

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Jan Diesfeld (Projektleitung)

Dipl.-Ing. Thomas Mattner

in Zusammenarbeit mit:

nts Ingenieurgesellschaft mbH

Hansestraße 63, 48165 Münster

www.nts-plan.de

Bearbeitung:

Dipl.-Phys. Ing. Thomas Wihard

Thomas Ochsenfahrt, M. Sc.

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
2	Zuständige Behörden	6
3	Überprüfung des Lärmaktionsplans der Stufe II	7
3.1	Erfüllt der Lärmaktionsplan die Mindestanforderungen für Aktionspläne?	7
3.2	Wie ist der Stand der Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans?	9
3.3	Hat sich die Lärmsituation relevant verändert?	17
3.4	Haben sich die rechtlichen Grundlagen verändert?	21
3.5	Zusammenfassende Bewertung	22
4	Fortschreibung der Inhalte des Lärmaktionsplans der Stufe II auf Stufe III	23
4.1	Allgemeine Aussagen und Untersuchungsinhalte des LAP	23
4.2	Bewertung der Daten der Lärmkartierung	27
4.3	Aussagen zu Ruhigen Gebieten	33
4.4	Maßnahmen- und Strategien zur Lärminderung	39
4.5	Ausblick auf zukünftige Maßnahmenempfehlungen	43
5	Öffentlichkeitsbeteiligung	44

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vergleich der Lärmkartierung im LAP II (oben) und LAP III (unten), Lden	14
Abbildung 2: Vergleich der Lärmkartierung im LAP II (oben) und LAP III (unten), Lnight	15
Abbildung 3: Vergleich der Verkehrsbelastung zwischen Lärmkartierung Stufe II und III	18
Abbildung 4: Darstellung der Gebäudedatengrundlage aus Kartierung II und III	20
Abbildung 5: untersuchte Straßenabschnitte im LAP der Stufe II (und unverändert auch Stufe III)	25
Abbildung 6: Lärmbelastung Straßenverkehr – Lden.....	29
Abbildung 7: Lärmbelastung Straßenverkehr – Lnight	30
Abbildung 8: Lärmbelastung Schienenverkehr – Lden.....	31
Abbildung 9: Lärmbelastung Schienenverkehr – Lnight.....	32
Abbildung 10: Potenzialflächen für Ruhige Gebiete (Lden <50 dB(A)) gem. Lärmkartierung	34
Abbildung 11: Lage der Vorschläge zu Ruhigen Gebieten	37
Abbildung 12: Wichtigste Maßnahmen auf den priorisierten Straßenabschnitten aus LAP II	40

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Veränderung der Betroffenheit nach Pegelklasse, L _{den} & L _{night}	16
Tabelle 2: Betroffenheit nach Pegelklassen, Lden und Lnight (gerundet auf Hundert nach VBEB)	28
Tabelle 3: Gängige Kategorien ruhiger Gebiete	34
Tabelle 4: Bewertung potentieller ruhiger Gebiete.....	35
Tabelle 5: Umsetzungsstand und Aktualisierung der Maßnahmenempfehlungen des LAP II.....	41

1 Einleitung

Durch die EG-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sind die EU-Mitgliedsstaaten dazu angehalten worden, den Umgebungslärm durch eine Lärmminierungsplanung zu verringern und - soweit möglich - zu verhindern. Die Umsetzung der Richtlinie erfolgte in Deutschland in den §§ 47a-f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG).

Die Umgebungslärmrichtlinie gibt ein mehrstufiges Verfahren zur regelmäßigen Aufstellung und Überprüfung von Lärmaktionsplänen vor. Ab 2007 waren alle Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung über 6 Mio. Kfz/Jahr und Hauptschienenstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr zu kartieren und Lärmaktionspläne zu erstellen (Stufe I). Dies erfolgte überwiegend in den Großstädten und Ballungsräumen. In der zweiten Stufe wurden die Untersuchungsinhalte dann auf Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung von über 3 Mio. Kfz/Jahr sowie Haupteisenbahnstrecken mit über 30.000 Zügen/Jahr ausgeweitet. Im Rahmen dieser Stufe II wurde im Jahr 2014 auch für die Stadt Hürth ein entsprechender Lärmaktionsplan erstellt.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung (wird in NRW durch das LANUV für alle Kommunen durchgeführt) und der Aktionsplan (Aufgabe der Kommunen) sind dem Land NRW zu übermitteln, welches die Informationen an die EU meldet. Sie sind unter www.umgebungslaerm.nrw.de einsehbar. Die Kartierung der Bahnstrecken des Bundes und die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für den Schienenverkehr wurden an das Eisenbahnbundesamt (EBA) übertragen. Die Ergebnisse werden vom EBA unter www.eba.bund.de/lap veröffentlicht.

Alle fünf Jahre sind die Kartierungen zu wiederholen und die Lärmaktionspläne zu überprüfen und fortzuschreiben bzw. bei Bedarf neu aufzustellen.

In der nun anstehenden Stufe III der Lärmaktionsplanung ist zunächst zu prüfen, ob sich relevante Veränderungen den Verkehrslärm betreffend ergeben haben und ob bzw. wie die Maßnahmen des Lärmaktionsplans bisher umgesetzt wurden. Sofern sich keine relevanten Veränderungen ergaben, reicht eine Fortschreibung und Aktualisierung des bestehenden Lärmaktionsplans; sollten relevante Änderungen vorliegen, müsste der Plan neu aufgestellt werden.

Die Planersocietät wurde beauftragt, eine entsprechend umgebungslärmrelevante Bewertung der Situation in Hürth durchzuführen und die Fortschreibung bzw. je nach Erfordernis die Neuaufstellung durchzuführen.

Dem folgenden Bericht vorweggreifend stellte sich bei der Prüfung heraus, dass sich in Hürth keine relevanten Veränderungen ergaben, die eine Neuaufstellung erforderlich machen würden. Es wurden bislang aber auch kaum Maßnahmen realisiert, die der Lärmaktionsplan der Stufe II empfohlen hatte (es befinden sich allerdings aktuell mehrere wirksame Maßnahmen in der Realisierung).

Der vorliegende Bericht stellt folglich – neben der ausführlich dokumentierten Prüfung – eine Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stufe II auf Stufe III dar.

Eine erneute Darstellung aller Grundlagen und Rahmenbedingungen ist nicht erforderlich. Bei weiterhin gültigen Inhalten wird auf den Lärmaktionsplan der Stufe II verwiesen.

2 Zuständige Behörden

Zuständige Behörde für die **Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen** nach §47e BImSchG:

Stadt Hürth

Gemeindekennzahl: 05362028

Friedrich-Ebert-Str. 40

50354 Hürth

www.huerth.de

Ansprechpartner:

Kim Christopher Wagener

Amt für Planung, Vermessung & Umwelt

Tel.: 02233 / 53 424

E-Mail: kwagener@huerth.de

Zuständige Behörde für die **Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung an Schienen** nach §47e BImSchG:

Eisenbahnbundesamt

Heinemannstraße 6

53175 Bonn

E-Mail: ref53@eba.bund.de

Kontaktstelle für **Fluglärm** (jedoch nicht zuständig für die **Lärmaktionsplanung**):

Taktisches Luftwaffengeschwader 31 „Boelke“

Der Kommodore

Oswald-Boelke-Allee 1

52388 Nörvenich

Tel.: 0800-8620 730 (Bürgertelefon der Luftwaffe)

3 Überprüfung des Lärmaktionsplans der Stufe II

Aus Anhang V Nr. 1 der Richtlinie 2002/49/EG ergibt sich, dass bei der Überprüfung sowohl die Durchführung wie auch die Ergebnisse des vorhandenen Lärmaktionsplans zu bewerten sind. Die 3. Stufe der Lärmaktionsplanung sieht folglich die Prüfung bzw. Fortschreibung der bisherigen Lärmaktionsplanung vor.

Bei der Bewertung wurde sich an dem Prüfschema („Vermerk zur Überprüfung des Lärmaktionsplans der 2. Stufe nach § 47 d Abs. 5 BImSchG“) des MUNLV orientiert. Für die Überprüfung der Lärmaktionspläne können demnach mindestens folgende Fragestellungen relevant sein:

- Erfüllt der bestehende Lärmaktionsplan die Mindestanforderungen für Aktionspläne nach Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Planaufstellung)?
- Wie ist der Stand der Umsetzung der Maßnahmen dieses Aktionsplans?
- Hat sich die Lärmsituation relevant verändert?
 - Emissionen
 - Ausbreitungsbedingungen
 - Immissionen/Betroffenen
- Haben sich die rechtlichen Grundlagen verändert?

Die Fragen aus dem Prüfschema werden in den folgenden Kapiteln beantwortet.

Das ausgefüllt Prüfschema mit verkürzten Antworten liegt als Anhang dem Bericht bei.

3.1 Erfüllt der Lärmaktionsplan die Mindestanforderungen für Aktionspläne?

Wurden Lärmprobleme und -auswirkungen ausreichend berücksichtigt?

Der Lärmaktionsplan der Stufe II der Stadt Hürth weist alle laut BImSchG geforderten Inhalte auf und geht teilweise darüber hinaus.

Es wurden u.a. alle klassifizierten Hauptverkehrsstraßen mit über 8.000 Kfz/Tag in ihrer Lärmwirkung (Lden und Lnight) berechnet und detailliert bewertet. Zusätzlich wurden weitere Straßenabschnitte ergänzt (vgl. auch Abbildung 5 auf Seite 25):

- L 183, südlicher Abschnitt der Bonnstraße im bebauten Bereich, Fischenich
- L 92, Horbeller Straße im bebauten Bereich, Stotzheim
- L 103 Industriestraße, südlich der K 25 bis ca. Gartenstraße
- K 25 Frechener Straße, von Sudetenstraße bis Theresienhöhe
- K 3 Kölner Straße im bebauten Bereich, Sielsdorf

Als weitere Lärmquelle wurde die Straßenbahnlinie und ihre Lärmwirkung nachrichtlich berechnet, kartiert und mögliche Maßnahmenansätze für die Schiene genannt. Diese liegen jedoch nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Hürth. Bei allen anderen Bahnstrecken wurde auf die – damals noch ausstehende – Lärmaktionsplanung des Eisenbahnbundesamtes verwiesen.

Nachrichtlich wurde zudem die Kontaktstelle für Fluglärm des taktischen Luftwaffengeschwaders in Nörvenich genannt, da im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zahlreiche Eingaben zum Fluglärm durch die dortige Eurofighter-Staffel abgegebene wurden.

Andere für einen Lärmaktionsplan relevante Lärmquellen lagen in Hürth nicht vor.

Basierend auf der Lärmwirkung des Straßenverkehrs und den Betroffenenzahlen wurden mittels Lärmkennziffern Untersuchungsabschnitte definiert, klassifiziert und priorisiert. Die Darstellung erfolgte ausführlich in Steckbriefform. Somit konnten wirkungseffiziente Aktionsräume für Maßnahmen identifiziert und der Handlungsbedarf nach Dringlichkeit dargestellt werden.

Die Bewertung der Betroffenheiten anhand der Auslösewerte der Lärmpegel L_{den} und L_{night} erfolgte – neben der Darstellung gemäß der gesetzlich geforderten Klassifizierung (Runderlass MUNLV 2008: 70/60dB(A)) – zusätzlich auch unter Heranziehung der weitergehenden Empfehlungen des UBA (65/55dB(A)).

Erfolgte die Mitwirkung der Öffentlichkeit angemessen, rechtzeitig und effektiv?

Die Beteiligung erfolgte gem. § 47d (3) des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG).

Die Öffentlichkeit wurde angemessen und rechtzeitig über die Erstellung und den Entwurf des Lärmaktionsplans durch Offenlage im Rathaus und auf einem eigens dazu eingerichteten Internetangebot vom 30.10. bis 02.12.2013 informiert.

Alle dazu eingegangenen Stellungnahmen wurden in einer dem finalen Bericht angehängten Tabelle dokumentiert, bewertet und je nach Relevanz in der Endfassung des LAP berücksichtigt.

Erfolgt eine klare Federführung und eine ausreichende Kooperation mit den beteiligten Fachbereichen?

Die Analysen sowie die Erstellung des Lärmaktionsplans, inklusive der Maßnahmenbildung, erfolgte in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung. In mehreren und regelmäßigen Terminen wurden alle wichtigen Ergebnisse, Entwürfe und Vorgehensweisen ämterübergreifend besprochen und abgestimmt. Federführend war das Amt für Planung, Vermessung & Umwelt auf Seiten der Stadt für die Lärmaktionsplanung zuständig.

Die Bearbeitung erfolgte durch das Büro Planersocietät aus Dortmund sowie die Lärmkartierung durch das Büro nts aus Münster.

Wurden die erforderlichen Stellungnahmen zugeleitet und einbezogen?

Parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung und Bürgeroffenlage erfolgte die Beteiligung aller relevanten Träger öffentlicher Belange (TöB). Den Trägern wurde dazu der Entwurf des Lärmaktionsplans, inkl. der Maßnahmenliste zugesandt. Die Beteiligung erfolgte in Form schriftlicher Stellungnahmen. Alle

eingegangenen Stellungnahmen wurden in einer dem finalen Bericht angehängten Tabelle dokumentiert, bewertet und je nach Relevanz in der Endfassung des LAP sowie in der Maßnahmenempfehlung berücksichtigt.

Wurde der Plan validiert, verabschiedet oder unterzeichnet? Durch wen und wann?

Der Entwurf des Lärmaktionsplans mit Schwerpunkt auf den entwickelten Maßnahmen wurde in einer öffentlichen Sitzung des Planungsausschusses im September 2013 vorgestellt.

Der finale Lärmaktionsplan wurde vom Rat der Stadt Hürth am 18. November 2014 in öffentlicher Sitzung einstimmig bei zwei Enthaltungen beschlossen.

Gibt es eine Zusammenfassung (max. 10 Seiten) mit Angaben, wo der vollständige Aktionsplan, die Protokolle der Beteiligungen etc. veröffentlicht sind?

Die Stadtverwaltung Hürth hat im Rahmen der Übermittlung der Lärmaktionsplanung an das Land Nordrhein-Westfalen alle relevanten Inhalte mittels Online-Formular übersendet.

Zudem ist der Lärmaktionsplan (inkl. Gutachten, Maßnahmen und Synopse der Beteiligungseingaben) öffentlich im Internetangebot der Stadt Hürth einsehbar:

<https://www.huerth.de/vv/konzepte-planungen-leitlinien.php>

(Link auf Aktualität geprüft am 13.11.2020)

3.2 Wie ist der Stand der Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans?

Konnten die im Aktionsplan vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt werden?

Es wurden bislang wenige abschnittsbezogene Maßnahmenempfehlungen aus dem LAP II realisiert. Mehrere Maßnahmen sind jedoch in Planung bzw. im Bau, sodass mit einem Wirkungseffekt spätestens bis zur nächsten Stufe IV der Lärmaktionsplanung gerechnet werden kann.

Anzumerken ist, dass nahezu alle baulichen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen, die im LAP II empfohlen wurden, auf Straßen mit prioritärer Lärmrelevanz in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßen NRW liegen (z. B. Autobahnen und Landesstraßen). Auf diese Maßnahmen hat die Stadt Hürth (Verwaltung und Politik) nur bedingt Einfluss.

Da sich mit der Umgehungsstraße B 265n eine Maßnahme mit sehr großem Einfluss auf die mit am stärksten durch Lärm belasteten Gebiete (entlang der Luxemburger Straße) – seit Aufstellung des Lärmaktionsplans – im Bau befindet, ist nachvollziehbar, dass auf diesen Abschnitten zunächst keine weiteren baulichen Maßnahmen realisiert wurden.

