

INHALTSVERZEICHNIS

Nr.	Inhalt	Seite
1.	Allgemeine Angaben	3
1.1	zuständige Behörde	3
1.2	Beschreibung der Lärmquelle	3
1.3	rechtlicher Hintergrund	4
1.4	geltende Lärmgrenzwerte	4
2.	Bewertung der Ist-Situation	5
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	5
2.2	Bewertung der Anzahl der betroffenen Personen	6
2.3	vorhandene Lärmprobleme	7
3.	Maßnahmenplanung	7
3.1	vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	7
3.2	geplante Maßnahmen zur Lärminderung	8
3.3	langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	8
3.4	Schutz ruhiger Gebiete	11
3.5	Lärmreduzierung Straßenverkehr	12
4.	Mitwirkung der Öffentlichkeit	12
4.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung	12
4.2	Art der öffentlichen Mitwirkung	12
4.3	Berücksichtigung der Ergebnisse	12
4.4	Dokumentation	12
5.	Evaluierung des Aktionsplans	13
5.1	Überprüfung der Umsetzung	13
5.2	Überprüfung der Wirksamkeit	13
6.	Inkrafttreten des Aktionsplans	13
6.1	Datum des Inkrafttretens	13
6.2	Link im Internet	13
Anlagen: Lärmkarten		14

Vorbemerkung

Lärmaktionspläne müssen den Mindestanforderungen entsprechen, die sich aus § 47d Absatz 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie ergeben. Hierzu haben das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (MUNV) sowie das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) ein Muster eines Lärmaktionsplans als Hilfestellung zur Verfügung gestellt. Der folgende Text wurde größtenteils mit Hilfe dieses Musters erstellt.

1. Allgemeine Angaben

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

Die EU-Umgebungsärmrichtlinie 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.

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

Bisher wurden für die Stadt Hilchenbach 3 Stufen der Lärmaktionsplanung durchgeführt:

1. Stufe – abgeschlossen im März 2009
2. Stufe – abgeschlossen im Oktober 2013
3. Stufe – abgeschlossen im Juli 2018

In der nunmehr durchzuführenden 4. Runde, welche bis zum 18. Juli 2024 zu erstellen und dem Land NRW zu übermitteln ist, haben sich Änderungen insbesondere zu den Berechnungsverfahren ergeben. Seit 2022 werden in der EU einheitliche Berechnungsverfahren zur Lärmkartierung durchgeführt, um einen Vergleich zwischen den Mitgliedsstaaten herbeizuführen. Hierdurch ist es zu Änderungen in den deutschen Verfahren gekommen, so dass die Lärmkarten der 3. Stufe sich von denen der 4. Stufe unterscheiden. So werden teilweise mehr betroffene Personen in den von der Kartierung betroffenen Bereichen ausgewiesen, es können aber auch einzelne Bereiche aus dieser Kartierung im Vergleich zur 3. Stufe wieder herausfallen.

Insbesondere die Ermittlung der Belastetenzahlen haben sich geändert. Bisher wurden die Bewohnerzahlen eines Gebäudes aufgeteilt nach der lauten und der leisen Seite eines Gebäudes. Jetzt hingegen erfolgt die Zuordnung aller Bewohnerinnen und Bewohner zur lauten Seite, wodurch von deutlich mehr lärmbelasteten Personen ausgegangen wird.

1.1 für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt	Stadt Hilchenbach
Amtlicher Gemeindeschlüssel	5970020
Straße	Markt
Hausnummer	13
PLZ	57271
Ort	Hilchenbach
Internet-Adresse	https://www.hilchenbach.de/

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Stadt Hilchenbach liegt in Nordrhein-Westfalen, sie gehört zum Regierungsbezirk Arnsberg sowie zum Kreis Siegen-Wittgenstein. Die Stadt befindet sich außerhalb der Ballungsräume und ist als Grundzentrum im Landesentwicklungsplan NRW ausgewiesen.

Die Stadt Hilchenbach besteht aus den folgenden 12 Stadtteilen: Allenbach, Dahlbruch, Grund, Hadem Helberhausen, (Alt-)Hilchenbach, Lützel, Müsen, Oberndorf, Oechelhausen, Ruckersfeld und Vormwald. Die Einwohnerzahl betrug im Juli 2023 ca. 15.400. Die Flächengröße des Stadtgebiets beläuft sich auf ca. 8.085 ha.

Im Rahmen der Lärmkartierung werden **Hauptverkehrsstraßen** untersucht, betroffen sind folgende Straßenzüge:

- B 508 vom Ortseingang in Dahlbruch bis zum Kreisverkehr in Hilchenbach
- L 728 (Rothenberger Straße) vom Kreisverkehr bis zur Höhe des Rathauses in Hilchenbach

Im Stadtgebiet von Hilchenbach verläuft die Eisenbahnstrecke Kreuztal-Cölbe, bei der es sich allerdings nicht um eine **Haupteisenbahnstrecke** mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr handelt. Daher erfolgt keine Erstellung von Lärmkarten seitens der Gemeinde. Für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

1.3 rechtlicher Hintergrund

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

Übersicht der Immissionsgrenz-, Auslöse- und Richtwerte im Anwendungsbereich der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Vielmehr sind diese im deutschen Fachrecht verankert. Im Folgenden ist eine Übersicht der wesentlichen geltenden nationalen Werte dargestellt.

Hinweis: Die angegebenen Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag/Nacht, wobei der Tagzeitraum als die Zeit von 6:00 Uhr – 22:00 Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit von 22:00 – 6:00 Uhr festgelegt ist. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie an Schienenwegen des Bundes	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen
	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser Schulen	57 / 47	64 / 54	70 / 60	45 / 35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines (WA) Wohngebiet	59 / 49	64 / 54	70 / 60	50 / 35 (WR) 55 / 40 (WA)
Dorfgebiet (MD) Kerngebiet (MK) Mischgebiet (MI)	64 / 54	66 / 56	72 / 62	60 / 45
Urbanes Gebiet (MU)	64 / 54	---	---	63 / 45
Gewerbegebiet (GE)	69 / 59	72 / 62	75 / 65	65 / 50

Für die städtebauliche Planung werden üblicherweise die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ herangezogen.

