

Inhalt

1. Einleitung	2
1.1. Anlass und Aufgabenstellung	2
1.2. Rechtlicher Rahmen.....	3
1.2.1 Europäische Richtlinie.....	3
1.2.2 Bundesimmissionsschutzgesetz.....	4
1.2.3 Erlasse	4
1.3. Physikalische Grundlagen	5
1.4. Exkurs: Lärminderungsplanung in der Stadt Hennef.....	7
2. Lärmkartierung	9
2.1. Methode	9
2.2. Ergebnisse	13
2.2.1 Straßenlärm	13
2.2.2 Schienenlärm	15
2.2.3 Fluglärm	16
2.2.4 Sonstige Lärmquellen.....	19
3. Maßnahmenplanung	19
3.1. Handlungsfeld Straßenlärm.....	20
3.2. Handlungsfeld Schienenlärm.....	21
3.3. Handlungsfeld Fluglärm	21
Anlagen.....	22

1. Einleitung

Während im Umweltbereich z.B. bei der Luft- und Wasserreinhaltung in den letzten 3 Jahrzehnten deutliche Erfolge erzielt werden konnten, ist auf dem Gebiet der Lärmbekämpfung keine Besserung in Sicht. Vereinzelt technische Verbesserungen bei den Lärmverursachern (Fahr- und Flugzeugen, Geräte und Maschinen), wird durch die stetige Zunahme der Lärmemitteln wieder nivelliert und überlagert. Durch den vielfach vor den Gerichten ausgetragenen Protest der Betroffenen, aber auch durch die Ergebnisse der medizinischen Lärmwirkungsforschung wurde die Sensibilität für das Lärmproblem auf allen politischen Ebenen geschärft. Der neuste Anstoß ist die europäische „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie)“, mit der alle Mitgliedstaaten der EU verpflichtet werden, sich vorort mit dem Thema auseinanderzusetzen.

1.1. Anlass und Aufgabenstellung

Für die Stadt Hennef ist das Thema nicht neu. Vor allem der vom Flughafen Köln-Bonn ausgehende Fluglärm, aber auch der Straßenverkehrslärm in den Ortsteilen Uckerath, Bierth und Lichtenberg sind seit Jahrzehnten vieldiskutierte Themen in den Zeitungen, Ausschüssen und Bürgerversammlungen. Folgerichtig hat Hennef als eine der ersten Städte in NRW bereits im Jahre 2000 einen Lärminderungsplan aufgestellt (vgl. Kap. 1.4) und kann bereits auf einige Erfahrungen mit dieser Thematik zurückblicken.

Da sich die Begrifflichkeiten, die Rechenmodelle und der rechtliche Rahmen durch die Umgebungslärmrichtlinie geändert haben, ist eine Überarbeitung des damaligen Lärmfachplanes erforderlich. Das Instrumentarium heißt heute Lärmaktionsplanung. Methodisch bleibt es aber bei den Schritten Lärmkartierung, Bewertung und dem Aufzeigen geeigneter Gegenmaßnahmen.

2014 wurde der Lärmaktionsplan auf der Grundlage der Lärmkartierung des Landes aufbereitet, im zuständigen Ausschuss für Umweltschutz, Dorfgestaltung und Denkmalschutz des Rates der Stadt Hennef am 06.02.2014 beschlossen. Zuvor wurde die Öffentlichkeit in einer Veranstaltung am 28.11.2013 umfassend informiert.

Gemäß § 47 c Abs. 4 BImSchG sind die Lärmkarten mindestens alle 5 Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten. Grundlage der Überprüfung ist die vom Land NRW zur Verfügung gestellte Lärmkartierung. Im Vergleich zur Kartierung von 2014 hat sich 2018 entgegen der Erwartungen in vielen Kategorien eine leichte

Verbesserung ergeben. Im vorliegenden Bericht wurden die Zahlen auf den neusten Stand gebracht.