Allgemeine bzw. strategisch-planerische Maßnahmen- und Handlungsempfehlungen wurden in der Zwischenzeit jedoch seitens der Stadt Hürth umgesetzt. Darunter fällt z. B. die Erstellung eines

Verkehrsentwicklungsplans, der durch eine Förderung des Umweltverbundes und weiterer Maßnahmen zu einer Reduzierung des Autoverkehrs und damit einhergehend der Lärmbelastungen beitragen soll.

Auch trat das Thema Lärmschutz durch die Öffentlichkeitsbeteiligung und die mediale Beschäftigung mit dem Thema Lärmaktionsplanung – zumindest zeitweise – stärker in das öffentliche Bewusstsein.

Im Folgenden werden nur die realisierten bzw. begonnenen/geplanten Maßnahmen des LAP II beschrieben. In der beigefügten Auflistung (Tabelle 5 auf Seite 41) wird hingegen der Umsetzungsstand jeder einzelnen Maßnahme des LAP kurz dargestellt.

Umsetzung allgemeiner, strategischer Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans:

- **Berücksichtigung des Lärmschutzes in der Bauleitplanung (z. B. Flächenneudarstellungen/-änderungen in Bauleitplänen wie ÖPNV-Anschluss, Mischnutzung, Innenentwicklung, Verkehrsarme Planung, etc.):**

Die Stadt Hürth berücksichtigt die Belange des Lärmschutzes in ihren Bebauungsplänen im üblichen Maß der rechtlichen Vorgaben und üblichen Praxis der Abwägung. Der Lärmaktionsplan spielt bislang keine führende Rolle bei bauleitplanerischen Entscheidungen.

- **Einsatz von passivem Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster):**

Der Einsatz passiver Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden erfolgt in der Regel durch private Eigentümer. Es gibt in Hürth keine flächendeckenden Aussagen über den Umfang solcher privat durchgeführten Maßnahmen. Auch fand keine aktive Beratung seitens der Stadt zu solchen Themen statt. In der Mehrzahl der Bebauungspläne sind allerdings Festsetzungen zum passiven Lärmschutz enthalten. Informationen über Fördermöglichkeiten (z. B. KfW-Mittel) können z. B. im Rahmen der Bauberatung eingeholt werden.

- **Zukunftsorientierte und integrierte Verkehrsentwicklung (z. B. Stärkung Umweltverbund, Vermeidung und Verringerung des Kfz-Verkehrs):**

Die Stadt Hürth hat in den vergangenen Jahren mehrere strategische Planwerke veröffentlicht, deren Umsetzung sich auch positiv auf die Lärmwirkung des Straßenverkehrs auswirken wird. Hierbei sind insbesondere zu nennen:

Nahverkehrskonzept (NVK 2016-2025), Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept (2016-18), Verkehrsentwicklungsplan 2030 (2019), Masterplan Green City Plan Hürth (2018).

Alle diese Pläne beinhalten Maßnahmen, die den motorisierten Individualverkehr reduzieren und eine umweltverträgliche Mobilität fördern sollen. Insbesondere Verkehrsreduktionen und elektrische Antriebe tragen maßgeblich zur Senkung der Lärmbelastung bei.

Zum Teil bezogen sich die Analysen der Planwerke auch auf Maßnahmenempfehlungen und Analysen des Lärmaktionsplans der Stufe II.

Umsetzung abschnittsbezogener Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans:

Maßnahmenempfehlungen, die eine Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeiten oder den Einsatz spezieller, lärmmindernder Fahrbahnbeläge beinhalten, wurden bislang nicht realisiert.

Die drei Maßnahmen, die umgesetzt wurden bzw. derzeit noch werden, waren bereits vor Aufstellung und Beschluss des Lärmaktionsplans in Vorbereitung:

- **Lkw-Teilfahrverbot auf der Luxemburger Straße (B 265)**

Zur Entlastung der Luxemburger Straße vom Schwerverkehr gilt seit 2014 ein Fahrverbot für Lkw über 3,5 t aus Richtung Süden nach Köln. Diese Maßnahme war bereits während der Erstellung des Lärmaktionsplans der Stufe II in Planung, wurde jedoch noch mit in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.

In der Folge sind die Durchfahrtzahlen schwerer Lkw und somit auch Lärmbelastungswerte im Vergleich zur letzten Kartierung gesunken. Der Schwerverkehrsanteil am täglichen Verkehr hat sich z. B. zwischen Kendenich und Hermülheim auf der Luxemburger Straße von 7,2 auf 3,0 % reduziert (bei geringer Zunahme des Gesamtverkehrs), in Hermülheim ist der SV-Anteil von 5,6 auf 3,0 bzw. von 4,9 auf 3,2 % zurückgegangen (ebenfalls bei Zunahmen des Gesamtverkehrs, +9-16 %) und auf Höhe Efferen bis zur Autobahn 4 mit 3,8 zu heute 3,9 % nahezu gleich geblieben. Auch absolut ist dieser Rückgang im Schwerverkehr festzustellen.

Diese Angaben sind nicht richtungsbezogen, sondern stellen die Gesamtbelastung der Straßenabschnitte dar. Von Nord nach Süd ist LKW-Verkehr weiterhin zulässig. Mit Fertigstellung der Ortsumgehung wird das Teilfahrverbot in naher Zukunft wieder obsolet werden.

- **Bau der Umgehungsstraße B 265n**

Auch der Bau der Umgehungsstraße für Hürth-Hermülheim – die B 265n – war zum Erstellungsdatum des Lärmaktionsplanes der Stufe II bereits in Planung. Der genaue Zeitplan stand damals jedoch noch nicht fest. Seitdem wurde mit dem Bau begonnen und ein erster Teilabschnitt im Süden ist bereits fertiggestellt und soll voraussichtlich im Frühjahr 2021 freigegeben werden. In den kommenden Jahren soll dann die gesamte Ortsumfahrung folgen. Diese Maßnahme wird die Ortsdurchfahrt Hermülheim deutlich vom Kfz-Verkehr entlasten und positiven Einfluss auf die Lärmentwicklung haben.

Der **Neubau der Umgehungsstraße** sowie der damit verbundene Ausbau des nördlichen Teils der Luxemburger Straße gehen einher mit dem **Neu- bzw. Ausbau der Lärmschutzanlagen** im Umfeld der Luxemburger Straße. Dieser wird entsprechend der gesetzlichen Vorgaben durch den Baulastträger durchgeführt.

In der aktuellen Lärmkartierung der Stufe III ist die Fertigstellung der B 265n bzw. des Teilabschnittes noch nicht enthalten. Die der Kartierung hinterlegte Verkehrsbelastung stammt aus der Bundesverkehrswegezählung 2015. Die Effekte der neuen Straße werden daher erst in der nächsten Kartierungsstufe (Stufe IV, ca. 2022/2023) Berücksichtigung finden können.

Gleiches gilt für die geplante **Umgestaltung des Straßenraums** des zentralen Abschnitts der Luxemburger Straße. Durch die Entlastung vom Verkehr nach Fertigstellung der B 265n soll hier die Möglichkeit genutzt werden, den Straßenraum menschenfreundlicher und weniger autozentriert zu gestalten. Entsprechende Planungen dazu gibt es z. B. im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK aus 2019) für den Stadtteil Hermülheim.

Auch mit einer Umsetzung dieser Maßnahmen ist frühestens zur nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung zu rechnen.

- **Ausbau der Lärmschutzanlagen an der A 1 auf Höhe Hürth-Gleuel**

Der Landesbetrieb Straßen.NRW hat seit der Aufstellung des Lärmaktionsplanes damit begonnen, die Lärmschutzanlagen entlang der Autobahn 1 auf Höhe Hürth-Gleuel bzw. Frechen-Bachem auszubauen.

Diese Maßnahme beruht nicht direkt auf den Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans. Allerdings forderten sowohl der Hürther als auch der Frechener Aktionsplan auf der anderen Autobahnseite den Ausbau der jeweiligen Lärmschutzwände.

Mit der Fertigstellung des Lärmschutzes auf Hürther Seite wird im Jahr 2020 gerechnet.

Enthält der LAP Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete? Sind diese nützlich und aktuell?

Der Lärmaktionsplan der Stufe II weist keine ruhigen Gebiete in Hürth aus. Da keine flächenhafte Lärmkartierung für die Stadt Hürth vorlag, wurde auf eine Ausweisung verzichtet.

Im Rahmen der Aktualisierung des Lärmaktionsplans auf Stufe III werden die geforderten Angaben über potenzielle ruhige Gebiete im Stadtgebiet ergänzt.

Wurden planungsrechtliche Festsetzungen in anderen Planungen und/oder von anderen Planungen berücksichtigt?

Andere Planungen auf dem Gebiet der Stadt Hürth berücksichtigen bereits die Belange des Lärmschutzes im Rahmen der einschlägigen gesetzlichen Vorgaben (z. B. in der Bauleitplanung).

Der Lärmaktionsplan hatte mit seinen Aussagen bislang keinen direkten Einfluss auf Vorgehensweisen im Planungsalltag anderer Ämter oder Institutionen in Hürth. Er ist noch nicht in die Vorgehensweisen im Rahmen planerischer oder verwaltungstechnischer Entscheidungen und Abstimmungen integriert. Aussagen und Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans wurden jedoch in den Analysen und bei der Erstellung anderer Planwerke berücksichtigt (z. B. im Verkehrsentwicklungsplan).

Enthält der bisherige Aktionsplan Angaben zur langfristigen Strategie zur Lärminderung in der Kommune? Sind diese nützlich und noch aktuell?

Der Lärmaktionsplan beinhaltet die Empfehlung, die planerischen Aktivitäten sowie das zukünftige Handeln der Stadt Hürth integriert, nachhaltig und verkehrsmindernd auszurichten.

Diese Empfehlungen sind angesichts der Diskussionen zum Klimawandel aktueller denn je und werden auch weiterhin seitens der Stadt Hürth angestrebt.

Mit Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes (ebenfalls eine Maßnahmenempfehlung des LAP) ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung getan worden.

Welche Hemmnisse und Optimierungsmöglichkeiten werden gesehen?

Das größte Hemmnis bei der Realisierung von Maßnahmen des LAP besteht in der fehlenden Zuständigkeit der Stadt Hürth bei Eingriffen im übergeordneten Straßennetz.

Die Zuständigkeit liegt überwiegend bei anderen Baulastträgern. Deren Beurteilung der Lärmsituation erfolgt nicht mittels des in Lärmaktionsplänen üblichen Verfahrens (VBUS), sondern über die

Vorgaben nach RLS-90. Diese beiden Verfahren werden (wie auch im Rahmen der Stellungnahmen zum LAP der Stufe II angemerkt) als nicht vergleichbar angesehen, sodass zunächst eine weitere Überprüfung der Lärmbelastung durchgeführt werden muss.

Die Abwägung und Priorisierung der Maßnahmen fällt seitens der Baulastträger zumeist anders aus, als es aus Sicht des Lärmaktionsplans beurteilt wurde. Übergeordnete Baulastträger wie Bund, Land oder Kreis müssen ihre Mittel auf eine Vielzahl betroffener Kommunen aufteilen und in der Dringlichkeit abwägen.

Zukünftige Lärmaktionspläne der Stadt Hürth könnten weiter geschärft und gestärkt werden, indem sie ihrerseits konkretere Handlungs- und Umsetzungsmöglichkeiten aus Sicht der Stadt aufzeigen. Des Weiteren sollten maßnahmenbezogen Akteure und zuständige Stellen und Ämter direkter benannt werden, um die zukünftige Zuständigkeit deutlicher zu machen und Maßnahmen somit ggf. schneller einleiten zu können.

Haben sich durch den Aktionsplan Veränderungen bei den Lärmproblemen und Lärmauswirkungen ergeben?

Zwar sind die Betroffenheiten durch den Straßenverkehrslärm in Hürth insgesamt zurückgegangen, jedoch lässt sich dies nicht auf Maßnahmen des Lärmaktionsplans zurückführen. Den größten Einfluss hatte bislang die Verkehrsentwicklung auf den Autobahnen sowie der Schwerverkehr. Bei letzterem ist das einseitige Schwerverkehrsverbot auf der Luxemburger Straße in seiner Wirkung erkennbar.

Hat sich durch den Aktionsplan die Zahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser oder die Größe der betroffenen Flächen relevant verändert?

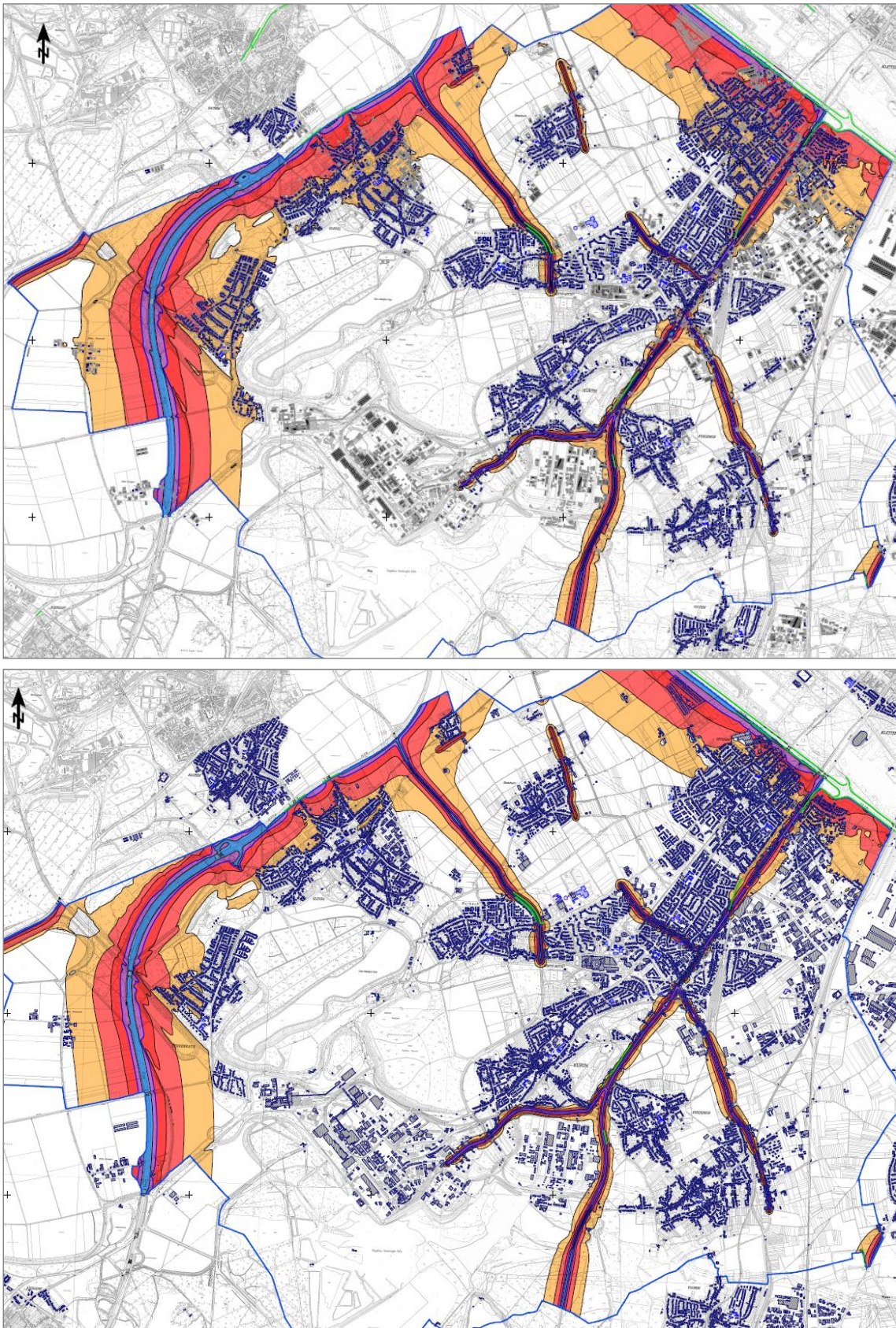
Die Lärmkarten wurden – sowohl im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stufe II, als auch der Stufe III – durch das Büro nts neu berechnet. Die Neuberechnung basiert auf den – aktualisierten und durch die zusätzlichen Straßenabschnitte ergänzten – Kartierungsdaten des LANUV.