Geltungsbereich	Orientierungswert tags [dB(A)]	Orientierungswert nachts [dB(A)] ¹
Reine Wohngebiete (WR) Wochenendhausgebiete Ferienhausgebiete	50	40 bzw. 35
Allgemeine Wohngebiete (WA) Kleinsiedlungsgebiete (WS) Campingplatzgebiete	55	45 bzw. 45
Friedhöfe Kleingartenanlagen Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete (WB)	60	45 bzw. 40
Dorfgebiete (MD) Mischgebiete (MI)	60	50 bzw. 45
Kerngebiete (MK) Gewerbegebiete (GE)	65	55 bzw. 50

¹bei zwei angegebenen Werten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie Geräusche vergleichbarer öffentlicher Betriebe gelten

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet ...	
... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L _{DEN} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind.	2.079
... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L _{Night} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind.	1.341

Hinweis:

Unter „L_{DEN}“ versteht man den Tag-Abend-Nacht-Pegel, d.h. ein Dauerschallpegel über 24 Stunden (day 6.00 – 18.00 Uhr, evening 18.00 – 22.00 Uhr, night 22.00 – 06.00 Uhr). Dabei werden die Mittelwerte für die Tages-, Abend- und Nachtlärmindizes jeweils für sich berechnet, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Kalendertagen erfolgen.

Unter „L_{Night}“ versteht man den Nachtpegel oder Nachtlärmindex, der von 22.00 – 06.00 Uhr gilt.

Nach Angaben des Landesamts für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW gliedert sich die Anzahl der Betroffenen wie folgt auf:

Hauptverkehrsstraße					
L _{DEN} [dB(A)]	55 - 59	60 - 64	65 - 69	70 - 74	ab 75
Anzahl der belasteten Personen	865	440	375	389	10
L _{Night} [dB(A)]	50 - 54	55 - 59	60 - 64	65 - 69	ab 70
Anzahl der belasteten Personen	520	337	437	47	0

	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser	Fläche (km ²)
L_{DEN} ab 55	987	11	0	1,42
L_{DEN} ab 65	367	0	0	0,41
L_{DEN} ab 75	4	0	0	0,08

Bundesstraße					
L _{DEN} [dB(A)]	55 - 59	60 - 64	65 - 69	70 - 74	ab 75
Anzahl der belasteten Personen	834	389	351	380	10
L _{Night} [dB(A)]	50 - 54	55 - 59	60 - 64	65 - 69	ab 70
Anzahl der belasteten Personen	472	313	428	47	0

	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser	Fläche (km ²)
L_{DEN} ab 55	933	11	0	1,37
L_{DEN} ab 65	351	0	0	0,39
L_{DEN} ab 75	4	0	0	0,08

Landesstraße					
L _{DEN} [dB(A)]	55 - 59	60 - 64	65 - 69	70 - 74	ab 75
Anzahl der belasteten Personen	65	59	30	0	0
L _{Night} [dB(A)]	50 - 54	55 - 59	60 - 64	65 - 69	ab 70
Anzahl der belasteten Personen	60	29	0	0	0

	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser	Fläche (km ²)
L_{DEN} ab 55	72	0	0	0,04
L_{DEN} ab 65	14	0	0	0,01
L_{DEN} ab 75	0	0	0	0,00

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Nach § 4 Absatz 4 Nr. 9 der 34. BImSchV sind zusammen mit den Lärmkarten tabellarische Angaben zu den gesundheitlichen Auswirkungen zu veröffentlichen. Die Betroffenenzahlen wurden vom LANUV NRW ermittelt.

Gesundheitliche Auswirkungen	
geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung	400
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörungen	100

Als Eingangsdaten der Berechnungen werden die tabellarischen Angaben über die geschätzte Zahl der lärmbelasteten Menschen in den jeweiligen 5 dB-Isophonen-Bändern nach § 4 Absatz 4 Nr. 3 der 34. BImSchV verwendet. Für die Ermittlung der geschätzten Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten ist für die vierte Runde der Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung (2022/2024) eine Inzidenzrate von 540 je 100.000 Einwohnenden (und Jahr) zugrunde zu legen. Es ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen, dass nicht jede Gemeinde aufgrund ihrer Einwohnerzahl eine repräsentative Population in diesem Sinne darstellt. Die Aussagen sind vor diesem Hintergrund ggf. kritisch zu hinterfragen. Dies gilt umso mehr, je kleiner die betrachtete Bevölkerungsgruppe wird.

Ischämische Herzkrankheiten zählen wie Herzinfarkt, hoher Blutdruck, Herzinsuffizienz und Schlaganfall zu den Herz-Kreis-Erkrankungen. Eine dauerhafte Lärmbelastung führt zu dauerhaften Stressreaktionen, die das Risiko, an einer Herz-Kreislauf-Erkrankung zu erkranken, erhöhen. Durch die lärmbedingte **starke Belästigung** können auch psychische Erkrankungen entstehen, wie z.B. Depressionen und Angststörungen.

Schlafstörungen durch nächtlichen Lärm bedeuten ein besonders hohes Gesundheitsrisiko. Der Körper gewöhnt sich nicht an eine nächtliche Lärmbelastung, hierdurch kann es zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen kommen.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Lärmschwerpunkte sind die Hauptverkehrsstraßen, zu denen insbesondere die Bundesstraße 508 sowie die Landesstraße 728 gehören. Für diese Straßenzüge wurden Lärmkarten seitens des LANUV NRW erstellt. Sowohl die Bundes- als auch die Landesstraße befinden sich in der Straßenbaulast des Landesbetriebs Straßenbau NRW.

3. Maßnahmenplanung

3.1 bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Hauptverkehrsstraßen		
lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, Was)
1.	Straßenverkehr	B 508: seit einigen Jahren wird die Straße saniert, hierbei erfolgt auch die Ausbringung von lärmarmem Straßenbelag sowie die Anlage von Radwegen L 728: seit 2022 wird die Straße saniert, hierbei erfolgt auch die Ausbringung von lärmarmem Straßenbelag
2.	Ausbreitungsweg	Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat bisher den Einbau von Schallschutzfenstern gefördert.
3.	Städtebauliche Planung	Aufgrund der bestehenden Bebauung entlang der B 508 und L 728 ist die Anlage größerer Pufferzonen nicht möglich. Im Rahmen der Bauleitplanung werden gegebenenfalls Maßnahmen zur Lärmreduzierung geprüft.
4.	Infrastruktur	Der Neubau der Umgehungsstraße „Route 57 / 57-Verbinden“ befindet sich im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans.
5.	Bürgerschaftlicher Dialog	Die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung mit den bisher durchgeführten 3 Stufen sind auf der Homepage der Stadt Hilchenbach einsehbar. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde die Öffentlichkeit bei den 3 durchgeführten Stufen beteiligt.

