

Lärmaktionsplan

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

Kommune	Aschersleben
Bundesland	Sachsen-Anhalt 

1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Stadt	Aschersleben
Gebietskörperschaft	Gemeinde
Amtlicher Gemeindeschlüssel	15089015
Vollständiger Name der Behörde	Stadt Aschersleben
Straße	Markt
Hausnummer	1
Postleitzahl	06449
Ort	Aschersleben
E-Mail <i>(freiwillige Angabe)</i>	
Internet-Adresse <i>(freiwillige Angabe)</i>	

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

Beschreibung der Gemeinde

Die Stadt Aschersleben liegt im westlichen Teil des Bundeslands Sachsen-Anhalt im Landkreis Salzlandkreis. Sie umfasst die Hauptverkehrsstraßen A 36 (8,89 km Länge), B 180 (4,19 km), B 185 (0,82 km), L 85 (0,51 km) und Teile des Haupteisenbahnnetzes. Insgesamt leben in der Stadt 26.416 Personen auf einer Gesamtfläche von 156,37 km². Der Betrachtungsrahmen - sowohl der Lärmkartierung als auch der hierauf aufbauenden Lärmaktionsplanung beschränkt sich auf Hauptverkehrsstraßen (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV > 8.200 Kfz/Tag) und Haupteisenbahnstrecken (> 30.000 Zugbewegungen im Jahr). Dies sind definitionsgemäß Verkehrswege, die die in Klammern stehenden Schwellenwerte überschreiten.

erstmalige Aufstellung
des Lärmaktionsplans

ja

Fortschreibung/ Überarbeitung des
Lärmaktionsplans

nein

vom:

1.3 Rechtlicher Hintergrund ²

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

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

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

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

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

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Ausgehend von den nationalen Auslösewerten für die Lärmsanierung an bestehenden Straßen in der Baulast des Bundes dienen vorliegend die Lärmbelastungspegel $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ sowie $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ als orientierende Kenngrößen für die Lärmaktionsplanung. Es sollte sichergestellt werden, dass an Wohngebäuden sowie Schulen, Krankenhäusern und Kindergärten zumindest diese Belastungspegel unterschritten werden. Belastungen oberhalb dieser Schwellenwerte sind Auslöser für in Betracht zuziehende Maßnahmen zur Lärminderung.

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind ³

2.1.1 Hauptverkehrsstraßen (freiwillige Angabe)

Angaben über die geschätzte Zahl der betroffenen Menschen in den Isophonenbändern

L _{DEN} [dB(A)]	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75
Anzahl	810	512	176	317	21

L _{NIGHT} [dB(A)]	>45-50	>50-54	> 55-59	>60-64	>65-69	>70
Anzahl	1015	600	250	266	101	0

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

L _{DEN} [dB(A)]	55 - 64	65 - 74	>75
Fläche/km ²	11,76	2,13	0,42
Wohnungen/Anzahl	630	235	10
Schulgebäude/Anzahl	2	1	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

Angaben zur geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen

	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung
Anzahl	1	341	88

2.1.2 Haupteisenbahnstrecken

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

Angaben über die geschätzte Zahl der betroffenen Menschen in den Isophonenbändern

L _{DEN} [dB(A)]	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75
Anzahl	97	66	2	0	0

L _{NIGHT} [dB(A)]	>45-50	>50-54	> 55-59	>60-64	>65-69	>70
Anzahl	176	100	33	0	0	0

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

L _{DEN} [dB(A)]	55 - 64	65 - 74	>75
Fläche/km ²	0,18	0,05	>0,01
Wohnungen/Anzahl	79	1	0
Schulgebäude/Anzahl	0	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