Im Vergleich der beiden Kartenstände aus LAP II und LAP III wird deutlich, dass es vor allem in den schwächer durch Straßenlärm belasteten Gebieten (L_{den} 55-60 dB(A)) sichtbare Abnahmen in bebauten Bereichen gibt. Die belastete Fläche dieser Lärmstufe ist von 6,6 auf 4,75 km² zurückgegangen.

Die Änderungen beruhen zu einem kleinen Teil auch auf methodischen Aktualisierungen und Verbesserungen der Berechnungsgrundlagen (z. B. des Gelände- und Gebäudemodells). Hauptsächlich ergeben sie sich allerdings durch Veränderungen der Verkehrsstärken und Schwerverkehrsmengen, insbesondere auf den Autobahnen rund um Hürth. Auch entlang der Luxemburger Straße lassen sich Rückgänge der lärmbelasteten Bereiche erkennen. Dies ist v. a. auf das Schwerverkehrsverbot zurückzuführen.

Die folgenden Abbildungen veranschaulichen die beschriebenen Veränderungen:

Abbildung 1: Vergleich der Lärmkartierung im LAP II (oben) und LAP III (unten), Lden



Quelle: eigene Darstellung, Neuberechnung im Rahmen der Lärmaktionspläne, Büro nts, Münster 2013 und 2020

Abbildung 2: Vergleich der Lärmkartierung im LAP II (oben) und LAP III (unten), Nlight



Quelle: eigene Darstellung, Neuberechnung im Rahmen der Lärmaktionspläne, Büro nts, Münster 2013 und 2020

In der Pegelklasse 65-70 dB(A) gibt es – im Gegensatz zur leicht rückläufigen Flächengröße – leichte Zunahmen der Betroffenenzahlen (+300 Personen). Dies lässt sich überwiegend mit Bevölkerungszuwächsen in den dicht besiedelten Gebieten entlang der Hauptstraßen erklären (z. B. das neu errichtete Flux 7-Gebäude nahe der Autobahn 4-Auffahrt mit über 300 Wohneinheiten).

Schulen und Kindergärten sowie Krankenhäuser sind in Hürth aktuell nicht stärker belastet als 2014. Die unten dargestellten höheren Betroffenheiten für Schulen beruhen auf einer Aktualisierung des Gebäudemodells in den Berechnungsgrundlagen des LANUV. Bestehende Schulkomplexe sind nun in deutlich mehr Gebäudeteile aufgeteilt worden, die irreführend alle als eigene Schule in die Bilanz einfließen. Fasst man die Schulstandorte zusammen, ergeben sich keine nennenswerten Veränderungen in der Lärmbelastung – weder positiv noch negativ.

Bei dem zusätzlich nachts betroffenen Krankenhausstandort handelt es sich um das Gebäude an der Bonnstraße 195. In den Gebäudedaten ist in den Daten des LANUV die Nutzung Krankenhaus angegeben, es handelt sich jedoch um ein Wohnheim bzw. betreutes Wohnen.

Die folgende Tabelle veranschaulicht die Veränderungen der Betroffenheit im Vergleich zur Kartierung 2013. Die absoluten Werte sind in Tabelle 2 auf Seite 28 abzulesen.

Tabelle 1: Veränderung der Betroffenheit nach Pegelklasse, L_{den} & L_{night}

L_{den} dB(A)	>50 – ≤55	>55 – ≤60	>60 – ≤65	>65 – ≤70	>70 – ≤75	>75
Flächen [in km ²]	- 1,07	- 1,85	- 0,89	- 0,28	- 0,11	- 0,08
Betroffene [gerundet auf 100 nach VBEB]	- 600	- 4.200	- 900	+ 300	+/- 0	+/- 0
Schulen*	+ 16	+ 2	- 1	+ 3	+/- 0	+/- 0
Krankenhäuser**	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+ 1	+/- 0	+/- 0

L_{night} dB(A)	>50 – ≤55	>55 – ≤60	>60 – ≤65	>65 – ≤70	>70 – ≤75	>75
Flächen [in km ²]	- 1,25	- 0,58	- 0,15	0,46	- 0,02	- 0,02
Betroffene [gerundet auf 100 nach VBEB]	- 2.500	+ 200	+ 100	+/- 0	+/- 0	+/- 0
Krankenhäuser**	+/- 0	+ 1	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+/- 0

* Schulgebäude: gezählt werden Gebäude, die in den Grundlagendaten des LANUV als Schule gekennzeichnet wurden. Da dies in der neuen Kartierung deutlich kleinteiliger ausgeführt wurde (Gebäudeteile), ist die Anzahl gestiegen, während die tatsächliche Anzahl belasteter Schuleinrichtungen unverändert bleibt.

** An der Bonnstraße 195 ist in den Gebäudedaten die Nutzung als Krankenhaus ausgewiesen, was bei der zurückliegenden Kartierung noch nicht der Fall war. Tatsächlich handelt es sich um ein Wohnheim mit betreutem Wohnen.

Quelle: eigene Darstellung, Neuberechnung im Rahmen der Lärmaktionspläne, Büro nts, Münster 2014 und 2020

Insgesamt kann sowohl über den Tag als auch nachts eine Abnahme der Betroffenheiten festgestellt werden. Dies ist vor allem in den niedrigeren Pegelstufen der Fall. Die Betroffenenzahl mit Pegel über 65 bzw. 55 dB(A) hat leicht zugenommen, wobei tendenziell eher von einer Stagnation zu sprechen ist.

3.3 Hat sich die Lärmsituation relevant verändert?

Wurden zusätzliche/andere Straßenabschnitte kartiert? Sind Straßenabschnitte weggefallen?

Die offizielle Lärmkartierung seitens des Landes beinhaltet die gleichen Straßenabschnitte wie in Stufe II des Jahres 2013. Allerdings wurden auch in der aktuellen Neuberechnung der Stufe II die 2013 zusätzlich seitens der Stadt in Auftrag gegebenen Abschnitte erneut mit einbezogen. Umwidmungen von Straßen haben seitdem nicht stattgefunden.

Die Verkehrsstärke ist seit dem Jahr 2013 auf keiner der klassifizierten und durch das LANUV kartierten Straßenabschnitte unter die Auslöseschwelle gesunken. Von den zusätzlich beauftragten Straßenabschnitten liegen die Bonnstraße in Fischenich und die Industriestraße in Knapsack unterhalb einer Belastung von 8.000 Kfz/Tag.

Nach Fertigstellung der Umgehungsstraße werden sich deutlichere Änderungen ergeben. In der aktuellen Lärmkartierung der 3. Stufe fanden die Änderungen im Rahmen des Baus der heute (2020) teilweise fertiggestellten B 265n noch keine Berücksichtigung (Stand der Berechnung ist 2017, Verkehrsmengen von 2015). In der kommenden Lärmkartierung der Stufe IV wird die Ortsumfahrung dann vollständig in die Berechnung einfließen. Voraussichtlich können dann auch Teile der freiwillig ergänzten Abschnitte entfallen.

Liegen relevante Änderungen in den Verkehrsbelastungen vor?

Für den Vergleich der Verkehrsmengen auf den zu untersuchenden Straßen in Hürth wurden die Daten aus der Bundesverkehrswegezählung 2015 verwendet. Diese wurden auch durch das Land NRW (LANUV) für die aktuelle Lärmkartierung verwendet.

Die Verkehrsbelastung hat sich insgesamt seit der letzten Kartierung (Stufe II) meist nur gering verändert (vgl. Abbildung 3). Auf den meisten Hauptstraßen gibt es leichte Zunahmen der täglichen Kfz-Menge (<+10 %). Die größten Zunahmen können auf der Autobahn A 4 festgestellt werden, wo bis zu 26 % mehr Verkehr auftritt als noch zur letzten Kartierung. Auch der Schwerverkehrsanteil ist dort gestiegen. Im Gegenzug dazu hat der Verkehr auf der Autobahn A 1 tendenziell sogar abgenommen (südlich der AS Gleuel: -9 %). Auch der Schwerverkehrsanteil dort ist leicht rückläufig.

Innerstädtisch ergaben sich Verkehrszunahmen lediglich im zentralen Teilabschnitt der Luxemburger Straße (+16 %). Das Schwerverkehrsaufkommen auf der Luxemburger Straße hat hingegen spürbar abgenommen, was sich mit der Durchfahrtsbeschränkung erklären lässt.

Die auf der Karte sehr stark erscheinende Zunahme von +97 % auf der südlichen Frechener Straße ist methodisch begründbar. Auf diesem freiwillig in die Lärmkartierung ergänzend aufgenommenen Abschnitt liegen keine Bundeszählwerte vor. In der Kartierung der Stufe II wurde daher ein Standardwert verwendet. Die Daten aus dem mittlerweile vorliegenden Verkehrsmodell der Stadt Hürth lassen den Schluss zu, dass die Verkehrsmengen erheblich höher liegen. Für die Kartierung der Stufe III wurden daher die Belastungswerte der nördlichen Frechener Straße angenommen. Aufgrund der Belastungszahlen im Verkehrsmodell ist anzunehmen, dass ein Großteil des Verkehrs über die Frechener Straße zu den südlichen Industriegebieten fährt, anstatt zur Horbeller Straße abzubiegen.

Eine weitere methodisch begründbare Veränderung des Verkehrsaufkommens ist auf der südlichen Bonnstraße erkennbar. Dort ist der Verkehr im Vergleich zur letzten Lärmberechnung um 36 % gesunken. Insgesamt ist auf der Bonnstraße aber nur ein leichter Verkehrsrückgang erkennbar.

Die deutliche Abnahme von 36 % ist auf veränderte Datengrundlage zurückzuführen: Auch dieser Bereich wurde freiwillig in die Kartierung aufgenommen. Damals lagen keine eigenen Belastungswerte für den Abschnitt vor, weshalb die Daten aus den nördlichen Abschnitten der Bonnstraße übernommen wurden. In der Zählung 2015 wurden nun DTV-Werte für die südliche Bonnstraße erhoben, die deutlich niedriger ausfielen. Mit rd. 7.800 Kfz befinden sie sich sogar unterhalb der Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung. Es ist anzunehmen, dass der Verkehr nach Fertigstellung der B 265n in diesen Bereichen noch weiter abnehmen wird.

Abschließend lässt sich feststellen, dass es keine deutlich abweichenden Verkehrsaufkommensänderungen (+/-30% im Kfz- bzw. +/-50% im SV) im Untersuchungsgebiet gegeben hat. Änderungen der zulässigen Geschwindigkeiten sind ebenfalls nicht feststellbar.

Sind relevante Veränderungen bei anderen Lärmquellen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie eingetreten?

Veränderungen bei anderen Lärmquellen außer dem Straßenverkehr (z. B. im Schienenverkehr) sind nicht bekannt.

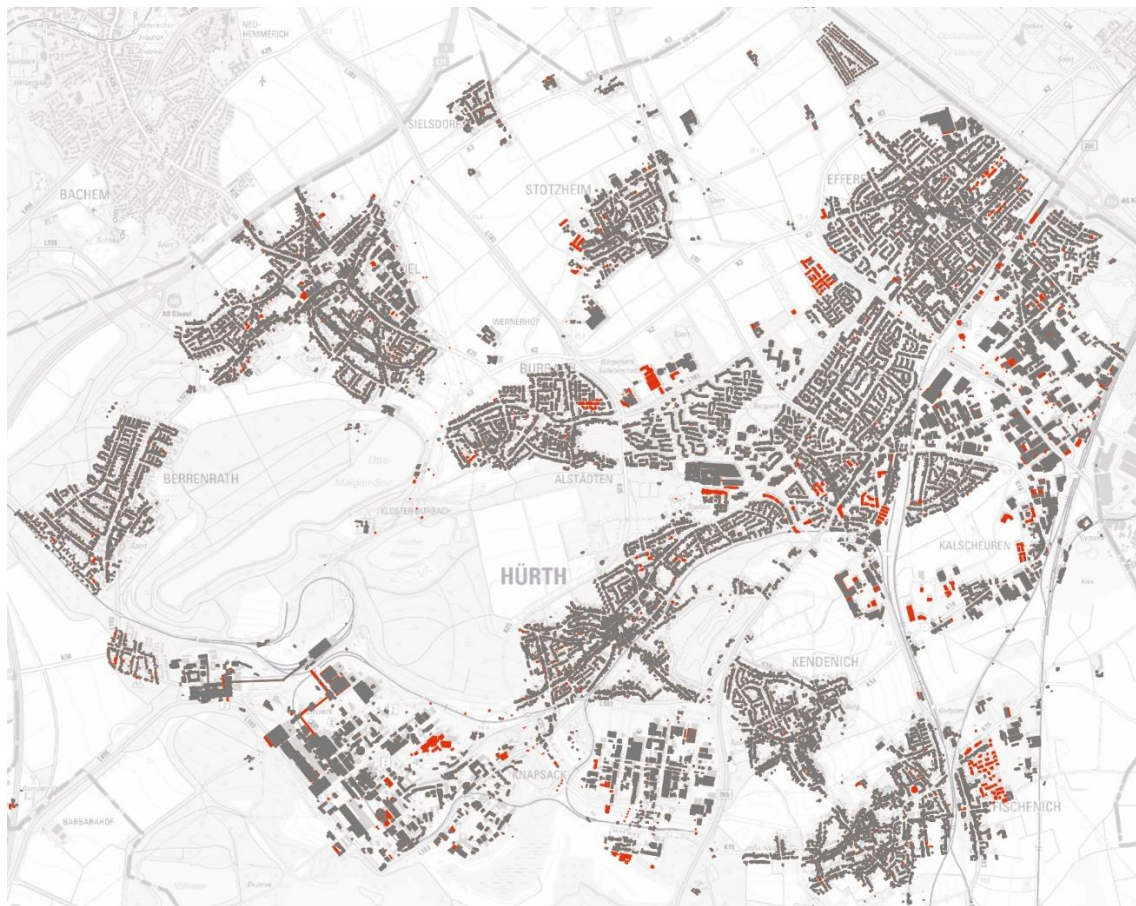
Hat eine geänderte Bebauungsstruktur die Schallausbreitung relevant verändert?

Es wurden seit 2013 mehrere Wohnbauflächen in Hürth (teil-)realisiert, weitere sind im Bau oder in Planung. In Hermülheim sind dies ca. 185 Wohneinheiten (teilweise im Bau) an der Agrippastraße, Bonnstraße und dem Hürther Bogen. In Efferen sind es ca. 250 Wohneinheiten (im Bau) an der Efferener Straße, in Berrenrath sind es 25 Wohneinheiten an der Türnicher Straße (im Bau). Des Weiteren fand vereinzelt eine Nachverdichtung im bebauten Siedlungskörper statt.