Hauptverkehrsstraßen		
lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, Was)
		Des Weiteren wurden die betroffenen Gebäudeeigentümer schriftlich auf die Möglichkeit zur Lärmsanierung beim Landesbetrieb Straßenbau NRW hingewiesen.

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

lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, Was)
1.	Straßenverkehr	B 508: Weiterführung der Sanierung von Allenbach nach Dahlbruch L 728: Abschluss der Sanierung bis zur Stadtgebietsgrenze voraussichtlich 2024
2.	Ausbreitungsweg	Ob der Landesbetrieb Straßenbau NRW weiterhin den Einbau von Schallschutzfenstern fördert, wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung abgefragt.
3.	Städtebauliche Planung	Im Rahmen der Bauleitplanung werden Maßnahmen zur Lärmreduzierung geprüft.
4.	Infrastruktur	Es wird auf den Bundesverkehrswegeplan verwiesen.
5.	Bürgerschaftlicher Dialog	Die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung werden weiterhin auf der Internetseite der Stadt Hilchenbach zur Verfügung gestellt.

Erläuterungen des erwarteten Nutzens (Pflichtangabe)

Durch die Weiterführung der Sanierungen der B 508 und L 728 erfolgt eine Lärmreduzierung (lärmarmer Straßenbelag).
Durch den Ausbau von Radwegen erfolgt eine Förderung des Radverkehrs.

3.3 langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Lärminderungs- bzw. Lärmschutzmaßnahmen lassen sich in drei Bereiche entsprechend der Lärmausbreitung gliedern:

Lärmquelle (Emission)	→	Lärmübertragung	→	Lärmempfänger (Immission)
-----------------------	---	-----------------	---	---------------------------

Sie umfassen z.B. planerische, organisatorische, technische, politische und ordnungsrechtliche Maßnahmen. Die folgenden Maßnahmenbeispiele beziehen sich nur auf den Straßenverkehr.

1. Lärmschutz an der Lärmquelle = Aktiver Schallschutz Vermeidung oder Verminderung des Lärms unmittelbar an der Lärmquelle

Beispiele:

- leisere Fahrzeuge – durch leisere Motoren oder Einhausung und Verwendung schalldämmender Elemente, leisere Reifen / Räder
- Lärmschutzvorsorge in der Planung (zumindest Lärmvermeidung/ -minderung in der Nähe schutzbedürftiger Bebauung, z.B. durch geeignete Trassenführung)
- Veränderung der Mobilität; Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Förderung Rad- und Fußgängerverkehr)
- Umsetzung von Tempolimits

2. Lärmschutz auf dem Ausbreitungsweg zwischen Lärmquelle und Schutzgut Schallschutz durch Abschirmung (sekundärer aktiver Schallschutz)

Beispiele:

- Lärmschutzwälle, Steilwälle, Lärmschutzwände
- Einschnitts- und Troglagen, Hochlagen für Straßen
- Teil- und Vollabdeckung (Galerie, Tunnel)
- Lärmmindernde Fahrbahnoberflächen (Flüsterasphalt)

3. Lärmschutz am Ort seiner Einwirkung = Passiver Schallschutz Vermeidung oder Verminderung des Lärms an den zu schützenden Anlagen

Beispiele:

- Lärmrobuste städtebauliche Strukturen
- Berücksichtigung / Optimierung des Lärmschutzes bei der Grundstücksgestaltung
- Anordnung der Aufenthaltsräume
- Immissionshemmende Ausführung / Verstärkung der Außenwände, Vorhangfassaden, vorgelagerte Nebenanlagen, technisch geeignete Fenster u.a.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind stets passiven Lärmschutzmaßnahmen vorzuziehen. An der Lärmquelle, am Anfang der Lärmausbreitungskette, kann mit deutlich weniger Aufwand der Lärm an vielen Immissionsorten gemindert werden. Hingegen bedarf es vieler Einzelmaßnahmen, bspw. in der Nähe lauter Straßen oder von Gewerbebetrieben, Aufenthaltsbereiche außen wie innen vor Lärm zu schützen. Meist können damit nur Teilerfolge erzielt werden.

Innenräume können bei Neuplanungen recht gut durch eine geeignete Architektur vor Lärm geschützt werden, in bestehenden Gebäuden können Verbesserungen mittels Schallschutzfenstern erzielt werden. Allerdings treffen solche Fenster nicht immer auf Akzeptanz, vor allem wenn Konflikte mit der freien Lüftung auftreten. Dies ist der Fall, wenn z.B. während einer Hitzeperiode das vollständige Öffnen von Fenstern zur Abkühlung der Räumlichkeiten während der Nacht aufgrund der Lärmbelastung im Außenbereich nicht oder nur eingeschränkt möglich ist. Der passive Schallschutz erschwert oder verhindert das nächtliche Kühllüften in den warmen Sommermonaten.

Der Außenbereich kann dagegen nur in Teilbereichen mittels Abschirmungsmaßnahmen geschützt werden, was sich in bereits bebauten Gebieten aus Platzgründen meist schwierig gestaltet. Lärmschutzwände versperren Sicht- und Frischluftachsen und Wege.

Wenn eine Begrenzung des Lärms an der Quelle oder durch Abschirmung nicht gelingt, können verschiedene „sekundäre aktive“ (siehe 2.) oder passive (siehe 3.) Lärminderungsmaßnahmen oder eine Kombination angewendet werden, die oftmals aber nur Teilerfolge versprechen. Sekundäre aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen sollten nur dann in Frage kommen, wenn aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht durchführbar sind oder die Kosten nicht im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

Für die Lärminderung im Verkehrsbereich werden häufig die drei folgenden Handlungsmaximen aufgeführt:

1. Vermeiden

Lärm, der erst gar nicht entsteht, kann nicht belästigen oder zu anderen gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen. Lärm lässt sich nicht immer in allen Lebensbereichen vermeiden, immer aber führt die Vermeidung von Lärm auch zu einer Minderung des Lärmaufkommens insgesamt, des Gesamtlärms und seiner Auswirkungen. Verkehrslärm kann vermieden werden, wenn allgemein die Fahrleistungen im Güter- und Personentransport und insbesondere im Individualverkehr reduziert werden. Dies kann durch bessere Planung (Stadtentwicklung) und Logistik sowie durch Angebot und Förderung alternativer leiserer sowie öffentlicher Verkehrsmittel erreicht werden.