1.2 Rechtlicher Rahmen

1.2.1 Europäische Richtlinie

Mit der Richtlinie neu eingeführt wurde der Begriff Umgebungslärm. „Umgebungslärm“ sind **belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien**, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden. Die EG-Umgebungslärmrichtlinie zählt darunter Lärm, der durch **Straßenverkehr, Schienenverkehr und Flugverkehr** auf Straßen und Schienenstrecken und bei Flughäfen verursacht wird. Dazu zählt auch Lärm, der von **Industrie- und Gewerbeanlagen** ausgeht.“¹ Begrifflich abzugrenzen sind hiervon sog. Nachbarschaftslärm (private Feste, Musik, Singen etc.), der Lärm am Arbeitsplatz und in Verkehrsmitteln, von Sportanlagen, Spiel- und Bolzplätzen sowie der Lärm auf Militärgeländen.

Die „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie)“ wurde am 25. Juni 2002 vom europäischen Parlament und dem Rat der europäischen Union erlassen. Ziel der Richtlinie war u.a. die Festlegung eines gemeinsamen Konzeptes, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder zu mindern.

Die Richtlinie verfolgt zwei Ansätze, um diese Ziele zu erreichen

a) Immissionsbezogener Ansatz

Alle EU-Mitgliedsstaaten erstellen anhand gleicher Bewertungsmethoden zur Erfassung und Darstellung der Lärmbelastung strategische Lärmkarten für die verschiedenen Lärmquellen. Die Öffentlichkeit wird über den Umgebungslärm und seine Auswirkungen informiert. Basierend auf den Lärmkarten werden Aktionspläne zur Vermeidung und Verminderung der Lärmbelastung unter Mitwirkung der Öffentlichkeit erstellt.

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

b) Emissionsbezogener Ansatz

Die Mitgliedstaaten teilen die Ergebnisse der Lärmkartierung und Aktionsplanung der EU mit. Die EU entscheidet auf dieser Grundlage, ob das europäische Recht zur Lärminderung an der Quelle, dass heißt für Straßen- und Schienenfahrzeuge, Flugzeuge sowie Geräte und Maschinen weiter entwickelt werden soll.“²

¹ http://www.umgebungslaerm.nrw.de/gesetze/eg_umgebungslaermrichtlinie/index.php

² http://www.umgebungslaerm.nrw.de/gesetze/eg_umgebungslaermrichtlinie/index.php

Als Indikator für die Belastung durch Lärm wird ein neuer Lärmindex L_{den} (Level day, evening, night oder Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) und L_{night} (Nacht-Lärmindex) eingeführt, der die derzeit gängige Unterscheidung Tag und Nacht um den Abendzeitraum erweitert.³ Es handelt sich dabei um einen (energetisch gemittelten) Dauerschallpegel im Jahresmittel, bei dem die Pegel in den Abendzeiten (18:00 – 22:00 Uhr) um 5 dB und in den Nachtzeiten (22:00 – 06:00 Uhr) um 10 dB erhöht in den Gesamtpegel eingehen. Der L_{night} dient als Nachtlärmindex der Beurteilung der Nachtruhe in Bezug auf Schlafstörungen. Er ist der (energetisch gemittelte) Dauerschallpegel über alle Nächte eines Jahres.

1.2.2 Bundesimmissionsschutzgesetz

Mit dem "Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" vom 24.06.2005, BGB1.I S. 1794, wurde die EG-Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht eingeführt. Die ursprünglich in § 47a BImSchG a.F. enthaltene Regelung zur Lärminderungsplanung wurde aufgehoben und durch die neuen § 47 a bis f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ersetzt. In § 47 e BImSchG wurden die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden als zuständige Behörde bestimmt.

Einzelheiten der Kartierung regelt die am 16.03.06 in Kraft getretene 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV). Diese konkretisiert die Anforderungen an die Lärmkarten nach § 47 c BImSchG. 34. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) vom 06. März 2006.

Gemäß § 47 c Abs. 4 BImSchG sind die Lärmkarten mindestens alle 5 Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten. Die erste Fassung vom Lärmaktionsplan von 2014 wurde 2020 auf Grundlage der neuen Lärmkartierung von 2018 überprüft und inhaltlich auf den neusten Stand gebracht.

1.2.3 Erlasse

Die nordrhein-westfälische Landesregierung hat unter Federführung des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) im Runderlass V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008 das Verfahren, Inhalte, Auslösewerte, Zuständigkeiten zur Aufstellung der Lärmaktionspläne bestimmt.

Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen danach auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{DEN} von 70 dB(A) oder ein L_{Night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Dies gilt nicht in

³ Der Lärmpegel L_{den} (24 Stundenwert) ergibt sich aus der Addition des Tagespegels L_{day} (10 Stundenwert), des Abendpegels $L_{evening}$ (4 Stundenwert) und des Nachtpegels L_{night} (8 Stundenwert).

Gewerbe- oder Industriegebieten nach §§ 8 und 9 der Baunutzungsverordnung sowie in Gebieten nach § 34 Abs. 2 des Baugesetzbuches mit entsprechender Eigenart.⁴

Abweichend von der gesetzlichen Regelung erfolgt die Lärmkartierung auf Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a außerhalb der Ballungsräume zentral durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV NRW).

1.3 Physikalische Grundlagen

Begriffe Schall, Geräusch und Lärm

Alles, was von den Ohren wahrgenommen wird, bezeichnet die Physik als „Schall“. Wenn Stimmbänder, Gitarrensaiten oder Lautsprechermembranen in Schwingung versetzt werden, dann entstehen Schallwellen. Sie breiten sich mit einer Geschwindigkeit von 340 m/s aus. Je mehr Schwingungen (bzw. Schallwellen), desto höher der Ton, den wir hören. Werden unterschiedliche Töne zur gleichen Zeit wahrgenommen, spricht man von „Geräusch“.

Schall und Geräusche sind frei von persönlichen Wertungen. Sie werden zu „Lärm“, wenn sie das körperliche, seelische und soziale Wohlbefinden der Menschen beeinträchtigen. Als „Lärm“ werden also Geräusche bezeichnet, die zu Störungen, Belästigungen oder Schäden führen können.

Die belästigende Wirkung von Lärm wird nur zu einem Drittel direkt durch die Lautstärke des Geräusches bestimmt, ein weiteres Drittel bestimmen soziologische Faktoren, während die auslösenden Faktoren für das letzte Drittel unbekannt sind.

Lärmermittlung

Es gibt definierte Mess- und Rechenmethoden um die Ausmaße des Lärms wie "ohrenbetäubend" oder "unerträglich laut" objektivieren und beurteilen zu können. Mit diesen Methoden werden Schalldruck, Schallfrequenz und die Dauer der Geräuscheinwirkung bestimmt. Der Bereich des menschlichen Hörens beginnt an der Hörschwelle und endet an der Schmerzgrenze.

Der Schalldruck ist der wichtigste Bewertungsmaßstab für die Beurteilung von Geräuschen. Er wird mit einem Mikrofon gemessen. Dieser Schalldruck wird in eine logarithmische Skala umgerechnet. Mit Hilfe dieser Skala wird ein Schalldruckpegel in "Dezibel" (dB)⁵ bestimmt. Hohe Frequenzen werden vom Menschen lauter empfunden als tiefe Frequenzen. Bei Geräusch-Messungen wird daher ein zusätzlicher Filter benutzt. Höheren Frequenzen wird da-

⁴ RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008

⁵ Benannt nach Alexander Graham Bell (1847-1922), britischer bzw. US-amerikanischer Erfinder und Großunternehmer.

mit ein größeres Gewicht gegeben und so das Lautstärkeempfinden des Menschen nachempfunden. Dieser Filter heißt "A"-Filter. Der ermittelte Schalldruckpegel wird in Dezibel (A) - dB(A)- angegeben.

Die Geräusche, die gemessen werden, sind über einen bestimmten Zeitraum unterschiedlich stark, sie schwanken. Bei der Geräusch-Beurteilung verwendet man daher den sogenannten Mittelungspegel: ein zeitlicher Mittelwert des Geräuschpegels.

Für die Dezibel-Skala gelten besondere Rechenregeln:

Die Addition von zwei gleich lautenden Schallpegeln (z.B. durch eine Verdopplung des Verkehrsaufkommens) bewirkt eine Pegelerhöhung von 3 dB. Einer Halbierung, Viertelung, Zehntelung der Quellenzahl entsprechen Pegelverringerungen von minus 3 dB, minus 6 dB, minus 10 dB.