Angaben zur geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen

	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung
Anzahl	27	12

2.2 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten ⁴

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

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

1.836

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

1.217

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

165

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

133

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

Bezüglich Hauptverkehrsstraßen und sonstigen Lärmquellen

In der Stadt Aschersleben sind 514 der Einwohner einer Lärmbelastung von 65 dB(A) und höher in Bezug auf 24 Stunden-Tageszeitraum ausgesetzt. Im Nachtzeitraum (hier: 22.00 bis 6.00 Uhr) sind 367 Einwohner von Lärmbelastungen ab 55 dB(A) betroffen. Wenngleich für vergleichsweise geringe Bevölkerungsanteile diese hohen Lärmbelastungen zu verzeichnen sind, wird die Verringerung der Betroffenenzahlen in diesen Lärmpegelklassen als notwendig erachtet. Sofern perspektivisch eine Reduzierung der Lärmeinwirkungen an derartigen "Hot spots" nicht möglich ist, sollte zumindest ein ausreichender passiver Lärmschutz (hier: niedrige Innenraumpegel) sichergestellt werden.

Bezüglich Haupteisenbahnstrecken

Im Einwirkungsbereich der im Territorium Aschersleben befindlichen Haupteisenbahnstrecken (6344, 6420) sind 2 Einwohner einem $L_{DEN} > 65$ dB(A) und 33 Einwohner einem $L_{Night} > 55$ dB(A) ausgesetzt. Sowohl die Lärmkartierung als auch die Lärmaktionsplanung des bundesweiten Haupteisenbahnnetzes obliegen dem Eisenbahnbundesamt (EBA). Der Lärmaktionsplan (4. Runde) des EBA wurde am 17.07.2024 fertiggestellt und veröffentlicht (vgl. <https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/portal/apps/sites/#/lap1/pages/medienbereich>). Hiernach sind in Ascherleben befindliche Streckenabschnitte von einer Gesamtlänge von 1,6 km in die noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche des EBA-Lärmaktionsplanes aufgenommen worden. Für die Priorität der Bearbeitung der Sanierungsabschnitte wurde jeweils eine Priorisierungskennziffer in Höhe von 3,620 bzw. 4,892 festgelegt. Weiterreichende Lärmsanierungsmaßnahmen zur Begrenzung der Geräuscheinwirkungen durch Schienenverkehrslärm sind von der Stadt Aschersleben nicht geplant.

2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans⁶ *(freiwillige Angaben)*

Kosten-Nutzen-Analysen

Höhe der Lärmbelastung

 Ja

Zahl der lärmbelasteten Menschen

 Ja

Zusätzliche Kriterien / Erläuterungen:

Aktuelle Entwicklungen insbesondere aktuelle Daten zu Verkehrsstärken auf den kartierungspflichtigen Straßenabschnitten

3. Maßnahmeplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung ⁷

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart ⁸	Erläuterung (Wo, was)
1	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken	Fertigstellung des nördlichen, 1. Bauabschnitt der meuen B 180, die die Anschlussstelle „Aschersleben-West“ der A 36 (bis 2019: B 6n) mit der B 185 verbindet (Hinweis: Verkehrsfreigabe ist erfolgt; Ausschilderung bereits als B 180)
2	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken	Fertigstellung der B 6n (jetzt A 36) in den Jahren 2000 bis 2006; dieses Verkehrsprojekt sorgt einerseits für eine gewisse Verkehrsentlastung der innerhalb des Stadtgebietes von Aschersleben verlaufenden Bundesstraßen B 180 und B 185; allerdings gehen andererseits von der A 36 durch die Verkehrsbündelung auch erhöhte Geräuscheinwirkungen aus, die im Norden gelegene Siedlungsbereiche von Aschersleben tangieren

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken:

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

Lfd. Nr.	Maßnahmenart ⁹	Erläuterung (Wo, was)
1		
2		
3		
4		
5		
...		
...		

