Lärmaktionsplan
der Gemeinde Schkopau

Aktionsplan zur 3. Stufe der EU-Lärmkartierung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

vom Mai 2019

Gemeinde Schkopau
Schulstraße 18
06258 Schkopau

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeines ... 3
1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind ... 4
1.1.1 Ortschaft Burgliebenau ... 4
1.1.2 Ortschaft Döllnitz ... 5
1.1.3 Ortschaft Ermlitz ... 5
1.1.4 Ortschaft Hohenweiden ... 5
1.1.5 Ortschaft Knapendorf ... 5
1.1.6 Ortschaft Korbetha ... 6
1.1.7 Ortschaft Lochau ... 6
1.1.8 Ortschaft Luppenau ... 6
1.1.9 Ortschaft Raßnitz ... 7
1.1.10 Ortschaft Röglitz ... 7
1.1.11 Ortschaft Schkopau ... 7
1.1.12 Ortschaft Wallendorf/ Luppe ... 7
1.1.13 Flughafen Leipzig/ Halle ... 8
1.1.14 Dow- Werke am Industriestandort Schkopau ... 10
1.1.15 Haupteisenbahnstrecken ... 11
1.1.16 Bundesautobahnen A 9 und A 38 ... 11
1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde ... 11
1.3 Rechtlicher Hintergrund ... 12
1.4 Geltende Grenzwerte ... 12
2 Bewertung der Ist-Situation ... 12
2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten ... 12
2.1.1 An den Hauptverkehrswegen ... 12
2.1.2 Zum Fluglärm ... 13
2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind ... 13
2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen ... 15
2.3.1 Hauptverkehrswege mit Kartierungspflicht ... 15
2.3.2 Hauptverkehrswege ohne Kartierungspflicht ... 15
2.3.3 Fluglärm ... 16
3 Maßnahmenplanung ... 21
3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung ... 23
3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre ... 24
3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre ... 32
3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen ... 33
3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen ... 33
4 Formelle und finanzielle Informationen ... 33
4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans ... 33
4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans ... 33
4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen ... 33
4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans ... 34
4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans ... 34
4.6 Weitere finanzielle Informationen ... 34
4.7 Link zum Aktionsplan im Internet ... 35

1 Allgemeines

Worum geht es bei der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung?

Lärm ist ein gravierendes Umweltproblem. Die Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten bildet die Grundlage für die Information der Bevölkerung und die Erstellung von Aktionsplänen zum Lärmschutz. In der Europäischen Union (EU) geschieht dies nach einheitlichen Verfahren basierend auf der Umgebungslärmrichtlinie.

Lärmkarten müssen bis zum 30. Juni 2017 und Lärmaktionspläne bis zum 18. Juli 2018 erstellt werden für

- Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern,
- Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen (Mio.) Kraftfahrzeugen pro Jahr,
- Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr und
- Großflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 50.000 Bewegungen pro Jahr.

Wie sieht die Lärmkartierung aus?

Laut 34. BImSchV bestehen Lärmkarten unter anderem aus „einer graphischen Darstellung der Überschreitung eines Wertes, bei dessen Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden.“ Um Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden und erhebliche Lärmbelästigungen zu mindern und langfristig abzustellen, empfiehlt das Umwelt-Bundesamt als Auslösekriterien für die Aktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen, die Überschreitung einer der beiden Werte des 24-Stunden-Wertes Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} oder des Nachtlärmindex L_{Night}. Eine Prüfung der Lärmaktionsplanung ist in Sachsen-Anhalt dann erforderlich, wenn bei der 3. Stufe der Lärmkartierung (2017) Einwohner ermittelt worden sind, die durch Hauptverkehrsstraßen oder durch den Fluglärm des Großflughafens Leipzig/ Halle einem nächtlichen Beurteilungspegel **L_{Night} > 55 dB(A)** ausgesetzt sind.

Welchen Sinn verfolgen die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung?

Lärmkarten (graphische Darstellung der Lärmsituation) sowie die dazugehörigen Lärmaktionspläne (Maßnahmenkonzept zum Lärmschutz) sind nach § 47c BImSchG durch die Gemeinden, oder der nach Landesrecht zuständigen Behörden zu erstellen. Die Kartierung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes nimmt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vor; die Kartierung des Großflughafens Leipzig/ Halle erfolgte auf sächsischer Seite durch das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG).

Die Überprüfung und ggf. Überarbeitung der Lärmaktionspläne hat spätestens alle 5 Jahre und zusätzlich bei Bedarf, d. h. einer bedeutsamen Entwicklung für die Lärmsituation, zu erfolgen. Die Lärmaktionsplanung ist demzufolge ein dynamischer, stetig fortschreitender Prozess und nicht einfach nur eine einmalige Auflistung möglicher Maßnahmen. Die Lärmaktionspläne enthalten somit konkrete Maßnahmen zur Lärmminderung, die möglichst umfassend realisiert werden sollen. Die Öffentlichkeit kann an der Lärmaktionsplanung aktiv mitwirken.

Die 3. Stufe der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Schkopau basiert auf Lärmkarten, die das Landesamt für Umweltschutz (LAU) erstellen ließ. Diese graphischen Lärmkarten stellen die Situation innerhalb der Gemeinde dar und sind online abrufbar.
Auf Grundlage dieser aktuellen Karten werden Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung der Bevölkerung in den Lärmaktionsplänen festgelegt. In diesem fortlaufenden Prozess ist die Information, die Beteiligung und die Mitwirkung der Öffentlichkeit ein wesentlicher Bestandteil. Die erste Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte über die u.g. Internetseite des Landesamtes für Umweltschutz, wo der Bevölkerung bis zum 30.11.2017 die Möglichkeit eröffnet war, Hinweise und Vorschläge zur Erstellung eines Entwurfes für einen Lärmaktionsplan an Hauptverkehrsstraßen einzureichen.
https://lau.sachsen-anhalt.de/luft-klima-laerm/laerm-und-erschuetterungen/laermaktionsplanung/oeffentlichkeitsbeteiligung/

Die EU- Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten, die Lärmbelastung der Bevölkerung nach vergleichbaren Kriterien zu ermitteln. Hierdurch ergibt sich ein objektives Bild der Lärmbelastung in Europa.

1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Die Gemeinde Schkopau grenzt unmittelbar an die Stadtgebiete der Stadt Halle (Saale) und der Stadt Merseburg und gehört zum Landkreis Saalekreis im Land Sachsen- Anhalt.
Zum 1. August 2004 wurde die neue Gemeinde Schkopau aus den bisher selbständigen Gemeinden Burgliebenau, Döllnitz, Ermlitz, Hohenweiden, Korbetha, Lochau, Raßnitz, Röglitz und Schkopau gebildet. Die früheren Gemeinden Luppenau und Knapendorf gehören seit dem 1. Januar 2005 ebenfalls zur Gemeinde Schkopau. Am 1. Januar 2010 wurde Wallendorf (Luppe) von der Verwaltungsgemeinschaft Leuna- Kötzschau nach Schkopau eingegliedert.

Weiterhin liegt die Gemeinde Schkopau inmitten des industriell geprägten Ballungsraumes der Großstädte Halle und Leipzig (Chemieindustrie, Braunkohleabbau, internationaler Flughafen, Neubau ICE- Strecke, Autobahnkreuz Schkeuditz A9 – A14), womit ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen einhergeht.
Am 31.12.2018 gab es 11.176 Einwohner in der Gemeinde Schkopau.

1.1.1 Ortschaft Burgliebenau

In der Ortschaft Burgliebenau wohnten zum 31.12.2018 409 Einwohner. Durch die Ortslage Burgliebenau verläuft die Landesstraße L 183 von Merseburg nach Lochau und mündet auf die L 170. Auf der L 183 ist eine hohe Verkehrsbelastung zu verzeichnen.
Die L 183 verläuft innerhalb des Bebauungszusammenhangs zwischen den Häuserfronten. Innerorts ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgegeben. Für LKW besteht eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/ h auf Höhe der Lärmschutzwand.
Auf der Höhe des Wohngebietes „Zur Mühlbreite“ wurde eine Schallschutzmauer errichtet.
Die L 183 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

1.1.2 Ortschaft Döllnitz

In der Ortschaft Döllnitz wohnten zum 31.12.2018 1.195 Einwohner. Um die Ortslage Döllnitz zu entlasten, wurde die L 170 als Umgehungsstraße ausgeführt. Die Landesstraße L 170 führt von Halle über Lochau, Raßnitz und Ermlitz nach Schkeuditz. Eine entsprechend hohe Verkehrsbelastung ist zu verzeichnen.

Die L 170 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

1.1.3 Ortschaft Ermlitz

In der Ortschaft Ermlitz wohnten zum 31.12.2018 1.601 Einwohner. Durch die Ortslage Ermlitz verläuft in Ost- West- Richtung aus Raßnitz kommend die Landesstraße L 170 von Halle nach Schkeuditz. Die L 170 weist eine hohe Verkehrsbelastung auf und wird als Umleitungsstrecke bei Ereignissen auf der B 6 und auf der BAB 9 genutzt.

Die L 170 verläuft innerhalb des historisch gewachsenen Ortskerns direkt zwischen den Häuserfronten. Innerorts ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgegeben. Für LKW besteht generell eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Die L 170 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

1.1.4 Ortschaft Hohenweiden

In der Ortschaft Hohenweiden wohnten zum 31.12.2018 812 Einwohner. Die Ortschaft Hohenweiden schließt sich im Verlauf der Landesstraße L 171 nordwestlich an die Ortschaft Korbetha an. Die Ortschaft Hohenweiden besteht aus den Ortsteilen Rattmannsdorf, Hohenweiden/ Neukirchen und Rockendorf, durch die die L 171 führt. Innerhalb der Ortsteile ist eine ortsübliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h festgesetzt. Anschließend verläuft sie weiter in Richtung Holleben/ Halle (Saale)– Neustadt. Die L 171 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

1.1.5 Ortschaft Knapendorf

In der Ortschaft Knapendorf wohnten zum 31.12.2018 469 Einwohner. Der Ortsteil Bündorf liegt nordwestlich der Stadt Merseburg und südlich der Hochhalde Deponie Schkopau.

Die L 172 führt in Ost- West- Ausrichtung von der B91 über Knapendorf nach Bad Lauchstädt. Dabei verläuft sie überwiegend außerhalb der bebauten Bereiche. Die Umgehungsstraße ist im Jahr 2002 errichtet worden. Über die Anschlussstelle Merseburg- Nord dient sie u.a. als Zubringertrasse zur A38. Innerhalb der Ortschaft gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Außerhalb sind vom Abzweig K 2156 bis zur A38 70 km/h als Höchstgeschwindigkeit vorgegeben.

Die L 172 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

Die Kreisstraße K 2157 im Ortsteil Dörstewitz befindet sich als Kopfsteinpflasterstraße in einem schlechten Zustand.

1.1.6 Ortschaft Korbetha

In der Ortschaft Korbetha wohnten zum 31.12.2018 270 Einwohner. Die Ortschaft Korbetha liegt nordwestlich von Schkopau. Im Süden von Korbetha liegen die Dow- Werke, die den Großteil der Fläche in der Gemarkung bedecken.

Die Landesstraße L 171 verläuft südlich der Ortschaft Korbetha und außerhalb des bebauten Bereiches in westöstlicher Ausrichtung. Sie führt von der B91 (Höhe Schkopau) in Richtung Hohenweiden/ Holleben. Diese dient u.a. als westliche Verbindungsstraße zwischen Halle und dem Dow- Standort. Die Umgehungsstraße wurde im Jahr 1998 errichtet und reduzierte damit den Durchgangsverkehr sowie die Belastung der Bürger erheblich.

Vorgegeben ist auf diesem Streckenabschnitt im Bereich von Korbetha eine Geschwindigkeits-begrenzung von max. 60 km/h. Eine Schallschutzmauer wurde errichtet.

Die L 171 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

1.1.7 Ortschaft Lochau

In der Ortschaft Lochau wohnten zum 31.12.2018 1.065 Einwohner. Durch die Ortslage Lochau verläuft in Ost- West- Richtung die Landesstraße L 170 von Halle nach Schkeuditz. Von Halle kommend verläuft die L 170 über eine Umgehungsstraße an der Ortschaft Döllnitz vorbei. Aus Lärmgründen wird bereits seit Jahren eine Umgehungsstraße für die Ortschaft Lochau von den Bürgern gefordert, da besonders der LKW- Anteil als sehr hoch eingeschätzt wird. Darüber hinaus wird die L 170 auch als Umleitungsstrecke bei Ereignissen auf der B 6 und auf der BAB 9 genutzt. Der Verkehr der L 183 aus Richtung Burgliebenau mündet ebenfalls in der Ortschaft Lochau auf die L 170.

Die L 170 verläuft innerhalb des historisch gewachsenen Ortskerns direkt zwischen den Häuserfronten. Innerorts ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr vorgegeben. In den Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr erfolgte nach verkehrsrechtlicher Anordnung der unteren Straßenverkehrsbehörde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h.