Eine Zunahme von 10 dB wird subjektiv als Verdoppelung des Lärms empfunden.

Mit der Messung am Immissionsort wird die Einhaltung von verschiedenen gesetzlichen Richtwerten überwacht. Emissions-Messungen kontrollieren Lärmquellen und unterstützen vorsorgende Lärmschutzmaßnahmen, die an der Quelle ansetzen. Die Lautstärke wird dabei mit einem Schallpegelmessgerät ermittelt. Eine Vielzahl von quellenbezogenen Regelwerken enthalten genaue Vorgaben zum Verfahren und Auswertung der Messungen.

Immissionsort = Ort, wo das Geräusch wirkt

Emissionsort = Ort, wo das Geräusch entsteht

Durch *Berechnungen* können Geräuschbelastungen für Projekte, die sich noch in der Planung befinden, bestimmt werden. Berechnungen erlauben die Betrachtung verschiedener Projekt-Alternativen. Sie werden auch eingesetzt, wenn die bestehende Belastung für eine große Fläche, z.B. landesweit entlang der Straßen, ermittelt werden soll. Dazu ist die Ermittlung der Lärmpegel an vielen Punkten erforderlich. .⁶

Für die Veranschaulichung von Lärmereignissen mit unterschiedlichen Schallpegeln werden häufig Skalen mit typischen Geräuschen wie die folgende herangezogen.

Vergleichsskala zur Wahrnehmung und Wirkung verschiedener Schallpegel:

⁶ http://www.umgebungs-laerm.nrw.de/grundlagen_laerm/index.php

Schallpegel in Dezibel



Dabei ist allerdings zu beachten, dass es sich bei den Beispielen um Einzelschallereignisse handelt. In Planverfahren und auch in der Lärmaktionsplanung wird dagegen mit energieäquivalenten Mittelungspegeln gearbeitet. Hierbei wird ein vorherrschendes Lärmniveau, unabhängig davon ob es sich um gepulste Lärmereignisse (Überflüge) oder um ein Dauerlärm (Autobahnrauschen) handelt, in einem Wert ausgedrückt. Zugrunde gelegt wird die addierte Schalldruckenergie, was jedoch die Lebenswirklichkeit nur bedingt wiedergibt.

Vorsicht ist auch geboten beim Vergleich verschiedener Mittelungspegel (L_{Den}, Leq(3) etc.) aus den einschlägigen Lärmvorschriften (z.B. VerkehrslärmschutzVO (16. BImSchV), TA-Lärm, Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)). Bei der Ermittlung liegen vielfach unterschiedliche Berechnungsmodelle zugrunde, die sich z.B. hinsichtlich des betrachteten Zeitraums sowie den Zu- und Abschlägen unterscheiden. Die *Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen* (VBUS) ist zwar an die RLS-90 angelehnt, wurde jedoch an die Erfordernisse der EG-Umgebungslärmrichtlinie angepasst. Es gelten somit z.B. nicht die Maßstäbe aus dem Baurecht (z.B. für ein WA-Gebiet 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts).

1.4 Exkurs: Lärminderungsplanung in der Stadt Hennef

Der vorliegende Lärmaktionsplan ist in Hennef nicht der erste Ansatz zur Erfassung und planerischen Aufarbeitung der Lärmproblematik.

Bereits im Jahr 2000 wurde die Erstellung eines Lärminderungsplanes beschlossen und in den darauffolgenden 2 Jahren realisiert. Dieses 1990 eingeführte neue Planungsinstrument

sieht das Bundesimmissionsgesetz (BImSchG) beim Vorliegen entsprechender Problemlagen durch die Kommune vor. Gleichwohl verfügten bis 2000 nur wenige Gemeinden über eine solche Planungsgrundlage. Grund hierfür waren der erheblich technische Aufwand sowie die fehlenden Möglichkeiten, den kartierten und analysierten Lärm wirksam einzudämmen.

Trotz angespannter Haushaltssituation wurde in der Sitzung des Umweltausschusses vom 18.01.2000 beschlossen, den TÜV Rheinland mit den Arbeiten zum Lärminderungsplan (LMP) zu beauftragen. Gleichzeitig wurde eine Förderung von 70 % beantragt und im folgenden auch bewilligt.

