (11)	0
Hallesche Straße	88 (30)	261 (319)	58 (58)	0
Hauptstraße	2	10	6	0
Johannes-Noack-Straße	2 (0)	0 (2)	4 (4)	0
Kasseler Straße	5	11	103	0
Kleine Rammtorstraße	7	4	0	0
Lindenstraße	2	0	42	0
Luisenstraße	2	0	0	0
Rudolf-Breitscheid-Straße	4	17	0	0
Rammberg	6	2 (0)	2 (4)	0
Rathenaustraße	26	8	79 (77)	0 (2)
Stephan-Neuwirth-Straße	7	0	9	0
Sonnenweg	2	0	0	0
Ulmenweg	8	0	0	0
Unterrißdorfer Straße	8	0	0	0
Welckerstraße	9	3	5	0
Summe	218 (143)	404 (453)	476 (485)	0 (17)

A2.3 LKW 30 km/h nachts (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr)

L_{Night}: LKW 30 km/h nachts (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) eingeklammert sind jeweils die Betroffenenzahlen des Istzustandes zum Vergleich

	>50-55	>55-60	>60-65
Ahornweg	2 (4)	0	0
Albrechtstraße	49 (34)	0 (15)	0
Am Wolfstor	4	0	0
Bahnhofsring	10 (0)	19 (29)	0
Bahnhofstraße	0 (6)	4 (4)	0
Clingensteinstraße	0 (12)	10 (10)	0
Friedrich-Engels-Straße	2	8	0
Fritz-Wenck-Straße	5 (0)	81 (39)	11 (58)
Friedensstraße	0	42 (25)	0 (17)
Goethestraße	6	11	0
Hallesche Straße	327 (339)	58 (63)	0
Hauptstraße	10 (2)	6 (16)	0
Johannes-Noack-Straße	2	4	0
Kasseler Straße	11 (10)	103 (93)	0 (14)
Kleine Rammtorstraße	4 (9)	0	0
Lindenstraße	0	42	0
Rudolf-Breitscheid-Straße	17 (5)	0 (14)	0
Rammberg	2 (0)	2 (2)	0 (2)
Rathenaustraße	8	77 (64)	2 (23)
Stephan-Neuwirth-Straße	0	9 (0)	0 (9)
Sonnenweg	0 (2)	0	0
Welckerstraße	3 (10)	5	0
Summe	462 (455)	481 (444)	13 (123)

L_{DEN} (30km/h für PKW und LKW nachts); eingeklammert sind jeweils die Betroffenenzahlen des Istzustandes zum Vergleich

Bezeichnung	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75
Ahornweg	4	2	0	0
Albrechtstraße	0	49 (47)	0 (2)	0
Am Hohlweg	5	0	0	0
Am Wolfstor	2	4	0	0
Bahnhofsring	0	15 (6)	14 (23)	0
Bahnhofstraße	9	0	4	0
Clingensteinstraße	12 (5)	0 (7)	10 (10)	0
Friedrich-Engels-Straße	2 (0)	0 (2)	8	0
Fritz-Wenck-Straße	0	5	92 (77)	0 (15)
Friedensstraße	0	0	42	0
Goethestraße	6 (0)	0 (6)	11	0
Hallesche Straße	48 (30)	301 (319)	58	0
Hauptstraße	2	10	6	0
Johannes-Noack-Straße	2 (0)	0 (2)	4	0
Kasseler Straße	5	11	103	0
Kleine Rammtorstraße	7	4	0	0
Lindenstraße	2	0	42	0
Luisenstraße	2	0	0	0
Rudolf-Breitscheid-Straße	4	17	0	0
Rammberg	6	2 (0)	2 (4)	0
Rathenaustraße	26	8	77	2
Stephan-Neuwirth-Straße	7	0	9	0
Sonnenweg	2	0	0	0
Ulmenweg	8	0	0	0
Unterrißdorfer Straße	8	0	0	0
Welckerstraße	9	3	5	0
Summe	178 (143)	431 (453)	487 (485)	2 (17)

A 2.4 Aufhebung des Einbahnstraßensystems

L_{Night}: Auswirkung auf die Betroffenenzahlen bei Aufhebung des Einbahnstraßensystems am Knotenpunkt Fritz- Wenck-Straße, Kasseler Straße und Wolfstor

	>50-55	>55-60	>60-65
	dB	dB	dB
Ahornweg	4	0	0
Albrechtstraße	44 (34)	5 (15)	0
Am Wolfstor	4	0	0
Bahnhofsring	0	29	0
Bahnhofstraße	6	4	0
Clingensteinstraße	12	10	0
Friedrich-Engels-Straße	2	8	0
Fritz-Wenck-Straße	0	58 (39)	39 (58)
Friedensstraße	0	25	17
Goethestraße	6	11	0
Hallesche Straße	335 (339)	63	0
Hauptstraße	5 (2)	11 (16)	0
Johannes-Noack-Straße	2	4	0
Kasseler Straße	10	102 (93)	5 (14)
Kleine Rammtorstraße	4 (9)	0	0
Lindenstraße	0	42	0
Rudolf-Breitscheid-Straße	3 (5)	14	0
Rammberg	0	4 (2)	0 (2)
Rathenaustraße	16 (8)	56 (64)	23
Stephan-Neuwirth-Straße	0	9 (0)	0 (9)
Sonnenweg	2	0	0
Welckerstraße	4 (10)	5	0
	459 (455)	460 (444)	84 (123)

A2.5 LKW 30 km/h ganztags

L_{DEN} (30km/h für LKW ganztags); eingeklammert sind jeweils die Betroffenenzahlen des Istzustandes zum Vergleich