Die L 170 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor. Allerdings ist eine nahezu durchgängige Absenkung der Kanalisationsabdeckung zu verzeichnen, welche zusätzliche Immissionen hervorruft.

1.1.8 Ortschaft Luppenau

In der Ortschaft Luppenau wohnten zum 31.12.2018 487 Einwohner. Südlich der Ortslage Tragarth verläuft in Ost- West- Richtung die Bundesstraße B 181 von Merseburg nach Leipzig.

Die B 181 verläuft außerhalb des bebauten Bereiches. Im Kreuzungsbereich der Abzweigung nach Tragarth ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h vorgegeben.

Die B 181 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

1.1.9 Ortschaft Raßnitz

In der Ortschaft Raßnitz wohnten zum 31.12.2018 1.063 Einwohner. Durch die Ortslage Raßnitz verläuft in Ost- West- Richtung aus Lochau kommend die Landesstraße L 170 von Halle nach Schkeuditz. Die L 170 weist eine hohe Verkehrsbelastung auf und wird als Umleitungsstrecke bei Ereignissen auf der B 6 und auf der BAB 9 genutzt. Der Verkehr der L 168 aus Richtung Gröbers mündet in der Ortschaft Raßnitz auf die L 170. Die L 170 verläuft innerhalb des historisch gewachsenen Ortskerns direkt zwischen den Häuserfronten. Innerorts ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgegeben.

Die L 170 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

1.1.10 Ortschaft Röglitz

In der Ortschaft Röglitz wohnten zum 31.12.2018 288 Einwohner. Durch die Ortslage Röglitz verläuft die Kreisstraße K 2146 von Raßnitz nach Großkugel und mündet auf die B6. Durch den Anschluss an die B 6 ist ebenfalls eine hohe Verkehrsbelastung zu verzeichnen.

Die K 2146 verläuft innerhalb des Bebauungszusammenhangs zwischen den Häuserfronten. Innerorts ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgegeben.

Die K 2146 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf.

1.1.11 Ortschaft Schkopau

In der Ortschaft Schkopau wohnten zum 31.12.2018 2.790 Einwohner. Die Bundesstraße B 91 tangiert den Ortsteil Schkopau im Westen und verläuft in Nord- Süd- Ausrichtung. Die B 91 stellt somit die Hauptverkehrsstraße zwischen der Stadt Halle und dem südwestlich gelegenen Dow- Standort sowie der Stadt Merseburg dar.

Durch Straßenverkehrsbehörden wurde eine Veränderung der Logistik und der Anfahrtswege zu Dow erreicht. Der Chemiestandort hat beim Bau der BAB 38 eine Autobahnanschlussstelle erhalten, die AS Bad Lauchstädt, welche am 18.11.2003 in Betrieb genommen wurde, und über die der Industriestandort direkt zu erreichen ist. Die B 91 wurde somit im Bereich Schkopau entlastet.

Die B 91 ist vierspurig ausgebaut und wurde mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausgewiesen. Nach Abschluss der Bauarbeiten auf Höhe von Schkopau liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

1.1.12 Ortschaft Wallendorf/ Luppe

In der Ortschaft Wallendorf wohnten zum 31.12.2018 727 Einwohner. Die Ortschaft Wallendorf schließt sich im Verlauf der B 181 im Osten an den Ortsteil Tragarth an. Die B 181 stellt somit in ostwestlicher Richtung die Hauptverkehrsstraße von Leipzig nach Merseburg dar und verläuft in der Ortschaft Wallendorf innerhalb des bebauten Bereiches. Innerorts ist eine ortsübliche zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h festgesetzt. Für Fußgänger besteht eine Bedarfsampel.

Die B 181 wurde mit einer Asphalt- Deckschicht ausgeführt und weist einen üblichen Ausbaustandard auf. Zurzeit liegt eine intakte Straßenbeschaffenheit vor.

1.1.13 Flughafen Leipzig/ Halle

Als weitere relevante Lärmquelle ist besonders der Flughafen Leipzig- Halle zu nennen.

„Der Flughafen Leipzig/ Halle wird seit 1990 kontinuierlich bedarfsgerecht ausgebaut. Damit trägt der Airport der rasanten Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs Rechnung und präsentiert sich heute als einer der modernsten Verkehrsflughäfen Europas.

Bereits zu Beginn der 1990er Jahre wurden die Weichen zur Modernisierung und Erweiterung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen am Standort Leipzig/ Halle gestellt. Dies waren Anfänge einer weitsichtigen Ausbauplanung, deren schrittweise Realisierung den Airport zu einem international konkurrenzfähigen Verkehrsknoten wachsen ließen.

Auch das neue Jahrtausend stand am Flughafen Leipzig/ Halle im Zeichen der Weiterentwicklung und Modernisierung. So wurden die Start- und Landebahn Nord bzw. Süd sowie das Zentralterminal in Betrieb genommen."

(Vgl.: https://www.leipzig-halle-airport.de/unternehmen/ueber-uns/zahlen-und-fakten/ausbauschritte-159.html , 09.05.2019)

„Seit der Deutschen Wiedervereinigung vollzog sich am Flughafen Leipzig/ Halle eine rasante Verkehrsentwicklung. Wurden 1990 noch knapp 275.000 Fluggäste gezählt, waren es 1992 bereits mehr als eine Million. Diese Zahl verdoppelte sich bis 1995. Der positive Trend setzte sich auch in den folgenden Jahren fort.

Der Flughafen Leipzig/ Halle verzeichnete im Passagierverkehr 2018 insgesamt 2.571.119 Fluggäste. Von Januar bis Dezember wurden 79.218 Flugbewegungen erfasst, dies bedeutete ein Wachstum von 13,5 Prozent. Das Luftfrachtaufkommen am Leipzig/ Halle Airport, Europas fünftgrößtem Frachtdrehkreuz, erhöhte sich 2018 auf rund 1.221.429 Tonnen, was einem Zuwachs von 7,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht."

(Vgl.: https://www.leipzig-halle-airport.de/unternehmen/ueber-uns/zahlen-und-fakten/verkehrsentwicklung-158.html , 09.05.2019)

In der Gemeinde Schkopau wurde diesbezüglich ein Nachtschutzgebiet festgelegt, da dieser Bereich Immissionen ausgesetzt ist, der über das zumutbare Maß hinausgeht. Innerhalb dieses Bereiches wurden auf Antrag bereits passive Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen.

„Wegen der Internationalität des Luftverkehrs werden die wesentlichen Regelungen zum Luftverkehr auf internationaler Ebene getroffen. Die Regelungen werden in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO verhandelt und fließen dann ins nationale Recht ein. Die Gesetzgebungskompetenz für den Luftverkehr obliegt dem Bund. Den Ländern wurden vom Bund verschiedene, wesentliche Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung im Rahmen der Auftragsverwaltung übertragen, die im § 31 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) [in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698) zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 11 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808)] aufgeführt sind. Für die fluglärmbetroffenen Gemeinden verbleiben daher nur wenige Handlungsmöglichkeiten. Hierzu gehört die Mitarbeit in den Kommissionen nach § 32 b LuftVG. Diese so genannten Fluglärmkommissionen bestehen an allen größeren Verkehrsflughäfen und beraten die

Genehmigungsbehörde über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge. Die Gemeinden sollten daher in den Fluglärmkommissionen Vorschläge zur Fluglärmminderung einbringen. Die Vorschläge könnten z. B. die Änderung einzelner Flugstrecken oder eine verbesserte Differenzierung der lärmabhängigen Landeentgelte betreffen [Ch. Hochfeld, H. Arps, A. Hermann, M. Schmied: Ökonomische Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltauswirkungen des Flugverkehrs: Lärmabhängige Landegebühren, Forschungsvorhaben im Auftrag des Umweltbundesamtes, Öko-Institut, Darmstadt 2004], um den Einsatz von leiseren Flugzeugen zu fördern." [Quelle: LAI – AG Lärmaktionsplanung i.d.F.v. 03/2017, S. 38]

Die Gemeinde Schkopau setzt sich jedoch insbesondere für folgende Punkte ein, um die Belastung der Bürger zu reduzieren:

1. Verlegung nicht unbedingt nachts notwendiger Flüge (nicht überwiegend für Expressfracht genutzte Flüge) auf die Tagzeiten,
2. Umsetzung eines lärmmindernden Bahnnutzungskonzeptes (gleichmäßige Nutzung der Start- und Landebahn Nord und Süd in den Nachtstunden; alternierende Nutzung der Nord- und Südbahn usw.),
3. Untersuchung und Einführung lärmarmer Flugverfahren (Anhebung des An- und Abflugwinkels, Optimierung der Flugrouten, gekurvter Anflug usw.),
4. Erhebung und Information in Bezug auf die Daten der Messstationen, so dass konkrete Aussagen zum vorhandenen Lärm gemacht werden können. Diesbezüglich fordert insbesondere die Ortschaft Döllnitz, dass die Stationen zur Lärmmessung ausgelesen werden und zur Diskussion im Ortschaftsrat zur Verfügung stehen bzw. dass in der Ortschaft Knapendorf/ Dörstewitz erneute Lärmpegelmessungen zu veranlassen sind,
5. Werben für weitere Lärmschutzmaßnahmen seitens des Flughafens, welche an den Gebäuden in den betroffenen Ortsteilen realisiert werden sollen (z.B. durch die Erweiterung der Nachtschutzflugzone).

In diesem Sinn hat die Gemeinde Schkopau im Jahr 2013 den Antrag gestellt, die Verschiebung der kurzen Südabkurvung in Startrichtung West um 1600 m nach Westen zu prüfen. Nach Befürwortung des Antrags durch die FLK wurden durch die DFS die entsprechenden Streckenvarianten geprüft und erarbeitet. Als Ergebnis der Betroffenheitsanalyse des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) wurde die bevorzugte Variante zur Verschiebung der Abflugroute TORPU S der DFS zur Umsetzung empfohlen. Seit dem 10.12.2015 befindet sich das Verfahren im Regelbetrieb. (Vgl.: Lärmaktionsplanung – Maßnahmenkatalog Fluglärm des LfULG, i.d.F. vom 16.10.2018)

Die Aktivitäten der Fluglärmkommission (FLK) wurden in einem Dokument zusammengefasst. Der Stand dieses Entwurfs vom 16.11.2018 wurde als Anlage dem Lärmaktionsplan der Gemeinde zur weiteren Information für die Öffentlichkeit beigefügt.

Darüber hinaus haben „die Gemeinden die Möglichkeit, durch eine vorausschauende Siedlungsplanung ein weiteres Heranrücken der Wohnbebauung an den Flugplatz und damit neue Fluglärmprobleme zu vermeiden – auch über die diesbezüglichen Regelungen des FluLärmG hinaus." [Quelle: LAI – AG Lärmaktionsplanung i.d.F.v. 03/2017, S. 38]

Die Organisation und Begleitung der Kartierung des Fluglärms am Großflughafen Leipzig-Halle, welcher vor allem im Saalekreis und im Osten und Süden von Halle Lärmbelästigungen hervorruft, erfolgte durch den Freistaat Sachsen.
Aufgrund der gesetzlichen Regelungen ist die Gemeinde Schkopau auch bei der Lärmaktionsplanung für den Flughafen Leipzig/ Halle die zuständige Behörde. In einer Mail vom 09.05.2018 des Landesamtes für Umweltschutz wurde mitgeteilt, dass der Fluglärm speziell im Lärmaktionsplan thematisiert werden muss, so dass der am 29.05.2018 vom Gemeinderat beschlossene Lärmaktionsplan in der Fassung vom Mai 2018 speziell zum Fluglärm überarbeitet und ergänzt wurde, und die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung wiederholt wurde.