2. Verlagern

Hierbei geht es darum, die Fahrleistungen auf leise(re) Verkehrsmittel mit möglichst hoher Energieeffizienz zu verlagern, insbesondere auf nicht motorisierte Verkehrsmittel wie Fahrräder und die eigenen Füße.

Neben entsprechenden Angeboten wie z.B. der Schaffung einer guten Infrastruktur für die Fuß- und Radverkehr sowie einem im Kosten-Nutzen-Verhältnis gegenüber dem Individualverkehr überzeugenden ÖPNV gehören auch Anreize und Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung bei der Bevölkerung, um das Mobilitätsverhalten zu verändern.

3. Vermindern bzw. Verbessern

Eine Lärminderung wird am effektivsten durch vermiedenen und auf umweltfreundliche, leisere Verkehrsmittel verlagerten Verkehr erreicht. Dazu kommen weitere vor allem technische Maßnahmen, wie z.B.:

- Technische Verbesserungen an den jeweiligen Fahrzeugen
- Verbesserung der Infrastruktur („Flüsterasphalt“)
- Einsatz und Verbesserung sekundärer aktiver Lärmschutzmaßnahmen

Lärm mindernde Maßnahmen sind in der Regel dann besonders wirksam und kosteneffizient, wenn sie bereits an der Quelle ansetzen.

Mit rechtlichen Mitteln lassen sich Grenz- und Richtwerte für die Geräuschemissionen und –immissionen herabsetzen, die Einführung von verkehrsberuhigten Zonen erleichtern, Geschwindigkeitsbeschränkungen, z.B. Tempo 30 km/h in Städten oder Fahrverboten zu bestimmten schutzwürdigen Zeiten (Nacht) verfügen. Auch das persönliche Verhalten wie die Wahl des Verkehrsmittels, die Vermeidung unnötiger Fahrten, die Kaufentscheidung für einen leiseren PKW und auch die Fahrweise können den Verkehrslärm deutlich verringern.

Die betroffenen Straßenzüge der B 508 und L 728 im Stadtgebiet von Hilchenbach befinden sich in der Straßenbaulast des Landesbetriebs Straßenbau NRW, so dass seitens der Stadt Hilchenbach nur sehr begrenzt Lärm mindernde Maßnahmen durchgeführt werden können. Die L 728 wurde kürzlich saniert, hierbei erfolgte auch der Einbau von lärm minderndem Asphalt. Die B 508 wurde im Bereich zwischen dem Kreisverkehr in Allenbach und dem Stift-Keppel-Weg ebenfalls bereits saniert, hier wurden auch die Radwege neu angelegt. In den nächsten Jahren wird die Sanierung in Richtung Dahlbruch bis zum Parkplatz der SMS weitergeführt, so dass hier ebenfalls der Einbau von „Flüsterasphalt“ sowie gut ausgebaute Radwege zur Lärminderung beitragen werden.

gibt es eine langfristige Strategie?	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
---	--	-------------------------------

Neben der weiteren Sanierung der B 508 und der L 728 mit dem Einbau von „Flüsterasphalt“ sowie dem Ausbau der Radwege, besteht weiterhin die Planung für das Projekt „57-verbinden“. Dieses Projekt setzt sich aus sechs Teilprojekten im Streckenverlauf der B 508 und der B 62 zwischen Kreuztal und Erndtebrück zusammen. Ein Teilabschnitt der Ortsumgehungskette führt auch durch das Stadtgebiet von Hilchenbach. Die Entlastung der Ortsdurchfahrten ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft.

Die Ortsumgehung Hilchenbach soll ortsnah entlang der Bahnstrecke untersucht werden. Derzeit wie die Voruntersuchung zur Trassenfindung durchgeführt, dies beinhaltet auch Umweltverträglichkeitsstudien sowie Verkehrsgutachten. In der nächsten Planungsphase wird dann der Vorentwurf im Detail ausgearbeitet. Einen konkreten Zeitpunkt, wann die nächste Planungsphase beginnt, gibt es derzeit noch nicht.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Angaben, ob im Lärmaktionsplan ruhige Gebiete festgesetzt werden

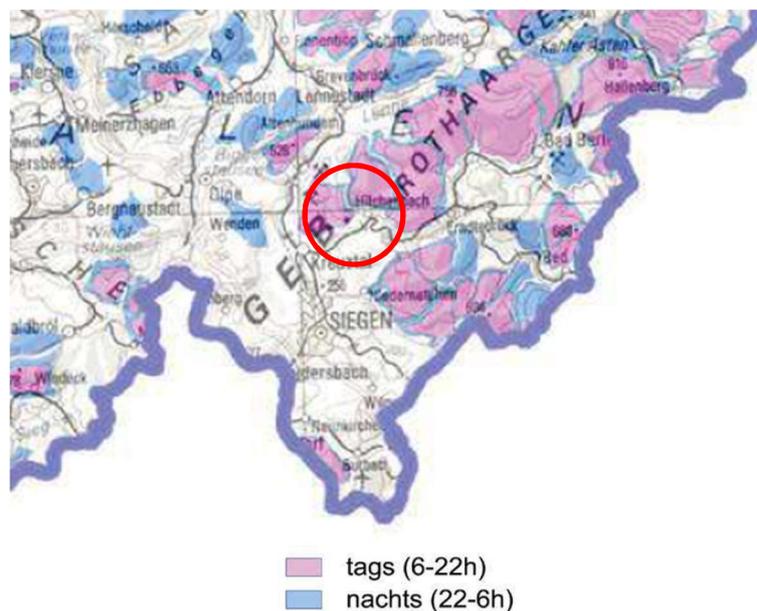
 ja

 nein

Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z.B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete. Grundsätzlich können sich alle Flächen, die der Erholung dienen (Parks, Grünflächen, geschützte Bereiche nach Naturschutzrecht usw.), für die Auswahl als ruhige Gebiete eignen. Nach § 47d Abs. 2 BImSchG sind ruhige Gebiete vor einer Zunahme von Lärm zu schützen, für die Festlegung gibt es aber keine konkreten gesetzlichen Vorgaben und Anhaltspunkte.

Das Stadtgebiet von Hilchenbach besteht überwiegend aus Waldflächen. Allein der hohe Waldanteil von ca. 73 % der Stadtfläche garantiert ruhige Gebiete. Im Rahmen der Lärmkartierung sind nur die B 508 sowie die L 728 (in Teilbereichen) erfasst worden, die übrigen Kreis- oder Gemeindestraßen nicht. Ein umfassendes Bild der Lärmbelastung durch den gesamten Straßenverkehr konnte somit nicht erstellt werden, so dass eine zuverlässige Datengrundlage für die Ausweisung von ruhigen Gebieten fehlt.