Zudem wurde die Kartengrundlage seit der letzten Kartierungsstufe deutlich verfeinert und aktualisiert. Teils liegen nun kleinteiligere Gebäudestrukturen in der Datengrundlage des Lärmmodells vor, was durchaus zu etwas anderen Belastungs- und Reflexionswirkungen führen kann.

Die folgende Karte verdeutlicht die Änderungen an der Gebäudegrundlage im Berechnungsmodell:

Abbildung 4: Darstellung der Gebäudedatengrundlage aus Kartierung II und III



Grau: Gebäude aus alter Lärmkartierung Stufe II

Rot: Gebäude aus neuer Lärmkartierung Stufe III

Quelle: eigene Darstellung, Grundlagen: Gebäudedaten Lärmkartierung Stufe II + III (LANUV)

Lärmschutzbauwerke wurden seit Aufstellung des Lärmaktionsplans keine errichtet oder verändert. Im Jahr 2020 soll entlang der Autobahn 1 eine neue Lärmschutzwand fertiggestellt werden. Ferner wird im Rahmen der Umgehungsstraße B 265n ein den Richtlinien entsprechender Lärmschutz angelegt (z. T. bereits im Bau).

Insgesamt stellen die Veränderungen in den Gebäudedaten seit Aufstellung der letzten Kartierung Verbesserungen der Detailschärfe dar, was zu einer weiteren Genauigkeit der Lärmberechnungen mittels des Lärmmodells führt. Eine Neuaufstellung des Lärmaktionsplans wird aufgrund des recht geringen Umfangs der Veränderungen nicht erforderlich. Zudem liegen viele Bereiche mit geänderter Gebäudestruktur nicht im direkten Umfeld der betrachteten Straßennetzabschnitte.

Ein Vergleich der betroffenen Personen- und Gebäudezahlen wurde zuvor angeführt (Tabelle 1 auf Seite 16) und findet sich außerdem in absoluten Zahlen in Tabelle 2 auf Seite 28.

Wurden weitere passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) umgesetzt?

Der Stadt Hürth liegen keine Informationen über passive Schallschutzmaßnahmen an privaten Gebäuden vor. Seitens der Stadt wurden keine Maßnahmen an öffentlichen Gebäuden umgesetzt.

Haben sich Einwohnerzahlen bzw. die Anzahl von Lärm betroffener Personen relevant geändert?

Die Einwohnerzahl der Stadt Hürth hat sich seit 2014 von rd. 58.000 auf heute (2018) knapp 60.200 Menschen erhöht (Quelle: Bevölkerungsangaben laut it.nrw). Eine Bevölkerungszunahme um 3,8 % stellt im Einzugsgebiet des Ballungsraums der Stadt Köln eine moderate Veränderung dar und ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erheblich und nicht relevant für die Verkehrsmengen. Hinzu kommt, dass nicht alle davon auch in den akut durch Verkehrslärm der untersuchten Straßenabschnitte belasteten Bereichen wohnhaft sind (vgl. Abbildung 4). Der Bedarf einer Neuaufstellung des Lärmaktionsplanes ergibt sich dadurch nicht.

Im Rahmen der Neuberechnung der Lärmkarten sowie Aktualisierung der Betroffenenbilanzierung wurden die veränderten Bevölkerungszahlen berücksichtigt und die Änderungen ersichtlich.

3.4 Haben sich die rechtlichen Grundlagen verändert?

Gab es Änderungen in den rechtlichen Grundlagen der Stadt (z.B. B-Pläne, F-Pläne, Gebietsausweisung)? Haben diese Änderungen wesentliche Auswirkung auf die Bewertung der Lärmsituation? Sind sie relevant für die Lärmaktionsplanung?

Lärmrelevante Änderungen in den rechtlichen Grundlagen, die das Hürther Stadtgebiet betreffen, liegen nicht vor.

Gab es Änderungen der rechtlichen Grundlagen (EU, Bund, NRW) - z.B. CNOSSOS bei 4. Runde, die Auswirkungen auf die Lärmsituation haben (Fahrverbote/Baurecht/16. BImSchV...)? Sind sie relevant für die Lärmaktionsplanung?

Relevante Änderungen in den rechtlichen Grundlagen und Berechnungs- oder Bewertungsverfahren wurden seit Aufstellung des letzten Lärmaktionsplans nicht vorgenommen.

3.5 Zusammenfassende Bewertung

Die meisten der im Lärmaktionsplan Stufe II empfohlenen Maßnahmen wurden bislang nicht umgesetzt. Größere Maßnahmen (Bau der Ortsumgehung, Lärmschutz an Autobahn 1) werden aktuell noch fertiggestellt. Die strategischen Planwerke zur Veränderung hin zu einer nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilität (z. B. der Verkehrsentwicklungsplan) wurden erarbeitet, deren Maßnahmen müssen jedoch ebenfalls noch Schritt für Schritt realisiert werden, um Wirkung zu zeigen.

Die Aktualisierung der Lärmkartierung zeigt, dass sich hinsichtlich der Verkehrsmengen und Gebäudestrukturen keine größeren – und somit aus gutachterlicher Sicht eine Neuaufstellung des LAP erforderlich machenden – Veränderungen ergeben haben. Die Zahl der Betroffenen ist hingegen – trotz leicht steigender Bevölkerungszahlen – insgesamt sogar zurückgegangen.

Rechtliche Grundlagenänderungen haben sich seit Aufstellung des LAP II nicht ergeben.

Angesichts des geringen Umfangs aller Veränderungen der lärmrelevanten Faktoren im Untersuchungsbereich der Stadt Hürth ist eine Neuerstellung des Lärmaktionsplans nicht erforderlich.

Eine Aktualisierung der Daten im Sinne einer Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 2. Stufe ist ausreichend.

Umfassende Maßnahmen wie der Bau der Umgehungsstraße und der Lärmschutz an der Autobahn 1 in Gleuel werden zur kommenden Stufe IV der Lärmaktionsplanung abgeschlossen sein und ihre Wirkung entfalten. Besonders auf der Luxemburger Straße (der Straße mit den am stärksten durch Verkehrslärm betroffenen Abschnitten) ist mit relevanten Veränderungen zu rechnen. In Anbetracht, dass diese Maßnahmen bereits kurz vor Fertigstellung sind – jedoch noch nicht in die aktuelle Kartierung aufgenommen werden konnten – erscheint es nicht zielführend, den Lärmaktionsplan der Stufe III als Neuaufstellung inkl. vorgenannter Maßnahmen zu erarbeiten.

4 Fortschreibung der Inhalte des Lärmaktionsplans der Stufe II auf Stufe III

Im Rahmen der Fortschreibung wurde die Lärmkartierung und -bilanzierung aktualisiert. Die empfohlenen Maßnahmen und Strategien zur Minderung der Lärmbetroffenheit aus dem LAP II stehen zur Umsetzung aus und sind weiterhin gültig, sofern dies nachfolgend nicht anders genannt ist. Auf eine Aktualisierung der Detailbetrachtung der Straßenabschnitte in Steckbriefform und Neuberechnung der Lärmkennziffern und Priorisierungen wurde daher verzichtet.

Grundsätzlich ergaben sich bislang keine relevanten Veränderungen, die zusätzliche, kurzfristige Maßnahmen erforderlich machen würden. Ferner sind die Wirkungen der in Kürze fertiggestellten Großmaßnahmen (Verkehrsverlagerung durch Umgehungsstraße, Ausbau der Lärmschutzanlage an Luxemburger Straße und Autobahn bei Gleuel) bis zur nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung abzuwarten und die Belastungssituation dann neu zu bewerten. Ergänzend werden Aussagen zur Festlegung ruhiger Gebiete getroffen.

Alle Aussagen des Lärmaktionsplanes der Stufe II (Beschluss vom 18.11.2014) zum Allgemeinen Teil (z. B. Untersuchungsgebiet, Lärmquellen, rechtlicher Hintergrund, Berechnungsmethodik, geltende Grenzwerte) und zu den empfohlenen Maßnahmen und Handlungsstrategien behalten – sofern hier nicht anders genannt – ihre Gültigkeit.

4.1 Allgemeine Aussagen und Untersuchungsinhalte des LAP

4.1.1 Beschreibung des Ballungsraums und der Lärmquellen

Die Stadt Hürth ist mit mittlerweile knapp 60.200 Einwohnern¹ eine der größten Städte im Rhein-Erft-Kreis. Sie grenzt im Norden an die Stadt Köln. Das Hürther Stadtgebiet ist rd. 51 km² groß.

Die Stadt gliedert sich in 9 Stadtbezirke, denen insgesamt 12 Stadtteile untergeordnet sind. Den heutigen siedlungsstrukturellen Stadtkern bilden v. a. die Bezirke Hermülheim und Efferen, die einen weitgehend zusammenhängenden Siedlungskörper darstellen.

4.1.2 Lärmquellen

Hauptverkehrsstraßen

Die Autobahnen A1 und A4 schneiden die Stadt an den nördlichen und westlichen Grenzen. Die Luxemburger Straße (B 265) ist auch weiterhin die bedeutendste Verbindung durch die Stadt und führt von Erftstadt bis Köln. Eine Umgehung für den Stadtteil Hermülheim befindet sich aktuell im

¹ Stand 2018, Quelle: it.nrw; im Jahr 2014 - zur Aufstellung des LAP Stufe II - waren es noch rd. 58.000 Einwohner

Bau. Aufgrund des dichten Straßennetzes und der Nähe zu den Autobahnen verfügt Hürth über günstige Bedingungen als Wirtschafts- und Wohnstandort. Der Stadtteil Knapsack im Süden der Stadt beherbergt zahlreiche Industrie- und Gewerbeunternehmen.

In der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung wurden auf dem Gebiet der Stadt alle Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen) mit einer Verkehrsbelastung über 8.200 Kfz/Tag (DTV) untersucht. Dies ist auch in der aktuellen Kartierung der Stufe III der Fall.

Es wurden die folgenden Abschnitte kartiert (siehe Abbildung 5, Seite 25):

- Bundesautobahn A 1
- Bundesautobahn A 4
- B 265 (Luxemburger Straße)
- B 51 (kurzer Abschnitt im Südosten des Stadtgebiets)
- L 92 (Horbeller Straße bis Sudetenstraße im bebauten Bereich, Hermülheim)
- L 183 (Bonnstraße bis ca. Bahnübergang und Frechener Straße A 1 bis Sudetenstraße)
- L 103 (Industriestraße, nördlich der K 25)

Des Weiteren wurden im Auftrag der Stadt Hürth sowohl zur Stufe II als auch III folgende ergänzende Straßenabschnitte untersucht:

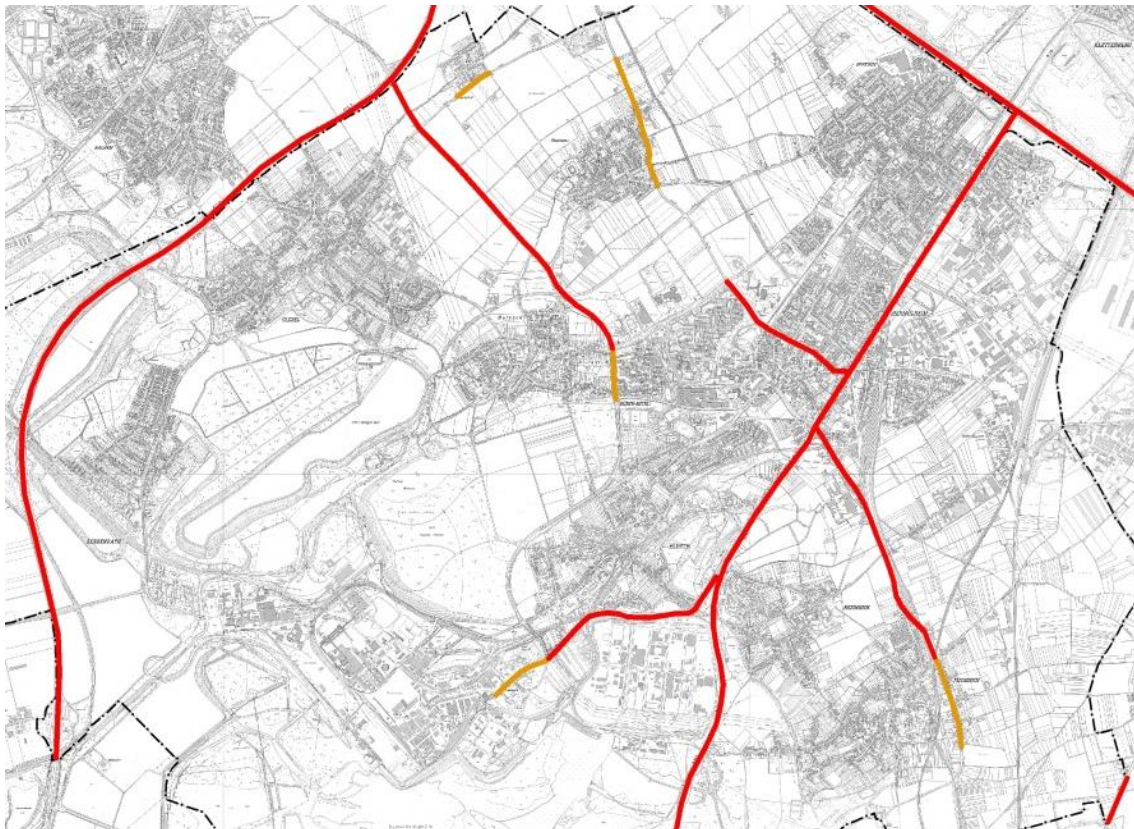
- L 183 (südlicher Abschnitt der Bonnstraße im bebauten Bereich, Fischenich)
- L 92 (Horbeller Straße im bebauten Bereich, Stotzheim)
- L 103 (Industriestraße, südlich der K 25 bis ca. Gartenstraße)
- K 25 (Frechener Straße, von Sudetenstraße bis Theresienhöhe)
- K 3 (Kölner Straße im bebauten Bereich, Sielsdorf)

Die Pflichtabschnitte werden durch die Lärmkartierung des Landes NRW² abgedeckt, die freiwilligen Ergänzungen wurden im Rahmen der Überprüfung des Lärmaktionsplans mit in die Neukartierung durch die Gutachter (siehe Abbildung 6 und Abbildung 7 auf den Seiten 29/30) mit einbezogen, um eine bessere Vergleichbarkeit herzustellen.

Im Rahmen einer zukünftigen Neuaufstellung des Lärmaktionsplans in der kommenden Stufe IV der Lärmaktionsplanung (welche aufgrund der dann fertiggestellten Umgehungsstraße B 265n erforderlich wird), sollten die zusätzlichen Abschnitte zunächst erneut auf ihre Verkehrsbelastung geprüft werden. Bereits heute fallen einige davon unter die Auslöseschwelle von 8.200 Kfz/Tag und weisen kaum kritische Lärmbelastungen auf, sodass sie zukünftig ggf. nicht mehr mit untersucht werden müssen.

² www.umgebungslaerm.nrw.de

Abbildung 5: untersuchte Straßenabschnitte im LAP der Stufe II (und unverändert auch Stufe III)



Quelle: eigene Darstellung aus LAP II

Haupt Eisenbahnstrecken

Auf dem Hürther Stadtgebiet befinden sich mehrere Schienenstrecken, die von unterschiedlichen Eisenbahnunternehmen betrieben und befahren werden. Daran hat sich seit 2014 nichts Grundlegendes verändert. Die linke Rheinstrecke Köln-Koblenz-Mainz der DB Netz AG gehört immer noch zu den am meisten befahrenen Bahnstrecken Deutschlands.

