

# UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE

## LÄRMAKTIONSPLANUNG

### STUFE 2

#### Stadt Hilchenbach

Grundlage: Lärmkartierung des LANUV vom August 2012

Beschluss gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB



#### INHALTSVERZEICHNIS:

Nr.	Inhalt	Seite
	<b>Ziele, Aufgaben und Ablauf der EU-Umgebungslärmrichtlinie</b> .....	2
<b>1.0</b>	<b>Grundlagen</b> .....	5
1.1	Einleitung .....	5
1.2	Rechtlicher Hintergrund .....	5
1.3	Geltende Grenzwerte.....	5
1.4	Anlass, Untersuchungsgegenstand u. Untersuchungsmethode .....	6
1.5	Zuständige Behörde .....	6
1.6	Beschreibung der Umgebung .....	7
1.7	Durchgeführte und laufende Aktionspläne u. Lärmschutzprogramme .....	7
1.8	Graphische Darstellungen durch Isophonenflächen und –linien .....	7
1.9	Lärmkartierung als Grundlage der Lärmaktionsplanung .....	8
1.9.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten .....	8
1.9.2	Bewertung der Lärmkarten, Ermittlung lärmbedingter Konflikte .....	8
1.9.3	Lärmschwerpunkte B 508 .....	8
1.9.4	Hinweise .....	13
<b>2.0</b>	<b>Maßnahmen der Lärminderung</b> .....	13
2.1	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung .....	13
2.2	Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung .....	13
2.3	Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zum Schutz ruhiger Gebiete .....	14
2.4	Langfristige Strategie der Lärminderung.....	14
<b>3.0</b>	<b>Durchführung der Maßnahmen</b> .....	15
3.1	Bemerkungen .....	15
3.2	Finanzielle Informationen.....	15
3.3	Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung .....	15
3.4	Erwartete Auswirkungen.....	15
<b>4.0</b>	<b>Beteiligungsverfahren</b> .....	16
4.1	Informationen und Mitwirkung der Öffentlichkeit .....	16
4.2	Informationen und Mitwirkung der betroffenen Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange .....	16
4.3	Beschluss des Rates .....	16

ANLAGEN

## Ziele, Aufgaben und Ablauf der EU-Umgebungslärmrichtlinie

### Was ist Umgebungslärm?

„Umgebungslärm“ sind belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden.

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie zählt darunter Lärm, der durch Straßenverkehr, Schienenverkehr und Flugverkehr auf Straßen und Schienenstrecken und bei Flughäfen verursacht wird. Dazu zählt auch Lärm, der von Industrie- und Gewerbeanlagen ausgeht.

### EG-Umgebungslärm-Richtlinie

Die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) wurde am 25. Juni 2002 vom europäischen Parlament und dem Rat der europäischen Union erlassen.

#### Ziele der Richtlinie

Festlegung eines gemeinsamen Konzeptes, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder zu mindern.

Die Richtlinie verfolgt zwei Ansätze, um diese Ziele zu erreichen:

#### 1. Immissionsbezogener Ansatz

Alle EU-Mitgliedsstaaten erstellen anhand gleicher Bewertungsmethoden zur Erfassung und Darstellung der Lärmbelastung strategische Lärmkarten für die verschiedenen Lärmquellen.

Die Öffentlichkeit wird über den Umgebungslärm und seine Auswirkungen informiert.

Basierend auf den Lärmkarten werden Aktionspläne zur Vermeidung und Verminderung der Lärmbelastung unter Mitwirkung der Öffentlichkeit erstellt.

"Ruhige Gebiete" werden festgelegt, um diese vor einer Zunahme von Lärm zu schützen.

#### 2. Emissionsbezogener Ansatz

Die Mitgliedstaaten teilen die Ergebnisse der Lärmkartierung und Aktionsplanung der EU mit. Die EU entscheidet auf dieser Grundlage, ob das europäische Recht zur Lärminderung an der Quelle, das heißt für Straßen- und Schienenfahrzeuge, Flugzeuge sowie Geräte und Maschinen weiter entwickelt werden soll.

## **Aufgaben**

Um die Zielsetzung der EU-Richtlinie zu erreichen - Lärmproblemen und Lärmauswirkungen vorzubeugen, zu verhindern und zu vermindern - sind folgende Aufgaben umzusetzen:

### Lärmkartierung

Die Belastung durch Umgebungslärm ist nach Bewertungsmethoden zu ermitteln und darzustellen, die für alle Mitgliedstaaten vergleichbar sind.

### Information der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit muss über die Belastung durch Umgebungslärm und seine Auswirkungen informiert werden.

### Aktionsplanung

Auf Basis der Lärmkartierung sind Lärmaktionspläne aufzustellen, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln und eine zufriedenstellende Umweltqualität zu erreichen.

### Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit ist an der Lärmaktionsplanung zu beteiligen.

### Berichterstattung an die EU

Die durch die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung gewonnenen Informationen sind an die Europäische Kommission zu übermitteln.

### „Ruhige Gebiete“

Sind festzulegen und zu bewahren.

## **Ablauf der Umgebungslärmrichtlinie**

**1. Stufe** (wurde bereits durchgeführt):

- Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern
- Hauptverkehrsstraßen ( > 6 Mio. Kfz pro Jahr)
- Haupteisenbahnstrecken ( > 60 000 Züge pro Jahr)
- Großflughäfen

30. Juni 2005	Benennung der zu kartierenden Bereiche
30. Juni 2007	Ausarbeitung der Lärmkarten
18. Juli 2008	Ausarbeitung der Lärmaktionspläne
27. November 2008	Beschluss des Rates zur Öffentlichkeitsbeteiligung
29. Dezember 2008 bis 6. Februar 2009	Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der betroffenen Behörden und Trägern öffentlicher Belange

25. März 2009                      Beschluss des Rates (sonstige städtebauliche Planung nach § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB)

Überarbeitung im 5 Jahres-Rhythmus (siehe 2. Stufe)

## 2. Stufe

- Ballungsräume mit mehr als 100 000 Einwohnern
- Hauptverkehrsstraßen ( > 3 Mio. Kfz pro Jahr)
- Haupteisenbahnstrecken ( > 30 000 Züge pro Jahr)
- Großflughäfen