Nach aufwändigen Vorarbeiten zur Modellierung der Oberfläche (Natürliches Gelände, Baustruktur), Recherche der Verkehrszahlen und Anwendung der entsprechenden Schallausbreitungsmodelle, konnte für die einzelnen Verursacher (Straßen-, und Schienenlärm, Gewerbe, Sport- u. Freizeit, Fluglärm) die Hauptlärmquellen und deren Ausbreitung flächendeckend dargestellt und bewertet werden. Neben der aktuellen Gegebenheit wurde auch eine Prognose für das Jahr 2010 erstellt, in der die sich damals abzeichnenden bauliche und verkehrliche Entwicklung einfluss. In Hinblick auf das damalige „Prognosejahr 2010 führten besonders die Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke im Süden, als auch veränderte Linienführung der Landstraße 333 im Bereich Hossenberg zu einer veränderten Lärmsituation. Auch der Fluglärm, in Hennef die bei weitem wichtigste Lärmquelle, wurde im Lärminderungsplan berücksichtigt. Der Stadt gelang es dabei, den Flughafen Köln/Bonn zur Beisteuerung einiger Lärmkontouren und Basisdaten zu bewegen.

Die Ergebnisse wurden in farbigen Karten aufgearbeitet, anhand deren die stark verlärmten Bereiche (z.B. im Umfeld von Autobahnen) sowie ruhige Wohnlagen erkennbar sind. Erwartungsgemäß waren die Hauptverkehrsachsen B 8, BAB 560 sowie die Siegtal-Bahnstrecke die wesentlichen Lärmschneisen. Die Ausbreitung und damit die Verlärmung der Umgebung entlang der Verkehrsachsen wiesen dagegen deutliche Unterschiede auf. Je nach Gebäudestruktur, Geländeform und Lage des Verkehrsträgers entstanden weitreichende Lärmzonen oder eng umgrenzte Trogtäler. Auffallend waren aber auch die vielen „grünen“, d.h. verkehrslärmfreien Bereiche abseits der Hauptverkehrsstraßen. Im anschließenden Maßnahmenenteil wurden Möglichkeiten zur Lärminderung aufgezeigt (47 Karten Analyse 2000, 41 Karten Prognose 2010).

Die Ergebnisse wurde in einer Bürgerinformation in der städtischen „Meys Fabrik“ am 19.05.2003 vorgestellt und diskutiert. Seinen Abschluss fand das Verfahren am 09.07.2003 im Ausschuss für Umweltschutz, Dorfgestaltung und Denkmalschutz mit dem Beschluss der überarbeiteten Fassung, in dem bes. auf die Problematik des Fluglärms eingegangen wurde. Der Schlussverwendungsnachweis wurde am 18.06.2003 in Höhe von 37.103,43 € dem MURL zugestellt.

Als Ergebnis der 2000 angestoßenen Lärminderung kann aus heutiger Sicht festgestellt werden:

- Der Fluglärm lässt sich mit den Methoden der Lärminderungsplanung nicht eingrenzen oder verringern.
- Durch die mittlerweile fertig gestellten Neubau- und Gewerbegebiete hat sich der Verkehr und der dadurch resultierende Lärm in dem prognostizierten Rahmen erhöht.
- Im Bereich der Ortslage Dambroich gab es Differenzen hinsichtlich der unterschiedlichen Lärmwerte der DB ProjektBau GmbH und des TÜV Rheinlands, die auf unterschiedliche Programme der verwendeten Geländemodelle zurückzuführen sind.
- Hinsichtlich der rel. hohen Lärmwerte der A 3 bei Stoßdorf wurde vom zuständigen Landesbetrieb Straßenbau mitgeteilt, dass keine weiteren Lärmschutzplanungen im Bereich Stoßdorf vorgesehen sind.
- Der Lärminderungsplan wurde in vereinzelt Fällen als Übersichtskartenwerk herangezogen und war vermutlich auch einzelnen Bürgern bei der Lärm-relevanten Beurteilung ihrer (in Aussicht genommenen) Wohnlage herangezogen.⁷
- Die Erwartungen als Instrument zur Lärm**minderung** hat er nicht erfüllt. Genauso wenig hat er die kostenintensiven Schallgutachten in den Bebauungsplanverfahren überflüssig gemacht.