Des Weiteren befinden sich Eisenbahnstrecken auf Hürther Stadtgebiet, welche zu anderen Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen gehören. Dies ist zum einem das Netz der Hafen und Güterverkehr Köln AG (HGK), welches von der Stadtbahn (Köln – Bonn) befahren wird. In Hürth-Kendenich zweigt eine ausschließlich dem Güterverkehr dienende Strecke ins Industriegebiet Hürth-Knapsack ab.

Die Lärmkartierung und -aktionsplanung für Schienenwege hat das Eisenbahn Bundesamt (EBA) übernommen. Die Ergebnisse für 2017 (Stufe III) sind unter www.eba.bund.de/lap veröffentlicht. Die Straßenbahnlinie wurde seitens des Landes (LANUV) kartiert. Auch diese Kartierung ist unter der zuvor genannten Seite www.umgebungslaerm.nrw.de einsehbar. Nachrichtlich wurde die Lärmkartierung dieser Strecke auch im Rahmen dieser Fortschreibung durchgeführt (siehe Abbildung 8 und Abbildung 9 auf Seite 31/32).

Andere Lärmquellen

Andere Lärmquellen (IVU-Anlagen, Häfen und Flughäfen), die im Rahmen der Lärmaktionsplanung untersucht werden müssen, liegen in Hürth nicht vor.

4.1.3 Zuständige Behörde

Die für die Lärmaktionsplanung zuständigen Behörden werden zu Beginn dieses Berichts auf Seite 6 angeführt.

4.1.4 Rechtlicher Hintergrund und Mindestanforderungen

Die rechtlichen Grundlagen und Anforderungen an Lärmaktionspläne gemäß Anhang V der EG-Umgebungslärmrichtlinie wurden im Bericht zum Lärmaktionsplan der Stufe II ausführlich wiedergegeben. Sie sind seit 2014 unverändert und werden daher an dieser Stelle nicht erneut dargestellt.

4.1.5 Berechnungsmethoden und Grundlagen des lärmtechnischen Berechnungsmodells

In der 34. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 16.03.2006 sind die Details zur Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie festgelegt. Die Berechnungen wurden gemäß der 34. BImSchV § 5 Abs. 1 mittels der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch), der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) und der vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) durchgeführt.

Für die computerunterstützte Erstellung der Lärmkarten wurde das Software-Programm Soundplan - Version 8.1, der Braunstein + Berndt GmbH, 71522 Backnang verwendet, welches nach ISO 9001-2008 zertifiziert und für die Lärmkartierung anerkannt ist.

Zur Modellierung des digitalen Höhenmodells wurden die zwischenzeitlich aktualisierten Daten des LANUV auf der Grundlage des Landesvermessungsamts NRW übernommen. Die vorhandenen Lärmschutzwände wurden ebenfalls aus den Datengrundlagen des LANUV (Befahrungen des Landesbetriebs Straßenbau NRW) übernommen und mit dem aktuellen Stand abgeglichen. Auch die hinterlegten Einwohnerzahlen wurden aus der LANUV-Kartierung übernommen. Gemäß der VBEB wurden die Einwohner in Abhängigkeit des Gebäudevolumens auf Wohngebäude verteilt.

Datengrundlage für die Ermittlung der Lärmsituation im Straßenverkehr sind die im LANUV-Modell vorliegenden Daten aus der Bundesverkehrswegezählung 2015. Für die freiwillig ergänzten Untersuchungsabschnitte wurden diese ebenfalls aus der Bundeszählung übernommen und – sofern sie nicht vorlagen – sinnvoll mit Hinweisen aus dem alten LAP und dem aktuellen Verkehrsmodell der Stadt Hürth ergänzt.

Das Straßenverkehrsnetz wurde in seiner Lage aus den Modelldaten des LANUV mit den erforderlichen Parametern gemäß der VBUS übernommen, geprüft und um die zusätzlichen Abschnitte und aktuelle Daten ergänzt. Die Höhenlage der Verkehrswege wurde aus dem digitalen Geländemodell errechnet. Durch das Berechnungsprogramm werden die Zuschläge für Streckenabschnitte >5 % Neigung gem. der VBUS automatisch vergeben. Eine Korrektur für die Fahrbahnart ist im Stadtgebiet nicht zu vergeben.

4.1.6 Rechtswirkung eines Lärmaktionsplanes und Fördermöglichkeiten für Maßnahmen

Die Lärmaktionspläne müssen bei der Neuausrichtung, Fortschreibung und Festsetzung von Flächennutzungsplänen, Bebauungsplänen, überörtlichen Raumordnungsplänen und anderen Plänen (z.B. Verkehrsentwicklungsplan, Umweltschutzplan) berücksichtigt werden und gehören zum notwendigen Abwägungsmaterial. Eine Planungsverpflichtung, d. h. die Verpflichtung zur Aufstellung eines Bauleitplans zur Umsetzung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan, besitzt die Lärmaktionsplanung nicht (vgl. Website Umgebungslärm NRW; MLUR; MUNLV 2008b).

Bei der Festlegung von ruhigen Gebieten handelt es sich um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträgern zu berücksichtigen sind.

Die Rechtswirkungen haben sich seit 2014 nicht geändert und wurden im Lärmaktionsplan der Stufe II noch tiefergehend erläutert. Auch Fördermöglichkeiten wurden im Lärmaktionsplan der Stufe II genannt. Dies sind immer noch im weitesten Sinne die Förderprogramme des Landes oder Bundes sowie Fördermöglichkeiten über die NRW.Bank. Weitergehende Informationen bietet weiterhin das Förderportal unter www.umgebungslaerm.nrw.de sowie die Website www.nrwbank.de.

4.1.7 Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Die geltenden Grenzwerte für die Lärmaktionsplanung wurden seit 2014 nicht weiter verschärft oder angepasst. Nach dem weiterhin gültigen Runderlass des MUNLV NRW 2008 liegen Lärmprobleme in jedem Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{den} von 70 dB(A) und ein L_{night} von 60 dB(A) erreicht bzw. überschritten werden.

Im Rahmen der Neukartierung des LAP Hürth wurden die weitergehenden vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Auslöseschwellen von 65 dB(A) L_{den} sowie 55 dB(A) L_{night} einbezogen.

4.2 Bewertung der Daten der Lärmkartierung

4.2.1 Durchführung und Darstellung der Berechnungen und Analysen

Gemäß den Vorgaben im Anhang IV der EG-Umgebungslärmrichtlinie in Verbindung mit den nach der 34. BImSchV vorgegebenen Berechnungs- und Bewertungsmethoden wurden die Ausbreitungsberechnungen für das Stadtgebiet Hürth in einer Höhe von 4 m über Gelände in einem Rasterabstand von 10 m, gesondert für den Lärmindex L_{den} (day-evening-night) und den Lärmindex L_{night} , durchgeführt und in Lärmkarten dargestellt.

In den Lärmkarten werden gesondert nach den Lärmindizes Flächen mit Belastungswerten zwischen 55 und >75 dB(A) (L_{den}) bzw. 50->70 dB(A) (L_{night}) erzeugt. Eine Darstellung der Lärmkarten erfolgt am Ende dieses Kapitels. Aus der Flächendarstellung der unterschiedlichen Belastungen wird aus den Lärmkarten die EU-Flächenstatistik - Größe der betroffenen Flächen in km² - berechnet.

4.2.2 Betroffenenanalyse

Die Darstellung der Lärmpegel erfolgt in strategischen Lärmkarten nach Anhang VI Umgebungs-lärmrichtlinie (vgl. Karten im Anhang bzw. Abbildung 6 und Abbildung 7). Die Anzahl der betroffenen Einwohner bzw. Schulen und Krankenhäuser wurde mittels neuer Kartierung aktualisiert.

Wie auch 2013 erweisen sich die Autobahnen A 4 und A 1 als größte Lärmquellen. Insbesondere im Pegelbereich zwischen 55-60 dB(A) (Lden) ist jedoch ein Betroffenheitsrückgang zu 2013 zu vermerken. Erklärbar ist dies u. a. aufgrund veränderter Verkehrsmengen (u. a. weniger Schwerverkehr auf der Luxemburger Straße und A 1). Weiterhin positiv festzustellen ist, dass – trotz leichter Zunahmen in diesen Bereichen – die meisten Lärmwerte nicht über 60 bzw. 65 dB(A) liegen.

Von erhöhten Lärmbelastungen mit Lden >65 dB(A) bzw. Lnight >55 dB(A) sind rechnerisch aktuell mit rd. 1.200 (Lden) bzw. 1.800 (Lnight) etwas mehr Menschen betroffen als 2013 (meist aufgrund Nachverdichtung). Von stark erhöhten Lärmpegeln (Lden > 70 dB(A) bzw. Lnight > 60 dB(A)) sind rechnerisch unverändert rd. 200 (Lden) bzw. leicht gestiegen rd. 400 (Lnight) Personen betroffen. Die Belastung der Schulen und Krankenhäuser hat sich in Hürth nicht verändert. Die gestiegenen Zahlen in der Bilanzierung beruhen auf methodischen Datenänderungen im Gebäudemodell.

Tabelle 2: Betroffenheit nach Pegelklassen, Lden und Lnight (gerundet auf Hundert nach VBEB)

Lden dB(A)		>50 – ≤55	>55 – ≤60	>60 – ≤65	>65 – ≤70	>70 – ≤75	>75
Flächen [in km²]	LAP 2	9,51	6,60	3,79	2,03	1,06	0,65
	LAP 3	8,44	4,75	2,90	1,75	0,95	0,57
Betroffene	LAP 2	12.300	8.100	2.700	700	200	0
	LAP 3	11.700	3.900	1.800	1.000	200	0
Schulen*	LAP 2	2	3	2	0	0	0
	LAP 3	18	5	1	3	0	0
Kranken- häuser**	LAP 2	0	0	0	0	0	0
	LAP 3	0	0	0	1	0	0
Lnight dB(A)		>50 – ≤55	>55 – ≤60	>60 – ≤65	>65 – ≤70	>70 – ≤75	>75
Flächen [in km²]	LAP 2	4,83	2,84	1,42	0,59	0,19	0,19
	LAP 3	3,58	2,26	1,27	0,46	0,17	0,17
Betroffene	LAP 2	4.900	1.200	300	0	0	0
	LAP 3	2.400	1.400	400	0	0	0
Kranken- häuser**	LAP 2	0	0	0	0	0	0
	LAP 3	0	1	0	0	0	0

* Schulgebäude: gezählt wurden Gebäude, die in den Grundlagedaten des LANUV als Schule gekennzeichnet waren. Da dies in der neuen Kartierung deutlich kleinteiliger ausgeführt wurde (Gebäudeteile), ist die Anzahl gestiegen, während die tatsächliche Anzahl belasteter Schuleinrichtungen unverändert bleibt.

** An der Bonnstraße 195 ist in den Gebäudedaten die Nutzung als Krankenhaus ausgewiesen, was bei der zurückliegenden Kartierung noch nicht der Fall war. Dabei handelt es sich jedoch um ein Wohnheim mit betreutem Wohnen..

Quelle: eigene Darstellung, Neuberechnung im Rahmen der Lärmaktionspläne, Büro nts, Münster 2014 und 2020

Insgesamt kann über den Tag und nachts eine Abnahme der Betroffenheiten festgestellt werden. Dies ist vor allem in niedrigeren Pegelstufen der Fall. Die Betroffenenzahl mit Pegeln über 65 bzw. 55 dB(A) nahm leicht zu, wobei tendenziell eher von Stagnation zu sprechen ist.

4.2.3 Lärmbelastungssituation im Straßenverkehr

Abbildung 6: Lärmbelastung Straßenverkehr – Lden

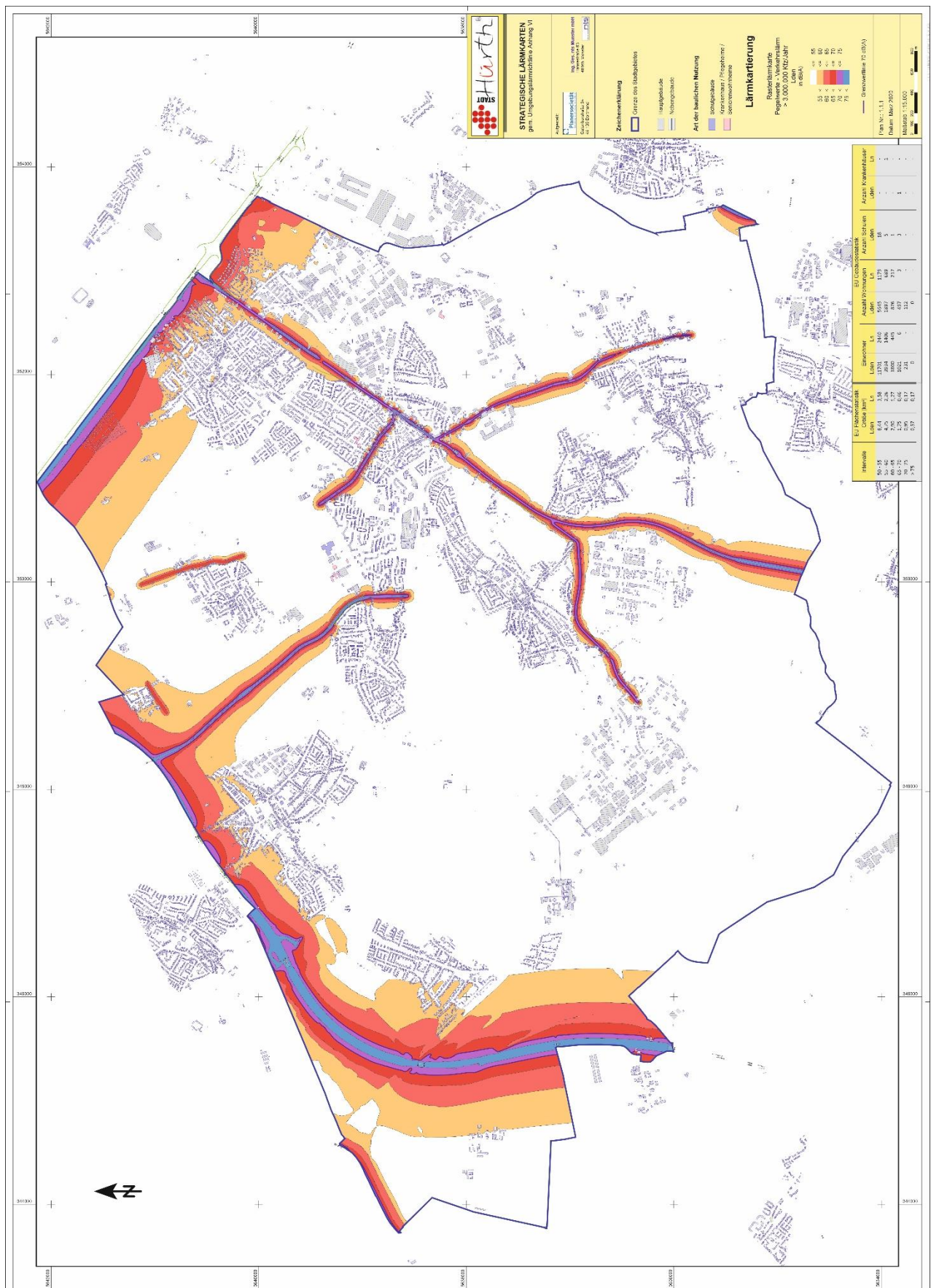
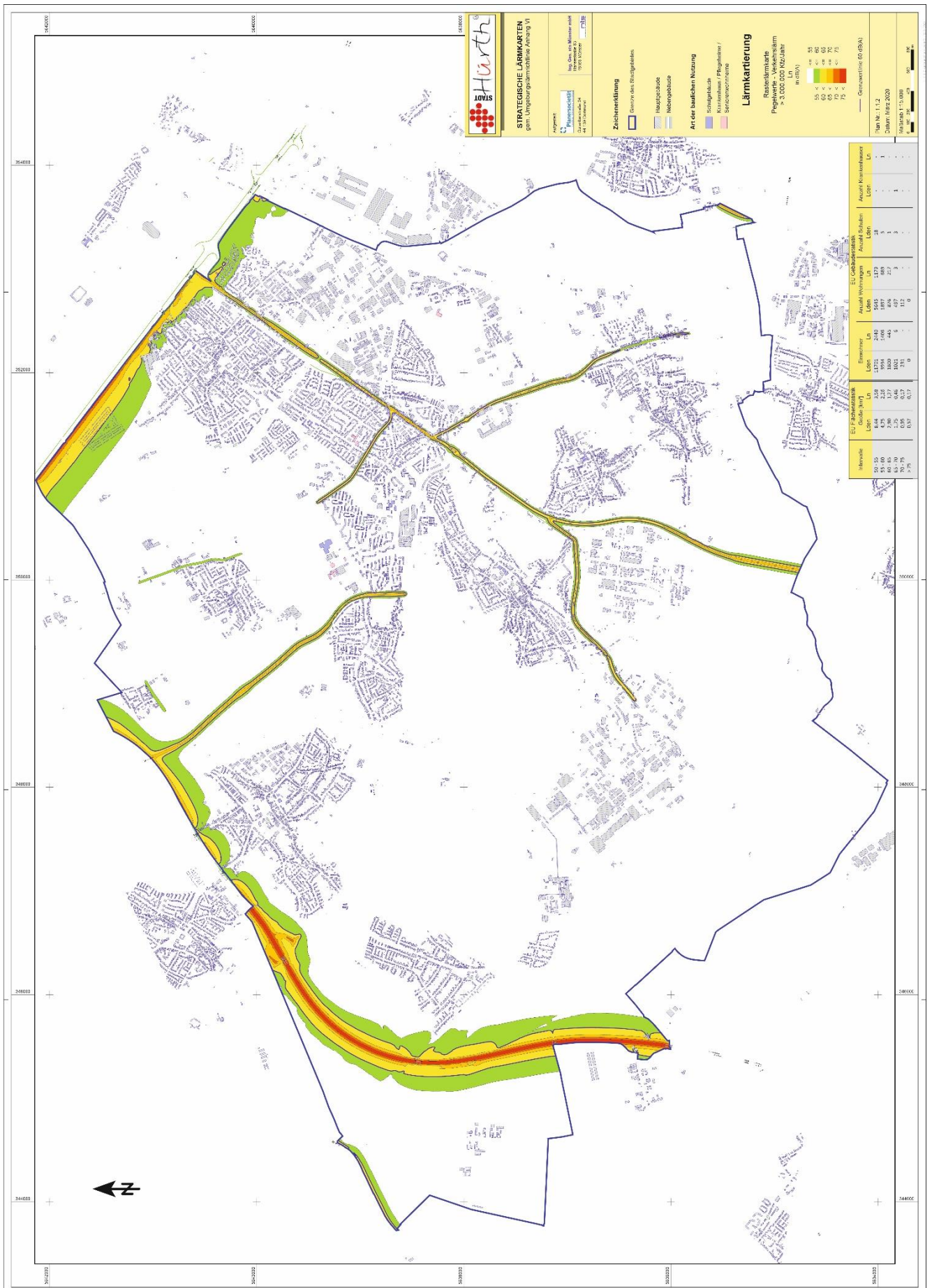