31. Dez. 2008                      Benennung der zu kartierenden Bereiche

30. Juni 2012                      Ausarbeitung der Lärmkarten

18. Juli 2013                      Ausarbeitung der Lärmaktionspläne

18. Januar 2014                  Berichterstattung über die Lärmaktionsplanung an die EU-Kommission

Überarbeitung im 5 Jahres-Rhythmus

## Umsetzung in nationales Recht

18. Juli 2002                      Inkrafttreten der EU-Umgebungslärmrichtlinie

18. Juli 2004                      Umsetzung in nationales Recht

30. Juni 2005                      Inkrafttreten des Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm:  
Artikelgesetz zur Einfügung der §§ 47 a – f BImSchG

16. März 2006                      Inkrafttreten der Verordnung über die Lärmkartierung  
- 34. BImSchV –

17. August 2006                  Veröffentlichung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den  
Umgebungslärm VBUS, VBUSch, VBUF, VBUI

9. Februar 2007                  Veröffentlichung der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung  
der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm VBEB  
Keine Verordnung über die Lärmaktionsplanung

## 1. Grundlagen

### 1.1 Einleitung

Durch Lärmaktionspläne gemäß § 47 d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes soll insbesondere eine Lärminderung für besonders belastete Bereiche, darüber hinaus aber auch ein Schutz ruhiger Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms erreicht werden. Dazu sollen die Städte und Gemeinden in den Plänen bestimmte Maßnahmen festlegen und Prioritäten für deren Realisierung setzen. Grundlage für die Lärmaktionsplanung bilden die Lärmkarten, die die Ballungsraumkommunen bzw. das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) erstellt und im Internet über das Umgebungslärmportal [www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de) veröffentlicht haben. Für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes erfolgte die Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt. Die Karten sind veröffentlicht unter: [www.eisenbahnbundesamt.de](http://www.eisenbahnbundesamt.de) – Rubrik Umgebungslärmkartierung.

Zuständig für die Lärmaktionsplanung in Nordrhein-Westfalen sind die Kommunen. Dies gilt in Ballungsräumen, an Bundesfern- und Landesstraßen unabhängig von der Baulast der Straße, an Haupteisenbahnstrecken und im Umfeld der Großflughäfen.

Um ein einheitliches Vorgehen bei der Lärmaktionsplanung in Nordrhein-Westfalen zu gewährleisten, hat das MUNLV im RdErl. „Lärmaktionsplanung“ vom 7. Februar 2008 Festlegungen zur Umsetzung des § 47 d BImSchG getroffen.

Der Aufbau des Aktionsplans orientiert sich an den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne gemäß Anhang V der EG-Umgebungslärmrichtlinie und dient auch der Erfüllung der Berichtspflichten gemäß § 47 d Abs. 7 BImSchG.

Die Gemeinden übermitteln den Lärmaktionsplan dem LANUV. Von dort erfolgt eine Veröffentlichung im Umgebungslärmportal sowie die Weiterleitung an das Umweltbundesamt. Mit Festschreibung möglicher Maßnahmen und der Verabschiedung der Lärmaktionspläne entfalten diese eine verwaltungsinterne Bindungswirkung. Deshalb ist für die Festlegung von Maßnahmen im Lärmaktionsplan das Einvernehmen mit der für die Umsetzung zuständigen Behörde erforderlich. Unabhängig von der Baulastträgerschaft haben hierbei die Gemeinden auch die Möglichkeit, eigene Maßnahme zu projektieren und zu realisieren.

### 1.2 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-RL 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§ 47a - f des BImSchG sowie des Runderlasses V-5 – 8820.4.1 – "Lärmaktionsplanung" des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV NRW) vom 07.02.2008.

### 1.3 Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG

Handlungsbedarf für eine Lärmaktionsplanung ist gemäß der Definition im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG gegeben, sofern an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Einrichtungen die "Auslösewerte" von  $L_{den} = 70 \text{ dB(A)}$  bzw.  $L_{night}$  von  $60 \text{ dB(A)}$  erreicht oder überschritten werden. Dies gilt nicht in Gewerbe- oder Industriegebieten gemäß § 8 und § 9 der Baunutzungsverordnung sowie in Gebieten nach § 34 Baugesetzbuch mit entsprechender Eigenart.

## 1.4 Anlass, Untersuchungsgegenstand und Untersuchungsmethode:

In der Stadt Hilchenbach, welche außerhalb der Ballungsräume der ersten Stufe in NRW liegt, wurde im Jahr 2012 die Geräuschbelastung entsprechend den zu beachtenden rechtlichen Grundlagen<sup>1</sup> durch folgende Quellenarten untersucht:

- Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen<sup>2</sup> > 3 Mio. Kfz /a
- Schienenverkehr auf Haupteisenbahnstrecken<sup>3</sup> > 30.000 Züge/a
- Großflughäfen > 50.000 Bewegungen / a

Ausgehend vom Betrieb dieser Quellen im Jahr 2006 wurden unter Berücksichtigung des Geländes und der Bebauung die Geräusch-Einwirkung (Immission) berechnet<sup>4</sup> und kartiert<sup>5</sup>, soweit sie einen  $L_{den}$  von 55dB(A) oder  $L_{night}$  von 50dB(A)<sup>6</sup> überschritten haben.

Dieser Bericht erfolgt in Übereinstimmung mit den Anforderungen des §4 der Lärmkartierungsverordnung.

Hauptlärmquellen, welche potentiell in die Stadt Hilchenbach einwirken, sind

### Haupt-Straßenverkehr

Name	Kfz/a	Lage
B 508	> 3 Mio	West-Ost durch die Gemeinde

## 1.5 Zuständige Behörde

Zuständig für die Kartierung des Lärms, der durch die o.g. Quellenarten verursacht wird ist:  
 Stadt Hilchenbach,  
 D - 57271 Hilchenbach, Markt 13, Tel.-Nr.: 02733 / 288-0, Fax: 02733 / 288-288,  
 E-Mail: info@hilchenbach.de, Internet: www.hilchenbach.de  
 Gemeindenkennziffer GKZ: 05970020,  
 EU-Identifikationsnummer NUTS3\_EU: DEA5A,

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:  
 Eisenbahnbundesamt, D - 53110 Bonn, Vorgebirgsstr. 49,  
 Tel.-Nr.: 0228 / 9826-0, Fax 0228 / 9826-119,  
 E-Mail: Presse@eba.bund.de, Internet: www.eisenbahnbundesamt.de

<sup>1</sup> Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm,  
 Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm v. 24. Juni 2005,

34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV v. 6. März 2006.