	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75
	dB	dB	dB	dB
Ahornweg	4	2	0	
Albrechtstraße	0	49 (47)	0 (2)	
Am Hohlweg	5	0	0	
Am Wolfstor	2	4	0	
Bahnhofsring	0	29 (6)	0 (23)	
Bahnhofstraße	9	0	4	
Clingensteinstraße	12 (5)	0 (7)	10	
Fr.-Engels-Str.	2 (0)	0 (2)	8	
Fritz-Wenck-Str.	0	5	92 (77)	0 (15)
Friedensstraße	0	0	42	
Goethestraße	6 (0)	7 (6)	4 (11)	
Hallesche Straße	76 (30)	273 (319)	58	
Hauptstraße	2	10	6	
Johannes-Noack-Straße	2 (0)	0 (2)	4	
Kasseler Straße	7 (5)	11	101 (103)	
Kleine Rammtorstraße	7	4	0	
Lindenstraße	2	0	42	
Luisenstraße	2	0	0	
Rudolf-Breitscheid-Straße	4	17	0	
Rammberg	6	2 (0)	2 (4)	
Rathenaustraße	26	8	79 (77)	2
Stephan-Neuwirth-Straße	7	0	9	
Sonnenweg	2	0	0	
Ulmenweg	8	0	0	
Welckerstraße	9	7 (3)	1 (5)	
Unterrißdorfer Straße	8	0	0	
	208 (143)	428 (453)	462 (485)	

A2.6 LKW und PKW 30 km/h ganztags

L_{DEN} (30km/h für LKW und PKW ganztags); eingeklammert sind jeweils die Betroffenenanzahlen des Istzustandes zum Vergleich

	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75
	dB	dB	dB	dB
Ahornweg	2 (4)	2 (2)	0	0
Albrechtstraße	4 (0)	45 (47)	0 (2)	0
Am Hohlweg	5	0	0	0
Am Wolfstor	2	3 (4)	0	0
Bahnhofsring	0	29 (6)	0 (23)	0
Bahnhofstraße	6 (9)	0	4	0
Clingensteinstraße	12 (5)	5 (7)	5 (10)	0
Friedrich-Engels-Straße	2 (0)	0 (2)	8	0
Fritz-Wenck-Straße	0	13 (5)	84 (77)	0 (15)
Friedensstraße	0	8 (0)	34 (42)	0
Goethestraße	6 (0)	7 (6)	4 (11)	0
Hallesche Straße	303 (30)	90 (319)	14 (58)	0
Hauptstraße	2	10	6	0
Johannes-Noack-Straße	2 (0)	0 (2)	4	0
Kasseler Straße	8 (5)	79 (11)	32 (103)	0
Kleine Rammtorstraße	7	4	0	0
Lindenstraße	2	42 (0)	0 (42)	0
Luisenstraße	2	0	0	0
Rudolf-Breitscheid-Straße	4	17	0	0
Rammberg	6	2 (0)	2 (4)	0
Rathenaustraße	16 (26)	23 (8)	64 (77)	0 (2)
Stephan-Neuwirth-Straße	7	0	9	0
Sonnenweg	2	0	0	0
Ulmenweg	8	0	0	0
Welckerstraße	12 (9)	5 (3)	0 (5)	0
Unterrißdorfer Straße	8	0	0	0
	428 (143)	384 (453)	270 (485)	0 (17)

Anlage 3: Literatur

- [1] Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umweltlärm
- [2] „Umgebungslärmrichtlinie und Aktionsplanung konkret - Chancen und Fallstricke“, W. Waltmann, Tagung zum Tag gegen Lärm am 25. April 2012, Hinweise und Anregungen zur Lärmaktionsplanung
- [3] www.wikipedia.de
- [4] Kardiovaskuläre Erkrankungen durch Verkehrslärm, Umweltbundesamt Oktober 2012
- [5] „Verkehrsplanerische Untersuchung in der Lutherstadt Eisleben Knotenpunkt Fritz-Wenck-Straße / Kasseler Straße“ (Ingenieurbüro für Verkehrsplanung, Büro Magdeburg, April 2008)

Bildchen

Lutherstadt Eisleben

Die Oberbürgermeisterin



Lutherstadt Eisleben · 06526 Lutherstadt Eisleben

Amt: Fachbereich 3
Bauverwaltung / Umwelt

Landkreis Mansfeld-Südharz
Straßenverkehrsamt z. Hd. Frau Schwarz
Rudolf-Breitscheid-Straße 20/22
06526 Sangerhausen

Bearbeiter(in): Frau Schulze
Telefon: 03475/ 655 741
Telefax: 03475/ 655 773

Aktenzeichen: (Bitte stets angeben!)

uta.schulze@lutherstadt-eisleben.de

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
schu/leh

Datum
05.03.2013

**Lärmaktionsplan für die Lutherstadt Eisleben gemäß Stufe 2 der EU-Umgebungslärmrichtlinie
gem. 34. BImSchV in Verbindung mit § 47d BImSchG und der Richtlinie 2002/49/EG
(Termin: 18.07.2013)
(Grundlage Lärmkartierung Stufe 2 gem. 34. BImSchV)**

hier: Voranfrage zur Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich der L151

Sehr geehrte Frau Schwarz,

anbei die uns zur Verfügung stehenden Berechnungen zur Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich der
L 151 (von Gemarkungsgrenze Wimmelburg bis Unterrißdorfer Straße) und deren Auswirkungen auf die An-
zahl der Betroffenen.

Besonders betroffen sind die Bereiche Fritz-Wenk-Straße, Rathenaustraße, Friedensstraße und Kasseler
Straße.