1.1.14 Dow- Werke am Industriestandort Schkopau

Weiterhin liegt eine Lärmbelastung der Bürger Schkopaus durch die benachbarten Chemiewerke von Dow vor. Hier wurde auf Basis, der in den letzten Jahren mit der Schallkontingentierung für die Flächen des Werksgeländes gesammelten Erfahrungen, nach den von Dow dargelegten Ausführungen erkennbar, dass diese Emissionswerte teilweise zu Problemen bei der Realisierung von Anlagen und insbesondere bei der weiteren Standortentwicklung führen würden.
Insofern bestand für das Unternehmen Dow, aber auch für die Gemeinde Schkopau und die Genehmigungsbehörde, ein Regelungsbedarf, zukünftig einhaltbare Immissionsgegebenheiten zu schaffen. Unter Berücksichtigung des positiven Trends der Werksentwicklung bestand die Absicht die angrenzenden Bebauungspläne für den Dow-Standort, dahingehend zu ändern, dass eine Schallemissionskontingentierung erfolgt, die einer künftigen Entwicklung des Standorts Rechnung trägt und trotzdem gesunde Wohnverhältnisse in den angrenzenden Wohnsiedlungen gewährleistet.
So wurden in den Verfahren zur 1. Änderung der Dow- Bebauungspläne mit der Erhöhung der Schallkontingentierung die Wettbewerbsfähigkeit und die Zukunft des Standortes weiter gesichert. Unter diesem Ansatz sind über verschiedene Optimierungsschritte die zulässigen flächenbezogenen immissionswirksamen Schallleistungspegel so angehoben worden, dass mit dieser Maßnahme nicht hinnehmbare Beeinträchtigungen vermieden werden.
Im Ergebnis dessen kann eingeschätzt werden, dass sich die Gesamtgeräuschbelastung an den einzelnen, relevanten Immissionsorten durch die höheren Immissionen des Industriestandortes nicht wesentlich änderten. Die Geräusche insbesondere der Bundesstraße B 91 dominieren die Geräuschsituation im Ortsteil Schkopau.
„Für Industrieanlagen, gewerbliche Anlagen und Häfen (ausgenommen Seehafenumschlagsanlagen) konkretisiert die TA Lärm die Anforderungen des BImSchG zu Geräuschen, wobei die Immissionsrichtwerte der TA Lärm so niedrig sind, dass in den dem Wohnen dienenden Gebieten keine Betroffenen mit einem L_{DEN} > 60 dB(A) zu erwarten sind. Aus diesen Gründen ist eine Lärmaktionsplanung in der Regel hier nicht erforderlich.“ [Quelle: LAI – AG Lärmaktionsplanung i.d.F.v. 03/2017, S. 38]

1.1.15 Haupteisenbahnstrecken

Weiterhin wird die Gemeinde Schkopau von den Haupteisenbahnstrecken im Land Sachsen- Anhalt tangiert und gehört diesbezüglich zu den Gemeinden mit einer Zugbelastung von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr nach Fahrplan 2006. Die Gemeinde Schkopau ist darüber hinaus vom Neubau der ICE-Strecke Halle- Erfurt betroffen. Die Geräuschemissionen des ICE werden von den Bürgern der Ortschaften Döllnitz und Dörstewitz beeinträchtigend wahrgenommen.

Im Rahmen der gesetzlich geforderten Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes fand Mitte 2017 und Anfang 2018 eine Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Seit dem 1. Januar 2015 ist für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Die Einflussmöglichkeiten der Kommune sind deshalb eingeschränkt.

Die Informationsseite des Eisenbahn-Bundesamt zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung finden Sie unter https://www.laermaktionsplanung-schiene.de

[Quelle:https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html#doc1528342bodyText2 , 23.03.2018]

Die Ergebnisse der Lärmkartierung können mit einem interaktiven und kostenfreien Kartendienst betrachtet werden. Der Dienst zeigt die Lärmkarten wahlweise für den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN}) oder den Nacht-Lärmindex (L_{Night}). Zusätzlich lassen sich Lärmstatistiken und das zugrunde liegende Verkehrsaufkommen (Zugfahrten/ Jahr) anzeigen.
[Quelle: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html , 23.03.2018]

1.1.16 Bundesautobahnen A9 und A 38

Im Osten der Gemeinde Schkopau verläuft immissionsrelevant die A 9 in Nord- Süd- Richtung und im Westen schneidet die A 38 ebenfalls in Nord- Süd- Richtung verlaufend das Gemeindegebiet.
Die Kartierung an den Autobahnen für ca. 60 Gemeinden wurde vom Landesamt für Umweltschutz übernommen. Die Ergebnisse der Lärmkartierung an den Autobahnen sind bereits auf dem Sachsen-Anhalt- Viewer des Geoportals:
http://www.lvermgeo.sachsen-anhalt.de/de/geoservice/viewer/htmlviewer/htmlviewer.htm
des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt einsehbar.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Schkopau

An dieser Stelle möchte die Gemeinde Schkopau nochmals etwas zu den rechtlichen Rahmenbedingungen erläutern:

Nach § 47 d BImSchG ist die Gemeinde Schkopau dafür zuständig, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Dieser Lärmaktionsplan basiert auf den Lärmkartierungen, die auf Datengrundlage des Landesamtes für Umweltschutz angefertigt wurden. Die Lärmkartierungen dienen insbesondere dem europäischen Vergleich der belasteten Gebiete untereinander.

Für verkehrsrechtliche Anordnungen jedoch, sind diese Lärmkarten nicht anwendbar, da die Berechnungen hierfür auf den deutschen Lärmschutz- Richtlinien- StV vom 23. November 2007 vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) basieren. Insofern sind für Berechnungen des Beurteilungspegels und für die Bestimmungen des Immissionsortes nur die RLS-90 maßgebend.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG. Gemäß § 47d BImSchG stellen die zuständigen Behörden bis zum 18. Juli 2018 Lärmaktionspläne auf, mit denen die Lärmprobleme gemindert werden sollen, die sich aus den Ergebnissen der ausgearbeiteten Lärmkarten gemäß § 47c BImSchG ergeben haben.
Die Zuständigkeit der Gemeinde ist in der Immi-ZustVO vom 08.10.2015 LSA geregelt.

1.4 Geltende Grenzwerte

Eine Prüfung der Lärmaktionsplanung ist in Sachsen-Anhalt dann erforderlich, wenn bei der 3. Stufe der Lärmkartierung (2017) Einwohner ermittelt worden sind, die durch Hauptverkehrsstraßen oder durch den Fluglärm des Großflughafens Leipzig/ Halle einem nächtlichen Beurteilungspegel **L_{Night} > 55 dB(A)** ausgesetzt sind.

2 <u>Bewertung der Ist-Situation</u>

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

2.1.1 An den Hauptverkehrswegen

Neben der Darstellung der aktuellen Geräuschbelastung in den farbigen 5-dB-Pegelklassen in den EU-Lärmkarten wurden mittels VBEB weitere statistische Daten zur Geräuschbelastung ermittelt. Sie sollen ebenfalls zur vergleichenden Bestandsaufnahme innerhalb der EU dienen. Neben der Ausweisung der Zahl belasteter Einwohner in den einzelnen 5-dB-Pegelklassen erfolgt gemäß VBEB auch eine Ausweisung der Gesamtflächen der lärmbelasteten Gebiete in Quadratkilometern. Dabei werden die Gesamtflächen des Tag-Abend-Nacht-Index L_{DEN} jeweils mit Werten L_{DEN} > 55 dB(A), L_{DEN} > 65 dB(A) und L_{DEN} > 75 dB(A) ausgewiesen. Die nachfolgende Tabelle fasst diese statistischen Daten für SCHKOPAU zusammen: *(Quelle: 3. Stufe der EU- Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen in Sachsen- Anhalt – Landesamt für Umweltschutz)*

L_{DEN} dB(A)	Menschen in den Pegelklassen		L_{Night} dB(A)	Menschen in den Pegelklassen
über 50 bis 55	--		über 50 bis 55	148
über 55 bis 60	198		über 55 bis 60	92
über 60 bis 65	132		über 60 bis 65	16
über 65 bis 70	73		über 65 bis 70	1
über 70 bis 75	7		über 70	0
über 75	1			
Summe	411		Summe	257

Weiterhin weist die nachfolgende Tabelle als Statistik für die gleichen Pegelbereiche des Tag-Abend-Nacht-Index L_{DEN} die Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Schulen, Krankenhäuser, Menschen (Einwohner) und Zahl der Wohnungen aus. All diese statischen Angaben sollen einem EU-weiten Vergleich der Lärmsituation in den Mitgliedstaaten der EU dienen. Dabei wurde bewusst auf den einheitlich zu verwendenden Tag-Abend-Nacht-Index L_{DEN} abgestellt. Hierbei ist wieder zu beachten, dass dieser gewichtete Index nicht mit den in Deutschland sonst verwendeten Tag-Pegelwerten (06:00 – 22:00 Uhr) verwechselt werden darf: *(Quelle: 3. Stufe der EU- Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen in Sachsen- Anhalt – Landesamt für Umweltschutz)*

L_{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen	Menschen	Schulen	Krankenhäuser
> 55 dB(A) L_{DEN}	6,61	196	411	0	0
> 65 dB(A) L_{DEN}	1,27	39	81	0	0
> 75 dB(A) L_{DEN}	0,24	1	1	0	0

2.1.2 Zum Fluglärm

Der vollständige Bericht über die durchgeführte Lärmkartierung am Großflughafen Leipzig/Halle ist unter folgendem Link zu finden:

https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/download/laerm_licht_mobilfunk/Laermkartierung_FH_Leipzig_Bericht_01_2018.pdf

Die geschätzte Zahl der von Nachtlärm am Großflughafen Leipzig/ Halle belasteten Einwohner wird in der folgenden Tabelle dargestellt:

	Einwohner in den Pegelklassen				
Gemeinde	L_{Night} [dB(A)]				
	50-55	55-60	60-65	65-70	>70
	1.563	2	0	0	0

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Minderung des Umgebungslärms, d. h. der Lärmbelastungen außerhalb von Wohnungen. Der gesamte Aufenthaltsraum der Bevölkerung einschließlich des Wohnumfeldes soll geschützt werden.

Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Maßgeblich ist vielmehr, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) als Orientierungshilfe für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze herangezogen werden können. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO verlangt folglich dann eine Prüfpflicht der Behörden, wenn die in der 16. BImSchV genannten Grenzwerte (in reinen und

allgemeinen Wohngebieten 59/49 dB(A) tags/nachts, in Kern-, Dorf- und Mischgebieten 64/54 dB(A) tags/nachts) überschritten werden, also die Lärmbeeinträchtigungen so intensiv sind, dass sie im Rahmen der Planfeststellung Schutzauflagen auslösen würden. Bei Lärmpegeln, die die in den Lärmschutz-Richtlinien- StV aufgeführten Lärmrichtwerte (für reine und allgemeine Wohngebiete 70/60 dB(A) tags/nachts; für Kern-, Dorf- und Mischgebiete 72/62 dB(A) tags/nachts und für Gewerbegebiete 75/65 dB(A) tags/nachts) überschreiten, verdichtet sich das Ermessen der Behörden zur Pflicht einzuschreiten. Wie bereits erläutert dienen als Grundlage für das Einschreiten der Behörden die Bewertungen nach der deutschen Richtlinie RLS-90; nicht die Berechnungen innerhalb der Lärmkartierung, die die Lärmpegel nach anderen Maßstäben ausweisen.

Entsprechend der aktuellen Lärmkarten für die Hauptverkehrswege sind Betroffenheiten von Menschen in der Gemeinde Schkopau nach folgender Tabelle festzustellen:

Straße	Ortsteil	Karten-blatt- Nr.	Betroffenheit durch Beurteilungspegel **L_{Night} > 55 dB(A)** entsprechend der aktuellen Lärmkarten des LAU
A9	Rübsen	AG20	*keine Betroffenheit*
A9	Rübsen	AG21	*keine Betroffenheit*
A38	Dörstewitz	AG17	*keine Betroffenheit*
A38	Bündorf	AH17	*keine Betroffenheit*
B91	Schkopau	AG18	Betroffenheit
B91	Schkopau	AH18	*keine Betroffenheit*
B181	Tragarth	AH19	*keine Betroffenheit*
B181	Wallendorf	AH19	Betroffenheit
L171	Rockendorf	AG17	Betroffenheit
L171	Hohenweiden	AG17	Betroffenheit
L171	Rattmannsdorf	AG18	Betroffenheit
L171	Korbetha	AG18	Betroffenheit
L172	Bündorf	AH17	*keine Betroffenheit*
L172	Knapendorf	AH18	Betroffenheit

Insgesamt wird festgestellt, dass die größten Betroffenheiten an der B91, B181, und L171 bestehen, wo die Hauptverkehrswege aufgrund ihres historischen Verlaufes die Ortslagen direkt queren. Die Betroffenheit in Knapendorf durch die L172 besteht an dem vereinzelten Gebäudebestand entlang der Umgehungsstraße.

Bezüglich des Fluglärms ist definitiv festzustellen, dass eine Betroffenheit besteht. Insbesondere der nächtliche Fluglärm wird als Problem gesehen.

Nach der Lärmkartierung des LfULG sind innerhalb der Gemeinde Schkopau jedoch nur zwei (!) Personen einem nächtlichen Fluglärm mit einem Beurteilungspegel L_{Night} > 55 dB(A) ausgesetzt.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

2.3.1 Hauptverkehrswege mit Kartierungspflicht

Im Ortsteil Schkopau bestehen Lärmpegelüberschreitungen im Bereich der B91. Betroffen ist die erste Häuserreihe direkt an der B 91. Im Planfeststellungsverfahren wurden diesbezüglich bereits Schallschutzfenster eingebaut. Demnach besteht ein passiver Schallschutz in der ersten Häuserreihe. Weiterhin wurde lärmarmer Splittmastixasphalt aufgebracht um den Pegelüberschreitungen entgegenzuwirken.
Als Berechnungsgrundlage der Lärmkartierung wurde eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h angenommen. Dies entspricht nicht der verkehrsrechtlichen Anordnung. Zulässig sind 100 km/h auf der Höhe von Schkopau. Die Gemeinde Schkopau hat bereits mehrfach angeregt, dies zu ändern.