2. Lärmkartierung

2.1 Methode

Bei der Erarbeitung der Lärmaktionspläne werden die Kommunen vom Land Nordrhein-Westfalen unterstützt. Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) stellt eine anhand der Geometrie- und Verkehrsdaten ermittelte Lärmkartierung an den Hauptverkehrsstraßen, Hauptschienenwege und den Großflughäfen zur Verfügung. Die Karten sind unter dem Portal

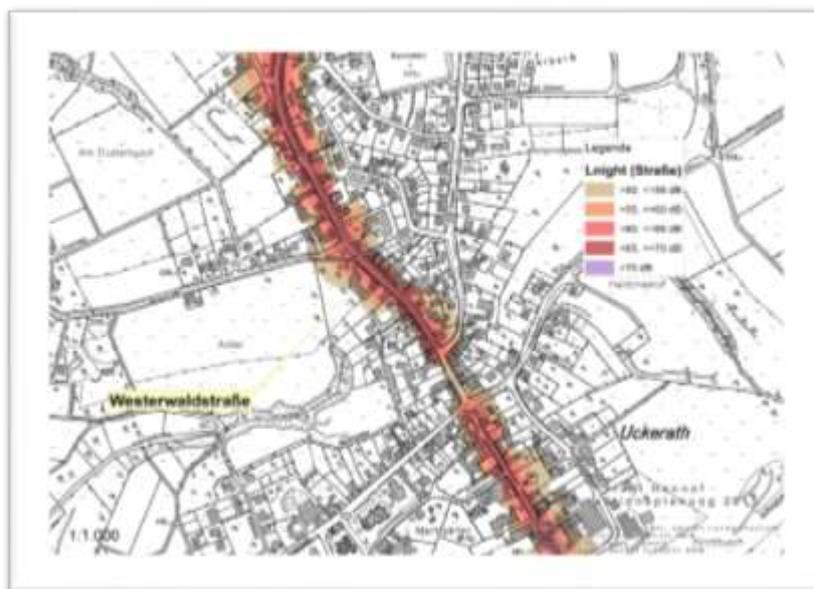
<http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>

einzusehen.

⁷ Ein Exemplar des Lärminderungsplanes steht in der Stadtbibliothek der Stadt Hennef zur Einsicht zur Verfügung. Drei zusammenfassende Karten aus dem LMP wurden auch in den Digitalen Umweltatlas eingebettet.

Die Kartierung wird mit etablierten Modellen ausschließlich gerechnet, da Schallmessungen lediglich eine Momentaufnahme widerspiegeln würden, mit einem u.U. durch Wettereinflüsse und aktuellen Verkehrsaufkommen nicht repräsentativem Ergebnis.

Der Lärm wird in Lärmkarten visualisiert, d.h. die verlärmten Bereiche werden anhand, sog. Isophonen (Linien gleicher Schallpegel) in entspr. gestufter Klassen farblich unterschiedlich dargestellt. Auch ohne große Übung lassen sich i.a.R. die jeweilige Emissionsquelle (z.B. stark befahrene Straße) anhand ihrer entsprechenden Farbe (im Zuge der LAP dunkelblau), sowie die von ihr ausgehende, sich abschwächende Schallausbreitung (über die Farben violett, rot, orange) ablesen. Anschaulich wird dabei auch, wie vertikale Hindernisse (Gebäude, Schallschutzwände), aber auch entsprechende Geländeformen (Troglagen) die Schallausbreitung begrenzen. In Ebenen, strukturarmem Gelände breitet sich der Lärm dagegen weiter aus. Witterungseinflüsse, wie z.B. eine vorherrschende Windrichtung bleiben dagegen unberücksichtigt.