Wir bitten um Prüfung der möglichen Geschwindigkeitsreduzierung.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

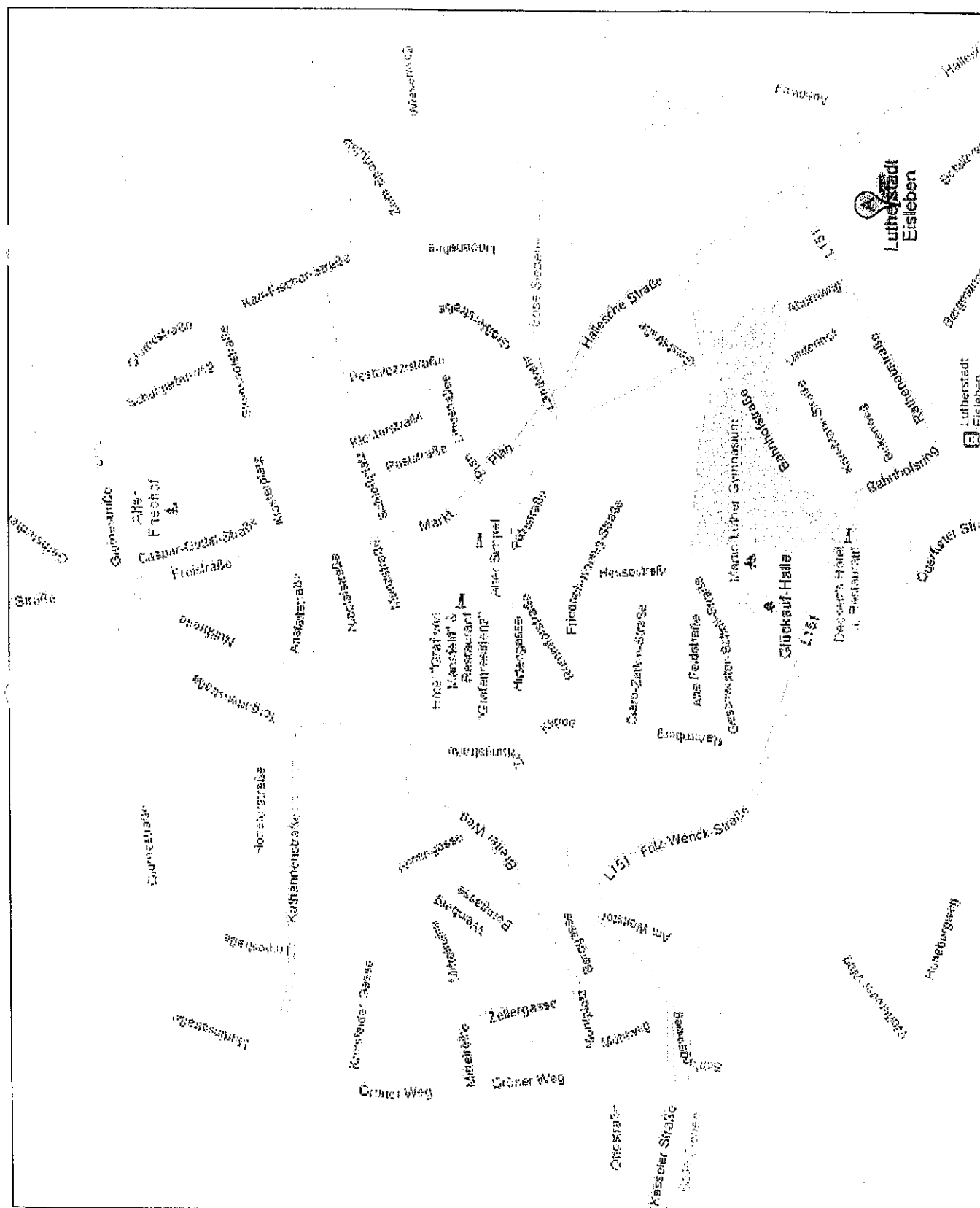
Richter
Stadtverwaltungsbaudirektor

Anlagen: Plan und Varianten der Geschwindigkeitsreduzierung

Anschrieb:
Stadtverwaltungsamt z. Hd. Frau Schwarz
Markt 1 · 06526 Lutherstadt Eisleben
E-mail: burg@lutherstadt-eisleben.de
Internet: www.lutherstadt-eisleben.de

Bankverbindungen:
Sparkasse Mansfeld-Südharz
Saks- und Raiffeisenbank Eisleben

BLZ 800 800 00 * Konto-Nr. 797 152 700
BLZ 800 550 08 * Konto-Nr. 335 003 5662
BLZ 800 637 18 * Konto-Nr. 260 00



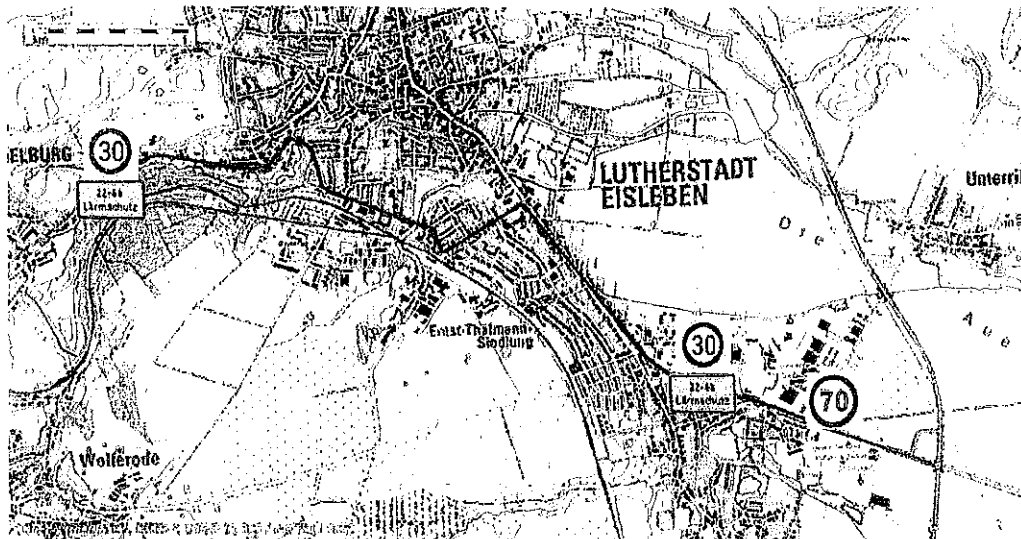
Variation der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten der L151 von Gemarkungsgrenze Wimmelburg bis zur Unterrißdorfer Straße