<sup>2</sup> Hauptverkehrsstraßen: Bundesfernstraßen (Autobahnen Bundesstraßen), Landesstraßen

<sup>3</sup> Haupteisenbahnstrecken: Schienenwege von Eisenbahnen nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz

<sup>4</sup> Vorläufige Berechnungsmethoden VBUS, VBUF, VBUI und VBUSCH v. 4. April 2006 sowie VBEB v. 9. Februar 2007

<sup>5</sup> Der Schienenverkehr nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz auf Schienenwegen des Bundes wird durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) kartiert und berichtet (www.eisenbahnbundesamt.de).

<sup>6</sup> Zur Kennzeichnung verwendet werden der  $L_{DEN}$  und der  $L_{NIGHT}$ , beide in dB(A) angegeben. Der  $L_{DEN}$  ist ein mittlerer Pegel über das ganze Jahr, wobei der Lärm in den vier Abendstunden mit 5dB Zuschlag und in den acht Nachtstunden mit 10dB Zuschlag gewichtet ist. Der  $L_{NIGHT}$  wird als mittlerer Pegel über alle Nachtstunden (22.00h - 06.00h) des Jahres gebildet.

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte für die Straßen und die Großflughäfen, soweit sie erheblich einwirken, durch das:

Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW (LANUV),  
D – 45659 Recklinghausen, Leibnitzstraße 10,  
Tel.-Nr.: 2361 / 305-0, Fax: 02361 / 305-3215,  
E-Mail: [poststelle@lanuv.de](mailto:poststelle@lanuv.de), Internet: [www.lanuv.nrw.de](http://www.lanuv.nrw.de)

## **1.6 Beschreibung der Umgebung**

Die Stadt Hilchenbach liegt außerhalb der Ballungsräume in Südwestfalen an der Grenze zum Wittgensteiner Raum. Zu Ihren Nachbargemeinden existieren überwiegend Wald- und Grünflächen. Nächstes Oberzentrum ist Siegen, verkehrlich über klassifizierte Straßen (B 508 und B 54 >Hüttentalschnellstraße< oder L 728 und B 62) und den Schienenverkehr (Nebenstrecke) zu erreichen.

## **1.7 Durchgeführte und laufende Aktionspläne und Lärmschutzprogramme**

Die Lärmaktionsplanung der Stufe 1 wurde durchgeführt und vom Rat am 25. März 2009 beschlossen.

Alle Eigentümer der betroffenen 79 Wohngebäude wurden angeschrieben und auf eine mögliche Förderung von Lärmschutzmaßnahmen durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW hingewiesen. Nach Kenntnis der Stadt Hilchenbach wurden beim Landesbetrieb Straßenbau NRW bisher 11 Anträge (Stand Mai 2013) auf Förderung eingereicht.

## **1.8 Graphische Darstellungen durch Isophonenflächen und Isophonenlinien:**

Umfassende graphische Darstellungen der Kartierungsergebnisse in Hilchenbach sowie in ganz NRW stehen allen Interessierten unter der Adresse [www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de) zur Verfügung.

Neben allgemeinen Erläuterungen zum Umgebungslärm und einer Übersicht, in der alle berücksichtigten Quellen und Hindernisse dargestellt sind, findet man dort für jede untersuchte Quellenart und jede Kennzeichnungsart eine eigene kartenmäßige Darstellung. Soweit Ergebnisse des Lärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes dargestellt werden, wurden sie vom zuständigen Eisenbahnbundesamt nachrichtlich zur Verfügung gestellt.

Jede Karte stellt mit Isophonenflächen die Schallpegel dar, welche außerhalb von Gebäuden in 4 m Höhe über dem Erdboden in einem 10 m-Raster berechnet wurden. Die Isophonenflächen sind entsprechend der Legende farbig gekennzeichnet.

Als Auslösepegellinien sind in den Karten die Pegel  $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$  bzw.  $L_{NIGHT} = 60 \text{ dB(A)}$  eingezeichnet. Sie kennzeichnen die Grenze, oberhalb derer Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden.

## **1.9 Lärmkartierung als Grundlage der Lärmaktionsplanung in Hilchenbach**

### **1.9.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten**

Die Ergebnisse der Lärmkarten wurden vom LANUV ermittelt und im Internet unter [www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de) veröffentlicht.

Für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes erfolgte die Lärmkartierung durch das EBA. Die Karten sind veröffentlicht unter [www.eisenbahnbundesamt.de](http://www.eisenbahnbundesamt.de) – Rubrik Umgebungslärmkartierung.

Eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten erfolgt in Anlage 1.

### **1.9.2 Bewertung der Lärmkarten, Ermittlung lärmbedingter Konflikte**

In der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung war lediglich die B 508 in den Stadtteilen Allenbach und Dahlbruch als relevante Lärmquelle in Hilchenbach zu beachten. Dies gilt ebenso für die 2. Stufe der Planung, wobei jetzt der Abschnitt der B 508 vom Abzweig der L 728 in Allenbach bis zur Kreuzung Rothenberger Straße in Hilchenbach hinzukommt.

Die Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung von 60 dB(A) für den  $L_{\text{NIGHT}}$  und 70 dB(A) für den  $L_{\text{DEN}}$  werden in Teilen der vorgenannten Straße erreicht oder überschritten. Allerdings sind davon nicht überall schutzwürdige Gebäude betroffen.

Teilweise liegen Gebäude in festgesetzten oder faktischen Gewerbe- und Industriegebieten und gelten daher als nicht schutzwürdig. Zudem sind Planungen zum Schutz einzelner Objekte nach Erlasslage nicht erforderlich. Ohnehin sind betroffene Gebäude in aller Regel nur an der straßenseitigen Fassade entsprechend hoch belastet. Eine Prüfung der inneren Organisation der Nutzung kann hier zur Erleichterung oder Abhilfe führen. Zum Teil sind auch bereits Schallschutzfenster unter Inanspruchnahme von Fördermitteln des Straßenbaulastträgers umgesetzt. Den Anwohnern bleibt eine entsprechende Anfrage und ggf. Antragstellung beim Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Südwestfalen, Untere Industriestraße 20, 57250 Netphen, Tel.-Nr.: 0271 / 3372-0 überlassen.

In der Folge ist im Detail zu klären, ob von diesen Belastungen lediglich der Straßenraum oder ob auch Gebäude betroffen sind. Hierbei ist auch zu klären, ob es sich bei den möglicherweise betroffenen Gebäuden um schutzwürdige Nutzungen handelt.