In der Ortschaft Wallendorf bestehen Lärmpegelüberschreitungen im Bereich der B 181. Die Bundesstraße verläuft direkt zwischen den Häuserfronten.

Die L 171 verläuft durch die Ortsteile Rockendorf, Hohenweiden/ Neukirchen, Rattmannsdorf und Korbetha. Entlang der L 171 treten Lärmpegelüberschreitungen an den Häusern auf, welche direkt an dieser Hauptverkehrsstraße liegen.
Aktuell wurden Lärmpegelüberschreitungen auch für Korbetha berechnet. Aus den Angaben der Lärmkartierung 2017 geht jedoch nicht hervor, dass die Schallschutzmauer sowie die Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h berücksichtigt wurden. Die Berechnungen zur 1. Stufe der Lärmkartierung, welche beide Maßnahmen berücksichtigt hatte, wiesen keine Lärmpegelüberschreitungen für Korbetha aus.

Entlang der L 172 treten Lärmpegelüberschreitungen in Knapendorf ebenfalls an den Häusern auf, welche direkt straßenbegleitend errichtet wurden.

2.3.2 Hauptverkehrswege ohne Kartierungspflicht

Die Ortschaft Döllnitz gibt folgende Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen an:

1. Der ICE, der an Döllnitz vorbeiführt, wird mit dem Ausbau des Flughafens Leipzig an Bedeutung zunehmen. Durch die Häufigkeit des Verkehrs werden auch die Geräuschbelastungen größer werden.
2. Der Ausbau des Flughafens Leipzig/ Halle wird zu einer größeren Belastung durch den Fluglärm führen. Hier fordert der Ortschaftsrat eindeutig, dass die Stationen zur Lärmmessung ausgelesen werden und zur Diskussion im Ortschaftsrat zur Verfügung stehen. Der Ortschaftsrat behauptet, dass der vorgegebene Spielraum von 55 dB an einigen Stellen des Nachtfluges bei weitem überschritten wird. Diese Behauptung kann nur widerlegt werden, wenn das Auslesen der Stationen zur Diskussion genutzt werden kann. Die angegebenen Punkte des Lärmaktionsplanes bitten wir unbedingt in die Prüfung mit aufzunehmen (26).
3. Für die Ortschaft Döllnitz ist die Umgehungsstraße L 170 aufgeführt, die zur Entlastung der Ortschaft führte. In Diskussionen wurde darauf verwiesen, dass auch hier eine zunehmende Geräuschkulisse entsteht, die gerade in den Abendstunden häufiger wahrzunehmen ist.

4. Auffällig ist, dass im Punkt 2.2. des angegebenen Planes die Ortschaft Döllnitz mit der L 170 nicht angegeben wurde.
5. Unter Punkt 3. wird der Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten 5 Jahre zur Diskussion gestellt. Die Ortschaften der Aue werden Stück für Stück bei der Freizeitgestaltung des täglichen Lebens mit in den Aktionsplan einbezogen. Hier sollte man darauf achten, dass diese Bereiche auf keinen Fall durch Zufahrtsstraßen gestört werden. Fahrradwege und weit entfernte Parkplätze wären hier die Möglichkeit der Umsetzung.

In der Ortschaft Ermlitz verläuft die L 170 direkt durch die bebaute Ortslage und weist eine hohe Verkehrsbelastung auf. Von den Anwohnern der Schkeuditzer und der Ammendorfer Straße werden Beschwerden bzgl. des Verkehrslärms zur Nachtzeit geäußert.

Die Ortschaft Knapendorf gibt folgende Ergänzungen bekannt:
Die Kreisstraße K 2157 im Ortsteil Dörstewitz befindet sich als Kopfsteinpflasterstraße in einem schlechten Zustand. Durch entsprechende Beschilderung soll das Durchfahren von Schwerlast-Transportern verboten werden.

In der Ortschaft Röglitz verläuft die K 2146 innerorts. Aufgrund des Anschlusses an die B6 in Großkugel ist ebenfalls ein hohes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. Insbesondere ortsfremde Lastkraftfahrer werden durch die Navigation nach Schkopau (Dow) durch Röglitz geleitet.
Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde angeregt, eine Reduzierung der zulässigen Gesamtgeschwindigkeit auf 30 km/h innerorts auf der K 2146 in Röglitz zu den Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr anzuordnen. Auch die Möglichkeiten zum Bau einer Umgehungsstraße sollten betrachtet werden.

Darüber hinaus gibt es in der Ortschaft Wallendorf Beschwerden von Anwohnern der L 184 in Höhe der Straßen Kärrnerstraße und Süd über den hohen LKW- Anteil und die damit verbundenen Lärmbelästigungen insbesondere zur Nachtzeit. Erschwerend gibt es an der L 184 keinen begleitenden Fuß- bzw. Radweg, so könnte der erhöhte Verkehr ebenfalls zu einem erhöhten Unfallrisiko führen.

2.3.3 Fluglärm

Insbesondere zum Fluglärm gingen Stellungnahmen aus den Ortschaftsräten ein, die die Lärmprobleme und verbesserungsbedürftigen Situationen ausführlich beschreiben. Die Stellungnahmen wurden kopiert, um die Aussagen inhaltlich nicht zu verändern.

2.3.3.1 Ortschaftsrat Döllnitz:

Stellungnahme des Ortschaftsrates Döllnitz zum Lärmaktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Im Planfeststellungsbeschluss wurde eine gleichmäßige Bahnverteilung vorausgesetzt. Die jetzt enthaltene vorrangige Nutzung der SLB Süd verstößt gegen diese Zusagen und führt zu einer unnötigen Vergrößerung des

Siedlungsbeschränkungsgebietes und des nächtlichen Fluglärmes. Hier sollten die Anwohner keiner zusätzlichen Aufwachreaktion unterliegen. Dies ist aber nicht der Fall. Deshalb muss die gleichmäßige Verteilung der Bahnnutzung in der Fluglärmkommission gefordert werden. Der Vertreter der Gemeinde Schkopau sollte regelmäßig im Gemeinderat über Abstimmungen, das Einbringen von Anträgen und den Ausgang der Diskussion darüber, berichten.

Zu fordern ist die zusätzliche Dämmung von Dächern und Hausfassaden. Die vom Flughafen angegebene Ausgabe zum Lärmschutz ist durch den Vertreter der Gemeinde Schkopau intensiv zu hinterfragen und Erklärungen abzufordern. Der Flughafen behauptet stets in der Öffentlichkeit, er habe über 130 Millionen Euro für den passiven Schallschutz ausgegeben. Lt. Geschäftsbericht des Flughafens sind es aber lediglich 39,6 Millionen Euro.
(https://www.bundesanzeiger.de/ebanzwww/wexsservlet?session.sessionid=21546e398432051942ce20b471491c33&global_data.designmode=eb&genericsearch_param.fulltext=Flughafen+Leipzig%2FHalle&genericsearch_param.part_id=&%28page.navid%3Dto_quicksearchlist%29=Suchen)
Die enthaltene Zielstellung „Der Flughafen soll sich zu einem europäischen Frachtdrehkreuz entwickeln“. Ist abzulehnen, da damit eine weitere Zunahme des jetzt schon gesundheitsgefährdenden Fluglärms verbunden ist. Das Umweltbundesamt fordert aufgrund der aktuellen Lärmwirkungsforschung ein generelles Nachtflugverbot für stadtnahe Flughäfen. Richtig wäre deshalb, dem Regionalplan eine schrittweisen Reduzierung des Nachtfluges zugrunde zu legen.

Durch die ständige nächtliche Lärmbelastung der Bevölkerung rund um den Flughafen Leipzig/ Halle sind ab sofort die Landeentgelte an die Lärmklassen der Flugzeuge anzupassen. Aus diesem zusätzlichen Einnahmen sind Lärmschutzmaßnahmen für die Betroffenen Bürger zu finanzieren.

Es ist eine irreführende Art auf die Internetpräsenz des Landes Sachsen- Anhalt hinzuweisen da sich auf dieser keine einzige Maßnahme zur Lärmreduzierung am Flughafen befindet.

https://lau.sachsen-anhalt.de/luft-klima-laerm/laerm-und-erschuetterungen/laermaktionsplanung/

Lediglich in den Vorträgen zum Tag des Lärms befinden sich Zahlen zu den betroffenen Bürgern, die mit 27.000 in Sachsen-Anhalt wohl auch noch schön gerechnet wurden.

Es ist festzustellen, dass die Lärmaktionsplanung sich fast ausschließlich auf schädlichen Straßen und Eisenbahnlärm bezieht. Hier ist verstärkt in den von der Gemeinde besetzten Gremien wie z.B. Fluglärmkommission auf die Verbesserungen, beim ebenfalls gesundheitsschädigenden Fluglärm, zu Gunsten der betroffenen Einwohner hinzuwirken.

Auszüge aus dem SRU-Gutachten

Lärmeinwirkung in der Nacht löst unbewusste Aufwachreaktionen aus, wodurch der Schlaf seinen Erholungseffekt jedenfalls teilweise einbüßt. Bei einer dauerhaften Lärmbelastung zur Nachtzeit kann dies zu ernsten Gesundheitsstörungen beitragen, insbesondere zu einem erhöhten Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen.
Die gesetzliche Regelung der Fluglärmproblematik im Luftverkehrsrecht ist unterentwickelt. Das LuftVG enthält keine Grenzwerte für Fluglärm. Das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist auf Flugplätze ausdrücklich nicht anwendbar. Anders als bei Lärm durch Straßen- und Schienenverkehr, der mit der Verkehrslärmschutzverordnung zum BImSchG (16. BImSchV) eine Regelung erfahren hat, existieren für

Fluglärmimmissionen keine vergleichbaren Vorgaben. Als Grenzwert kann insbesondere nicht die aus dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) herangezogene Definition der Unzumutbarkeitsgrenze gelten, auf die das LuftVG verweist. Dieser Wert definiert lediglich die Schwelle, ab der eine Fluglärmbelastung als unzumutbar anzusehen ist. Überschreitet die Lärmbelastung diesen Schwellenwert, gewährt das FluLärmG gegebenenfalls einen Anspruch auf Aufwendungsersatz für passiven Lärmschutz. Die Definition der Unzumutbarkeitsgrenze stellt jedoch keine objektive Begrenzung der Lärmbelastung nach oben dar. In der Folge könnte ein Flughafen immer weiter wachsen und sich die Gesamtlärmbelastung stetig vergrößern, sofern nur Maßnahmen des passiven Lärmschutzes finanziert werden.

Lärmschutz sollte daher grundsätzlich vorrangig durch aktive Lärmschutzmaßnahmen verwirklicht werden. Insoweit sollte allerdings der Schutz der gesamten Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) gewährleistet bleiben. Die von der Rechtsprechung vorgenommene Flexibilisierung, die zwischen „Kernnacht“ und „Randzeiten“ unterscheidet, muss vor dem Hintergrund der staatlichen Schutzpflicht für die menschliche Gesundheit aus Grundrechten eine besonders rechtfertigungsbedürftige Ausnahme bleiben, die nicht zu einer Entwertung des Schutzes der Nachtruhe während dieser Randzeiten führen darf.
Die Nachtkernstunden sollen demnach grundsätzlich von Flugaktivitäten frei bleiben.

ab Seite 97 SRU-Gutachten:
4.1 Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz – körperliche Unversehrtheit

U.a. … „**Die Schutzpflicht verpflichtet die staatlichen Organe, „sich schützend und fördernd vor die Verfassungsrechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit zu stellen und diese insbesondere vor rechtswidrigen Eingriffen seitens Anderer zu bewahren**“ (BVerfGE 46, S. 160, 164; BVerfGE 49, S. 89, 141 f.; BVerfGE 56, S. 54, 73; BVerfG, NVwZ 2011, S. 991, 993). **Sie greift nicht erst dann, wenn eine konkrete Gefahr für die Gesundheit besteht oder der Schaden schon eingetreten ist, sondern sie erfasst auch den Bereich der Risikovorsorge, bei dem eine mehr oder weniger große Wahrscheinlichkeit einer Schädigung eine abstrakte Besorgnis begründet** (BVerfG, NVwZ 2011, S. 991, 993 m. w. N.). **Schon plausible wissenschaftliche Anhaltspunkte können eine staatliche Schutzpflicht begründen** (CALLIESS 2001, S. 317 ff.).“
Bezogen auf den Fluglärm kommt allein auf der tatsächlichen Ebene eine Vielzahl von lärmmindernden Instrumenten infrage, die jeweils unterschiedlich wirken, mit unterschiedlichem Aufwand verbunden sind und in unterschiedlichem Maße die Nutzung des Flughafens einschränken. Die Entscheidung darüber, ab welchem Grad der Lärmbelastung welche Art von Lärmschutz angemessen bzw. geboten ist, lässt sich daher im Einzelnen nicht aus der Verfassung ableiten, sondern verlangt eine normative Entscheidung des Gesetzgebers.