1. Ausgangspunkt L151

L_{Night}

	>50-55	>55-60	>60-65	Summe
	dB	dB	dB	
Ahornweg	4	0	0	4
Albrechtstraße	34	15	0	49
Am Hohlweg	0	0	0	0
Am Wolfstor	4	0	0	4
Bahnhofsring	0	29	0	29
Bahnhofstraße	6	4	0	10
Clingensteinstraße	12	10	0	22
Friedrich-Engels-Straße	2	8	0	10
Fritz-Wenck-Straße	0	39	58	97
Friedensstraße	0	25	17	42
Goethestraße	6	11	0	17
Hallesche Straße	339	63	0	402
Hauptstraße	2	16	0	18
Johannes-Noack-Straße	2	4	0	6
Kasseler Straße	10	93	14	117
Kleine Rammtorstraße	9	0	0	9
Lindenstraße	0	42	0	42
Luisenstraße	0	0	0	0
Rudolf-Breitscheid-Straße	5	14	0	19
Rammberg	0	2	2	4
Rathenaustraße	8	64	23	95
Stephan-Neuwirth-Straße	0	0	9	9
Sonnenweg	2	0	0	2
Ulmenweg	0	0	0	0
Unterrißdorfer Straße	0	0	0	0
Welckerstraße	10	5	0	15
Summe	455	444	123	1022

4. LKW und PKW 30km/h Nachts



L-Night

	>50-55	>55-60	>60-65	
	dB	dB	dB	
Ahornweg	2 (4)	0	0	
Albrechtstraße	49 (34)	0 (15)	0	
Am Hohlweg	(0)	(0)	(0)	
Am Wolfstor	4	0	0	
Bahnhofsring	29 (0)	0 (29)	0	
Bahnhofstraße	0 (6)	4 (4)	0	
Clingensteinstraße	0 (12)	10 (10)	0	
Friedrich-Engels-Straße	0 (2)	8	0	
Fritz-Wenck-Straße	13 (0)	84 (39)	0 (58)	
Friedensstraße	0	42 (25)	0 (17)	
Goethestraße	7 (6)	4 (11)	0	
Hallesche Straße	249 (339)	34 (63)	(0)	
Hauptstraße	10 (2)	6 (16)	0	
Johannes-Noack-Straße	0 (2)	4	0	
Kasseler Straße	15 (10)	97 (93)	0 (14)	
Kleine Rammtorstraße	4 (9)	0	0	
Lindenstraße	42 (0)	0 (42)	0	
Luisenstraße	0	0	0	
Rudolf-Breitscheid-Straße	17 (5)	0 (14)	0	
Rammberg	2 (0)	2 (2)	0 (2)	
Rathenauststraße	8	79 (64)	0 (23)	
Stephan-Neuwirth-Straße	0	9 (0)	0 (9)	
Sonnenweg	0 (2)	0	0	
Ulmenweg	0	0	0	
Unterrißdorfer Straße	0	0	0	
Welckerstraße	8 (10)	0 (5)	0	
Summe	459 (455)	383 (444)	0 (123)	



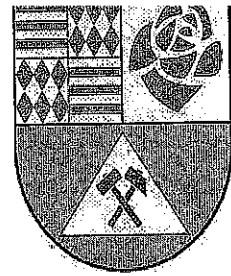
Landkreis Mansfeld-Südharz

Der Landrat

Nicht nachsenden!
Bei Umzug mit neuer Anschrift zurück!
 Landkreis Mansfeld-Südharz •

Lutherstadt Eisleben
 Fachbereich 3 Bau / Verwaltung
 Postfach 01331
 06282 Lutherstadt Eisleben

Postfach 10 11 35 • 06511 Sangerhausen



Amt: Straßenverkehrsamt	
Diensträume: Sangerhausen, Alte Promenade 27	
Bearbeiter Frau Schwarz	Zimmer-Nr.: 115
☎ Vermittlung 03464/535-0	☎ Durchwahl 03464/535 4206
*E-Mail hschwarz@mansfeldsuedharz.de	

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
 2/36 I/02

Datum
 19.11.2013

Durchführung verkehrsregelnder Maßnahmen nach der Straßenverkehrsordnung

Ihr Anfrage vom 05.03.2013 auf Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt L 151 in der Lutherstadt Eisleben für die Kassler Straße; Fritz-Wenck-Straße; Friedensstraße und Rathenaustraße

Sehr geehrter Herr Richter,

mit der vorgenannten Anfrage haben Sie eine Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Fahrzeuge auf 30 km/h nachts von 22.00.Uhr bis 6.00 Uhr beantragt.

Ihre Anfrage haben Sie begründet mit der Lärmaktionsplanung der Lutherstadt Eisleben gemäß Stufe 2 der EU-Umgebungslärmrichtlinie, gem. 34. BImSchV in Verbindung mit § 47d BImSchG und der Richtlinie 2002/49/EG.

Ermächtigungsgrundlage für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm ist § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung und die Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinie-StV) vom 23.11.2007.