Beispiel für Lärmkarte

Lärmkarten werden getrennt für die verschiedenen Lärmarten (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Luftverkehr, Industrie) erstellt. Es gibt methodenbedingt - anders als in der Lärmminde-
rungsplanung Hennefs von 2000 - keine Karte für eine Gesamtbelastung. "Die einzelnen Geräuschquellen sind separat zu behandeln, da die einzelnen Lärmarten bei gleicher Lärmbe-
lastung unterschiedlich von den Menschen wahrgenommen werden." ⁸

Die Lärmkarten sind weiter unterteilt nach dem zugrundeliegenden Zeitraum:

⁸ Vgl. http://www.umgebungslaerm.nrw.de/laermkartierung/inhalt_laermkarten/index.php

- Lärmbelastungen für den gesamten Tag (0 bis 24 Uhr), bezeichnet als L_{DEN} (Level day, evening, night oder Tag-Abend-Nacht-Lärminde x , Indikator für Lärmbelastigungen)⁹
- Lärmbelastungen für die Nacht (22 bis 6 Uhr), bezeichnet als L_{Night} (Nacht-Lärminde x, Indikator für Schlafstörungen).

Das **Bezugsjahr** ist das Jahr vor der Berichterstattung, in der 2. Stufe das Jahr **2011**.

Der Lärmaktionsplan enthält im Gegensatz zu der Hennefer Lärminderungsplanung keine Konfliktkarten, die die Überschreitung von Richtwerten anzeigen. Allerdings zeigen die Einfärbungen der Pegelklassen der LAP-Lärmkarten entsprechende Problembereiche auf. In Ermangelung einheitlicher, aus der Lärmwirkungsforschung abgeleiteter Grenzwerte, können zur Orientierung die folgenden Werte herangezogen werden:

⁹ Der Lärmpegel L_{den} (24 Stundenwert) ergibt sich aus der Addition des Tagespegels L_{day} (10 Stundenwert), des Abendpegels $L_{evening}$ (4 Stundenwert) und des Nachtpegels L_{night} (8 Stundenwert).

Anwendungs- bereich	Grenzwerte für die Lärm-sa- nierung an Bundesfern-stra- ßen u. Bundeseisenbahnstre- cken in der Baulast des Bun- des ^{10,11}		Grenzwerte für den Neubau und die wesentliche Ände- rung von Straßen- und Schienenwegen (Vorsorge) ¹³		Richtwerte für Anlagen im Sinne von §3 Abs. 5 BimSchG deren Erhaltung sicher gestellt werden soll ¹⁴	
	Richtwerte bei deren Über- schreitung straßenverkehrs- rechtliche Lärmschutzmaß- nahmen in Betracht kom- men ¹²					
Nutzung	Tag dB [A], (L _{DEN})	Nacht dB [A], (L _{Night})	Tag dB [A], (L _{DEN})	Nacht dB [A], (L _{Night})	Tag dB [A], (L _{DEN})	Nacht dB [A], (L _{Night})
Krankenhäu- ser, Schulen, Altenheime	70 (71)	60 (60)	57 (58)	47 (47)	45 (46)	35 (35)
Reine Wohn- gebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	50 (51)	35 (35)
Allgemeine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	55 (56)	40 (40)
Kern-, Dorf- und Misch- gebiete	72 (73)	62 (62)	64 (65)	54 (54)	60 (61)	45 (45)
Gewerbe-ge- biete	75 (76)	65 (65)	69 (70)	59 (59)	65 (66)	50 (50)
Industrie-ge- biete					70 (71)	70 (70)

Übersicht über Immissionsgrenz-, -richt -, und Orientierungswerte im Bereich des Lärmschutzes

³ Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (VlärmSchR 97), VkBli. 1997 S. 434; 2006 S. 665

¹¹ Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahn des Bundes VkBli. 2005, S. 176

¹² Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinie-StV), VkBli. 2007, S. 767

¹³ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BimSchV) vom 12.06.90, BGBl. 1S. 1036

¹⁴ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) vom 26.08.1998, GMBli. 1998 Nr. 26 S 503

2.2 Ergebnisse

2.2.1 Straßenlärm

Erwartungsgemäß zeichnen sich bei der Lärmkartierung die großen, verkehrsreichen klassifizierten Straßen als Lärmemittenten ab. Es sind dies

- die BAB A 560 im Zentralort
- die BAB A 3 in Dambroich
- die B 8 in Uckerath
- die B 478 in Bröl
- die L 333 in Greuelsiefen, Dondorf und Stein
- sowie die Bonnerstraße

Die Lärmkarten geben die flächenhafte Ausdehnung der Lärmkulissen wieder, bilden damit aber nicht immer das eigentliche Problem ab. Denn obwohl die BAB 560 von vergleichsweise großen Lärmteppichen umgeben ist, dürfte die Zahl der Betroffenen nicht besonders hoch sein, weil sich die Lärmbereiche vorwiegend auf Gewerbegebiete, Sportplätze und unbewohnte Bereiche erstrecken.