Anders als beim Neubau bzw. der wesentlichen Erweiterung von Verkehrswegen (Straße und Schiene) existieren für den Fluglärm keine Immissionsgrenzwerte. Es gilt lediglich die Definition der Unzumutbarkeitsgrenze, deren Überschreitung gegebenenfalls einen Anspruch auf passiven Lärmschutz begründet.

Für gewerblichen und industriellen Lärm wurde auf der Grundlage des BImSchG die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) erlassen, die eine Verwaltungsvorschrift mit Auffangfunktion darstellt. Dagegen sind Flugplätze aus dem Anwendungsbereich des BImSchG ausdrücklich ausgenommen (§ 2 Absatz 2 Satz 1 BImSchG). In der amtlichen Begründung wird als Grund für diese Ausnahme angeführt, dass das LuftVG und das FluLärmG „auf die besondere Problematik des Fluglärms zugeschnittene Sonderregelungen des Immissionsschutzes“ enthielten (nach von LANDMANN/ROHMER 2013b, § 2 Rn. 23). Da greifbare Schutzvorgaben weitgehend fehlen, ist die sachliche Rechtfertigung dieser Ausnahmeregelung allerdings ernstlich in Zweifel zu ziehen.

Das FluLärmG unterscheidet bei den Immissionsgrenzwerten für den Anspruch auf passiven Schallschutz zwischen zivilen und militärischen sowie zwischen neuen bzw. wesentlich baulich erweiterten und bestehenden Flugplätzen. So besteht die Nachtschutzzone für neue oder wesentlich erweiterte zivile Flugplätze aus einem Gebiet mit äquivalentem Dauerschallpegel für die Nacht von 50 dB(A) und einem Maximalpegel-Häufigkeitskriterium von sechs Einzelschallereignissen von 53 dB(A). Das Maximalpegel-Häufigkeitskriterium besagt, dass Gebiete, in denen während der sechs verkehrsreichsten Monate durchschnittlich mehr als sechsmal pro Nacht ein Pegel von 53 dB(A) überschritten wird, der Nacht-Schutzzone angehören. Bei bestehenden Flugplätzen liegen die entsprechenden Werte bei 55 dB(A) und 57 dB(A).
Der durch das FluLärmG gewährte passive Lärmschutz soll vor gesundheitsgefährdenden Lärmimmissionen sowie vor erheblichen Belästigungen durch Fluglärm schützen. Vor diesem Hintergrund ist das vom Gesetzgeber

vorgesehene unterschiedliche Schutzniveau an den verschiedenen Flughafenarten nicht gerechtfertigt. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung bzw. zur erheblichen Belästigung ist für den Anwohner eines bestehenden Flughafens nicht anders zu bewerten als bei dem Anwohner eines neuen oder wesentlich geänderten Flughafens. Dasselbe gilt für militärisch und zivil genutzte Flughäfen. Hinzu kommt, dass passiver Schallschutz die Verkehrsfunktion eines Flughafens in keiner Weise einschränkt. Damit können weder der Gedanke des Bestandsschutzes oder der Vorbelastung, noch die besonderen Aufgaben der Bundeswehr ein niedrigeres Schutzniveau für die Anwohner von bestehenden beziehungsweise militärischen Flughäfen rechtfertigen.

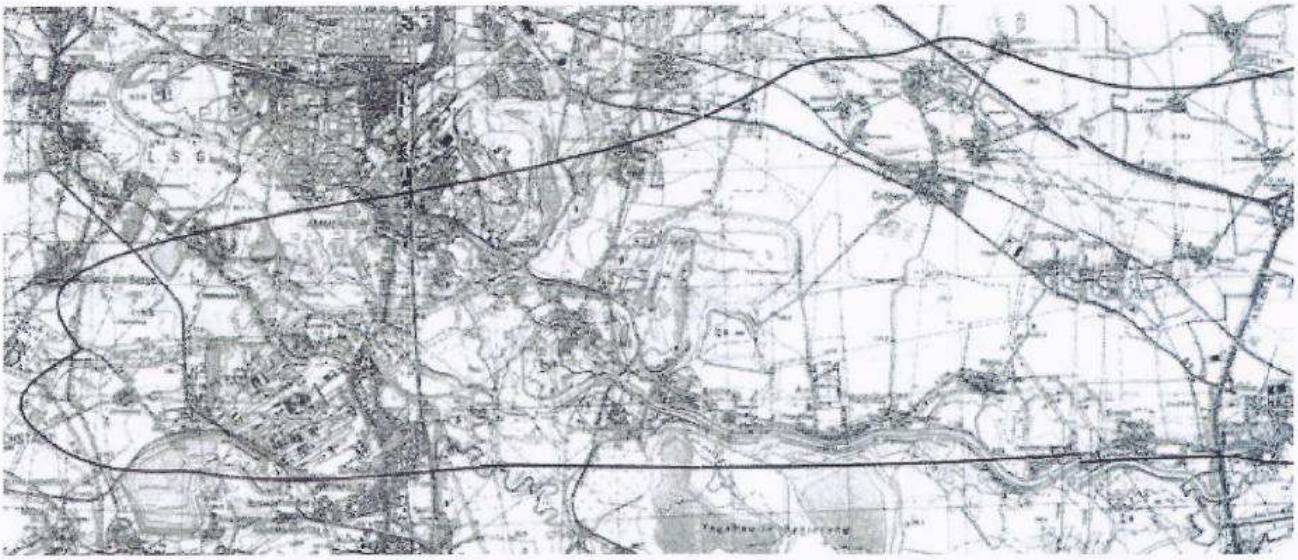
Aussage WHO:
Um nachteilige Auswirkungen auf die Gesundheit zu verhindern, sollte die **nächtliche Lärmbelastung einen Dauerschallpegel von 40 dB nicht überschreiten**, heißt es in den Night Noise Guidelines for Europe der Weltgesundheitsorganisation (WHO) aus dem Jahr 2009. Danach schlägt sie einen sogenannten gesundheitlich abgeleiteten Nachtlärm-Leitwert von 40 dB(A) vor (Night Noise Guideline – NNG), berechnet als Mittelungspegel, der nachts außen nicht überschritten werden sollte (LAeq,Night).
Hierzu zählen insbesondere die Belästigung, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen und die Beeinträchtigung der kognitiven Entwicklung.
Diese Einschätzung teilt das Umweltbundesamt uneingeschränkt. Daher wird empfohlen, eine Lärmkontingentierung in der Zeit von 6 Uhr bis 22 Uhr einzuführen. An stadtnahen Flughäfen solle aus Gründen des vorsorglichen Gesundheitsschutzes zwischen 22 Uhr und 6 Uhr kein regulärer Flugbetrieb stattfinden.

Planung für Sachsen Anhalt
Allerdings darf die Sicherung von Flächen, die stets eine Beeinträchtigung der in Artikel 28 Absatz 2 Grundgesetz (GG) garantierten kommunalen Planungshoheit mit sich bringt und daher rechtfertigungsbedürftig ist, nicht „ins Blaue hinein“ erfolgen, das heißt in Bezug auf noch völlig ungewisse mögliche zukünftige Bedürfnisse. Der Raumordnungsgeber muss seine Entwicklungsvorstellungen zumindest auf eine grobe Abschätzung hinsichtlich des für die Zukunft absehbaren Bedarfs stützen können (VGH München, Urteil v. 25. April 2006, Az. 8 N 05.542, Rn. 51 f.)

2.3.3.2 Ortschaftsrat Schkopau

Bemerkungen zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Gemeinde Schkopau vom März 2018

Der Lärmaktionsplan benennt den Flughafen Leipzig/Halle lediglich als „sonstige Lärmquelle“. Für den Großteil des Gemeindegebiets hat insbesondere der Nachtfluglärm, der durch diesen Flughafen erzeugt wird, eine signifikant gesundheitsschädigende Wirkung. Das spiegelt sich schon in der Ausdehnung des sog. „Nachtschutzgebietes“ bis zum Jahre 2012 wider:



Grundlage der Berechnung des damaligen „Nachtschutzgebietes“ war die Festlegung im Planfeststellungsbeschluss von 2004, dass an jedem Punkt „durchschnittlich weniger als eine zusätzliche Aufwachreaktion pro Nacht“ gewährleistet werden sollte.
In dem Gebiet, in dem diese Bedingung nicht gegeben war (sog. „Nachtschutzgebiet“) wurde der Flughafen zu einem Förderprogramm zum passiven Schallschutz verpflichtet, mit dem einfache Schallschutzmaßnahmen an betroffenen Wohngebäuden wie Lüfter, die ein Schlafen mit geschlossenen Fenstern ermöglichen sollten, oder im besten Fall Schallschutzfenster finanziert wurden. Das Kriterium „eine zusätzliche Aufwachreaktion“ und damit die Rechtmäßigkeit des so ermittelten „Nachtschutzgebietes“ wurden in mehreren Klageverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht, dem Bundesverfassungsgericht und dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte bestätigt.

Im Dezember 2012 lief das Schallschutz-Förderprogramm des Flughafens Leipzig/Halle aus. Seitdem ist nur noch das in dem hier vorliegenden Fall unbegrenzter Nachtflugerlaubnis viel zu schlechte Kriterium „6 x 57 dB(A) im Durchschnitt pro Nacht“ entscheidend für die Festlegung der Grenzen des sog. „Nachtschutzgebietes“. Demzufolge ist das „Nachtschutzgebiet“ in neueren Karten viel kleiner geworden. Beispielsweise liegt die Ortschaft Döllnitz komplett innerhalb des alten „Nachtschutzgebietes“, jedoch fast vollständig außerhalb des neuen. Dennoch sind die fluglärmbedingten Siedlungsbeschränkungsgebiete, die die wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinde behindern, und die jetzt zum größten Teil außerhalb des neuen „Nachtschutzgebietes“ liegen, erhalten geblieben. Dies ist ein Beweis für den nicht zumutbaren Nachtfluglärm auch außerhalb des neuen „Nachtschutzgebietes“. Die diesbezügliche Bemerkung im vorletzten Satz des Abschnitts „Sonstige Lärmquellen – Flughafen Leipzig/Halle“, die Gemeinde möge doch durch „vorausschauende Siedlungsplanung“ Fluglärmprobleme vermeiden, ist wohl nicht wirklich ernst zu nehmen.

Im Koalitionsvertrag der neuen Großen Koalition in Berlin ist die deutschlandweite Zentralisierung internationaler Frachtflüge am Flughafen Leipzig/Halle vorgesehen. Dementsprechend wird sich die Fluglärmbelastung sowohl am Tag wie auch nachts in den nächsten Jahren deutlich erhöhen.

Im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, §5, ist dazu formuliert:
„(5) Der Lärmschutzbereich für einen neuen, wesentlich baulich erweiterten oder bestehenden Flugplatz… ist neu festzusetzen, wenn eine Änderung in der Anlage oder im Betrieb des Flugplatzes zu einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung in der Umgebung des Flugplatzes führen wird."
Genau dies wird nach den Koalitionsplänen eintreten.

Die Gemeinde Schkopau muss also im Rahmen der Fürsorgepflicht für ihre Bürger darauf hinwirken, dass dementsprechend das „Nachtschutzgebiet" nach den Kriterien des Planfeststellungsbeschlusses von 2004 neu berechnet wird, damit, entsprechend der zu erwartenden deutlich höheren Nachtlärmbelastung, alle betroffenen Bürger wenigstens passive Schallschutzmaßnahmen erhalten.
Sollte dies im Rahmen der Arbeit in der Fluglärmkommission nicht erreichbar sein, so ist eine Klage vor dem BVerwG gegen den Freistaat Sachsen als Genehmigungsbehörde und Hauptgesellschafter des Flughafens Leipzig/Halle zu erwägen. Hierbei wäre, unter Würdigung des deutlich erweiterten Betriebs des Flughafens, die nicht mehr ermessensgemäße Abwägung zwischen den Interessen der Flughafenanwohner und des Flughafens zu beklagen.

Schkopau

3 Maßnahmenplanung

Seitens des zuständigen Straßenbaulastträgers, der LSBB, bestehen prinzipiell 3 Möglichkeiten, Beiträge für die Lärmaktionspläne der Gemeinden zu liefern: Maßnahmen der Lärmvorsorge, Lärmsanierungsmaßnahmen und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen.

Lärmvorsorge
Da es derzeit an der B 91, der B 181, der L 171, L 172, BAB A 9 und BAB A 38 in den die Gemeinde Schkopau betreffenden Abschnitt nicht zu Lärmvorsorge auslösenden Veränderungen an der Straße kommt, scheidet diese Möglichkeit aus.