Verkehrsbeschränkungen, Verbote oder Umleitungen dürfen ausschließlich nur nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung und der dort benannten Richtlinien sowie der Verwaltungsvorschrift zu Straßenverkehrsordnung erlassen werden.

Stadt
 Lutherstadt Eisleben
 Kommunalentwicklung / Bau
 21. NOV. 2013
 Eingang: Nr.: 4335
 weiterreichen an: BK

Seite 1 von 4

Dienstgebäude:
 Rudolf-Breitscheid-Str. 20/22
 06526 Sangerhausen

Nebenstelle:
 Lindenallee 55
 06285 Lutherstadt Eisleben

www.mansfeldsuedharz.de

* E-Mail-Adresse nur für formlose Mitteilungen ohne elektronische Signatur

Allgemeine Öffnungszeiten:
 Montag 8.30 - 15.00 Uhr
 Dienstag 8.30 - 17.30 Uhr
 Donnerstag 8.30 - 15.00 Uhr
 Freitag 8.30 - 12.00 Uhr

Telefon (0 34 64) 5 35-0
 Fax (0 34 64) 535-3190

Der vom Straßenverkehr ausgehende Lärm an bestehenden Straßen war danach nach der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen zu berechnen und zu prüfen.

Nach Pkt. 2.5 dieser Lärmschutz-Richtlinie sind die Darstellungen der Lärmsituation in Lärmkarten (§ 47 c BImSchG mit Verordnung über die Lärmkartierung, 34. BImSchV) nicht ausreichend und aufgrund des Berechnungsverfahrens nach VBUS auch nicht geeignet, das Überschreiten der in dieser Lärmschutz-Richtlinie vorgegebenen Richtwerte festzustellen.

Die uns aus Ihrer Lärmkartei vorgelegten Pegelwerte können Anhaltspunkt oder Hinweis für eine mögliche Überschreitung der Verkehrslärmrichtwerte sein.

Nach der Lärmschutz-Richtlinie-StVO kommen jedoch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erst in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort folgende Richtwerte überschreitet:

- in reinen und allgemeinen Wohngebieten
70 dB(A) zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr (tags)
60 dB(A) zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr (nachts)
- in Kern- Dorf- und Mischgebieten
72 dB(A) zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr (tags)
62 dB(A) zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr (nachts).

Wir haben daher die notwendigen Lärmberechnungen beim Straßenbaulastträger angefordert. Der Landesstraßenbaubetrieb, Regionalbereich Süd, hat uns mit Schreiben vom 16.07.2013 eine Berechnung nach der Lärmschutz- Richtlinie- StVO für die L 151 Ortsdurchfahrt Lutherstadt Eisleben vorgelegt.

Die Berechnung des Lärmpegels an der L 151 hat folgendes ergeben:

An der **Kassler Straße** sind Bereiche als allgemeines Wohngebiet und Bereiche als Mischgebiet ausgewiesen. Entsprechend wurde für den Lärmpegel nachts sowohl 60 db(A) und 62 db(A) als Richtwert überprüft. Im Isophonenabstand, in dem diese Pegelwerte überschritten werden, befinden sich keine Wohngebäude. An den Wohngebäuden in der Kassler Straße werden danach die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV eingehalten.

Entlang der **Fritz-Wenck-Straße** sind Wohnbauflächen ausgewiesen. Eine Überschreitung des Lärmpegels von 60 db(A) nachts war zu überprüfen. Im Isophonenabstand, in dem dieser Lärmpegel überschritten wird, befinden sich keine Wohngebäude.

An der **Friedensstraße** befinden sich angrenzende Wohngebiet und Bereiche, die als Mischgebiete ausgewiesen sind. Im Bereich des Mischgebietes befinden sich keine Wohngebäude im Isophonenabstand mit einer Lärmpegelüberschreitung von 62 db(A) nachts.

Im Bereich Wohngebiete befinden sich im Isophonenabstand in dem eine Lärmpegelüberschreitung von 60 (dB/A) vorhanden ist 3 Wohngebäude. Betroffen sind die Gebäude **Friedensstraße 24, 25 und Rammberg Nr. 18**. Hier wurde ein Lärmpegel von **61,2 dB(A)** nachts berechnet.

Seite 2 von 4

Dienstgebäude:
Rudolf-Breitscheid-Str. 20/22
06526 Sangerhausen

Nebenstelle:
Lindenallee 56
06295 Lutherstadt Eisleben

www.mansfeldsuedharz.de

* E-Mail-Adresse nur für formlose Mitteilungen ohne elektronische Signatur

Allgemeine Öffnungszeiten:
Montag 8.30 – 15.00 Uhr
Dienstag 8.30 – 17.30 Uhr
Donnerstag 8.30 – 15.00 Uhr
Freitag 8.30 – 12.00 Uhr

Telefon (0 34 64) 5 35-0
Fax (0 34 64) 535-3190

Der am **Bahnhofsring** liegende Bereich ist teilweise als Mischgebiet und als Wohngebiet ausgewiesen.

Im Isophonenabstand bis 62 dB(A) und 60 dB(A) nachts befinden sich keine Wohngebäude.

An der **Rathenaustraße** sind ebenfalls Bereiche als Mischgebiete und angrenzende Wohngebiete ausgewiesen. Im Mischgebiet befinden sich keine Wohngebäude im Isophonenabstand bis 62 dB(A). Im Bereich Wohngebiet befinden sich im Isophonenabstand, in dem eine Lärmpegelüberschreitung von 60 dB(A) nachts vorhanden ist, 5 Wohngebäude. Betroffen sind die Wohngebäude Rathenaustraße 1; 2; 2a; 2b und 3. Hier wurde ein Lärmpegel von 61,0dB(A) nachts ermittelt.