Abbildung 7: Lärmbelastung Straßenverkehr – Lnight



4.2.4 Lärmbelastungssituation im Schienenverkehr

Für die Lärmwirkung der Straßenbahnlinie in Richtung Köln-Bonn wurden entsprechende Lärmkarten erstellt. Auch hier sind Betroffenheitsrückgänge insb. in den niedrigeren Belastungsstufen zu erkennen.

Die DB-Strecke im Osten der Stadt wurde hingegen durch das Eisenbahnbundesamt kartiert.

Abbildung 8: Lärmbelastung Schienenverkehr – Lden

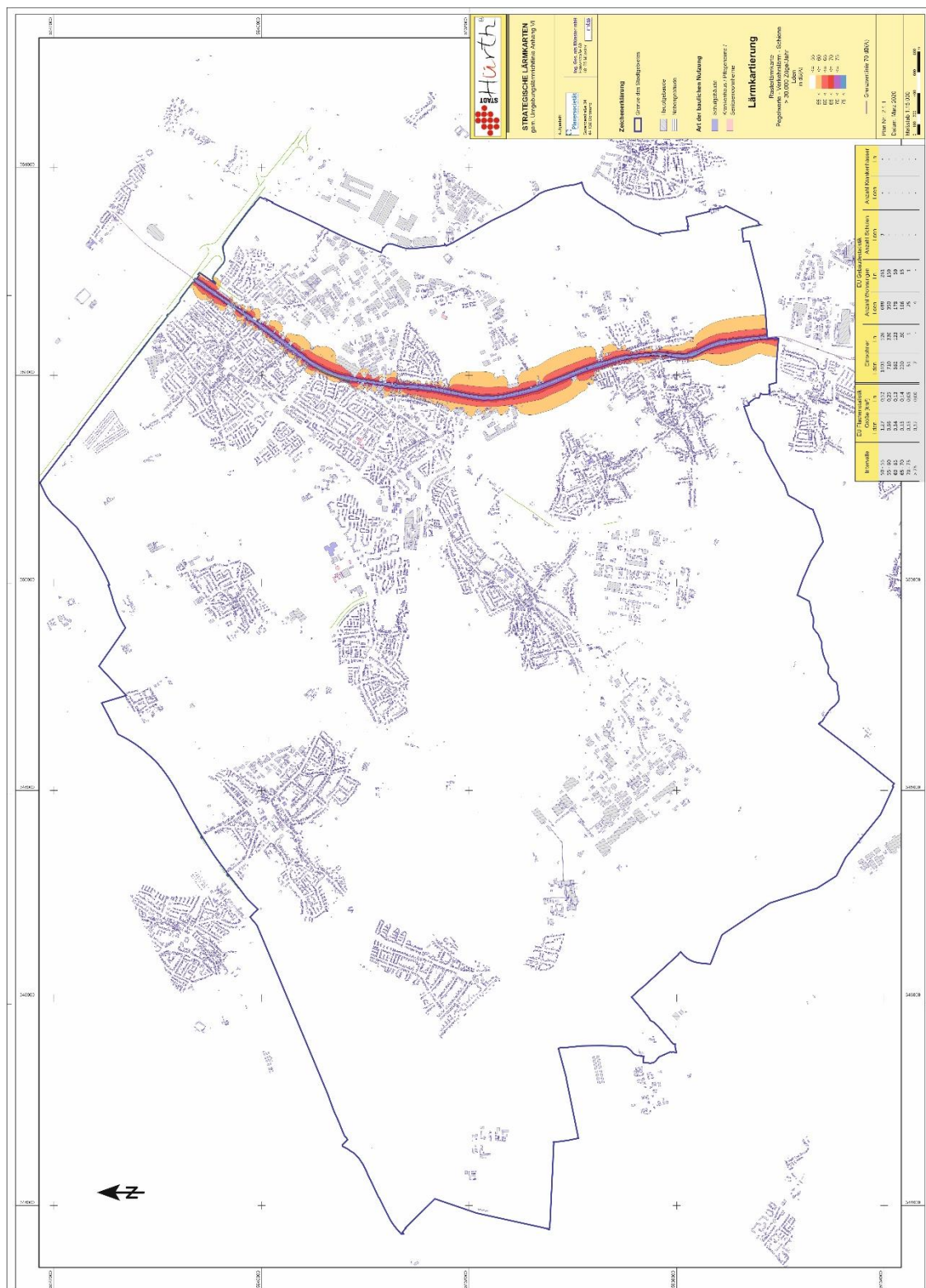
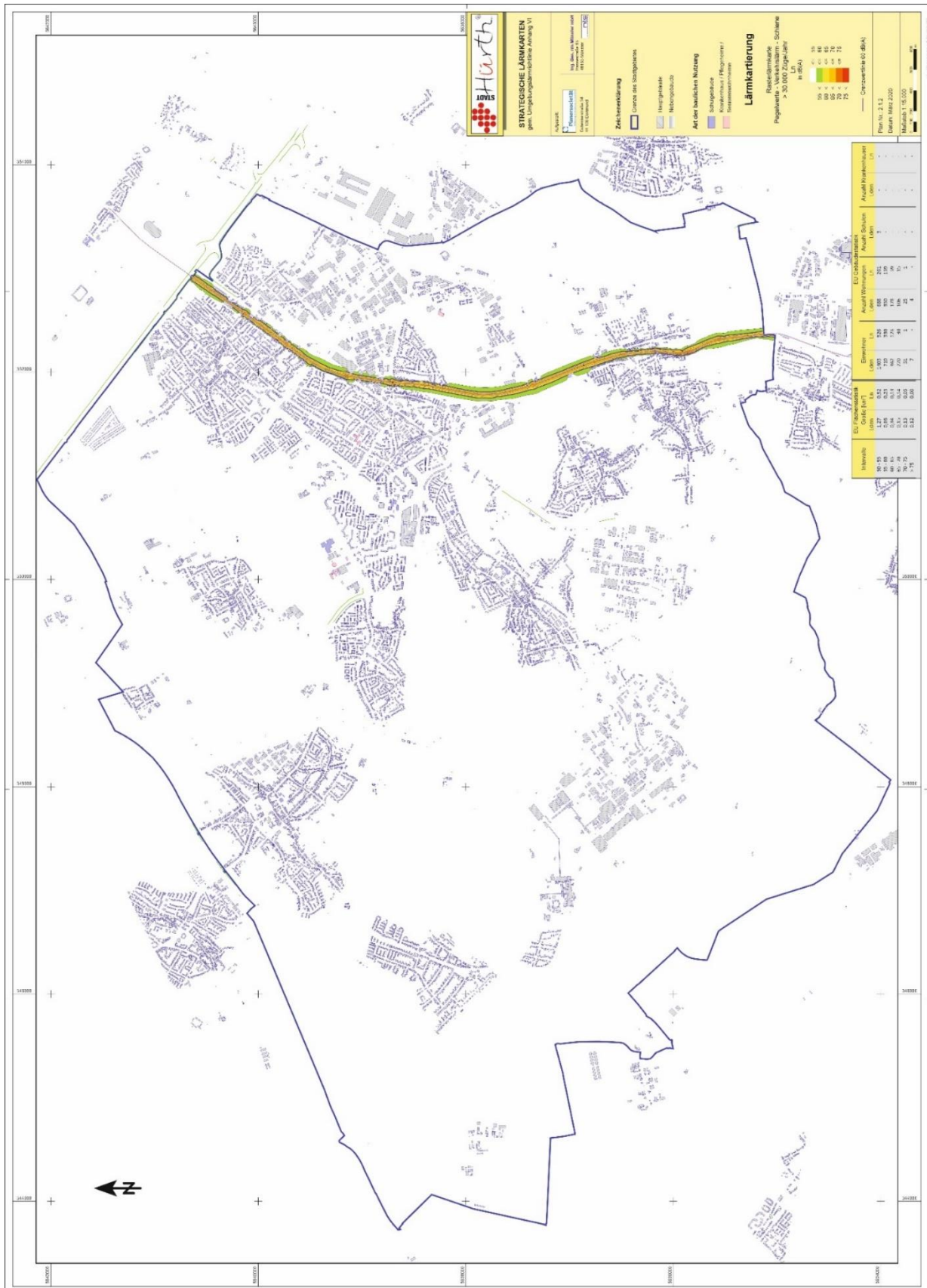


Abbildung 9: Lärmbelastung Schienenverkehr – Lnight



4.3 Aussagen zu Ruhigen Gebieten

Aufgabe der Lärmaktionsplanung ist neben der Reduzierung des Straßenverkehrslärms und des Lärms, von dem die Anwohner betroffen sind, der Schutz von sogenannten „Ruhigen Gebieten“. Die Auswahl und Festlegung der ruhigen Gebiete sind in das Ermessen der zuständigen Behörde (in NRW die Kommunen) gestellt. Ruhige Gebiete können sowohl innerstädtische Freiflächen oder bebaute Flächen als auch kleinere und größere Freiflächen außerhalb einer Stadt sein.

Die Umgebungslärmrichtlinie nennt nur wenige Kriterien zur Ermittlung eines ruhigen Gebietes.

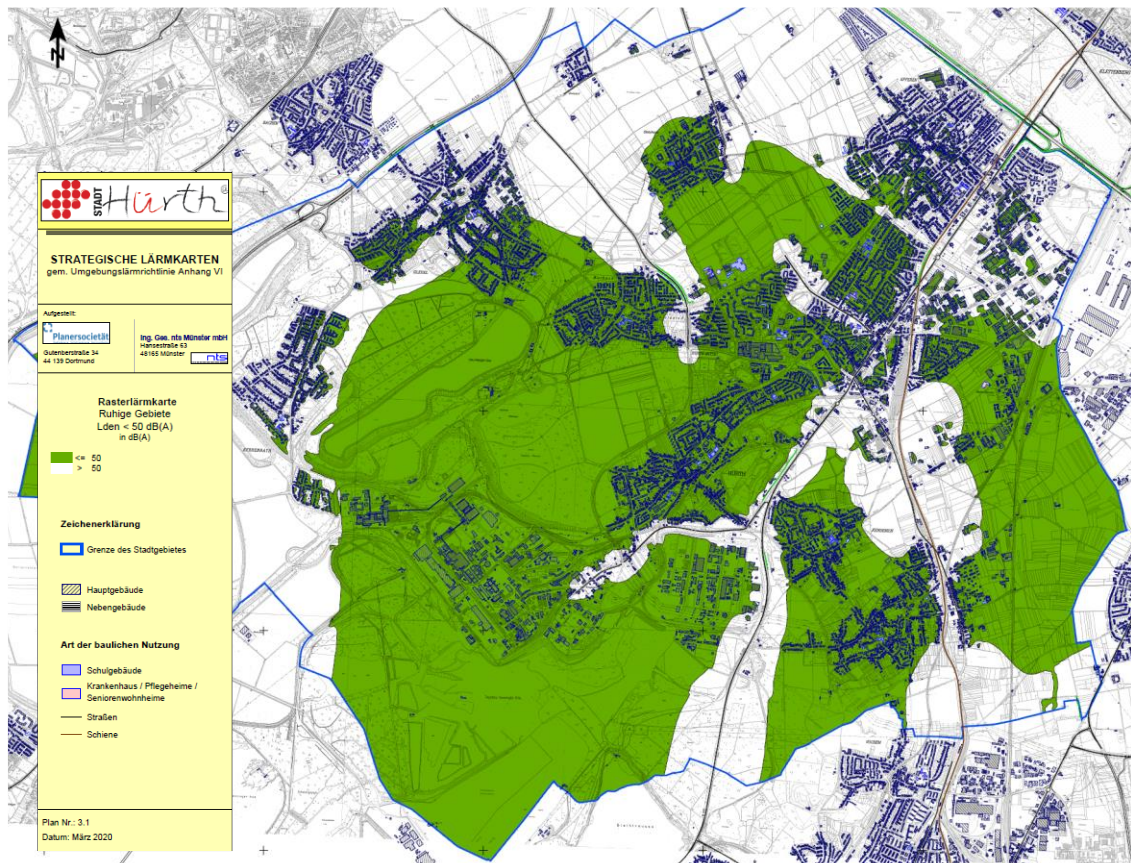
- ein „ruhiges Gebiet im Ballungsraum“ ist ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem ein geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten – vom Mitgliedstaat festgelegten Wert – nicht übersteigt (in Deutschland wird hierzu meist ein absoluter Pegel von 40 bis 55 dB(A) angewendet; der jedoch nicht bindend vorgegeben ist),
- ein „ruhiges Gebiet auf dem Land“ ist ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist.