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

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart ⁸	Erläuterung (Wo, was)	Erläuterungen des erwarteten Nutzens (freiwillige Angabe)	Kosten der Maßnahme [€] (freiwillige Ang.)
1	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken	Fertigstellung der in Bau befindlichen B 180 OU Aschersleben/Süd - Quenstedt in den Jahren 2025/2027	Verkehrsrückgang auf den innerstädtisch verlaufenden Bundesstraßen der B 180 alt und B 185	

2	Flächennutzungsplanung/Baulei tplanung	alle lärmkartierungs- pflichtigen Straßenabschnitte	Lärmvorsorge - Berücksichtigung Lärmschutzbelange in kommunalen Planungen, d.h. ausreichende Abstände von neu geplanten Baugebieten, heranrückende Wohngebäude an verkehrsreiche Straßen sicherstellen u. a.	
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
...				
...				

Erläuterungen des erwarteten Nutzens (*Pflichtangabe*)

Bei der Planung von Lärmschutzmaßnahmen gilt es zunächst sowohl Betrachtungen zu den bereits realisierten Lärmschutzmaßnahmen anzustellen als auch eine Bewertung aktueller Gegebenheiten der Verkehrssituation - soweit mit Daten belegbar - einzubeziehen. In den zurückliegenden Jahren sind in der Stadt Aschersleben bereits bedeutende Verkehrsprojekte umgesetzt worden, die zu einer Minderung des innerstädtischen Verkehrs und damit zu einer Verringerung der Verkehrslärmbelastung beigetragen haben. All diese Straßenverkehrsprojekte wurden nach 1990 umgesetzt, sodass hierbei bereits die rechtsverbindlichen Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) angewendet worden sind. Mit Hilfe des Instruments Lärmaktionsplan lassen sich in aller Regel keine weitergehenden Schutzerfordernisse gegenüber der bereits angewendeten 16. BImSchV erreichen. Dies betrifft insbesondere die in den Jahren 2000 bis 2006 abschnittsweise fertiggestellte B 6n (seit 2019: BAB A 36). Hier wurden bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Lärmschutzbelange nach der 16. BImSchV geregelt. Es ist zu beachten, dass sich der Schutzanspruch der 16. BImSchV stets auf die baulichen Gegebenheiten zum Zeitpunkt des Baus des Verkehrswegs (Planfeststellung) beschränkt. Nachträglich errichtete bauliche Anlagen bzw. ausgewiesene Baugebiete, die sich im Lärmeinwirkungsbereich des Verkehrswegs befinden, unterfallen nicht diesem Schutzanspruch. Es zählt somit zu den obligatorischen Aufgaben der Stadt durch Anwendung kommunaler planerischer Instrumente (Flächenutzungs-/Bauleitplanung) bzw. bauordnungsrechtliche Bestimmungen ausreichende (Schutz-)Abstände von neu geplanten Wohngebäuden zu verkehrsreichen Straßen einzuhalten bzw. zumindest ausreichende passive Lärmschutzmaßnahmen (= bauliche Schalldämm-Maßnahmen an den Gebäuden) sicherzustellen.

Die gegenwärtigen verkehrstechnischen Probleme sind auf die B 185 und vor allem die B 180 zurückzuführen, die direkt durch Aschersleben verlaufen, was zu einem hohen Verkehrsaufkommen, einem inhomogenen und stauanfälligen Verkehrsfluss auf den Bundesstraßen innerhalb des Stadtgebietes und erheblichen Trennwirkungen führt und damit letztlich mit hohen Lärmeinwirkungen, insbesondere der unmittelbaren Anlieger einhergeht.