### **1.9.3 Lärmschwerpunkt B 508 – in den Stadtteilen Allenbach, Dahlbruch und Hilchenbach**

#### **Straßenverkehr Nachts ( $L_{\text{NIGHT}}$ )**

#### **Stadtteile Allenbach, Dahlbruch und Hilchenbach - Lärmbelastung $L_{\text{NIGHT}}$ II 60 dB(A)**

Betroffen sind die Wittgensteiner Straße, die Friedrich-Ebert-Straße und die Straße In der Herrenwiese sowie unmittelbar an die B 508 angrenzende kommunale Straßen. Bei den betroffenen Gebäuden handelt es sich überwiegend um solche mit Wohnnutzung, zum Teil in festgesetzten oder faktischen Mischgebieten, zum Teil in faktischen oder festgesetzten Wohngebieten. Somit handelt es sich um schutzwürdige Nutzungen. Die faktische Nutzung bleibt in Teilbereichen abschließend zu prüfen.

Wohngebäude, die in festgesetzten Gewerbe- und Industriegebieten liegen, sind nicht schützenswert.

Über die Zahl der betroffenen Menschen in diesem Bereich können hierzu derzeit noch keine konkreten Angaben gemacht werden.

**Straßenverkehr nachts** (potentiell betroffene Gebäude  $\geq 60$  dB(A))

<b>Nacht – Pegel mit Auslösewert von <math>\geq 60</math> dB(A)</b>			
<b>Ortsteil</b>	<b>Straße</b>	<b>Hausnr.</b>	<b>Gebietskategorie</b>
Allenbach	Alte Landstraße	1, 3	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
		36	Wohnbaufläche (§ 35 BauGB – FNP)
	Am Mückenberg	1	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Am Rosenhof	1, 3	Grünfläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Breitenbacher Straße	2	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Grunder Straße	2	Gewerbegebiet (BPL Nr. 5, 2. Änd.)
	Sieben Eichen	1, 2, 4	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Siegener Straße	1	Mischbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Untere Klappeiche	3, 5, 7	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Wittgensteiner Straße	1, 1A, 3 3A, 3B, 5, 7, 9, 17, 19, 21	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
		23, 25	Wohnbaufläche (§ 35 BauGB – FNP)
		29, 31	Grünfläche (§ 35 BauGB – FNP) ( $\triangleq$ Wohnbaufl.)
		33	Grünfläche (§ 34 BauGB – FNP) ( $\triangleq$ Wohnbaufl.)
		35	Mischbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
		37, 41, 43, 45, 47, 49	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
		49A, 49B, 49E, 51, 53, 55, 57, 59, 61	Allgemeines Wohngebiet (BPL Nr. 2, 1. Änderung)
		63, 65, 73, 75, 77, 77A, 79, 81, 83, 85, 87, 89, 89A, 89B, 91, 93 93A, 95, 97	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
		6, 10, 12, 14, 16	Gewerbefläche (§ 34 BauGB – FNP)
		40, 42, 44, 44A, 46, 48	Mischbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	64, 66	Grünfläche (§ 34 BauGB – FNP) ( $\triangleq$ Wohnbaufl.)	
Dahlbruch	Bergstraße	1, 2	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Ernst-August-Platz	1A	Mischgebiet (BPL Nr. 30)
	Hillnhütter Straße	1	Gewerbefläche (§ 34 BauGB – FNP) (Prüfung erf.)
	In der Aspe	2	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Müsener Straße	2	Mischbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Steiler Weg	1	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
		2	Mischbaugebiet (BPL Nr. 30)
	Stockweg	2, 4, 6, 8, 10, 12	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Talsperrenstraße	1A	Gemeinbedarfsfl. (§ 34 BauGB – FNP)
	Waldstraße	1, 2	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Weierstraße	2, 2A, 4, 4A, 4B, 6, 8, 10, 14, 16	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Wittgensteiner Straße	99, 99A, 101, 103, 105	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
		109, 113	Gemeinbedarfsfl. (§ 34 BauGB – FNP)
		117, 143, 147	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
163, 171, 173		Mischgebiet (BPL Nr. 30)	
112, 112A, 114, 116, 118		Mischbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)	

<b>Nacht – Pegel mit Auslösewert von <math>\geq 60</math> dB(A)</b>			
<b>Ortsteil</b>	<b>Straße</b>	<b>Hausnr.</b>	<b>Gebietskategorie</b>
Dahlbruch	Wittgensteiner Straße	120, 122, 124, 126, 128, 130, 132, 134, 136, 138, 140	Gewerbefläche (§ 34 BauGB – FNP) (Prüfung erforderlich)
		142	Reines Wohngebiet (BPL Nr. 1)
Hilchenbach	Bruchstraße	51	Mischgebiet (BPL Nr. 65)
		52, 54	Mischbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Dammstraße	10, 14, 20, 22	Allgemeines Wohngebiet (BPL Nr. 10 Teilplan C, 1. Änderung)
	Friedrich-Ebert-Straße	11, 11A	Gewerbefläche (§ 34 BauGB – FNP)
		6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22	Mischbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
		26, 28	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Hindenburgstraße	3	Gewerbefläche (§ 34 BauGB – FNP) (Prüfung erf.)
		6	Mischgebiet (BPL Nr. 65)
	In der Herrenwiese	1	Kerngebiet (BPL Nr. 10 Teilplan D)
		5, 7, 15, 17, 19	Mischgebiet (BPL Nr. 10 Teilplan D)
		21, 23, 25	Allgemeines Wohngebiet (BPL Nr. 10 Teilplan C, 1. Änderung)
		2, 4, 6, 8, 14, 16, 18, 20	Kerngebiet (BPL Nr. 10 Teilplan D)
		30	Gewerbegebiet (BPL Nr. 10 Teilplan C, 3. Änderung)
	Mühlenweg	6	Kerngebiet (BPL Nr. 10 Teilplan D)
	Ruinener Weg	4	Mischgebiet (BPL Nr. 10 Teilplan D)

Insgesamt sind 178 Gebäude betroffen. Da 4 Gebäude in festgesetzten bzw. faktischen Gewerbegebieten liegen, sind somit 174 Gebäude schützenswert.

Die Einwohnerzahl beträgt zum Stichtag am 29.04.2013 in den betroffenen 174 Gebäuden insgesamt 770. Von den betroffenen 174 Gebäuden liegen 18 in im Flächennutzungsplan dargestellten Gewerbeflächen. Hier muss eine Prüfung erfolgen, ob die genehmigte Wohnnutzung faktisch in einem Misch- und/oder Wohngebiet liegt. Die Förderfähigkeit dieser Objekte ist daher noch offen.