Im Rahmen eines Screenings des LANUV von 2003 wurden Bereiche mit mehr als 10 km² Fläche und Lärmpegel unter 40 dB(A) ermittelt, um Hinweise auf ruhige Gebiete zu erhalten. Im folgenden Kartenausschnitt ist erkennbar, dass Teile des Stadtgebietes von Hilchenbach als ruhige Gebiete gelten können. Dies betrifft die Bereiche nördlich der B508 bzw. B62. In diesen Bereichen ist der Neubau von Straßen nicht geplant, so dass eine Gefährdung der ruhigen Gebiete nicht zu befürchten ist.



Quelle: LANUV NRW Screening 2003 – Ruhige Gebiete in NRW

Im Bundesverkehrswegeplan ist als „vordringlicher Bedarf“ die Ortsumgehung B508n zwischen Kreuztal und Erndtebrück („Route 57“ oder „57-verbinden“) aufgeführt. Diese soll nach dem derzeitigen Planungsstand entlang bzw. südlich der Schienenstrecke führen. Eine Beeinträchtigung der im nördlichen Stadtgebiet vorhandenen ruhigen Gebiete wird nicht gesehen.

Aus den oben genannten Gründen verzichtet die Stadt Hilchenbach auf die explizite Ausweisung von ruhigen Gebieten.

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

Um die geschätzte Anzahl der Personen zu ermitteln, für die sich innerhalb der nächsten fünf Jahre der Straßenverkehrslärm reduziert, müssen typische und standardisierbare Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündel aus den Bereichen der Lärminderungs- und Mobilitätsplanung bewertet werden. Hierzu erstellt das Umweltbundesamt ein Forschungsvorhaben, welches eine Abschätzung des Lärminderungspotenzials beinhaltet. Die Publikation des Forschungsvorhabens wurde auf der Internetseite des Umweltbundesamts bisher noch nicht veröffentlicht, so dass derzeit die geschätzte Anzahl der Personen nicht benannt werden kann.

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte vom bis

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Die Mitwirkung wird wie folgt durchgeführt:

- Öffentliche Beratung im Infrastrukturausschuss
- Öffentlicher Beschluss im Rat
- Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Amtlichen Bekanntmachungsblatt der Stadt Hilchenbach
- Bekanntmachung auf der Internetseite der Stadt Hilchenbach unter <https://www.hilchenbach.de/Bauen-Wohnen> - Lärmaktionsplanung

4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Angabe, ob im Lauf der öffentlichen Konsultation Stellungnahmen eingegangen sind	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Angabe, ob die während der öffentlichen Konsultation eingegangenen Stellungnahmen in den LAP aufgenommen wurden	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Angabe, ob der LAP nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein

Erläuterung, wie der Lärmaktionsplan nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:
wird ergänzt

4.4 Dokumentation

inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation (Protokoll):
wird ergänzt

Link zur Webseite mit Dokumenten der öffentlichen Konsultation:
wird ergänzt

5. Evaluierung des Aktionsplans

5.1 Überprüfung der Umsetzung

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

 ja

 nein

wird ergänzt

5.2 Überprüfung der Wirksamkeit

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

 ja

 nein

wird ergänzt

6. Inkrafttreten des Aktionsplans

6.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten

Der Rat der Stadt Hilchenbach hat am die 4. Runde der Lärmaktionsplanung beschlossen. Die Veröffentlichung erfolgte im Amtlichen Bekanntmachungsblatt der Stadt Hilchenbach am

6.2 Link zum Aktionsplan im Internet

Die Unterlagen zur 4. Runde der Lärmaktionsplanung sind auf der Internetseite der Stadt Hilchenbach unter <https://www.hilchenbach.de/Bauen-Wohnen> - Lärmaktionsplanung einsehbar.

Anlagen

Lärmkarten 24h Pegel (L-den) und Nacht-Pegel (L-night)

Quellen/Zitate/Textaufbau:

- *Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) Hinweise zur Lärmaktionsplanung (Dritte Aktualisierung)*
- *Informationsportal Technischer Umweltschutz/Immissionsschutz/Lärm/Umgebungslärm/Lärmaktionsplanung 4. Runde*
- *„Lärmschutz aus Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes“ im Auftrag der Länderarbeitsgruppe Umweltbezogener Gesundheitsschutz (LAUG), Feb. 2022*

ANLAGEN

**Lärmkarten
Herausgeber:**

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Eine detaillierte Ansicht der Lärmkarten ist unter folgendem Link einsehbar:
<https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>

24h-Pegel – L_{DEN}

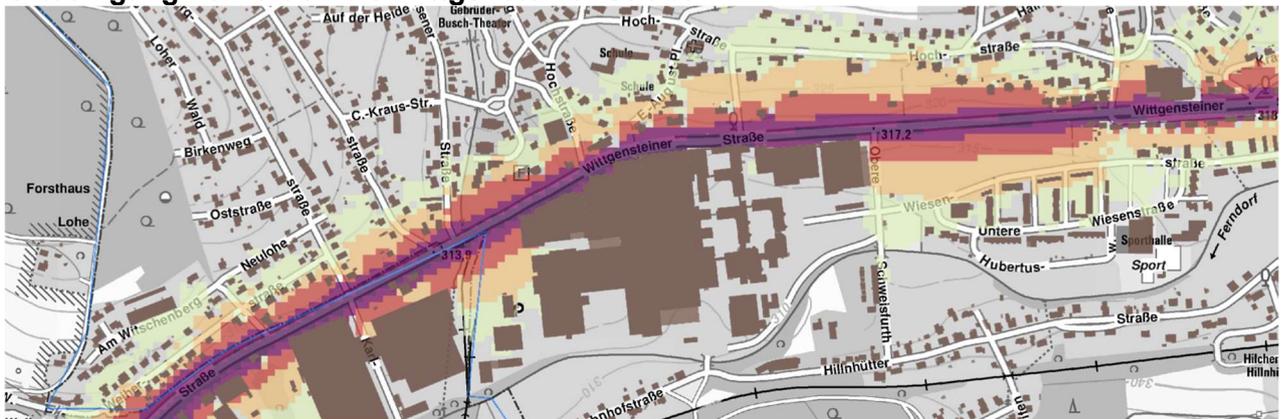
Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

