

**Aktionsplan 2. Stufe der EU-Lärmkartierung gem. § 47d Bundes-
Immissionsschutzgesetz
der Stadt Burg vom 2017
(Formblatt für Mitteilungen zur Aktionsplanung)**

1. Allgemeines

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

In der Stadt Burg (einschließlich der Ortschaften) leben derzeit 23.768 Einwohner (Stichtag: 31. Dezember 2016). Der aufgrund der vorliegenden Verkehrszahlen zu untersuchende Bereich erstreckt sich auf den Straßenabschnitt B 1 beginnend an der südlichen Gemeindegrenze in Höhe der Ortslage Detershagen bei Burg, dem Verlauf in nordöstlicher Richtung folgend, am Knotenpunkt B1 / L52 im Stadtzentrum von Burg dem Verlauf der B 1 in östlicher Richtung folgend und endet am Knotenpunkt B1 (Conrad-Tack-Ring) / L52 Grabower Landstraße in Burg.

Zusätzlich verläuft im Süden der Gemarkung der Stadt Burg die BAB A2 zwischen den Anschlussstellen Burg-Ost und Burg-Zentrum.

Im Norden der Stadt Burg verläuft die Eisenbahnstrecke Hannover- Berlin.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Burg
In der Alten Kaserne 2
39288 Burg

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

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	250
über 60 bis 65	37
über 65 bis 70	32
über 70 bis 75	16
über 75	0
Summe	335

L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	115
über 55 bis 60	34
über 60 bis 65	21
über 65 bis 70	0
über 70	0
Summe	170

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	1,1	137
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	0,3	23
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,1	0
Summe	1,5	160

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

16 Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen ausgesetzt und
0 Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen ausgesetzt

32 Menschen sind ganztägig hohen Belastungen ausgesetzt und
21 Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen ausgesetzt

287 Menschen sind ganztägig Belastungen / Belästigungen ausgesetzt und
149 Menschen sind in der Nacht Belastungen / Belästigungen ausgesetzt

Festzuhalten ist hier aber, dass die Anwohner diesen Belastungen / Belästigungen schon sehr lange unterliegen, da der Straßenverlauf der B 1 im kartierten Bereich seit einem langem Zeitraum (ca. 30 Jahre) unverändert ist.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Lärmprobleme lassen sich in dem kartierten Bereich als dort örtlich begrenzter Bereich identifizieren. Somit liegt in diesem Bereich eine verbesserungswürdige Situation vor. Diese Verbesserung kann durch die Stadt Burg umfassend aber nicht bewirkt werden, da es sich bei dem betreffenden Straßenabschnitt um eine Bundesstrasse handelt. Als individuelle Maßnahme kommt hier nur der Einsatz von entsprechenden Schallschutzfenstern in Frage.

3. Maßnahmenplanung⁶⁾

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung⁷⁾

In der Stadt Burg wurde im Jahr 2013 mit der Sanierung der Bundesstraße 1 im Bereich der Magdeburger Chaussee begonnen. Darin eingeschlossen ist auch der von der Lärmkartierung betroffene Bereich der Bundesstraße. Nach erfolgten Abstimmungen mit dem Baulastträger, dem Landesbetrieb Bau, ist als Lärmschutzmaßnahme ein sogenannter „Flüsterasphalt“ aufgebracht worden.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre⁸⁾

Die Sanierung der Bundesstraße 1 wurde bis zum Jahr 2016 fortgesetzt. Auch in diesen Bauabschnitten wurde der sogenannte "Flüsterasphalt" aufgebracht.

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

Im Jahr 2017 erfolgt die Sanierung des letzten Bauabschnittes der B 1 in der der Ortslage Burg (kartierter Bereich). wie in den bereits fertiggestellten Bauabschnitten wird auch hier der sogenannte "Flüsterasphalt" als Fahrbahnbelag aufgebracht.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen¹⁰⁾

Die im Jahr 2017 abzuschließende Sanierung der Bundesstraße B 1 ist einzige Lärmschutzmaßnahme die derzeit in der kartierten Ortslage der Stadt Burg durchgeführt werden kann. Mit kommunalen finanziellen Mitteln können keine Lärmaktionspläne aufgestellt und umgesetzt werden.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen¹¹⁾

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	250
über 60 bis 65	37
über 65 bis 70	32
über 70 bis 75	16
über 75	0
Summe	335
Differenz	0

L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	115
über 55 bis 60	34
über 60 bis 65	21
über 65 bis 70	0
über 70	0
Summe	170
Differenz	0

4. Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Januar 2017

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Juni 2017

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans¹²⁾

Die in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommene Ortsumgehung der B1 (siehe dort Seite 145) lässt die sich aus der Lärmkartierung 2012 ersichtlichen Lärmbelastungen mit einem nächtlichen Beurteilungspegel von >55 dB(A) für die bis dato betroffenen Einwohner nach Bau der Ortsumgehung hinfällig werden. Ein Beschluss des Stadtrates der Stadt Burg über die Ortsumgehung als Teil einer Lärmaktionsplanung ist wegen der bereits erfolgten Aufnahme der Ortsumgehung in den Bundesverkehrswegeplan nicht angezeigt. Etwaige aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen an der jetzigen Streckenführung sind bis zum Bau der Ortsumgehung aus Kostengründen nicht gerechtfertigt.

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans¹³⁾

4.6 Weitere finanzielle Informationen¹⁴⁾

Eine Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes wird seitens der Stadt Burg nicht gesehen, da es sich bei dem kartierten Straßenabschnitt um eine Bundesstraße handelt, die nicht in der Straßenbaulast der Gemeinden liegt.

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

Ort, Datum

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 $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$ 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 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.