**Straßenverkehr 24h (L<sub>DEN</sub>)****Stadtteile Allenbach, Dahlbruch und Hilchenbach - Lärmbelastung L<sub>DEN</sub> II 70 dB(A)**

Betroffen sind im Wesentlichen die gleichen Bereiche wie Nachts, wobei teilweise Gebäude, die aufgrund des Auslösewertes für die Nacht als potentiell belastet gelten den Auslösewert für Tag nicht erreichen, bzw. überschreiten und somit hier als nicht belastet gelten. Über die Zahl der betroffenen Menschen in diesem Bereich können auch hierzu derzeit noch keine konkreten Angaben gemacht werden.

**Straßenverkehr 24h (potentiell betroffene Gebäude  $\geq$  70 dB(A))**

<b>24 h – Pegel mit Auslösewert von <math>\geq</math> 70 dB(A)</b>			
<b>Ortsteil</b>	<b>Straße</b>	<b>Hausnr.</b>	<b>Gebietskategorie</b>
Allenburg	Alte Landstraße	1, 3	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
		36	Wohnbaufläche (§ 35 BauGB – FNP)
	Am Mückenberg	1	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Am Rosenhof	1, 3	Grünfläche (§ 34 BauGB – FNP) ( $\triangleq$ Wohnbaufl.)
	Grunder Straße	2	Gewerbegebiet (BPL Nr. 5, 2. Änd.)
	Sieben Eichen	1, 2, 4	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Siegener Straße	1	Mischbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Untere Klappeiche	3, 5, 7	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Wittgensteiner Straße	1, 1A, 3 3A, 3B, 5, 7, 9, 17, 19, 21	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
		23, 25	Wohnbaufläche (§ 35 BauGB – FNP)
		29, 31	Grünfläche (§ 35 BauGB – FNP) ( $\triangleq$ Wohnbaufl.)
		33	Grünfläche (§ 34 BauGB – FNP) ( $\triangleq$ Wohnbaufl.)
		35	Mischbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
		37, 41, 43, 45, 47, 49	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
		49A, 49B, 49E, 51, 53, 55, 57, 59, 61	Allgemeines Wohngebiet (BPL Nr. 2, 1. Änderung)
		63, 65, 73, 75, 77, 77A, 79, 81, 83, 85, 87, 89, 89A, 89B, 91, 93 93A, 95, 97	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
6, 10, 12, 14, 16		Gewerbefläche (§ 34 BauGB – FNP)	
40, 42, 44, 44A, 46, 48		Mischbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)	
64, 66	Grünfläche (§ 34 BauGB – FNP) ( $\triangleq$ Wohnbaufl.)		
Dahlbruch	Bergstraße	1, 2	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Ernst-August-Platz	1A	Mischgebiet (BPL Nr. 30)
	Hillnhütter Straße	1	Gewerbefläche (§ 34 BauGB – FNP) (Prüfung erf.)
	In der Aspe	2	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Müsener Straße	2	Mischbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Steiler Weg	1	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
		2	Mischbauggebiet (BPL Nr. 30)
	Stockweg	2, 4, 6, 8, 10, 12	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Talsperrenstraße	1A	Gemeinbedarfsfl. (§ 34 BauGB – FNP)
Waldstraße	1, 2	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)	

<b>24 h – Pegel mit Auslösewert von <math>\geq 70</math> dB(A)</b>			
<b>Ortsteil</b>	<b>Straße</b>	<b>Hausnr.</b>	<b>Gebietskategorie</b>
Dahlbruch	Weierstraße	2, 2A, 4, 4A, 4B, 6, 8, 10, 14	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Wittgensteiner Straße	99, 99A, 101, 103, 105	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
		109, 113	Gemeinbedarfsfl. (§ 34 BauGB – FNP)
		117, 147	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
		163, 171, 173	Mischgebiet (BPL Nr. 30)
		112, 112A, 114, 116, 118	Mischbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
		120, 122, 124, 126, 128, 130, 132, 134, 136, 138, 140	Gewerbefläche (§ 34 BauGB – FNP) (Prüfung erforderlich)
		142	Reines Wohngebiet (BPL Nr. 1)
Hilchenbach	Bruchstraße	52, 54	Mischbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Dammstraße	10, 14, 20, 22	Allgemeines Wohngebiet (BPL Nr. 10 Teilplan C, 1. Änderung)
	Friedrich-Ebert-Straße	11, 11A	Gewerbefläche (§ 34 BauGB – FNP)
		6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22	Mischbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
		26, 28	Wohnbaufläche (§ 34 BauGB – FNP)
	Hindenburgstraße	3	Gewerbefläche (§ 34 BauGB – FNP) (Prüfung erf.)
		6	Mischgebiet (BPL Nr. 65)
	In der Herrenwiese	1	Kerngebiet (BPL Nr. 10 Teilplan D)
		5, 7, 15, 17, 19	Mischgebiet (BPL Nr. 10 Teilplan D)
		21, 23, 25	Allgemeines Wohngebiet (BPL Nr. 10 Teilplan C, 1. Änderung)
		2, 4, 6, 8, 14, 16, 18, 20	Kerngebiet (BPL Nr. 10 Teilplan D)
		30	Gewerbegebiet (BPL Nr. 10 TP C, 3. Änd.)
	Mühlenweg	6	Kerngebiet (BPL Nr. 10 Teilplan D)

Insgesamt sind 173 Gebäude betroffen. Da 4 Gebäude in festgesetzten bzw. faktischen Gewerbegebieten liegen, sind somit 169 Gebäude schützenswert. Die Einwohnerzahl beträgt zum Stichtag am 29.04.2013 in den betroffenen 169 Gebäuden insgesamt 745. Von den betroffenen 169 Gebäuden liegen 18 in im Flächennutzungsplan dargestellten Gewerbeflächen. Hier muss eine Prüfung erfolgen, ob die genehmigte Wohnnutzung faktisch in einem Misch- und/oder Wohngebiet liegt. Die Förderfähigkeit dieser Objekte ist daher noch offen.

### **Anmerkung**

Das Umweltministerium NRW plant zurzeit die Abänderung des Erlasses vom 07.02.2008 zur Lärmaktionsplanung u.a. in Bezug auf die Auslösewerte für 24h und für die Nacht. Der gültige Erlass geht von Auslösewerten von 70 dB(A) bezogen auf 24h und 60 dB(A) in der Nacht aus. Geplant ist die Reduzierung auf 65 dB(A) bezogen auf 24h und 55 dB(A) in der Nacht. Diese Reduzierung der Schallpegelwerte hat zur Folge, dass die Zahl der betroffenen Gebäude bezogen auf die 24h-Auslösewerte von voraussichtlich 169 auf 234 und in der Nacht von 174 auf 295 erhöht wird.