Lärmsanierung
Passive Lärmsanierungsmaßnahmen (Lärmschutzfenster, -lüfter) werden in der Regel auf Einzelanträge von Hauseigentümern an den betreffenden Bundes- oder Landesstraßen hin durch die LSBB geprüft und durchgeführt.

Als aktive Lärmsanierungsmaßnahme erfolgte in Schkopau 2012/ 2013 der Einbau von lärmarmem Splittmastixasphalt in der B 91 (siehe Punkt 3.1 „Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung").

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen
Zu den möglichen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ist folgendes festzustellen:
Der Bundesminister für Verkehr Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat in den Lärmschutz-

Richtlinien-StV vom 23. November 2007 die Bedingungen geregelt, unter denen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen getroffen werden können.
Maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind die RLS-90. Gemäß § 5 StVO ist die LSBB als Straßenbaulastträger zur Durchführung derartiger Berechnungen auf Verlangen der Straßenverkehrsbehörde verpflichtet, die darauf hin die Entscheidungen hinsichtlich Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen durch verkehrsbehördliche Anordnung trifft. Die unter 3.2 „Geplanten Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre" des Entwurfs des Lärmaktionsplans benannten Straßenabschnitte für Geschwindigkeitsreduzierungen obliegen daher der Zuständigkeit des Straßenverkehrsamtes des Saalekreises.

Das Straßenverkehrsamt des Landkreises Saalekreis beschreibt folgende Maßnahmen, die bei Überschreitung der Richtwerte in Betracht kommen: „Verkehrsverbote, Verkehrsbeschränkungen für bestimmte Verkehrsarten, Verkehrsverlagerungen, Umleitungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Lichtzeichenanlagen, die Einführung von „Grünen Wellen" o.Ä., und Ausnahmen für besonders gekennzeichnete lärmarme Fahrzeuge. Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Mittelungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung von 3 dB(A) bewirkt werden. Nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO können Verkehrsbehörden Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote anordnen. Verkehrsverlagerungen von einem schutzwürdigen Gebiet in ein anderes kommen als Maßnahme zur Lärmminderung nicht in Betracht. Verkehrsverbote, die ganze Fahrzeugarten ausschließen, können wegen des Verstoßes gegen die straßenrechtliche Widmung unzulässig sein. Nach Straßengesetz LSA sind Landesstraßen, Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und überwiegend dem Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind."
Aufgrund des Lärmaktionsplans der Gemeinde Schkopau hat sich das Straßenverkehrsamt vom LSBB gemäß § 5b Straßenverkehrsgesetz Lärmberechnungen gemäß RLS-90 zur B 91, zur B 181 OL Wallendorf, zur L 170 OL Ermlitz und Oberthau, zur L 171 OL Rockendorf, Hohenweiden, Rattmannsdorf, zur L 172 OL Knapendorf und zur L 184 OL Wallendorf vorlegen lassen.
In Abwägung der vorliegenden Ergebnisse sind keine verkehrsrechtlichen Maßnahmen für die benannten Örtlichkeiten anzuordnen, weder eine Geschwindigkeitsbegrenzung noch ein Lastverkehrsverbot. Es erfolgte eine Abwägung aller Umstände, die zu berücksichtigen sind. Die gebietsbezogene Schutzbedürftigkeit der Anlieger ist mit den Belangen des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer abzuwägen. Lärmbetroffenheiten liegen an einigen Gebäuden vor.
Die Ausführungen hierzu wurden im Lärmaktionsplan unter Pkt. 3.2 „geplante Maßnahmen" an den jeweiligen Stellen ergänzt.

<u>Fluglärm</u>
Maßnahmen bezüglich des Fluglärms werden insbesondere durch die Fluglärmkommission vorgeschlagen, geprüft und an die zuständigen Behörden weitergeleitet. Daher verbleiben für die Gemeinde Schkopau innerhalb dieses Lärmaktionsplans nur wenige selbstständige Handlungsmöglichkeiten.

Seitens des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) wurde ein einheitlicher Maßnahmenkatalog Fluglärm i.d.F. vom 29.03.2019 erarbeitet und der Gemeinde Schkopau im April 2019 zur Verfügung gestellt.
Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Schkopau wird somit auf diesen Maßnahmenkatalog zurück gegriffen, da eine anderweitige, umfassendere Untersuchung durch die Gemeinde Schkopau keine anderen Ergebnisse erzielen würde. Den aufgezählten Maßnahmen wird gefolgt.
Innerhalb des Maßnahmenkataloges Fluglärm werden zunächst die rechtlichen Grundlagen und die bisherigen Maßnahmen beschrieben. Die weiteren möglichen Maßnahmen beziehen sich auf die Flugverfahren, den Bodenlärm, die baulichen Maßnahmen bzw. die Reduktion der Schallausbreitung, den Flughafenbetrieb sowie auf die bestehenden Rahmenbedingungen.
Der vollständige Maßnahmenkatalog Fluglärm am Flughafen Leipzig/ Halle in der Fassung vom 29.03.2019 wird als Anlage beigefügt.

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung

Ortsteil Bündorf:
Im Jahr 2002 wurde eine Umgehungsstraße für Bündorf gebaut.

Ortschaft Burgliebenau:
Für LKW besteht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf Höhe der Lärmschutzwand. Für das Baugebiet „Die Mühlbreite“ wurde eine Schallschutzmauer errichtet.

Ortschaft Ermlitz:
Für LKW besteht generell eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Ortschaft Korbetha:
In den Jahren 1996/ 1997 wurde eine Umgehungsstraße gebaut und auf der L 171 eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h festgesetzt. Weiterhin wurde am nördlichen Fahrbahnrand der L 171 eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 50 m und einer Höhe von 2 m zum Schutz des westlichen Randbereiches der Ortslage Korbetha errichtet.

Ortschaft Lochau:
Es wurde auf der L170 in der Ortschaft Lochau eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr auf 30 km/h im Bereich der beidseitigen Bebauung umgesetzt.

Ortsteil Schkopau:
Durch die Planfeststellung wurde auf der Fassadenseite, die der B91 zugewandt ist, in der ersten Häuserreihe Schallschutzfenster als passiver Schallschutz gewährt.
In Bezug auf eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h gab es schon mehrere Prüfungen. Ergebnis war, dass die B 91 „außer Orts“ liegt, weshalb von einer Reduzierung abgesehen wurde. Die Einschätzung der „Außerortslage“ wird seitens der Gemeinde nicht geteilt, da die B 91 das Gemeindegebiet durchquert und sich die Bebauung östlich direkt an die B 91 anschließt. Zuletzt wurde eine Reduzierung abgelehnt, da der Einbau von Flüsterasphalt seit 2012 umgesetzt wird.

Da es sich bei dieser Straßendeckschicht um eine innovative, noch nicht im Regelwerk verankerte Bauweise handelte, sind hier noch keine Lärmminderungsfaktoren vorgegeben. Deshalb wurde ein Messprogramm festgelegt, das beginnend mit einer Messung der Verkehrsgeräusche des „alten" Belages und mehrjährige Wiederholungsmessungen mit dem „neuen" Belag ausreichend gesicherte Aussagen zur tatsächlich erreichten Lärmminderung ermöglicht. Diese Messungen werden vom Landesamt für Umweltschutz durchgeführt, letztmalig sind in 2018 Messungen vorgesehen, die derzeit noch nicht durchgeführt und ausgewertet wurden.

Ortschaft Wallendorf:
An der B 181, OL Wallendorf, ist die gesamte Ortsdurchfahrt im Jahre 2011 erneuert worden. Erfahrungsgemäß waren allein dadurch Lärmreduzierungen von bis zu 3 dB(A) zu erreichen.

Fluglärm:
Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden Maßnahmen festgesetzt, welche der Flughafen zu realisieren hat, damit die gesetzlichen Grundlagen und die richterlichen Entscheidungen Beachtung finden. Der Einbau von Schallschutzfenstern bzw. Lüftern ist hier beispielsweise zu nennen.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre

Realisierbare Maßnahmen:	
Reduzierung der Geschwindigkeit	Ortsteile Rockendorf, Hohenweiden/ Neukirchen und Rattmannsdorf: Reduzierung der zulässigen Gesamtgeschwindigkeit innerorts auf der L 171 in den o.g. Ortslagen in den Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr auf 30 km/h. Das Straßenverkehrsamt des Landkreises Saalekreis macht hierzu folgende Ausführungen: „Die Lärmberechnungen *[nach der RLS-90]* für die Ortslagen Rockendorf und Rattmannsdorf ergeben keine Überschreitungen der Lärmgrenzwerte. Teilweise sind die Grenzwerte sehr stark unterschritten, je nachdem wie weit die Wohnbebauung von der Straße entfernt ist. Es kommen hier keine Maßnahmen zur Lärmreduzierung in Betracht, da es keine Überschreitungen der Lärmgrenzwerte gibt. In der Ortslage Hohenweiden kommt es lediglich an drei Wohngebäuden zu geringfügigen Überschreitungen in den Nachtstunden, wobei hier die geringeren Lärmwerte gelten, da hier ein reines Wohngebiet vorliegt. Selbst bei Geschwindigkeitsbeschränkungen würde es zu keiner erheblichen Pegelminderung kommen, diese sind zu gering um überhaupt vom menschlichen Ohr wahrgenommen zu werden. Des Weiteren kommt hinzu, dass die L 171 eine Landesstraße ist und nach Straßengesetz LSA eine Verbindungsfunktion wahrnimmt. Den Anliegern einer Landesstraße ist auf Grund der Widmung mehr Verkehrslärm zuzumuten. In Anbetracht der vereinzelten Überschreitung wiegt hier das allgemeine Interesse der Leichtigkeit des Verkehrs auf einer Landesstraße höher, hier muss das Einzelinteresse zurück stehen.“ OT Röglitz: *Forderung des Ortschaftsrates* Generelle Reduzierung der zulässigen Gesamtgeschwindigkeit auf 30 km/h

	innerorts auf der K 2146 in Röglitz in den Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr. Diesbezüglich nahm der Landkreis Saalekreis (Immissionsschutzbehörde) wie folgt Stellung: Für ein Abweichen der zulässigen Geschwindigkeit ist ausschlaggebend, dass die beabsichtigte Geschwindigkeitsbegrenzung dem Ausbaugrad und dem Erscheinungsbild der Straße entsprechen muss. Gründe für eine Reduzierung der jetzigen zulässigen Geschwindigkeit sind insbesondere: - das Unfallgeschehen, - eine hohe Fußgängerbelegungszahl und entsprechende Querungen insbesondere von Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, - Straßenverkehrslärm, der die Grenzwerte der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm überschreitet. Die „Röglitzer Hauptstraße“ ist mit einer Fahrbahnbreite von 5,90 m bis 6,40 m gut dimensioniert und hat auf einer Seite eine durchgehende Gehweganlage. Eine hohe Fußgängerbelegungszahl ist nicht bekannt. Das Verkehrsaufkommen liegt bei unter 2.000 Fahrzeugen am Tag. Das Unfallgeschehen liegt bei 8 Unfällen unterschiedlicher Art in 4 Jahren und ist somit als unauffällig einzustufen. Aufgrund dessen sind auf der K 2146 in Röglitz keine Lärmminderungsmaßnahmen durch den Landkreis Saalekreis vorgesehen. Weiterhin führt auch das Straßenverkehrsamt aus, dass: „das Verkehrsaufkommen sehr gering ist (2.000 Kfz/ 24 h), und kann deshalb mit dem Lärmberechnungen der L 170 durchaus verglichen werden – hier ist das Verkehrsaufkommen um ca. 1.000 Kfz/ 24 h höher – und die Lärmgrenzwerte sind nicht überschritten. Dies ist ebenso für die OL Röglitz anzunehmen.“ <u>Ortsteil Schkopau</u>: Begrenzung der zulässigen Gesamtgeschwindigkeit auf der B91 für den Bereich „Ortsausgang Merseburg bis Schkopau in Höhe Dörstewitzer Straße“ auf 70 km/h (entsprechend des Stadtgebietes Merseburg sowie der Berechnungsgrundlage der aktuellen Lärmkarten). Die Ergebnisse der aktuellen Berechnungen der LSBB zur neuen lärmarmen Straßendeckschicht werden nach Verfügbarkeit in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Zur B 91 macht das Straßenverkehrsamt folgende Ausführungen: „Zur Verkehrssituation an der B 91 ist auszuführen, dass diese an der Ortslage Schkopau vorbeiführt und somit im Außenbereich liegt. Da die B 91 vierspurig ausgebaut ist, hat die untere Verkehrsbehörde eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/ h angeordnet. Bei solch einem Ausbau wäre auch die Richtgeschwindigkeit 130 km/h denkbar gewesen. Die untere Verkehrsbehörde hat bereits mehrfach den Antrag auf eine Geschwindigkeitsbegrenzung in diesem Außerortsbereich abgelehnt. Die Landesstraßenbaubehörde hat hier