In der **Halleschen Straße** ist der Richtwert von 62 dB(A) nachts für Mischgebiete zu prüfen. Im Isophonenabstand, in dem dieser Lärmpegelwert überschritten wird, befinden sich keine Wohngebäude.

Im Gesamtergebnis war somit festzustellen, dass in der Friedensstraße an 3 Gebäuden und in der Rathenaustraße an 5 Gebäuden die zulässigen Richtwerte nach der Lärmschutz-Richtlinie-StV überschritten werden.

Die Überschreitung liegt in der Friedensstraße bei 1,2 dB(A) und in der Rathenaustraße bei 1dB(A). In der Friedensstraße würde eine Lärmpegelminderung bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h um 2,5 dB(A) und in der Rathenaustraße um 2,6dB(A) erreicht werden.

Nach diesem Ergebnis können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen. Nach der Lärmschutz-Richtlinie-StV sind Entscheidungen jedoch nicht nur allein auf die berechneten Lärmpegelwerte abzustellen, sondern auf alle Umstände des Einzelfalls. Insbesondere ist festzustellen, ob die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich noch hingenommen werden muss. Auch ist abzuwägen welche Vor- und Nachteile verkehrsrechtliche Entscheidungen mit sich bringen. Nicht jede Maßnahme erzielt letztendlich den Erfolg, der sich rechnerisch als Lärmpegelminderung darstellt.

Auch sollen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht losgelöst von baulichen und planerischen Maßnahmen der Baulasträger oder Gemeinden angeordnet werden. Sie können als Teil eines Konzepts zur Lärmbekämpfung eingebunden werden.

Im vorliegenden Fall sind im Verlauf von 2 Straßenzügen, in jeweils einem kurzen Abschnitt, längstens entlang von 5 Wohngebäuden auf ca. 70-100 m, Lärmpegelüberschreitung zu verzeichnen. Die Überschreitung beträgt ca. 1dB (A). Sie liegt somit nicht in einem Bereich wo ein stark erhöhter Lärmpegel gegenüber der übrigen Straßenabschnitte bewusst wahrgenommen wird.

In der Rathenaustraße liegen die betroffenen Gebäude kurz vor einer starken Rechtskurve. Die Rathenaustraße verläuft zudem in einem starken Gefälle/ Steigung. Die Gebäude befinden sich auf der Fahrbahnseite, in der die Steigung zu befahren ist. Entlang der betroffenen Gebäude werden durchschnittlich Geschwindigkeiten gefahren bei dem der Lärmpegel (Mittelungspegel) maßgeblich von der Fahrweise, wie gewählter Gang, Beschleunigung und Bremsverhalten beeinflusst wird.

Eine Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h würde danach zu vermehrten Schaltvorgängen führen. Ob diese Fahrweise auch hinsichtlich der Steigung die gewünschte Lärminderung erzeugt, ist somit fraglich. Nur bei gleichmäßiger Fahrweise ist eine Lärmpegelminderung tatsächlich spürbar. Auch könnte durch die erzwungene Fahrweise eine Verschiebung bzw. Verschlechterung des Lärmpegels an andere Stelle, wie in Höhe des Standortes des beschränkenden Verkehrszeichens, entstehen.

Auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung in der Friedensstraße für die dort betroffenen 3 Grundstücke ist wegen der kurzen Strecke und der auch dort leichten Steigung bedenklich hinsichtlich einer tatsächlich spürbaren Lärmpegelminderung.

Für die beantragte Lärmschutzmaßnahme in den Zeiten nachts, von 22.00 Uhr – 06.00 Uhr, ist unumstritten ein starker Rückgang des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen.

Der LKW-Anteil am Gesamtanteil DTV liegt unter 5 %, so dass eine Beeinflussung des Lärmpegels durch Schwerverkehr nicht vorliegt.

Wegen der kurzen Überschreitung des Richtwertes nach der Lärmschutz-Richtlinie an einigen wenigen Wohngebäuden wegen der geringen Überschreitung von ca. 1 dB(A) und wegen der örtlichen Gegebenheiten an den betroffenen Gebäuden, wie Steigung und Kurvenlage, ist eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h nachts weder geeignet noch erforderlich, um nach der Lärmaktionsplanung der Lutherstadt Eisleben eine wirksame Lärminderung zu erzielen.

Das Begehren der Lutherstadt Eisleben, eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nachts auf 30 km/h anzuordnen, kann daher nicht entsprochen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


H. Schwarz

Bekanntmachung Aktionsplan 2. Stufe der EU-Lärmkartierung gem. § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Lutherstadt Eisleben vom 24.05.2013

Der nachstehende Aktionsplan der Lutherstadt Eisleben liegt in der Zeit

vom 30. Januar 2017 bis 28. Februar 2017

in der Lutherstadt Eisleben, Fachbereich 3 Kommunalentwicklung/Bau, Klosterstraße 23 in 06295

Lutherstadt Eisleben, Raum 10, zu den folgenden Sprechzeiten:

Montag: 9.00 Uhr bis 12.00 Uhr.

Dienstag: 9.00 Uhr bis 12.00 Uhr und

13.00 Uhr bis 17.30 Uhr

Mittwoch: nach Vereinbarung

Donnerstag: 9.00 Uhr bis 12.00 Uhr und

13.00 Uhr bis 15.30 Uhr

Freitag: 9.00 Uhr bis 12.00 Uhr

zur allgemeinen Einsichtnahme, Information, Mitwirkung bzw. Beteiligung der Öffentlichkeit aus.