Die Ausweisung ruhiger Gebiete ist als eine Vorsorgeplanung zu verstehen. Das Ziel muss nicht zwangsläufig sein, diese Gebiete von Lärm zu befreien oder den Lärm zu mindern. Unter Umständen kann für ein ruhiges Gebiet auch die Zielvorgabe gelten, dass eine zukünftige Lärmzunahme einen gewissen Pegelwert nicht überschreiten darf.

Bei der Festlegung von ruhigen Gebieten handelt es sich um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträgern zu berücksichtigen sind (§47d Abs. 6 BImSchG). Weitergehende planungsrechtliche Festlegungen (bspw. der Schutz dieser Gebiete vor Überbauung bzw. störender Anbauung in der Flächennutzungsplanung oder in der Bauleitplanung) sind in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsträgern zu formulieren, konkrete Maßnahmen (bspw. Verkehrsregelungen) sind im Einvernehmen mit den für die Umsetzung zuständigen Behörden (bspw. Straßenverkehrsbehörde) auf Grundlage des jeweiligen Fachrechts zu entwickeln.

Die Stadt Hürth hat – aufgrund der nicht flächendeckenden Lärmkartierung – im Lärmaktionsplan der Stufe II auf eine Ausweisung ruhiger Gebiete verzichtet. Mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans werden auch in Hürth ruhige Gebiete kartiert. Die Lärmkartierung ist dabei weiterhin nicht flächendeckend, da nur die Hauptverkehrsstraßen untersucht werden. Hinzu kommt, dass nur der Verkehrslärm und z. B. nicht der Lärm von Gewerbegebieten Berücksichtigung finden kann.

Die folgende Darstellung zeigt in grün alle Flächen auf Hürther Stadtgebiet, die einen Pegelwert von 50 dB(A) (Lden) nicht überschreiten; allerdings lediglich bezogen auf die untersuchten Schallquellen der Hauptverkehrsstraßen und Schienenstrecken.

Abbildung 10: Potenzialflächen für Ruhige Gebiete ($L_{den} < 50$ dB(A)) gem. Lärmkartierung

Quelle: eigene Berechnung/Darstellung nts, Lärmkartierung Hürth 2020

Im November 2018 hat das Umweltbundesamt (UBA) eine Fachbrochure zu Ruhigen Gebieten herausgegeben, die Hilfestellungen und Hinweise zu deren Funktion und Ausweisung gibt. Unter anderem wird darin die folgende Kategorisierung Ruhiger Gebiete dargestellt:

Tabelle 3: Gängige Kategorien ruhiger Gebiete

	Innerstädtische Erholungsflächen, Stadtoasen	Ruhiges Gebiet, ruhiger Stadtraum	Landschaftlich geprägte Erholungsräume
Akustische Kriterien	L_{DEN} 55 dB(A) bis L_{DEN} 60 dB(A) oder in der Kernfläche um 6 dB(A) leiser als im am stärksten belasteten Bereich	L_{DEN} 50 dB(A) bis L_{DEN} 55 dB(A)	L_{DEN} 40 dB(A) bis L_{DEN} 50 dB(A)
Flächennutzung	Grünflächen, Parks, Friedhöfe, Spielplätze, Kleingärten, Altenheime	Wald, Grünflächen, Parks, Feld, Flur und Wiesen	Naturschutzgebiete, Landwirtschaft, Wald, Wasser, Moore
Mindestgröße	bis 30 ha	3 bis 400 ha	30 bis 6.400 ha
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Wohngebietsnah, fußläufig erreichbar		
Zusammenfassung	Innerstädtische Grünflächen und Parks als Ruheoasen für die Anwohnenden	Mittelgroße Naturflächen, die Anwohnenden zur Erholung dienen und ruhiger sind als Stadtoasen	Große, außerhalb der Innenstadt gelegene Flächen

Quelle: UBA 2018: 15

Eine Kombination aus akustischen Kriterien, Gebietstyp und tatsächlicher Nutzung ist entsprechend den Empfehlungen des UBA und der bisher gängigen Praxis als rechtlich zulässig und fachlich sinnvoll zu bewerten. Dabei sei die Wahrnehmung als ruhiges Gebiet durchaus relativ zum umgebenden Gebiet zu bestimmen. Lediglich könne ein tatsächlich verlärmtes Gebiet, das gerade nicht als ruhiges Gebiet wahrgenommen wird, auch nicht als ruhiges Gebiet festgesetzt werden. (vgl. UBA 2018: 18)

Die (unvollständigen) akustischen Kriterien können in Hürth durch eine qualitative Bewertung und Auswahl der relevanten Freizeit- und Erholungsflächen ergänzt werden. Dazu konnte u. a. auf das in Aufstellung befindliche Grünraumkonzept zurückgegriffen werden.

Im Rahmen der Offenlage wurden leider keine Stellungnahmen zu den ruhigen Gebieten aus der Bürgerschaft abgegeben. Einige Träger öffentlicher Belange (TÖB) brachten jedoch Bedenken zum Ausdruck, dass die ruhigen Gebiete die Funktion wichtiger Hauptverkehrsstraßen (Frechener und Horbeller Straße) für die Erreichbarkeit der Wirtschaftsbetriebe einschränken könnten (v. a. Nr. 1 Bürgerpark Mitte und Nr. 2 Burgpark Hermülheim) sowie Einschränkungen und erhöhten Prüfaufwand für die betriebliche Entwicklung im Chemiepark Knapsack bedeuten könnten (Nr. 3 Hürtherberg und Nr. 4 Otto-Maigler-See).

Bei Nr. 1 und 2 sollte daher nach Möglichkeit auf die Verbindungs- und Erschließungsfunktion der Hauptverkehrsstraßen einschränkende Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen) verzichtet werden. Bei den Gebieten 3 und 4 sind zunächst die rechtlichen Folgen und Einschränkungen für den Chemiepark zu prüfen bzw. auszuschließen, bevor die Ausweisung als ruhiges Gebiet erfolgt.

In der folgenden Listung werden sie weiterhin geführt, aber entsprechend bewertet.

Folgende Flächen wurden für eine nähere Betrachtung als mögliche ruhige Gebiete identifiziert:

Tabelle 4: Bewertung potentieller ruhiger Gebiete

1. Bürgerpark Hürth-Mitte (Sudetenstraße)	
Verkehrslärm unter 50 dB(A)	Nein, Lärmeinwirkungen der Frechener Straße
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Efferener Straße, zudem Freizeitlärm durch Schwimmbad und Skateanlagen
Flächennutzung	Freizeit- und Parkanlage
Zugänglichkeit/Einzugsbereich	Zentrale Lage zw. Alstädten-Burbach und Hermülheim; Naherholungsraum
Einschätzung der Bevölkerung	Keine Eingaben, Bedenken TÖB
Eignung als ruhiges Gebiet?	Ja. Kann als ruhiges Gebiet im Sinne einer innerstädtischen Erholungsfläche ausgewiesen werden. Als solches ist der Schutz vor weiterer Lärmeinwirkung zu empfehlen. Dabei ist jedoch die verkehrliche Funktion der Frechener Straße zu berücksichtigen. Zu empfehlen sind passive Maßnahmen, wie z. B. den Straßenlärm abschirmende Bebauung, Wälle oder dichte Bepflanzung. Geschwindigkeitsreduzierungen kommen nur in Betracht sofern dadurch zugleich eine möglicherweise vorliegende, hohe Betroffenheit der angrenzenden Wohnbebauung gemindert werden kann. Dazu sollte die zukünftige Verkehrsbelastung nach Fertigstellung der B 265n maßgeblich sein.

2. Burgpark Hermülheim (Horbeller Str., Bonnstr., Severinsstr.)

Verkehrslärm unter 50 dB(A)	Nein, Lärmeinwirkung von der Horbeller Straße
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	sehr gering (Siedlungen und Sportplatzanlage)
Flächennutzung	Stadtspark
Zugänglichkeit/Einzugsbereich	zentral in Hermülheim gelegen
Einschätzung der Bevölkerung	Keine Eingaben, Bedenken TöB
Eignung als ruhiges Gebiet?	Ja. Aufgrund der zentralen Lage stellt der Burgpark trotz Lärmeinwirkung von der Horbeller Straße einen für die Anwohnenden vergleichsweise ruhigen Ort dar. Er kann als innerstädtische Erholungsfläche als ruhiges Gebiet ausgewiesen werden. Auch hier gelten die in Gebiet 1 gemachten Aussagen zu möglichen Schutzmaßnahmen in Zusammenhang mit der Verkehrsfunktion der Horbeller Straße.

3. Naherholungsgebiet Hürtherberg

(Trierer Str., Luxemburger Str., Am Heidehang)

Verkehrslärm unter 50 dB(A)	Die Lärmwirkung der B 265 schwächt sich aufgrund der Topografie bis hierher ab
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	ggf. geringer Verkehrslärm der umgebenden Straßen; temporäre Beschallung durch Gewerbegeräusche im Chemiepark Knapsack.
Flächennutzung	Wald, Landschaftsschutzgebiet
Zugänglichkeit/Einzugsbereich	Naherholungsbereich für Alt-Hürth und Kendenich
Einschätzung der Bevölkerung	Keine Eingaben, Bedenken TöB
Eignung als ruhiges Gebiet?	Zunächst Nein. Als kleines Naherholungsgebiet mit bislang wenig Störeinflüssen aus dem Umfeld könnte der Hürther Berg zwar als ruhiges Gebiet ausgewiesen werden, es ist jedoch zuvor zu klären, dass sich aus diesen Ansprüchen keine zusätzlich einschränkenden Folgen auf die Betriebe im Chemiepark Knapsack ergeben (z. B. strengere Prüfaufgaben bei Rechtsanträgen oder Betriebserweiterungen). Bis dahin kann der Schutzstatus als Landschaftsschutzgebiet als ausreichend erachtet werden. Auch sollte die zukünftige Verkehrsbelastung nach Fertigstellung der B 265n beobachtet werden.

4. Naherholungsgebiet Otto-Maigler-See

(zw. Gleuel, Altstädten-Burbach und Berrenrath)

Verkehrslärm unter 50 dB(A)	Ja, keine Lärmeinwirkung der untersuchten Straßen
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Im Osten Industrielärm, ggf. Geräuschkulisse des Strandbades
Flächennutzung	Wald, Gewässer, Freizeit
Zugänglichkeit/Einzugsbereich	Parkplätze am Freibad und im Norden, fußläufig erreichbar von Gleuel, Altstädten und Berrenrath
Einschätzung der Bevölkerung	Keine Eingaben, Bedenken TöB
Eignung als ruhiges Gebiet?	Zunächst Nein. Die Geräuscheinwirkung des Freibades ist temporär und lokal begrenzt, zudem wird sie nicht allgemein als Lärm empfunden. Das Gebiet rund um den See ist daher prinzipiell für eine Ausweisung als ruhiges Gebiet geeignet.

Allerdings sollten auch hier – analog zum Hürtherberg – mögliche zusätzliche Einschränkungen der Betriebe im Chemiapark Knapsack durch den Schutzstatus ausgeschlossen werden. Eventuell bietet es sich an, zunächst nur Teilbereiche (im Norden) als ruhige Gebiete auszuweisen, die nicht maßgeblich vom Gewerbelärm beeinflusst werden.

5. Weiler Bachtal

(südl. von Fischenich)

Verkehrslärm unter 50 dB(A)	Ja, keine Lärmeinwirkung der untersuchten Straßen
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Keine nennenswerten Einflüsse bekannt
Flächennutzung	Landschaftsschutzgebiet, Naherholung
Zugänglichkeit/Einzugsbereich	Durch Wander- und Feld- bzw. Wirtschaftswege erschlossen
Einschätzung der Bevölkerung	Keine Eingaben
Eignung als ruhiges Gebiet?	Ja. Das Landschaftsschutzgebiet im Weiler Bachtal ist für eine Ausweisung als ruhiges Gebiet sehr gut geeignet.

Auf der folgenden Karte sind Lage und Größe der potenziellen ruhigen Gebiete dargestellt.

Abbildung 11: Lage der Vorschläge zu Ruhigen Gebieten



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Grün- und Freiraumkonzept Stadt Hürth (2019 / i.A.)

4.3.1 Maßnahmen zum Schutz der Ruhigen Gebiete

Ist eine Fläche als Ruhiges Gebiet ausgewiesen, so muss dies zukünftig in der Abwägung anderer Planungen (z. B. Bauleitplanung) berücksichtigt werden. Die Notwendigkeit von Maßnahmen, Eingriffen und Planungen, die erwartungsgemäß zu einer Erhöhung der Lärmbelastung dort beitragen werden, muss dann nachvollziehbar begründet werden – sofern sie denn erforderlich sind.

Zum Schutz der Ruhigen Gebiete kommen laut UBA 2018 v. a. folgende Möglichkeiten in Betracht:

- Überprüfung von Maßnahmen der Freiraum-, Stadt- und Verkehrsplanung
- Berücksichtigung bei der Bauleitplanung und bei Zulassungsverfahren
- Vermeidung von Siedlungserweiterungen
- Schaffung von Pufferzonen
- Aufnahme in Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm und damit einhergehend die Nutzung des entsprechenden Planungsinstrumentariums

Des Weiteren kommen Maßnahmen der Lärmsanierung und Lärmschutzmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwälle in Betracht. Auch Verkehrsberuhigung oder -verlagerung im Umfeld kann sich positiv auswirken, sofern im Gegenzug dadurch nicht andere sensible Siedlungsbereiche stärker belastet werden.

Konkrete Maßnahmen für die einzelnen, ausgewiesenen Gebiete sollten im Rahmen des kommenden Lärmaktionsplans (unter Kenntnis der zukünftig durch die B265n veränderten Verkehrsbelastungen) abgeleitet werden.

4.4 Maßnahmen- und Strategien zur Lärminderung

Grundsätzlich behalten alle Maßnahmen- und Strategieempfehlungen des LAP II ihre Gültigkeit. Sie wurden dort ausführlich beschrieben. Dies gilt insbesondere für die allgemeinen Aussagen zur Wirkung von möglichen Maßnahmen und zu den mittel- bis langfristigen Handlungsstrategien (Kapitel 7.1 und 7.2 sowie 7.4.1 und 7.4.2 im LAP Stufe II). Sie werden in der Fortschreibung daher nicht im Einzelnen wiederholt.

Aktualisiert wurde das Kapitel 7.3 zur lärmrelevanten Planung in Hürth, da sich hier der Umsetzungsstand zum Teil verändert hat. Relevante Veränderungen beinhaltet das folgende Kapitel 4.4.1.

Die Maßnahmenempfehlungen für die konkreten Teilabschnitte (Kapitel 7.4.3 – inkl. der Teilaktionspläne in Steckbriefform) wurden bislang nur in geringem Umfang realisiert. Auch die Belastungs- und Betroffenensituation hat sich nicht relevant verändert, so dass weiterhin davon auszugehen ist, dass dieselben Abschnitte in ihrer Priorisierung relevant sind. Bisherige Umsetzungen sind in der Tabelle 5 in Kapitel 4.4.2 dargestellt.