Lärmkarte 24h-Pegel

Ortseingang Dahlbruch bis Wittgensteiner Straße - LIDL

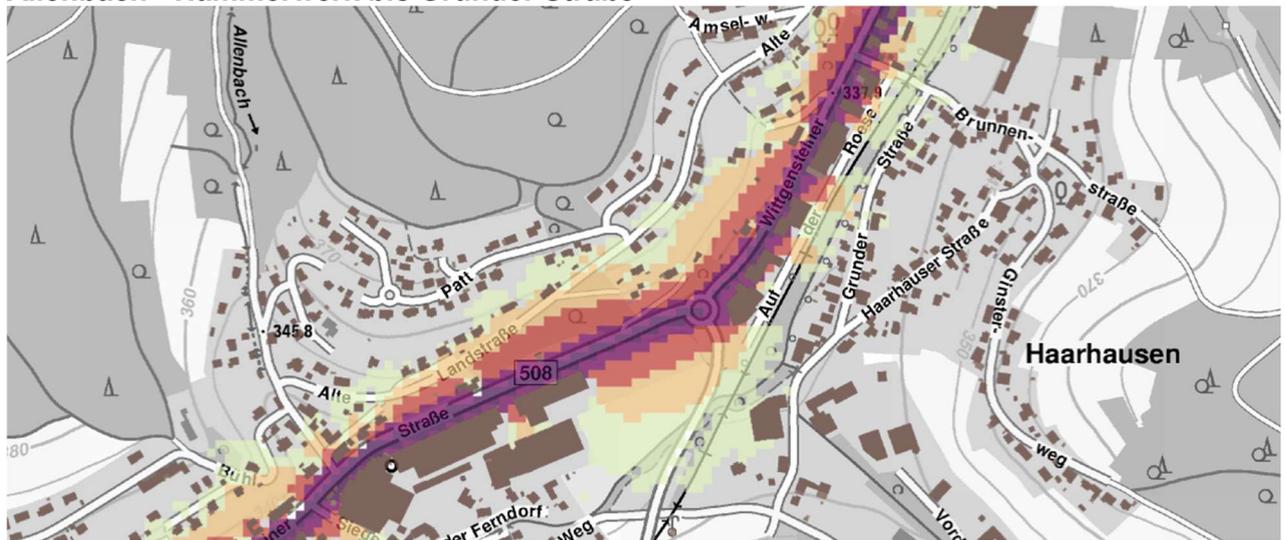


Lärmkarte 24h-Pegel

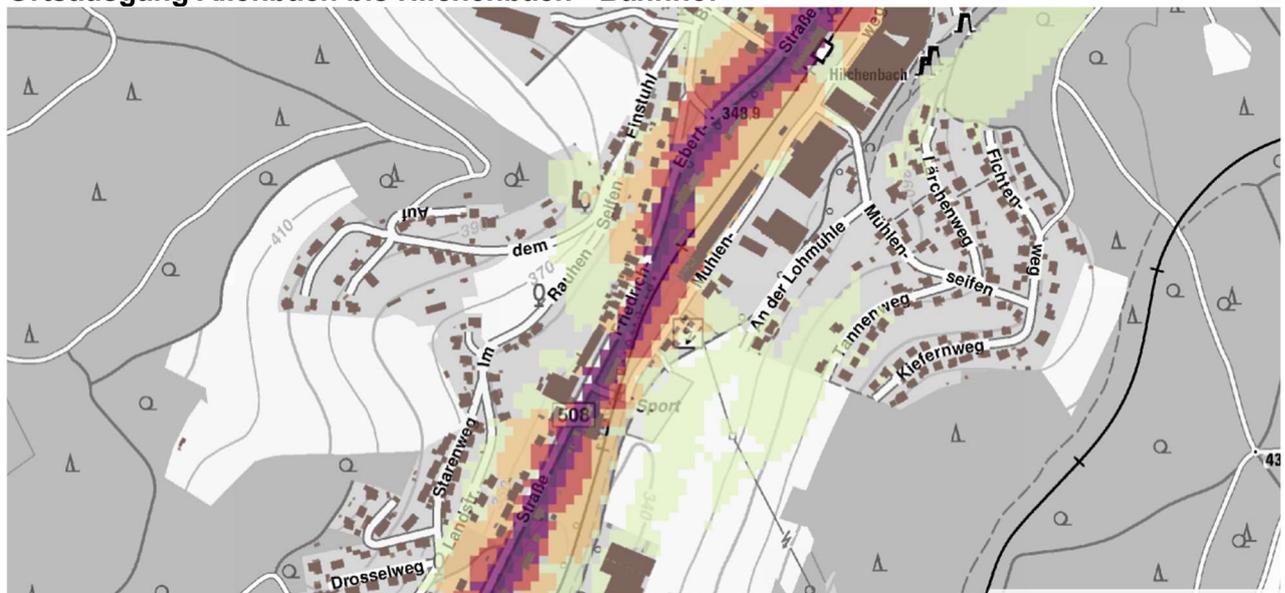
Allenbach Stifts-Wiesen bis Hammerwerk



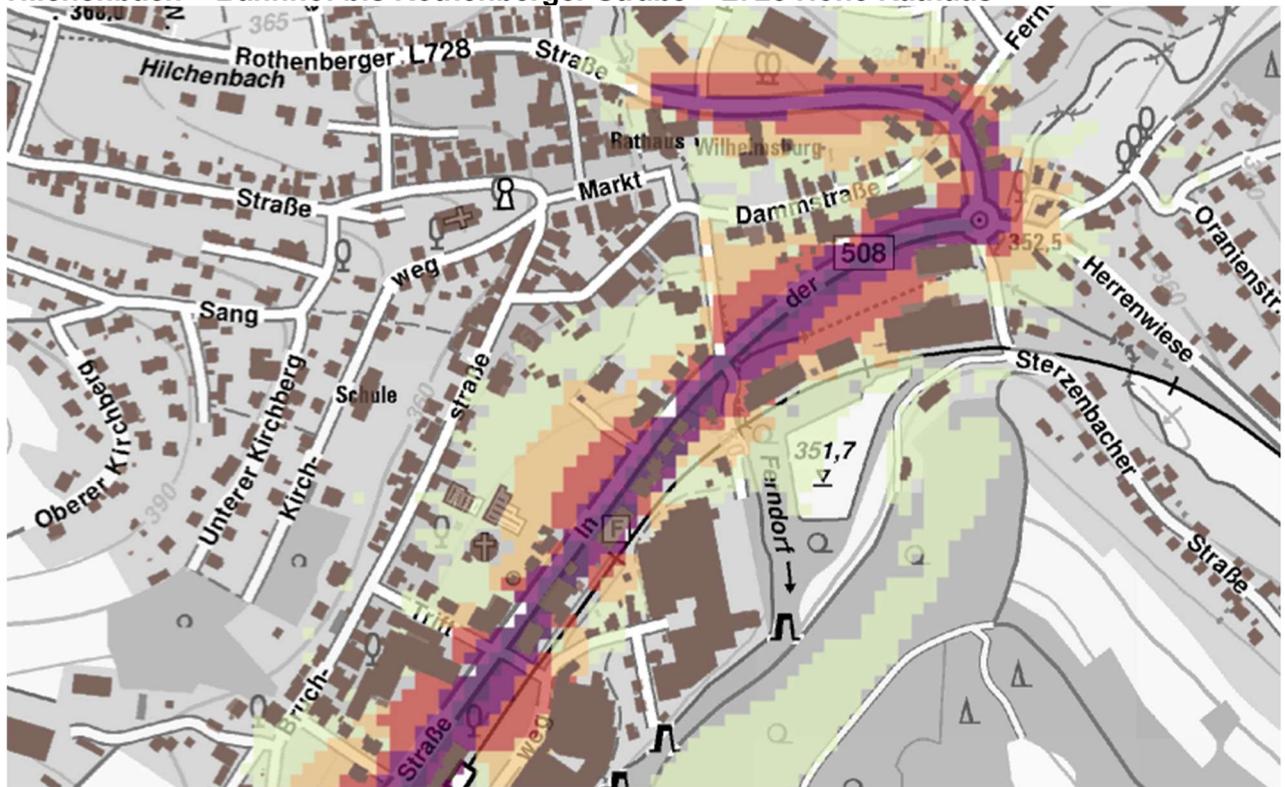
Lärmkarte 24h-Pegel
Allenbach - Hammerwerk bis Grunder Straße