Die Städte und Gemeinden sollen im neuen Erlass verpflichtet werden, bei den reduzierten Auslösewerten Lärmschutzmaßnahmen zu planen, wobei eine Umsetzung fraglich erscheint.

Denn für Bundes- und Landesstraßen ist vorgesehen, dass Lärmschutzmaßnahmen erst ab Werten von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht umzusetzen sind und erst ab diesen Werten eine Förderung durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW möglich ist.

Da die Änderung des Erlasses derzeit noch nicht rechtsgültig ist, wird in der vorliegenden Lärmaktionsplanung von den ursprünglichen Auslösewerten (70 dB(A) bzw. 60 dB(A)) ausgegangen.

#### **1.9.4 Hinweise**

Die zuvor genannten potentiell schutzwürdigen Gebäude sind die einzigen, die jenseits der Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung liegen. Krankenhäuser, Schulen und andere schutzwürdige Gebäude sind nicht betroffen. Unter Beachtung der aktuellen regionalen Verkehrsuntersuchung zur B 508 / B 62 neu und der weiteren Entwicklung, bei Einbeziehung der Prognosewerte für den Zeithorizont 2020, die von einer weiteren Steigerung des Kfz-Aufkommens ausgehen - mit geänderter Verteilung von Verkehrsströmen -, erscheint eine weitere Untersuchung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht als sinnvoll. Eine grundlegende Änderung und/oder Verlagerung von Verkehrsströmen auf der Hauptverkehrsachse ist nach den derzeitigen Prognosen ohnehin nicht zu erwarten.

## **2 Maßnahmen<sup>7</sup> zur Lärminderung**

### **2.1 Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung**

Bisher wurde die Lärmaktionsplanung der Stufe 1 durchgeführt und vom Rat am 25. März 2009 beschlossen. Alle Eigentümer der betroffenen 79 Wohngebäude wurden angeschrieben und auf eine mögliche Förderung von Lärmschutzmaßnahmen durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW hingewiesen. Nach Kenntnis der Stadt Hilchenbach wurden beim Landesbetrieb Straßenbau NRW bisher 11 Anträge (Stand Mai 2013) auf Förderung eingereicht.

Der weitere Fortgang der seitens des Straßenbaulastträgers aufgenommenen Planungen für eine Südumgehung bleibt abzuwarten.

Auch für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ist beabsichtigt, die betroffenen Gebäudeeigentümer über die mögliche Förderung von Lärmschutzmaßnahmen durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW zu informieren.

### **2.2 Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung Lärmschwerpunkt B 508**

- a) Verkehrsplanung, Raumordnung: Eine entsprechende Planung für eine Südumgehung ist von Seiten des Straßenbaulastträgers aufgenommen. Es zeichnet sich eine Entwicklung von West nach Ost ab; folglich ist der „Einstieg“ in der Nachbarkommune Kreuztal zu sehen. Ein konkreter Zeitplan für die Planung im Hilchenbacher Stadtgebiet liegt derzeit noch nicht vor.
- b) Auf die Quelle gerichtete Maßnahmen: Im Zuge eines Forschungsvorhabens des Umweltbundesamtes wurden Szenarien betrachtet, die aus dortiger Sicht unter heutigen Rahmenbedingungen, auch hinsichtlich einer Kosteneffizienz, als realistisch gewertet

---

<sup>7</sup> Gemäß Anhang V Nr. 8 der Umgebungslärmrichtlinie und gemäß Abschnitt 12 der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung

wurden. Dazu zählen etwa Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrs, Sanierung von Fahrbahnbelägen („Flüsterasphalt“), Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr, Attraktivierung des ÖPNV wie auch Verkehrsverlagerungen. Die Fahrbahndecke befindet sich durchweg in einem durchaus guten Zustand. Eine Geschwindigkeitsreduzierung bleibt zu diskutieren. Hierbei ist auch zu beachten, dass gemäß den Richtlinien eine Abhängigkeit zwischen Fahrbahnoberfläche und der Geschwindigkeit zu sehen ist (rechnerische Wirksamkeit bei Flüsterasphalt wird ab 60 km/h berücksichtigt). Ein gleichmäßig fließender Verkehr ist ebenfalls von Bedeutung. Hier gilt es die Signalanlage optimiert zu steuern und auch z.B. durch dauerhafte Sicherung von Busbuchten unnötigen Brems- und Anfahrverkehr zu vermeiden.

- c) Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung: Die engen bebauten Tallagen lassen eine Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Zielverkehrs, nicht zu. Die diesbezüglichen Auswirkungen einer Südumgehung sind im entsprechenden Verfahren, auch hinsichtlich des Schwertlastverkehrsaufkommens, weiter zu betrachten. Es ist eine Vielzahl von Speditionen und Gewerbebetrieben vorhanden, die von LKWs angefahren werden müssen, da eine direkte Bahnanbindung nicht gegeben ist und auch nicht hergestellt werden kann. Dadurch scheidet faktisch auch eine Reduzierung des Schwerlastverkehrs weitgehend aus. Hinsichtlich der Entwicklung und des Einsatzes von Verkehrsmitteln mit geringerer Lärmentwicklung wird die Pflicht auf Seiten des Herstellers und des Gesetzgebers gesehen. Das gleiche gilt für Pegelreduzierungen an der Quelle Reifen-Fahrbahn.
- d) Verringerung der Schallübertragung: Wie zuvor gilt, dass bedingt durch die engen Tallagen, ein Auseinanderrücken von Lärmquelle und –empfänger nicht umsetzbar ist. Der Abbruch von Gebäuden und Wiederaufbau an geeigneter Stelle ist aus wirtschaftlichen Aspekten nicht umsetzbar. Es gilt somit insbesondere bei Neubauten rechtzeitig Maßnahmen vorzusehen. In Bauleitverfahren ist eine Abhandlung des Themas nach geltendem Recht sicher gestellt. Schallschutzwände und -wälle scheiden in der Regel sowohl räumlich funktional, als auch gestalterisch aus. Durch passive Schallschutzmaßnahmen und räumliche Organisation in den Gebäuden sind die besten Ergebnisse zu erwarten.
- e) Verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize: Durch klare Regelungen sind zumindest Neubauvorhaben gezielt zu entwickeln. Kommunale Förderungen sind aufgrund der finanziellen Situation nicht umsetzbar. Eine Förderung (bzw. Ausweitung der Förderung) auf Bundes- und/oder Landesebene ist dortseits zu prüfen.