	aktiven (lärmarmer Asphalt) und passiven Lärmschutz (Schallschutzfenster) betrieben. Die Lärmberechnungen kommen zu dem Ergebnis, dass es lediglich an 2 Wohngebäuden in der Nacht zu geringen Lärmpegelüberschreitungen kommt. Selbst bei Geschwindigkeitsbeschränkungen für Lkw würde es zu keinen erheblichen Pegelminderungen kommen, diese sind zu gering, um überhaupt vom menschlichen Ohr wahrgenommen zu werden. Des Weiteren kommt hinzu, dass die B 91 hier eine Funktion der Verknüpfung der Bundesstraßen hat, sie verknüpft die B 6, die B 80, die B 100 und die B 2 sowie dient den Verkehr an das Autobahnnetz an. Auf Grund der vielfältigen Gewerbestandorte führt sie natürlich auch den Lastverkehr. Hier ist anzumerken, dass gemäß § 3 StVO der Lkw über 7,5 t nur 60 km/h fahren darf. Den Anliegern einer Bundesstraße ist auf Grund der Widmung mehr Verkehrslärm zuzumuten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung steht hier der besonderen Verkehrsfunktion entgegen. Die Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesstraße ist höher zu bewerten, als das Interesse Einzelner auf Lärmschutz. Noch dazu ist die B 91 für den ÖPNV bedeutsam.“ <u>Ortschaft Wallendorf</u>: Reduzierung der zulässigen Gesamtgeschwindigkeit auf 30 km/h innerorts auf der B181 sowie auf der L 184 in Höhe der bebauten Ortslage von Wallendorf zu den Nachtzeiten von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr, damit der Verkehrsfluss tagsüber nicht eingeschränkt wird. Das Straßenverkehrsamt macht hierzu folgende Ausführungen: „Die Lärmberechnungen *[nach der RLS-90]* kommen zu dem Ergebnis, dass es lediglich an 7 Wohngebäuden in der Nacht zu spürbaren Lärmpegelüberschreitungen kommt. Die B 181 erfüllt hier eine wichtige Verknüpfungsfunktion und dien auch den ansässigen Betrieben als Hauptzufahrt und Andienung an die Autobahn A 9 AS Leipzig- West sowie des Oberzentrums die Kreisstadt Merseburg. Den Anliegern einer Bundesstraße ist auf Grund der Widmung mehr Verkehrslärm zuzumuten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung steht hier der besonderen Verkehrsfunktion entgegen. Die Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesstraße ist höher zu bewerten, als das Interesse Einzelner auf Lärmschutz. Noch dazu ist die B 181 für den ÖPNV – Schnellbuslinie 131 – bedeutsam. Lärmschutz kann hier durch passive Maßnahmen erfolgen und langfristig durch bauliche Maßnahmen – Bau der B 181n –. Diese sollte auf jeden Fall die favorisierte Maßnahme im Lärmaktionsplan sein.“ <u>Ortschaften Ermlitz und Oberthau</u>: Das Straßenverkehrsamt machte folgende Ausführungen: „Die Lärmberechnungen *[nach der RLS-90]* für die beiden Ortslagen Ermlitz und Oberthau ergeben keine Überschreitungen der Lärmgrenzwerte. Teilweise sind die Grenzwerte sehr stark unterschritten, je nachdem wie weit die Wohnbebauung von der Straße entfernt ist. Es kommen hier keine Maßnahmen zur Lärmreduzierung in Betracht, da es keine Überschreitungen der

	Lärmgrenzwerte gibt.“ <u>Ortschaft Knapendorf</u>: Das Straßenverkehrsamt machte folgende Ausführungen: „Die Lärmberechnungen *[nach der RLS-90]* für die Ortslage Knapendorf ergibt keine Überschreitung der Lärmgrenzwerte. Teilweise sind die Grenzwerte sehr stark unterschritten, je nachdem wie weit die Wohnbebauung von der Straße entfernt ist. Es kommen hier keine Maßnahmen zur Lärmreduzierung in Betracht, da es keine Überschreitungen der Lärmgrenzwerte gibt.“ <u>Ortschaft Wallendorf – L 184:</u> Das Straßenverkehrsamt machte folgende Ausführungen: „Die Lärmberechnungen *[nach der RLS-90]* für die Ortslage Wallendorf ergibt keine Überschreitung der Lärmgrenzwerte. Teilweise sind die Grenzwerte sehr stark unterschritten, je nachdem wie weit die Wohnbebauung von der Straße entfernt ist. Es kommen hier keine Maßnahmen zur Lärmreduzierung in Betracht, da es keine Überschreitungen der Lärmgrenzwerte gibt.“
Schallschutzwand	<u>Ortschaft Ermlitz</u>: Da die Lärmbelastung von der A9 besonders im Ortsteil Rübsen von den Bürgern als sehr hoch empfunden wird, sollte eine Überprüfung stattfinden, inwieweit ebenfalls eine Schallschutzwand auf Ermlitzer Seite errichtet werden kann. Hierbei wird eine Schallschutzmauer von der Auffahrt Großkugel bis zur Brücke über die Neue Luppe bevorzugt *(Forderung des Ortschaftsrats)* Die LSBB hat den Hinweis mit folgendem Ergebnis geprüft: „Die BAB 9 ist im Bereich der OL Ermlitz unter Beteiligung der Gemeinde als TÖB gemäß Planfeststellungsbeschluss ausgebaut worden. Dieser Ausbau erfolgte unter Beachtung der Grenzwerte der 16. BImSchV. Die Einhaltung der Grenzwerte wurde nachgewiesen, Lärmschutzmaßnahmen waren für Ermlitz nicht erforderlich. Da zudem keine verkehrliche Fehlprognose vorliegt, die eine nachträgliche Lärmvorsorge auslösen würde, kann hieraus kein Beitrag für den vorgesehenen Lärmaktionsplan erfolgen.“ <u>Ortschaft Knapendorf</u> Da die Lärmbelastung von der A38 besonders im Ortsteil Bündorf von den Bürgern als sehr hoch empfunden wird, sollte eine Überprüfung stattfinden, inwieweit die vorhandene Schallschutzwand erweitert werden kann. Von den Bürgern werden die Lärmbelästigungen insbesondere wahrgenommen bevor sie hinter der Schallschutzwand „verschwinden“ und wenn sie wieder hinter der Schallschutzwand hervor kommen. Die LSBB hat den Hinweis mit folgendem Ergebnis geprüft: „Die BAB 38 ist im Bereich der OL Knapendorf unter Beteiligung der Gemeinde als TÖB gemäß Planfeststellungsbeschluss ausgebaut worden. Dieser Ausbau erfolgte unter Beachtung der Grenzwerte der 16. BImSchV. Die erforderlichen aktiven

	Lärmschutzmaßnahmen sind inzwischen umgesetzt. Damit ist die Einhaltung der Lärmvorsorge-Grenzwerte der 16. BImSchV sichergestellt. Da zudem keine verkehrliche Fehlprognose vorliegt, die eine nachträgliche Lärmvorsorge auslösen würde, kann hieraus kein Beitrag für den vorgesehenen Lärmaktionsplan erfolgen. (Hinweis: Erfolgt ein Ausbau/ Neubau einer Straße unter Beachtung der Vorsorge-Grenzwerte, kann keine Überschreitung der um 5 dB(A) höher liegenden Sanierungsgrenzwerte vorliegen. Deshalb kann auch über die Lärmsanierung kein Beitrag für den vorgesehenen Lärmaktionsplan erfolgen.“) <u>Ortsteil Schkopau</u>: Wurde im Bereich der B91 im OT Schkopau bereits geprüft und geplant, jedoch gab es seitens der Anwohner kein einvernehmliches Interesse in Bezug auf die Umsetzung. Seitens des Straßenverkehrsamtes wird der Bau einer Schallschutzwand als die wirkungsvollste Variante angesehen. Auch Anwohner der Pfalzstraße bekunden ihr Interesse an dem Bau einer Schallschutzwand zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Schkopau. Seitens des zuständigen Straßenbaulastträgers, der LSBB, wird auf die aktuelle aktive Lärmsanierungsmaßnahme verwiesen, da seit 2012/2013 der Einbau von lärmarmem Splittmastixasphalt in der B 91 erfolgt. Insofern ist davon auszugehen, dass erst nach abschließender Prüfung und Bewertung dieser Maßnahme weitere Schritte eingeleitet werden, wenn als Ergebnis noch weiterer Handlungsbedarf ermittelt wird.
Verkehrslenkung und - umverteilung	Neubau Erschließungsstraße zum Dow- Standort möglich – Planungen wurden aufgestellt, jedoch wegen der derzeitigen wirtschaftlichen Entwicklung wieder aus dem Fokus genommen. Ergänzende Ausschilderung für LKW an der B6 und A9 zum Dow- Werk, da ortsfremde Fahrer aufgrund von Navigationsgeräten sonst die Strecke durch die verschiedenen Ortsteile von Schkopau wählen. Insbesondere auffällig in Röglitz. Diesbezüglich hat das Straßenverkehrsamt des Landkreises Saalekreis folgende Ausführungen gemacht: „Grundsätzlich sind Kreisstraßen dazu da den Verkehr zwischen benachbarten Kreisen sowie den überörtlichen Verkehr innerhalb eines Kreises aufzunehmen. Sie sind für den Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortschaften an überörtliche Verkehrswege unentbehrlich und sollen den Verkehr von reinen Wohngebieten fernhalten. Kreisstraßen haben eine Erschließungsfunktion und im Falle der K 2146 auch eine Verbindungsfunktion (B 6 – Raßnitz). Aus diesem Grund ist die Kreisstraße allen Fahrzeugklassen gewidmet, da weder bauliche oder örtliche Gegebenheiten die Widmung einschränken. Da das Verkehrsaufkommen sehr gering ist (2.000 Kfz/ 24 h), kann mit dem Lärmberechnungen der L 170

	durchaus verglichen werden – hier ist das Verkehrsaufkommen um ca. 1.000 Kfz/ 24 h höher – und die Lärmgrenzwerte sind nicht überschritten. Dies ist ebenso für die OL Röglitz anzunehmen.“ Diese Ausführungen ergänzte die Straßenverkehrsbehörde wie folgt: „In der Ortslage Röglitz wurde bei mehreren Verkehrsdatenerhebungen kein erheblicher Durchgangsverkehr festgestellt. Das Dow- Werk ist an den notwendigen Abfahrten im Zuge der A 38 und im folgenden Verkehrsnetz ausgewiesen. Zusätzliche Beschilderungen sind nicht notwendig.“
Prüfung, von weiteren Maßnahmen:	
Reduzierung der fahrzeug-seitigen Schadstoffemissionen	Kein Eingreifen durch die Gemeinde Schkopau möglich
Reduzierung der fahrzeug-seitigen Geräuschemissionen	Kein Eingreifen durch die Gemeinde Schkopau möglich
Reduzierung der Kfz-Verkehrs-menge durch weitgehende Modal- Split- Änderungen (Verkehrsmittelwahl)	Kein Eingreifen durch die Gemeinde Schkopau möglich
Gesamtstädtische Reduzierung der Lkw-Anteile	Kein Eingreifen durch die Gemeinde Schkopau möglich – der LKW- Verkehr wird über die B91 zum Industriestandort geleitet
Kleinräumige Reduzierung der Lkw-Anteile	Kein Eingreifen durch die Gemeinde Schkopau möglich
Erhöhung der Anteile schadstoffarmer Fahrzeuge im Straßenraum	Kein Eingreifen durch die Gemeinde Schkopau möglich
Erhöhung der Anteile lärmarmer Fahrzeuge im Straßenraum	Kein Eingreifen durch die Gemeinde Schkopau möglich
Verbesserung des Verkehrsflusses	Auf der B181 wurde zur Verkehrssicherheit der Fußgänger eine Bedarfsampel errichtet. Da diese nur bei Bedarf ausgelöst wird, ist der Verkehrsfluss im Übrigen ohne Einschränkung.
Immissionsmindernde Straßenraumorganisation (z.B. durch Straßenraumgestaltung indem vierspurige Straßen auf zwei Streifen reduziert werden, womit der Abstand zwischen Fahrbahn und Wohnbebauung vergrößert werden kann. Weiterhin könnten auf diese Weise Grünstreifen mit Baumbestand zwischen der Fahrbahn und der Wohnbebauung angelegt werden oder es könnte	<u>Ortsteile Rockendorf, Hohenweiden/Neukirchen, Rattmannsdorf</u>: Nur zweistreifiger Ausbau der L 171 in Hohenweiden – keine geänderte Straßenraumorganisation aus Platzgründen möglich. <u>Ortsteil Schkopau</u>: Nicht sinnvoll – vierspurig ausgebaute Bundesstraße zum optimalen Verkehrsfluss <u>Ortschaft Wallendorf</u>: Nur zweistreifiger Ausbau der B181 in Wallendorf – keine