Lärmkarte 24h-Pegel
Ortsausgang Allenbach bis Hilchenbach - Bahnhof



Lärmkarte 24h-Pegel Hilchenbach – Bahnhof bis Rothenberger Straße – L728 Höhe Rathaus



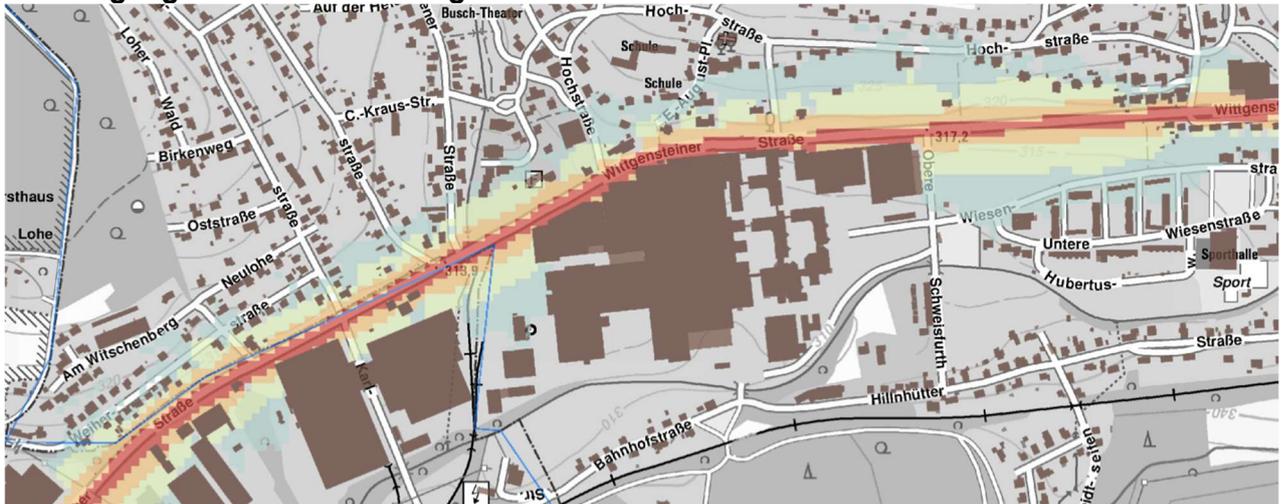
Nachtpegel – L_{Night}

Straßenverkehr nachts

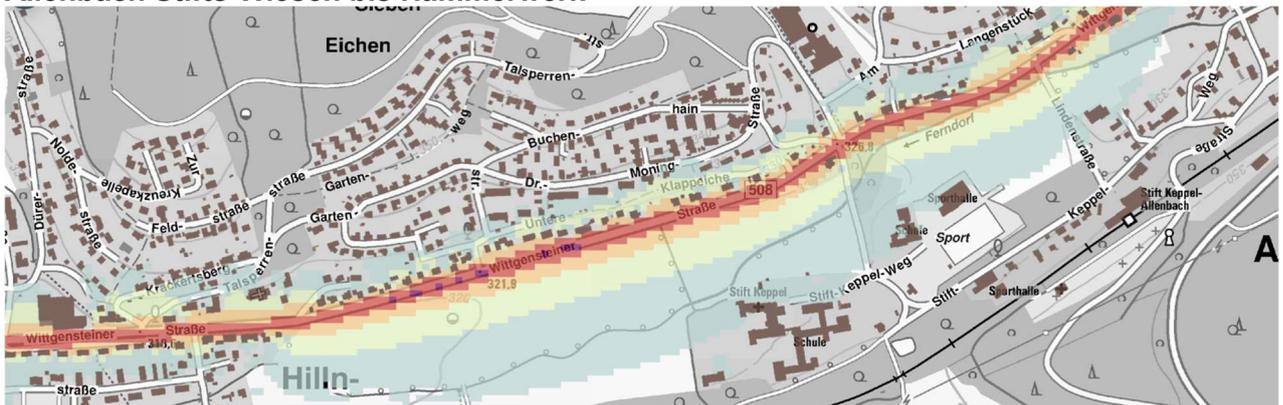
L-night / dB(A)