Jutta Fischer
Oberbürgermeisterin



Aktionsplan 2. Stufe der EU-Lärmkartierung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Lutherstadt Eisleben vom 24.05.2013 (Formblatt für Mitteilungen zur Aktionsplanung)

1. Allgemeines

1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupt Eisenbahnstrecken und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind¹⁾

Einwohnerzahl: 24.384 (Stand Dez. 2012)

Hauptverkehrsstraßen: Kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraßen sind die Bundesstraßen B80 und B180 sowie die Landesstraße L151. Die Bundesstraße 80 führt aus Richtung Westen an die Ortschaft Helfta und trifft dort auf die B180 und die Landesstraße 151. Die Bundesstraße 180 tangiert die Stadt auf der westlichen Seite. Die L151 durchläuft Eisleben vom Gewerbegebiet Strohhügel aus bis zum Ortsausgang Richtung Wimmelburg. Südlich der Stadt befindet sich die Anschlussstelle „Eisleben“ der Bundesautobahn 38.

Sonstige Lärmquellen: Eisenbahnstrecke

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Lutherstadt Eisleben - Fachbereich 3 Kommunalentwicklung/Bau

Markt 1

06295 Lutherstadt Eisleben

Telefon: 03475 655-731, 03475 655-732

Telefax: 03475 655-773

1.3 Rechtlicher Hintergrund²⁾

§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

1.4 Geltende Grenzwerte³⁾

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten⁴⁾

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen – L151 eingeklammert

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	202 (143)
über 60 bis 65	453 (453)
über 65 bis 70	488 (485)
über 70 bis 75	17 (17)
über 75	0 (0)
Summe	1160 (1098)

L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	463 (455)
über 55 bis 60	447 (444)
über 60 bis 65	123 (123)
über 65 bis 70	0 (0)
über 70	0 (0)
Summe	1033 (1022)

Geschätzte Zahl der von Lärm an den Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen (eingeklammert L151)

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	5,07 (0,69)	318
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	1,17 (0,28)	238
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,29 (0,01)	0
Summe	6,5 (0,98)	556

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind⁵⁾

Die Verkehrslärmschutzverordnung gibt für die Nachtzeit in allgemeinen Wohngebieten 49 dB(A) und für Mischgebiete 54 dB(A) als Immissionsgrenzwert vor. Die untersuchten Wohnungen liegen zum Teil in Mischgebieten und allgemeinen Wohngebieten. Eine genaue Zuordnung pro Wohnung wurde nicht durchgeführt. Wenn die meisten Wohnungen im untersuchten Bereich Mischgebieten zuzuordnen sind, sind ca. 570 Personen von Nachtpegeln größer 55 dB(A) betroffen.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung wird vom Umweltbundesamt für die Nachtzeit ein Eingriffswert von 55 dB(A) vorgeschlagen. Im untersuchten Bereich (L151) leben ca. 570 Menschen in Gebieten mit L_{Night} > 55 dB(A).

3. Maßnahmenplanung⁶⁾

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung⁷⁾

keine

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre⁸⁾

Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h für LKW und PKW in der Nachtzeit (22.00-06.00 Uhr).
(siehe Anlage - Anfrage / Antrag vom 05.03.2013)

3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre⁹⁾

Ruhige Gebiete werden nicht beeinflusst.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen¹⁰⁾

Als langfristige Strategie wurde die Aufhebung des Einbahnstraßensystems am Knotenpunkt Fritz-Wenck-Str./Kasseler Str. untersucht. Diese Untersuchung ergab jedoch geringere Minderungen der Betroffenenzahlen als die Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h und wurde daher nicht weiter in Erwägung gezogen. Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder -wälle sind im innerstädtischen Bereich nicht möglich. Eine Verlegung nach Süden wäre aufgrund der Topografie sehr schwierig. Bei einer Verlegung nach Norden würden bisher weniger betroffene Wohngebiete stärker belastet werden. Vorschlägen wären neue Flüsterasphaltsysteme, die auch schon für Geschwindigkeiten bis 40 km/h eingesetzt werden können. Da hierfür aber noch keine Lärminderungswerte gemäß RLS 90 und keine Langzeitstudien vorliegen, ist eine genaue Berechnung der Betroffenenreduzierung nicht möglich.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen an den Hauptverkehrsstraßen (L151 eingeklammert) ¹¹⁾

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	277 (218) Differenz:-0
über 60 bis 65	404 (404) Differenz:-75
über 65 bis 70	479 (476) Differenz:-26
über 70 bis 75	(0) 0 Differenz:-17
über 75	(0) 0
Summe	1160 (1098)
Differenz	

L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	467 (459) Differenz:-180
über 55 bis 60	385 (383) Differenz:-184
über 60 bis 65	0 (0) Differenz:-123
über 65 bis 70	0 (0)
über 70	0 (0)
Summe	852 (842)
Differenz	

4. Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

24.05.2013 (Bericht „Lärmaktionsplanung der Lutherstadt Eisleben (2013)“

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

entfällt

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

entfällt

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans¹²⁾

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Nachtzeit auf 30 km/h bringt für mind. 480 Menschen im untersuchten Bereich (L151, Wohnungen mit L_{Night}>50 dB(A)) eine Verbesserung um eine Pegelklasse. Die Verbesserung beträgt im Mittel 2,5 dB. Trotz dieser Verbesserungen wurde die Maßnahme aufgrund anderer Bewertungskriterien vom Straßenverkehrsamt Sangerhausen abgelehnt. Die Begründung wird mit beigefügt (Schreiben vom 19.11.2013).

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans¹³⁾

Kosten für die Aufstellung (Ausbreitungsrechnungen): 5612,04 €

4.6 Weitere finanzielle Informationen¹⁴⁾

keine

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

entfällt

Ort, Datum

Lutherstadt Eisleben, den 19.12.2013

gez. i.A. Richter
Stadt Lutherstadt Eisleben
Fachbereich 3 / Kommunalentwicklung Bau
Postfach 01331 / Markt 1
06282 Lutherstadt Eisleben

Erläuterungen zum Ausfüllen dieser Formblätter enthält die nachfolgende Seite!