### **2.3 Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zum Schutz ruhiger Gebiete**

Ruhige Gebiete sind gekennzeichnet durch die Abwesenheit von Lärmquellen wie Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm. Der ländliche Raum verfügt über derartige Flächen, die in Hilchenbach abseits der einzigen Hauptlärmquelle zu finden sind. Eine Ausweisung von Ruhe- und Naherholungsbereichen entlang der B 508 scheidet aus. Ruhige Bereiche, für die eine Gefährdung besteht, werden nicht gesehen.

### **2.4 Langfristige Strategie der Lärminderung**

Die Tallage von Hilchenbach innerhalb einer grundsätzlich bewegten Topographie lässt keine effektiven langfristigen Strategien der Lärminderung erkennen. Die Auswirkungen einer Südumgehung müssen in der weiteren Planung betrachtet werden. Durch Information der

Bevölkerung im Hinblick auf mögliche Maßnahmen zum Schutz gegen Umgebungslärm wird eine weitergehende Transparenz der Thematik angestrebt.

### **3 Durchführung der Maßnahmen**

#### **3.1 Bemerkungen**

Eine unmittelbare Übertragung der Aussagen der Lärmkartierung auf deutsches Recht sowie die geltenden Förderrichtlinien ist leider nicht möglich, da andere Berechnungsweisen und Begriffsinhalte zugrunde liegen. Die Lärmkartierung kann somit nur eine ungefähre Abschätzung für Schallschutzmaßnahme liefern.

Die Lärmaktionsplanung darf dementsprechend nicht als Instrument verstanden werden, dass alle Konflikte detailliert und zufriedenstellend lösen kann. Sie führt zu einer umfassenden und intensiven Auseinandersetzung mit dem Thema, bietet aber keine eigene Rechtsgrundlage zur Durchführung von Maßnahmen und verbleibt daher teilweise noch im Unverbindlichen. In der Folge ist, zumindest auf die Stadt Hilchenbach bezogen, keine konkrete und unmittelbare Verbesserung der Situation hiermit verbunden.

Es wird davon ausgegangen, dass mit weiterer Entwicklung der Lärmaktionsplanung diese zunehmend konkreter und zielorientierter verlaufen wird. Hierzu wird es für unerlässlich erachtet, dass Industrie und Gesetzgeber ihren Part beitragen, um das Quellaufkommen von Lärm wirkungsvoll zu vermindern.

#### **3.2 Finanzielle Informationen**

Die Finanzierung der empfohlenen Maßnahmen muss in erster Linie durch Bund und Land erfolgen. Bezogen wird sich hierbei auf geltende Förderprogramme sowie auf Forschungsprojekte und gesetzliche Initiativen. Die schlechte Haushaltslage der Kommunen ermöglicht es nicht, zusätzliche eigene Förderprogramme aufzulegen.

#### **3.3 Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)**

In 5 Jahren stehen die Lärmkarten zur Überprüfung und Überarbeitung an. Zu diesem Zeitpunkt wird die Wirksamkeit von Maßnahmen eher erkennbar sein. Die Ziele bzw. die Erreichbarkeit der Zielsetzung sind dann zu prüfen und ggf. anzupassen.

#### **3.4 Erwartete Auswirkungen**

Eine wesentliche Beeinflussung der Lärmsituation ist nicht zu erwarten. Durch die dargelegten Maßnahmen gilt insbesondere sicherzustellen, dass keine neuen Gebäude erhöhten Belastungen ausgesetzt werden. Für den baulichen Bestand sind die geltenden Förderbestimmungen zu prüfen und möglichst effektiv anzuwenden. Die organisatorische Nutzungsprüfung im Objekt wird empfohlen. Weiter gilt als neue Techniken und Verfahren mit dem Ziel der Lärmminimierung zu beobachten sowie die verkehrliche Entwicklung, einschließlich der planerischen Überlegungen auf Verbesserungen zu prüfen. Ein Effekt wird auch in Abhängigkeit von einer guten Informations- und Förderstrategie zu erwarten sein. Über die Größe von Pegelminderungen kann derzeit keine verlässliche Aussage getroffen werden. Vergleichbar verhält es sich auch hinsichtlich einer Reduzierung der Zahl der Betroffenen durch passive Schallschutzmaßnahmen.

## 4 **Beteiligungsverfahren** (Angaben werden je nach Verfahrensstand ergänzt)

### 4.1 **Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit nach § 47d Abs. 3 BImSchG**

Der Rat der Stadt Hilchenbach hat in der Sitzung am 10. Juli 2013 beschlossen, die Öffentlichkeitsbeteiligung auf der Grundlage des vorliegenden Entwurfs der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung durchzuführen. Der Offenlagetermin wurde im Amtlichen Bekanntmachungsblatt Nr. 7 / 2013 am 30. Juli 2013 bekannt gegeben und erfolgte vom 7. August bis zum 6. September 2013. Die Abgabe von Stellungnahmen war auch noch innerhalb der anschließenden zweiwöchigen Äußerungsfrist bis zum 20. September 2013 möglich. Die Bürger konnten sich im Rathaus sowie auf der Homepage der Stadt Hilchenbach informieren. Parallel wurden die betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten.

Folgende Stellungnahmen sind im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen:

**Ein Bürger** legt sein Schreiben zur Stufe 1 der Lärmaktionsplanung vom 3. Februar 2009 erneut wortgleich vor, da sich zur Stufe 2 keine Veränderungen ergeben hätten.

Das Schreiben bezieht sich auf die geplante Ortsumgehungskette der B 508 und B 62 neu. Gefordert wird die Berücksichtigung der „ruhigen Gebiete“ insbesondere von Ruckersfeld und Grund. Die bestehende B 508 würde durch den Bau der neuen Straße nicht entlastet, so dass eine erhebliche Zunahme des Verkehrs und somit auch eine erhebliche Lärmbelastung für die umgebenden Wohngebiete befürchtet wird.

Begrüßt wird der Standpunkt zu den Busbuchten, deren Erhalt für einen flüssigen Verkehrslauf sorgen kann. Weiterhin wird angeregt statt der Ampelanlage an der Einmündung nach Müsen einen Kreis mit einer zusätzlichen Zufahrt zum Firmengelände der SMS anzulegen, der für flüssigen Verkehr sorgen dürfte.

Der Rat der Stadt Hilchenbach hat in seiner Sitzung am 9. Oktober 2013 hierzu folgende Abwägung getroffen:

Es wird auf den Beschluss des Rates vom 25. März 2009 verwiesen, der weiterhin auch für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung gilt.