- ab 50 bis 54
- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70

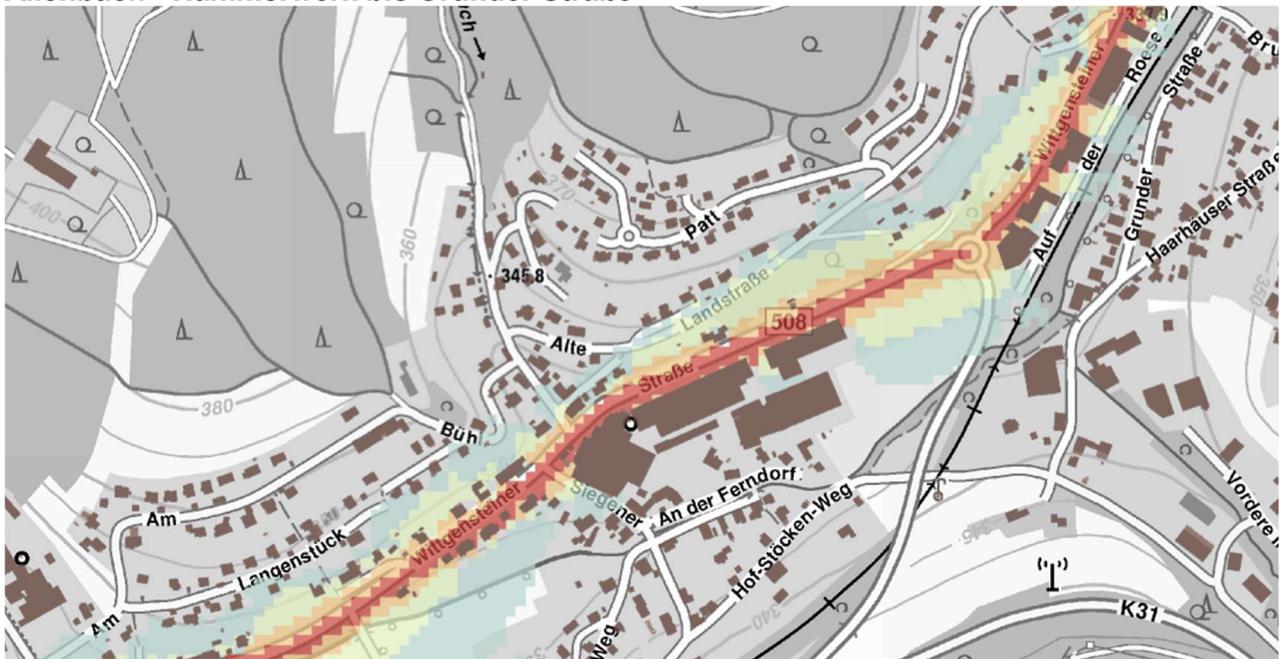
**Lärmkarte Nachtpegel
Ortseingang Dahlbruch bis Wittgensteiner Straße - LIDL**



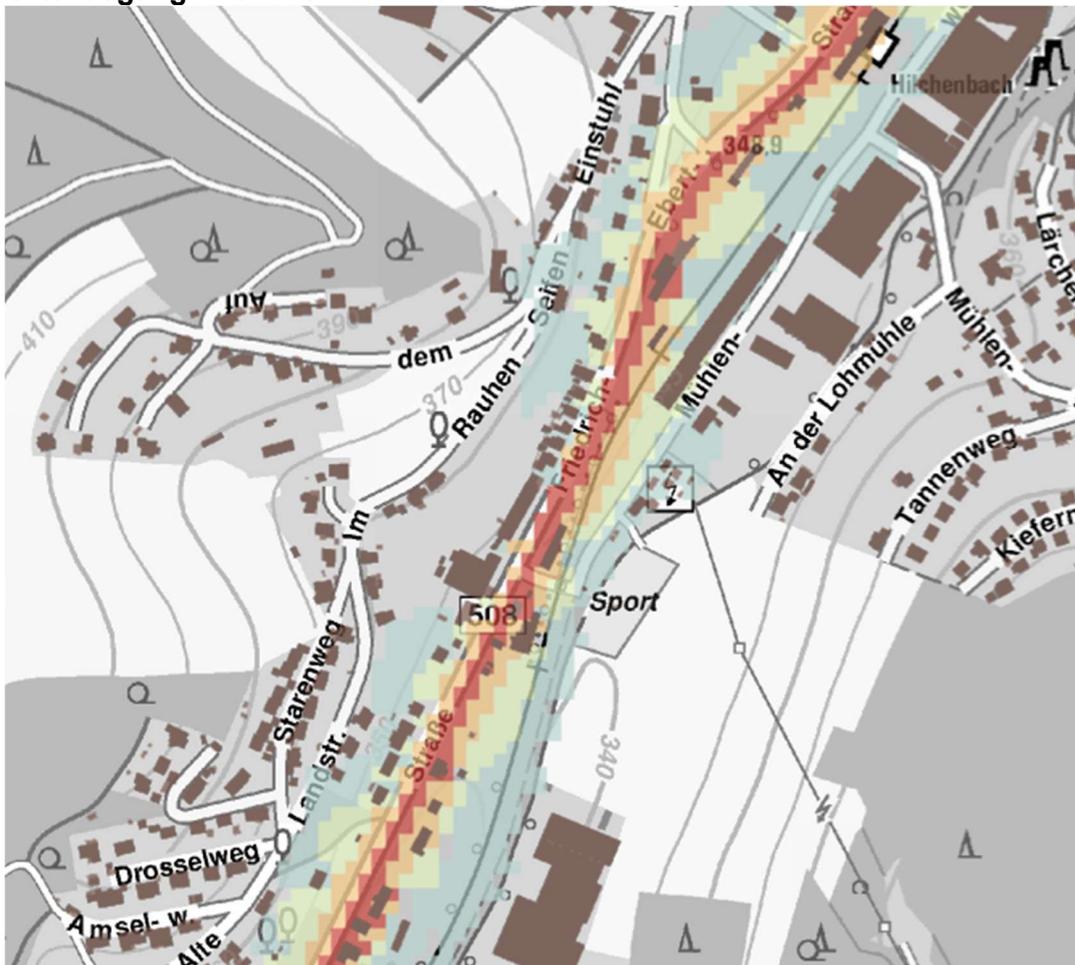
**Lärmkarte Nacht-Pegel
Allenbach Stifts-Wiesen bis Hammerwerk**



**Lärmkarte Nacht-Pegel
Allenbach - Hammerwerk bis Grunder Straße**



**Lärmkarte Nacht-Pegel
Ortsausgang Allenbach bis Hilchenbach - Bahnhof**



Lärmkarte Nacht-Pegel Hilchenbach – Bahnhof bis Rothenberger Straße – L728 Höhe Rathaus