- 1) Die Einwohnerzahl der Gemeinde, ihre räumliche Gliederung und ihre Lage zur Hauptverkehrsstraße bzw. Haupteisenbahnstrecke sind zu nennen. Obwohl Sachsen-Anhalt über keinen Großflughafen nach der Begriffsbestimmung von § 47b Bundes-Immissionsschutzgesetz verfügt, sind für die betroffenen Gemeinden, die im Rahmen der durchgeführten Lärmkartierung ermittelten Geräusche des Großflughafens Leipzig/Halle zu nennen. Sonstige Straßen, Eisenbahnstrecken oder weitere Anlagen, die auf die Gemeinde einwirken, können an dieser Stelle als sonstige Lärmquellen genannt werden.
- 2) Der rechtliche Hindergrund ist mit dem Verweis auf § 47d BImSchG abschließend genannt.
- 3) Dieser Punkt ist nicht auszufüllen. Sachsen-Anhalt wird bei den Mitteilungen an das Bundesumweltministerium bzw. das Umweltbundesamt auf die entsprechenden, bereits an die Kommission übermittelten Grenzwerte verweisen.
- 4) Diese Daten sind den Lärmkarten zu entnehmen.
- 5) Die Bewertung sollte unter Beachtung des für den jeweiligen Standort bestehenden Schutzanspruches nach der Verkehrslärmschutzverordnung und des Baugebietes nach der Baunutzungsverordnung erfolgen. Die Bewertung soll ferner darauf eingehen, ob die Personen in ehemals ruhigen Gebieten lebten, die erst später verlärmte wurden, ob Schallschutzfenster abgelehnt wurden etc.
- 6) Sofern die Lärmkarte betroffene Einwohner in Pegelklasse $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ oder höher ausweist, muss Ziff. 3.1 bearbeitet werden.
- 7) Hier sind durch die Gemeinde die Maßnahmen des Schallschutzes im Zusammenhang mit dem Neubau bzw. Ausbau der Hauptverkehrsstraße aufzulisten. In der Regel sind die erforderlichen Maßnahmen Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses, der den Gemeinden bzw. Verwaltungsgemeinschaften vorliegen müsste. Falls neben Maßnahmen des aktiven Schallschutzes im Einzelfall auf passive Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzfenster verwiesen worden ist, sind diese Maßnahmen hier aufzulisten. Erfasst werden sollen ebenfalls Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen.
- 8) Nunmehr schließt sich der entscheidende Prüfschritt an. Sofern die betroffenen Einwohner bereits durch Schallschutzfenster in ihren Wohnungen gegen den Umgebungslärm geschützt werden und alle verhältnismäßigen Maßnahmen zum Schutz gegen Lärm der betroffenen Einwohner bereits ausgeschöpft sind, erübrigt sich eine weitere Aktionsplanung. Falls aus dem **Ergebnis der Prüfung** Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung geplant werden, sind diese hier zu aufzuführen. Auch Maßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung können hier genannt werden, beispielsweise Vermeidung der bauplanungsrechtlichen Festsetzung von schutzbedürftigen Wohn- oder Mischgebieten in den verlärmten Bereichen.
Konkret benannte Maßnahmen führen in der Regel zu einer Reduzierung der Zahl der Betroffenen vor allem in den hohen Pegelklassen. Diese Zahlen werden unter Punkt 3.5 aufgelistet.
- 9) Sollten Maßnahmen zur Lärminderung geplant werden, dürfen diese zum Beispiel bei einer Ortsumgehungsstraße nicht zu einer Verschlechterung der Situation in den „Ruhigen Gebieten“, (Vergrößerung der Betroffenenanzahl) führen.
- 10) Hier sind Maßnahmen aufzuführen, deren Realisierung erst nach einem Zeitraum von mehr als fünf Jahren umgesetzt werden können.
Konkret benannte Maßnahmen sollen auch hier in der Regel zu einer Veränderung (Reduzierung der Betroffenenanzahlen in den hohen Pegelklassen!) der Zahl der betroffenen Personen in den einzelnen Pegelklassen führen. Diese werden unter Punkt 3.5 aufgelistet.
- 11) Durch Ausbreitungsberechnungen zur Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen der Lärmaktionsplanung, lassen sich die Zahl der betroffenen Einwohner in den einzelnen Pegelklassen neu berechnen. Vorrangiges Ziel ist eine Reduzierung der Zahl der betroffenen Einwohner in den hohen Pegelklassen. Neben der Zahl der betroffenen Einwohner für den Tag-Abend-Nacht-Zeitraum muss auch die Zahl der betroffenen Einwohner in der Nacht für die einzelnen Pegelklassen ausgewiesen werden. Die ermittelten Summen aus der Gesamtzahl der betroffenen Einwohner werden jeweils für den Tag-Abend-Nacht-Zeitraum (L_{DEN}) und den Nachtzeitraum (L_{Night}) angegeben.

Die Reduzierung ergibt sich aus der Differenz der Angaben in Punkt 2.1 und Punkt 3.5.

- 12) Zusammenfassend kann an dieser Stelle die Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen aufgeführt werden. In der Regel werden Maßnahmen dann als besonders wirkungsvoll betrachtet, wenn ihre Auswirkungen die Lebensqualität einer großen Zahl von Betroffenen verbessert haben.
- 13) Sofern diese Informationen verfügbar sind.
- 14) Hier können Kosten-Nutzen- oder Kostenwirksamkeitsanalysen angeführt werden.