Zu einer erheblichen Konfliktlösung dieser Problematik dürfte nach ihrer vollständigen Fertigstellung und Verkehrsfreigabe die neue B 180 OU Aschersleben/Süd - Quenstedt beitragen. Der nördliche, 1. Bauabschnitt der neuen Ortsumgehung, der die Anschlussstelle „Aschersleben-West“ der A 36 mit der B 185 verbindet, wurde bereits realisiert. Durch diesen Straßenbauschnitt wurde sowohl eine Alternativroute zur klassischen Einfahrtsstraße nach Aschersleben (B 180 alt) als auch erste Möglichkeiten für eine Ortsumfahrung von Aschersleben geschaffen. Anhand eines Vergleichs der aktuellen Verkehrszählungen der Straßenverkehrszählung StV 2021 mit den in der Lärmkartierung zugrunde gelegten Verkehrsdaten (Hinweis: diese wurden aus Verkehrszählungen des Jahres 2015 abgeleitet) lassen sich zwischenzeitlich eingetretene Verkehrsentlastungseffekte erkennen. So ist der DTV-Wert im etwa 2,2 km langen Straßenabschnitt der B 180 zwischen "ASL KV B 180 / B 185 (nach Ermsleben)" bis "B 180 Ortsende ASL" (Magdeburger Chaussee) von 9.157 Kfz/24 h auf 7.349 Kfz/24 h gefallen. Gleiches trifft auf den im Stadtgebiet befindlichen 0,51 km langen Abschnitt der L 85 (Hoymer Chaussee) zu, auf dem ein Rückgang des DTV-Wertes von 9.074 Kfz/24 h auf 6.528 Kfz/24 h zu verzeichnen ist. Dies deutet darauf hin, dass die gegenwärtigen Verkehrsbelegungszahlen und damit die verursachten Lärmeinwirkungen deutlich unter den im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung ermittelten Belastungszahlen liegen. Es zeichnet sich grundsätzlich ab, dass diese Straßenabschnitte bei den künftigen Lärmkartierungen/-aktionsplanungen nicht mehr berücksichtigt werden müssen. Auf Grundlage aktueller Verkehrsdaten wären somit die Magdeburger Chaussee und die Hoymer Chaussee nicht mehr Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Keine nennenswerten Veränderungen haben sich hingegen auf der zentralen West-Ostverkehrsachse im Stadtgebiet (Straßenzug Zollberg / Hinter dem Zollberg (B 185) / Geschwister-Scholl-Straße (B 180)) ergeben. Hier liegen die DTV-Werte weiterhin in einem Bereich von 9.500 Kfz/24 h. Eine signifikante Verkehrsabnahme in diesem Straßenzug ist erst nach Fertigstellung der derzeit im Bau befindlichen, etwa 8,4 km langen B 180 OU Aschersleben/Süd-Quenstedt zu erwarten. Durch die Verlagerung des Fern- und Lkw-Verkehrs auf diese neue Umgehungsstraße mit Anbindung an die A 36 dürfte der innerstädtische Verkehr in Aschersleben auf allen Straßen unterhalb des Schwellenwertes lärmkartierungspflichtiger Straßen (hier: 8.200 Kfz/24 h) absinken. Mit einer Verkehrsfreigabe der Umgehungsstraße ist im Jahr 2026 zu rechnen.

Bei einer Detailanalyse der Lärmkartierungsergebnisse unter Einbeziehung aktueller Verkehrsbelegungsdaten sowie der kurzfristigen Fertigstellung einer Umgehungsstraße ist zusammenfassend festzustellen, dass die in der zugrunde liegenden Lärmkartierung (Stufe 4) aufgezeigten Lärmkonflikte entweder teilweise bereits behoben sind oder perspektivisch gelöst werden. Vor diesem Hintergrund konnte im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 4) von einer Festlegung neuer Lärmschutzmaßnahmen Abstand genommen werden.

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken:

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

Lfd. Nr.	Maßnahmenart ⁹	Erläuterung (Wo, was)	Erläuterungen des erwarteten Nutzens <i>(freiwillige Angabe)</i>	Kosten der Maßnahme [€] <i>(freiwillige Ang.)</i>
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
...				
...				

Erläuterungen des erwarteten Nutzens *(Pflichtangabe)*

3.3 Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm¹²

Gibt es eine langfristige Strategie?