4.4.1 Lärmrelevante Planung in Hürth (Stand 5-2020)

Die Stadt Hürth hat seit Beschluss des Lärmaktionsplans weitere Planungen und Konzepte veröffentlicht, deren Maßnahmen- und Zielvorschläge Auswirkungen auf die Lärmentwicklung (insbesondere des Straßenverkehrs) in der Stadt haben.

Neu hinzugekommen sind:

- Nahverkehrskonzept (NVK 2016-2025)
- Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept (2016-18)
- Verkehrsentwicklungsplan 2030 (aus 2019)
- Masterplan Green City Plan Hürth (2018)

Folgende bereits damals im LAP II genannte Planungen wurden inzwischen realisiert bzw. befinden sich aktuell im Bau:

- **B 265n:** Die damals noch lediglich geplante Ortsumfahrung für Hermülheim wird das Verkehrsaufkommen auf der Luxemburger Straße deutlich reduzieren. Im Rahmen des Ausbaus wird auch der Lärmschutz gemäß den rechtlichen Vorgaben entlang der Trasse erweitert werden. Der Gesamtfertigstellungstermin hat sich von damals noch 2016/17 deutlich verzögert. Ein Teilabschnitt soll voraussichtlich im Frühling 2021 freigegeben werden. Mit messbaren Effekten ist spätestens zur nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung zu rechnen.
- **Reduzierung des LKW-Verkehrs auf der Luxemburger Straße:** Im Sommer 2013 wurde durch den Stadtrat die Sperrung für den LKW-Verkehr auf der Luxemburger Straße (ab Industriestraße) aus südlicher Richtung nach Norden beschlossen und zum 3.2.2014 umgesetzt. Diese Maßnahme zeigt inzwischen durchaus Wirkung (vgl. Entwicklung der SV-Anteile in Abbildung 3 auf Seite 18). Nach Fertigstellung der Umgehung (B 265n) und Umgestaltung der Luxemburger Straße in Hermülheim kann die Maßnahme ggf. aufgehoben werden.

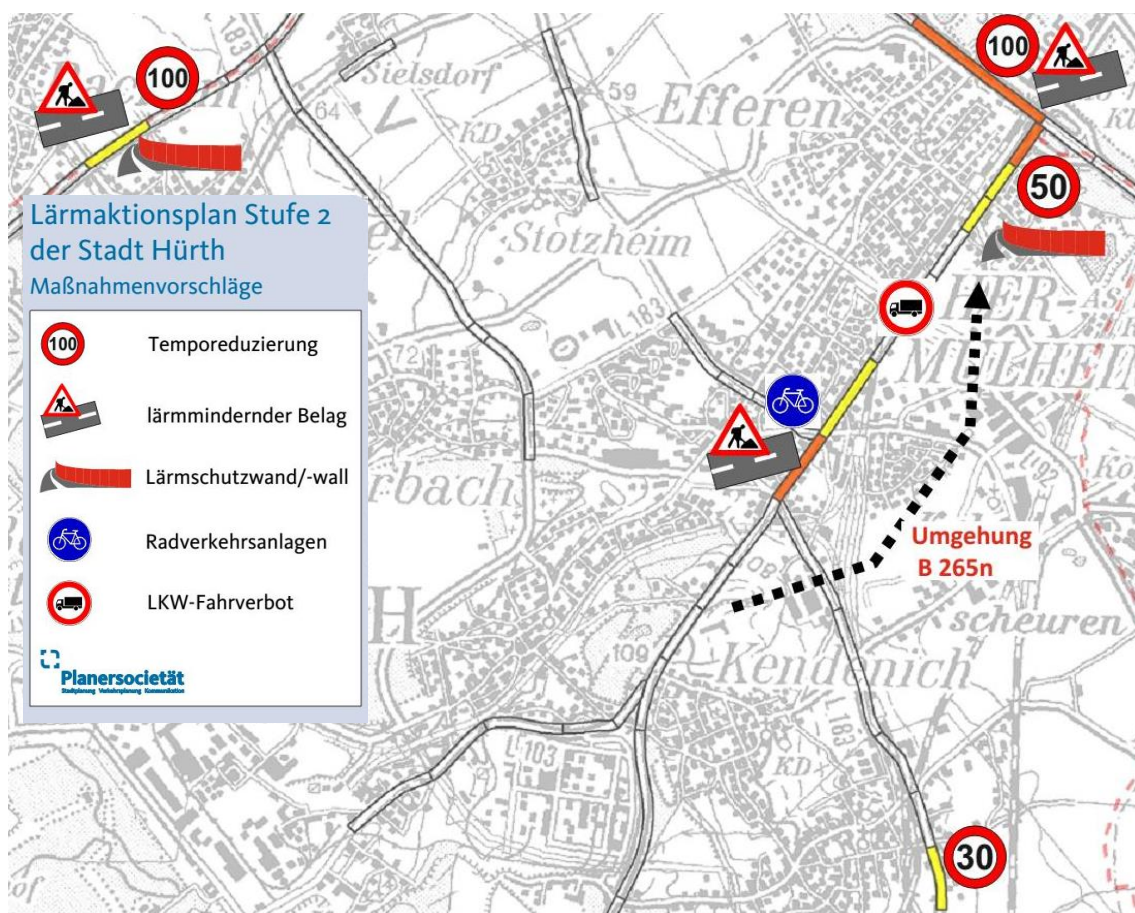
4.4.2 Maßnahmen im Straßenverkehrsnetz (Teilaktionspläne)

Der LAP Stufe II stellte in detailreichen Steckbriefen (Teilaktionsplänen) die Straßenabschnitte mit den stärksten Betroffenheiten dar. Im Rahmen der Fortschreibung wurden die Kennwerte der Steckbriefe (z. B. Betroffenenzahl, max. Fassadenpegel, Lärmkennziffer) nicht neu berechnet. Es ist davon auszugehen, dass die Prioritätenreihung weitestgehend unverändert geblieben ist.

Die wichtigsten Empfehlungen des LAP Stufe II sind in der folgenden Abbildung 12 dargestellt:

- derzeit befinden sich die Lärmschutzwand in Gleuel sowie
- die B 265n in der Umsetzung,
- der Lärmschutz entlang der nördlichen Luxemburger Straße soll i. R. des Ausbaus (erwarteter Mehrverkehr durch die Ortsumfahrung) entsprechend angepasst werden,
- das Lkw-Durchfahrtsverbot ist realisiert worden,
- vom Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge und Geschwindigkeitsreduzierungen wurde bislang abgesehen. Auf dem Abschnitt der Luxemburger Straße in Efferen prüft der Landesbetrieb aktuell eine Änderung von 70 km/h auf 50 km/h.

Abbildung 12: Wichtigste Maßnahmen auf den priorisierten Straßenabschnitten aus LAP II



Eine tabellarische Übersicht über alle im LAP II vorgeschlagenen Maßnahmen mit Kommentierungen aus heutiger Sicht beinhaltet die folgende Tabelle 5.

Tabelle 5: Umsetzungsstand und Aktualisierung der Maßnahmenempfehlungen des LAP II

Prioritäre Maßnahmen an Straßenabschnitten mit Teilaktionsplänen (Lärmkennziffer ≥ 100)				
Straßen, Abschnitt		Maßnahmenvorschläge	Umsetzung, Stand 3-2020	zuständig
A 1	Höhe Gleuel, L 183 bis AS Gleuel	lärmmindernder Asphalt	keine Umsetzung geplant	 Straße NRW
		durchgängige Lärmschutzwand	LSW im Bau (geplante Fertigstellung: 6-2020)	
		Temporeduzierung auf 100 km/h	keine Umsetzung geplant	
A 4	westl. und östl. der AS Köln-Klettenberg	lärmmindernder Asphalt	keine Umsetzung geplant	
		Temporeduzierung auf 100 km/h (v. a. nachts)		
Luxemburger Straße (B 265)	Kalscheurener bis Rondorfer Str.	Lärmschutz im Rahmen des 4-spurigen Umbaus beachten	i. R. des Umbaus vorgesehen bzw. z. T. bereits umgesetzt	 Straßen NRW
	Rondorfer Str. bis Höninger Weg			
	Höninger Weg bis A4	Temporeduzierung auf 50 km/h	Änderung auf 50 km/h wird aktuell geprüft	
	Horbeller bis Bonnstr.	Umgestaltung des Straßenraums	Planung liegt vor; Umsetzung nach Fertigstellung der Umgehung	 Stadt Hürth
		Verkehrsreduzierung durch geplante Umgehung B 265n	Teilabschnitt vrsl. ab Frühling 2021 freigegeben; Effekte in Lärmkartierung noch nicht sichtbar	 Straßen NRW
	Hans-Böckler-Straße bis Bahnübergang			 Stadt Hürth
	alle Abschnitte	LKW-Durchfahrverbot (über 3,5 t (in Süd-Nord-Richtung))	ab Industriestraße in Fahrrichtung Köln seit 2014 umgesetzt	 Straßen NRW
		passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster)	k. A.	privat
Bonnstraße (L 183)	Meschenicher Str. bis südl. Bebauungskante	Temporeduzierung auf 30 km/h	Umsetzung seitens des Straßenbulasträgers abgelehnt	 Straßen NRW
	Genner- bis Meschenicher Str.	passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster)	k. A.	privat

Maßnahmen für weitere Abschnitte ohne Priorisierung (Lärmkennziffer < 100)				
Straßenname, Abschnitt		Mögliche Maßnahmen	Umsetzung, Stand 3-2020	zuständig
Kölner Str. (K 3)	Sielsdorf	Ortslage durch Mittelinsel bekräftigen	keine Umsetzung geplant	 Rhein-Erft-Kreis
		freiwillige Temporeduzierung (Hinweisschilder)		
Horbeller Str. (L 92)	Krankenhausstr. bis Luxemburger Straße	Temporeduzierung auf 30 km/h	nicht StVO konform	 Straßen NRW
		Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Nordseite	Abstimmungen wurden aufgenommen, Umsetzungszeitraum nicht bekannt	
Frechener Str. (L 183)	nördl. Abschnitt, Kreuzung Efferener Straße	Sanierung der Fahrbahnoberfläche	keine Umsetzung geplant	 Straßen NRW
		baulicher Lärmschutz auf Westseite (z. B. Erhöhung des Erdwalls)		
Frechener Str. (K 25)	Hermülheimer Straße bis Theresienhöhe	Temporeduzierung auf 50 km/h	keine Umsetzung geplant;	 Rhein-Erft-Kreis
		Lärmschutz (auf Ostseite) verbessern (z. B. Erhöhung Wall)	Grüne Welle an LSA ist jedoch in Umsetzung	
Industriestr. (L 103)	Knapsack, Bahnübergang Kirchstr. bis Frechener Str.	Fahrbahnbelag optimieren (ggf. Sanierung, Einsatz lärmindernder Asphalt)	kein Einsatz lärmoptimierender Asphalts geplant	 Straßen NRW
	Frechener Str. bis Bergstraße			
	Bergstr. bis Hürther Straße (westl. Hälfte)	Lärmschutzanlagen verbessern (z. B. Erhöhung Wall, Mauer)	keine Umsetzung geplant	
	Hürther Straße bis Luxemburger Str.	Fahrbahnbelag optimieren (ggf. Sanierung, Einsatz lärmindernder Asphalt)	kein Einsatz lärmoptimierender Asphalts geplant	
Luxemburger Str. (B 265)	Trierer Str. bis Feuerwehr	Schallschutzanlagen im Rahmen der Umgehungsstraße B265n	im Rahmen des 3. Bauabschnitts geplant	 Straßen NRW
Bonnstr. (L 183)	Luxemburger Str. bis Im Rönchen	Fahrbahnbelag optimieren (ggf. Sanierung, Einsatz lärmindernder Asphalt)	kein Einsatz lärmoptimierender Asphalts geplant	 Straßen NRW
		Verkehrsreduzierung durch B265n	Effekte sind in dieser Stufe der Kartierung noch nicht sichtbar	
alle Abschnitte		passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster)	k. A.	privat

4.5 Ausblick auf zukünftige Maßnahmenempfehlungen

Nach Fertigstellung der Ortsumgehung und einer Neuberechnung der konkreten Betroffenheiten im Lärmaktionsplan der Stufe IV wird zu bewerten sein, ob bzw. welche Maßnahmen dann noch zur weiteren Lärmbetroffenenreduzierung erforderlich sein werden.

Strategisch gilt es weiterhin, stadtweit den Kfz-Verkehr zu reduzieren, was beispielsweise durch eine Stärkung des ÖPNV und Radverkehrs erreicht werden kann. Dazu werden v. a. bessere Radinfrastrukturen, breitere Seitenräume und Gehwege sowie eine Verlangsamung des Kfz-Verkehrs in Frage kommen. Grundlage hierfür ist u. a. der aktuelle Verkehrsentwicklungsplan.

Perspektivisch werden die Maßnahmen des Lärmaktionsplans der Stufe IV – nach Fertigstellung der Ortsumfahrung Hermülheim – voraussichtlich die Straßenraumgestaltung und Geschwindigkeitsreduzierung auf dem dann entlasteten Bereich der Luxemburger Straße sowie weitere Maßnahmen entlang der Autobahnen betreffen.

Als wirksam hat sich auch die Verlagerung des Schwerverkehrs aus den betroffenen Abschnitten erwiesen. Die Luxemburger Straße sollte zukünftig möglichst komplett vom Lkw-Verkehr entlastet werden. Dies muss jedoch nicht durch ein Fahrverbot durchgesetzt werden. Der Durchgangsverkehr wird eine attraktivere Alternative in der B 265n finden. Für Anlieferer bieten sich ggf. Logistikkonzepte und der verstärkte Einsatz von Elektrofahrzeugen an.

Auch der bundesweit angestrebte Flottenwechsel hin zur Elektromobilität wird den Motorenlärm im Straßenverkehr mittel- bis langfristig reduzieren. Gegebenenfalls sollten im Rahmen der Lärmaktionsplanung diesbezüglich Methoden und Berechnungsverfahren entwickelt werden, um den wachsenden Anteil der Elektromobilität beim Faktor Verkehrsaufkommen in der Lärmkartierung und -berechnung mit abzubilden.

5 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans wird an dieser Stelle als eigenes Kapitel aufgeführt. Sie erfolgte nach Fertigstellung der Überprüfung des LAP II sowie des Entwurfs der Fortschreibung des Lärmaktionsplans. Die Offenlegung wurde seitens des Ausschusses für Planung, Umwelt und Verkehr/Hauptausschusses der Stadt Hürth am 16.06.2020 empfohlen.

Der Entwurf wurde öffentlich ausgelegt sowie online auf den Seiten der Stadt Hürth zur Einsicht bereitgestellt. Auf die Offenlegung wurde im Amtsblatt und der Homepage der Stadt Hürth hingewiesen.

Im Zeitraum vom 19.08.2020 bis zum 18.09.2020 bestand während der Offenlage die Möglichkeit, Stellungnahmen, Kommentare und weitere Hinweise den Verkehrslärm betreffend einzureichen. Es ging lediglich eine Stellungnahme aus der Bevölkerung ein. Sie wurde geprüft und kommentiert.

Zeitgleich erfolgte die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB). Die relevanten Behörden und Institutionen wurden dazu direkt angeschrieben und bekamen ebenfalls den Entwurf der Fortschreibung zur Kommentierung vorgelegt. Es gingen rd. 30 Stellungnahmen der TöB ein. Auch diese Stellungnahmen wurden geprüft, kommentiert und bei Relevanz in den Bericht der Lärmaktionsplanfortschreibung aufgenommen.

Die Synopse der Eingaben und Kommentierung ist in der Tabelle im Folgenden dargestellt.