ein Parkstreifen errichtet werden.)	geänderte Straßenraumorganisation aus Platzgründen möglich.
Lärmmindernder Fahrbahnbelag	<u>Ortschaft Hohenweiden</u>: Überprüfung durch Straßenbaulastträger möglich. Es wurde seitens der LSBB bekannt gegeben, dass lärmmindernde Fahrbahnbeläge erst ab Geschwindigkeiten über 60 km/h ihre Wirksamkeit entfalten und daher in Ortslagen in der Regel unwirksam sind. <u>Ortschaft Knapendorf</u>: Der Ortschaftsrat führte an, dass der Straßenbelag vom Ortseingangsschild aus Richtung Bündorf bis zum Ortsausgangsschild in Richtung Merseburg in „Flüsterbeton“ ausgeführt werden soll. Es wurde seitens der LSBB bekannt gegeben, dass lärmmindernde Fahrbahnbeläge erst ab Geschwindigkeiten über 60 km/h ihre Wirksamkeit entfalten und daher in Ortslagen in der Regel unwirksam sind. <u>Ortschaft Röglitz</u>: Überprüfung bei Sanierung möglich. Es wurde seitens der LSBB bekannt gegeben, dass lärmmindernde Fahrbahnbeläge erst ab Geschwindigkeiten über 60 km/h ihre Wirksamkeit entfalten und daher in Ortslagen in der Regel unwirksam sind. <u>Ortsteil Schkopau</u>: Der Einbau von lärmarmen Asphalt erfolgt seit 2012/2013. <u>Ortschaft Wallendorf</u>: Der grundhafte Ausbau der B181 erfolgte in den Jahren 2010-2011. Eine Überprüfung durch Straßenbaulastträger ist möglich. Es wurde seitens der LSBB bekannt gegeben, dass lärmmindernde Fahrbahnbeläge erst ab Geschwindigkeiten über 60 km/h ihre Wirksamkeit entfalten und daher in Ortslagen in der Regel unwirksam sind.
Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche	Keine Handlungskompetenz, da die Gemeinde Schkopau nicht Straßenbaulastträger der kartierten Straßen ist. Die Instandsetzung der Fahrbahnen der Straßen in der Baulastträgerschaft der LSBB ist eine ständige Aufgabe, der im Rahmen der finanziellen und personellen Möglichkeiten nachgekommen wird.

Verlegen der Fahrstreifen in Straßenmitte	Nicht sinnvoll im Bereich der B91 (OT Schkopau), da eine vierspurig ausgebaute Bundesstraße zum optimalen Verkehrsfluss vorhanden ist. In den Ortsteilen Rockendorf, Hohenweiden/ Neukirchen, Rattmannsdorf und in der Ortschaft Wallendorf nicht möglich, da nur ein zweistreifiger Ausbau vorhanden ist.
Neubau von Umgehungsstraßen	<u>Ortschaft Korbetha:</u> Das Straßenverkehrsamt machte folgende Ausführungen: „Korbetha hat eine Ortsumgehung erhalten und beim Bau dieser wurde durch die vorgenommenen baulichen Lärmschutzmaßnahmen erreicht, dass keine Lärmpegelüberschreitungen an den Wohngebäuden vorliegen.“ <u>Ortschaft Lochau</u>: Umgehungsstraße wird seit Jahren von den Anwohnern gefordert und ist bereits im Flächennutzungsplan der Gemeinde Schkopau verankert. Es wurde seitens der LSBB festgestellt, dass der Neubau von Umgehungsstraßen (OU) bedingt, dass diese in einem Bedarfsplan enthalten sind. Die L 170 OU Lochau ist im Landesverkehrswegeplan im weiteren Bedarf enthalten; derzeit keine Planungsaktivitäten. <u>Ortschaft Raßnitz</u>: Es sollte geprüft werden, ob die angestrebte Umgehungsstraße für Lochau verlängert werden und nördlich des Raßnitzer Ortsteils Pritschöna in die L 168 Gröbers- Raßnitz eingebunden werden kann. Die Ausführungen der LSBB verweisen auf die Informationen zur OU Lochau. <u>Ortschaft Röglitz</u> Betrachtung der Möglichkeiten, welche den Bau einer Umgehungsstraße ermöglichen könnten. <u>Ortschaft Wallendorf</u>: Es wurde seitens der LSBB festgestellt, dass der Neubau von Umgehungsstraßen (OU) bedingt, dass diese in einem Bedarfsplan enthalten sind. Die B 181 OU Zöschen–Wallendorf–Merseburg ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf enthalten; der Planungsbeginn durch die LSBB ist in 2018 erfolgt. Eine baldige Umsetzung entspricht dem Willen der Gemeinde.

Für den Bereich der B91 in Schkopau kann festgestellt werden, dass Messungen vom Landesamt für Umweltschutz durchgeführt werden, letztmalig sind in 2018 Messungen vorgesehen. Sollten trotz der Straßensanierung noch Pegelüberschreitungen auftreten, könnte überprüft werden, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der B91 möglich ist. Die Straßenverkehrsbehörde bezieht sich erneut in ihrer Stellungnahme vom 27.12.2018 auf ihre Entscheidungsgründe wie folgt: „Die untere Verkehrsbehörde muss vor der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen auf Grund des Zustimmungsvorbehaltes des Landesverwaltungsamtes eine gründliche Abwägung vornehmen. Da hier nur an lediglich 2 Wohngebäuden in der Nacht minimale Pegelüberschreitungen vorliegen, kommt hier eine solche Anordnung nicht in Betracht. Des Weiteren wiegt hier die Verkehrsbedeutung wie bereits aufgeführt einfach höher."

Die Planungen von Umgehungsstraßen für Lochau und Raßnitz sollten weiter forciert werden.

Der Planungsbeginn für die OU Wallendorf erfolgte in 2018.

Eine Erweiterung bzw. der Bau von Lärmschutzwänden in Bezug auf die Autobahnen A9 und A38 ist nach dem derzeitigen Stand der Einhaltung der Lärmvorsorge- Grenzwerte nicht möglich.

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

„Lärmaktionspläne sind zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG). Dies kann durch Ausweisung von Gebieten als „Ruhige Gebiete" im Lärmaktionsplan erfolgen. […]
Wie sich aus der Begriffsdefinition des Artikels 3 Buchstabe l) und m) der Umgebungslärmrichtlinie (RL 2002/49/EG) ergibt, gibt es keine ruhigen Gebiete per se, d. h. die aufgrund ihrer akustischen oder anderen Eigenschaften als ruhige Gebiete in Frage kommen, sondern das Vorhandensein ruhiger Gebiete setzt voraus, dass sie im Plan festgesetzt und die räumliche Ausdehnung und Lage (bspw. durch eine Kartendarstellung mit Benennung der Flurstücke) eindeutig beschrieben worden sind. Die Festsetzung der ruhigen Gebiete im Lärmaktionsplan erfolgt durch die für die Aufstellung zuständige Behörde, in der Regel die Gemeinde. […]
Auch bei der Definition ruhiger Gebiete auf dem Land ist zunächst unerheblich, ob es sich um bebaute oder unbebaute Gebiete handelt. Es kommt lediglich darauf an, dass diese Gebiete keinem Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Die Definition „kein Verkehrs- …..Lärm" ist im Sinne von „kein relevanter Lärm" zu verstehen."
[Quelle: LAI – AG Lärmaktionsplanung i.d.F.v. 03/2017, S. 6]
Aufgrund der industriellen Prägung, der Verkehrswege (Straße, Schiene) sowie der Fluglärmbelastung müssten für die Ausweisung ruhiger Gebiete separate Berechnungen erfolgen. Eine Veranlassung für eine Festlegung ruhiger Gebiete wäre zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von L_{DEN} = 40 dB(A) nicht überschritten werden.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Langfristig sollte die Realisierung der Umgehungsstraßen für Lochau/ Raßnitz und Wallendorf forciert werden.

Sollte sich etwas an der Einhaltung der Vorsorge- Grenzwerte ändern, so ist eine Schallschutzwand an der A 9 sowie eine ergänzende Schallschutzwand entlang der A 38 wünschenswert.

An der A9 und an der A 38 sollte eine ergänzende Beschilderung für die DOW-Werke in Schkopau angebracht werden. Diese ergänzende Beschilderung an der A 9 und A 38 für die DOW –Werke wird seitens der LSBB abgelehnt.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	
über 60 bis 65	
über 65 bis 70	
über 70 bis 75	
über 75	
Summe	
Differenz	

L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	
über 55 bis 60	
über 60 bis 65	
über 65 bis 70	
über 70	
Summe	
Differenz	

4 Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Datum des Beginns der Öffentlichkeitsbeteiligung: 22.08.2017
https://lau.sachsen-anhalt.de/luft-klima-laerm/laerm-und-erschuetterungen/laermaktionsplanung/

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Am 29.05.2018 nach Beratung und Beschlussfassung im Gemeinderat der Gemeinde Schkopau für die Hauptverkehrswege. Die ergänzende Beteiligung zum Fluglärm wurde am 29.01.2019 nach Beratung und Beschlussfassung im Gemeinderat abgeschlossen.

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Dreifache Öffentlichkeitsbeteiligung

- frühzeitige Information: Offenlage des Vorabzuges vom 29.03.2018 bis einschl. 12.04.2018 sowie

- Offenlage und Beteiligung des Entwurfes in der Zeit vom 26.04.2018 bis einschließlich 28.05.2018 im Bauamt der Gemeinde Schkopau
- Offenlage und Beteiligung der ergänzten Fassung vom November 2018 zum Fluglärm in der Zeit vom 22.11.2018 bis 22.12.2018 im Bauamt der Gemeinde Schkopau
- sowie jeweils zeitgleich im Internet auf www.gemeinde-schkopau.de .

Öffentliche Beratung in den Gremien der Gemeinde Schkopau:

- am 17.04.2018 öffentliche Beratung im Ausschusses für Ordnung, Feuerwehr, Umwelt, Seen und Tourismus
- am 29.05.2018 öffentliche Beratung und Beschlussfassung des Lärmaktionsplans in der Fassung vom Mai 2018 im Gemeinderat der Gemeinde Schkopau – **Beschluss GR 31/268/2018**
- am 15.01.2019 öffentliche Beratung im Ausschusses für Ordnung, Feuerwehr, Umwelt, Seen und Tourismus
- am 29.01.2019 öffentliche Beratung und Beschlussfassung des Lärmaktionsplans in der Fassung vom November 2018 im Gemeinderat der Gemeinde Schkopau – **Beschluss GR 36/313/2019**

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange:

- Anschreiben vom 26.03.2018 zur frühzeitigen Beteiligung mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 12.04.2018
- Anschreiben vom 24.04.2018 zur förmlichen Beteiligung mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 28.05.2018.
- Anschreiben vom 20.11.2018 zur ergänzenden Beteiligung mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 22.12.2018.

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Seitens des zuständigen Straßenbaulastträgers gemäß § 5b Straßenverkehrsgesetz wurden Berechnungen von der Landesstraßenbaubehörde durchgeführt, welche die Situation vor Ort überprüft haben. Die Ergebnisse werden ergänzt.

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans fallen zurzeit nur im Rahmen der laufenden Verwaltung an. Die Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes müssen von den jeweiligen Straßenbaulastträgern bzw. vom Flughafen getragen werden.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

Kosten- Nutzen- Analyse:

- *in der Abwägung beachtlich:*
    - *Volkswirtschaftliche Kosten*
    - *Physische und psychische Störungen*
    - *Medizinische Behandlung*
    - *Immaterielle Kosten – Wohlbefinden, Leid, etc.*
    - *Verminderte Einnahmen/ Immobilienpreise*
    - *Lärmminderungsplanung kostet „nur“ am Anfang – Amortisierung*

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

www.gemeinde-schkopau.de

aktuelle Informationen ➔ öffentliche Bekanntmachungen ➔ Lärmaktionsplanung

Ort, Datum	**Unterschrift**
Schkopau, 21.05.2019	Ringling Bürgermeister

GEMEINDE SCHKOPAU (Siegel) 1

Abkürzungsverzeichnis

A „123“	Autobahn
AS	Anschlussstelle
B „123“	Bundesstraße
BAB „123“	Bundeautobahn
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BMVBS	Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
dB	Dezibel
dB (A)	Dezibel in Frequenzbewertung der Klasse A
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
EU	Europäische Union
FLK	Fluglärmkommission
ICAO	Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation
i.d.F.	in der Fassung
K „123“...	Kreisstraße
L „123“	Landesstraße
LAI	Bund/ Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
L_{DEN}	Lärmindex Tag-Abend-Nacht (24-h-Wert)
LfULG	Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie des Freistaates Sachsen
L_{Night}	Lärmindex Nacht
LSBB	Landesstraßenbaubehörde
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MI	Mischgebiet
OL	Ortslage
OT	Ortsteil
OU	Ortsumgehung - Umgehungsstraße
RLS 90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
SMUL	Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft
StVO	Straßenverkehrsordnung
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
WA	allgemeines Wohngebiet