Die Anregungen bezüglich der Busbuchten sowie der Anlage eines Kreisverkehrs an der Einmündung in Dahlbruch Richtung Müsen werden seitens der Stadt Hilchenbach an den Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaulastträger weitergegeben, wobei dieser in eigener Zuständigkeit hierüber entscheidet.

**Mehrere Anwohner** der „Herrenwiese“ machen in ihrem Schreiben auf Verkehrsbelastungen aufmerksam und bitten um Prüfung einer Teilnahme an der Lärmaktionsplanung.

Der Rat der Stadt Hilchenbach hat in seiner Sitzung am 9. Oktober 2013 hierzu folgende Abwägung getroffen:

Aus formalen Gründen kann keine Aufnahme in das Verfahren erfolgen, da der betroffene Straßenzug den festgelegten Grenzwert (*mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeuge pro Jahr*) nicht erreicht, der als Kriterium den Lärmkarten der Lärmaktionsplanung zugrunde liegt.

## 4.2 Information und Mitwirkung der betroffenen Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die Beteiligung der betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde parallel zur Offenlegung vom 7. August bis zum 6. September 2013 durchgeführt.

Folgende Stellungnahmen der beteiligten Behörden sind eingegangen:

- Der **Kreis Siegen-Wittgenstein** hat keine Anregungen vorgebracht.
- Die **Industrie- und Handelskammer Siegen (IHK)** nimmt die Lärmaktionsplanung der Stufe 2 zur Kenntnis. Die Planung verbleibt im Unverbindlichen, da es keine eigene Rechtsgrundlage zur Durchführung von Maßnahmen gibt. Erst in der weiteren Entwicklung und Konkretisierung der Lärmaktionsplanung sollen zielgerichtete Maßnahmen durchgeführt werden.  
Es wird darum gebeten rechtzeitig über geplante Schritte und Maßnahmen zu informieren, um vertretbare und nachvollziehbare Lösungen für alle Beteiligten zu erzielen.

Der Rat der Stadt Hilchenbach hat in seiner Sitzung am 9. Oktober 2013 folgenden Beschluss gefasst:

Die Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Siegen wird zur Kenntnis genommen. Die IHK wird rechtzeitig darüber informiert, falls konkrete Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchgeführt werden sollen.

- Der **Landesbetrieb Straßenbau NRW** teilt mit, dass die zu vertretenden Belange in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt wurden.  
Verpflichtungen der Straßenbauverwaltung werden durch die Planung weder ausgelöst noch können diese abgeleitet werden.  
Ansprüche auf Lärmsanierung durch die Bürger/innen werden nach entsprechender Überprüfung auf Grundlage der für die Straßenbauverwaltung geltenden Bestimmungen in Einzelfallentscheidungen getroffen, wie unter Punkt 2.1 des Lärmaktionsplans ausgeführt.

Zu den Maßnahmen zur Lärminderung wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Optimierung der Lichtsignalanlagen wird seitens der Regionalniederlassung stetig verfolgt. Ein akuter Handlungsbedarf wird nicht gesehen.

Der Rückgang der Verkehrszahlen durch den Ausbau des Radwegenetzes wird als unwahrscheinlich angesehen.

Offenporige Asphalte, die zur Lärminderung beitragen, erzielen ihre Wirkung erst ab einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km pro Stunde. Sobald eine Deckensanierung in den betroffenen Abschnitten anliegt, wird die Möglichkeit des Einsatzes von lärmindernden Oberflächen geprüft.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung beispielsweise auf 30 km pro Stunde auf Straßen des überörtlichen Verkehrs steht deren besonderen Verkehrsfunktionen entgegen.

Aufwendungen für passiven Schallschutz stellen eine freiwillige Leistung des Baulastträgers dar, welche im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel gewährt beziehungsweise bezuschusst werden können.

Der Rat der Stadt Hilchenbach hat in seiner Sitzung am 9. Oktober 2013 folgenden Beschluss gefasst:

Die Hinweise des Landesbetriebs Straßenbau NRW werden zur Kenntnis genommen. Als konkrete Maßnahmen sollen alle betroffenen Hauseigentümer/innen auf die Fördermöglichkeiten zum passiven Schallschutz seitens des Landesbetriebs hingewiesen werden.

### **4.3 Beschluss des Rates**

Die Lärmaktionsplanung der Stufe 2 wurde am 9. Oktober 2013 vom Rat der Stadt Hilchenbach gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB als sonstige städtebauliche Planung beschlossen. Die Bekanntmachung des Beschlusses erfolgt im Amtlichen Bekanntmachungsblatt Nr. 10 / 2013, ausgegeben am 29. Oktober 2013 sowie auf der Homepage der Stadt Hilchenbach unter [www.hilchenbach.de](http://www.hilchenbach.de).

Hilchenbach im Oktober 2013

---

### **ANLAGEN**

- 1 Daten zu den Lärmkarten
- 2 Lärmkarte „Straßenverkehr nachts“ (unter [www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de) einsehbar)
- 3 Lärmkarte „Straßenverkehr 24 h“ (unter [www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de) einsehbar)

## Anlage 1 – Daten zu den Lärmquellen

### Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht, wurde rechnerisch vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) ermittelt:

**Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete** in der Gemeinde:

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
Größe in km <sup>2</sup>	0,84	0,28	0,01

**Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:**

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	256	153	0
N Schulgebäude	2	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

**Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen**, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	326	224	262	66	0

  

L <sub>night</sub> /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	225	226	125	0	0

### Lärmeinwirkung durch Flugverkehr

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von **Fluglärm**, der von Flugverkehr von Großflughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen / Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

**Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete** in der Gemeinde:

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	---	---	---

**Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:**

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	---	---	---
N Schulgebäude	---	---	---
N Krankenhausgebäude	---	---	---

**Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen**, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

<b>L<sub>den</sub>/dB(A):</b>	<b>&gt;55 .. ≤60</b>	<b>&gt;60 .. ≤65</b>	<b>&gt;65 .. ≤70</b>	<b>&gt;70 .. ≤75</b>	<b>&gt;75</b>
<b>N</b>	---	---	---	---	---

<b>L<sub>night</sub>/dB(A):</b>	<b>&gt;50 .. ≤55</b>	<b>&gt;55 .. ≤60</b>	<b>&gt;60 .. ≤65</b>	<b>&gt;65 .. ≤70</b>	<b>&gt;70</b>
<b>N</b>	---	---	---	---	---

### **Lärmeinwirkung durch Schienenverkehr**

Eine Einwirkung von Schienenverkehrslärm (Bahnlärm) auf Schienenwegen des Bundes ist in diesem Verfahren wegen der geringen Frequentierung ohne Belang.