Nein

Wenn ja: Erläuterung der langfristigen Strategie zur Reduzierung der Lärmbelastung

3.4 Schutz ruhiger Gebiete ¹²

Die Ausweisung ruhiger Gebiete wurde geprüft. Angabe, ob im Lärmaktionsplan ruhige Gebiete festgesetzt werden:

Nein

Wenn ja:

Lfd. Nr.	Name des ruhigen Gebietes	Art des Ruhigen Gebietes	Schutzmaßnahmen
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
...			
...			

Zusätzlich ist im Rahmen der Berichterstattung die räumliche Ausdehnung der jeweiligen ruhigen Gebiete in georeferenzierter Form zu übermitteln.¹⁴

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Verkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert ¹⁵

Anzahl entlastete Personen an Hauptverkehrsstraßen

1836

Anzahl entlastete Personen an Haupteisenbahnstrecken ¹⁶

0

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit ¹⁷

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung ¹⁸

Von:

Bis:

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung ¹⁹

Anzeigen/Werbung	<input type="text" value="Ja"/>
Ansprache verschiedener Interessenträger	<input type="text" value="Nein"/>
Informationskampagne	<input type="text" value="Nein"/>
Besprechungen/Sitzungen	<input type="text" value="Nein"/>
Öffentliche Veranstaltung	<input type="text" value="Nein"/>
Umfrage	<input type="text" value="Nein"/>
Workshop	<input type="text" value="Nein"/>

Andere Mittel/Instrumente

Im Rahmen einer 1. Öffentlichkeitsbeteiligungsphase wurden die Lärmkartierungsergebnisse vom 19.06.2023 bis 21.07.2023 ausgelegt. Der Öffentlichkeit wurde bis einschließlich 26.01.2024 die Möglichkeit eröffnet sich zu den Lärmkartierungsergebnissen zu äußern sowie Hinweise und Anregungen zur Lärmaktionsplanung zu geben. Die Bekanntmachung der 1. ÖB erfolgte im Amtsblatt der Stadt Aschersleben, Ausgabe 223/2023 (09.06.2023)

Für die 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Entwurf des Lärmaktionsplanes vom 19.08. bis einschließlich 20.09.2024 ausgelegt und die Öffentlichkeit zur Abgabe von Hinweisen und Änderungsvorschlägen aufgerufen. Die Bekanntmachung der 2. ÖB erfolgte im Amtsblatt der Stadt Aschersleben, Ausgabe 46/2024 (07.08.2024)

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

Bürger:innen	<input type="text" value="Nein"/>
Nichtstaatliche Organisationen	<input type="text" value="Nein"/>
Staatliche Stellen	<input type="text" value="Nein"/>
Privatwirtschaft	<input type="text" value="Nein"/>

Andere Interessenträger (freiwillige Angabe)

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

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit²⁰

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

Nein

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

Nein

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

Nein

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

4.5 Dokumentation²¹ *(freiwillige Angaben)*

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation:

Link zur Webseite mit Dokumenten der öffentlichen Konsultation (Protokoll):

5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan *(freiwillige Angaben)*

Geschätzte Gesamtkosten (für die Aufstellung) des Aktionsplans
(ohne Maßnahmenumsetzung) [€]:

Geschätztes Kosten-Nutzen-Verhältnis der im Aktionsplan
beschriebenen Maßnahmen²²:

6 Evaluierung des Aktionsplans²²

6.1 Überprüfung der Umsetzung

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

Nein

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

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

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

Nein

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

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

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

am:

27.11.2024

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

zum:

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet²⁷

<https://lau.sachsen-anhalt.de/luft-klima-laerm/immissionsschutz-luftqualitaet-physikalische-einwirkungen/physikalische-einwirkungen/laerm/laermminderungsplanung/aktuelles-zur-4-stufe-der-laermaktionsplanung/oeffentlichkeitsbeteiligungsverfahren>