Anders ist dies bei der Ortsdurchfahrt Uckerath. Die Bundesstraße 8 ist aus einer historischen Handelsstraße (Hohe Straße, Via Publica, Cölnische hohe Heer- und Handelsstraße) hervorgegangen, an in den anliegenden Ortschaften seit jeher von Wohnbebauung begrenzt ist. Die Zahl der von Verkehrslärm auf der B8 betroffenen Bewohner ist daher deutlich höher.

Um einen Überblick über die von Straßenverkehrslärm betroffenen Einwohner zu erhalten, wurde die vom LANUV ermittelten Lärmkulissen mit der Anzahl der dort wohnenden Anwohner „wohnungsscharf“ verschnitten.¹⁵

Wesentliche Ergebnisse¹⁶:

Dargestellt ist die Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht. Ergänzt wurden die Zahlen von 2014.

¹⁵ Grundlage waren die von LANUV gelieferten Lärmausbreitungskonturen (L_{Den} u. L_{Night} , gestaffelt nach Lärmklassen), die über die Hausnummern georeferenzierten Adressen und die aus der MESO-Datenbank abgeleiteten Einwohnerzahlen pro Haushalt. Unsicherheitsfaktor ist die räumliche Lage der Hausnummerneintragung (Punktcoordinate, i.a.R. im Bereich der Haustür). Alle Auswertungen erfolgten anonym.

¹⁶ (aus: Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Hennef (Sieg), Ergebnisse der Lärmkartierung Essen, 31.01.2018, veröffentlicht unter https://www.gis.nrw.de/arcgis/rest/services/umwelt_laerm/stufe3/MapServer/0/158/attachments/854)

Im Stadtgebiet sind insgesamt 4.157 Menschen vom Straßenlärm (L_{DEN}) betroffen, aufgeteilt in die Lärmklassen:

$L_{den}/dB(A)$:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75	Gesamt
Einwohner (2018)	2.497	865	596	196	3	4.157
Ergebnis der vorangehenden Erhebung (2014)	2.692	948	654	190	3	4.487

Schwerpunkte, mit den höchsten Betroffenzahlen sind erfahrungsgemäß die Westerwaldstraße (596 Betroffene), die Frankfurter Straße (559 Betroffene) und mit einigem Abstand die Bonner Straße (259 Betroffene). Betrachtet man nur die höchste Lärmklasse (>75 dB) weist mit weitem Abstand wiederum die Westerwaldstraße (98) den höchsten Wert auf, gefolgt von der Durchgangsstraße des Ortsteiles Stein (Am Burghardt, 15 Betroffene).

Höchstwerte (65-70 dB) liegen auch hier für die B 8 in Uckerath (Westerwaldstraße, 173 Betroffene), die Bonner Straße (40) sowie für die Siegtalstrecke (Am Burghardt (14) und Dondorfer Straße (7)) vor. Interessanterweise ist die Frankfurter Straße in der Nacht von dieser höchsten Lärmklasse nicht betroffen, was ihre vergleichsweise geringe Bedeutung für den reinen, geschäftsunabhängigen Durchgangsverkehr unterstreicht.

Bei dem Lärmwert L_{night} , in dem nur der Zeitraum 22:00-6:00 eingeht, ergibt sich folgendes Bild:

$L_{night}/dB(A)$:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75	Gesamt
Einwohner (2018)	1.363	688	218	15	0	2.284
Ergebnis der vorangehenden Erhebung (2014)	1.489	740	282	21	0	2.532

Die Zahlen von 2018 weichen von denen der vormaligen Erhebung (2014) ab. Inwieweit dem methodische Gründe oder tatsächliche Veränderungen zugrunde liegen, kann seitens der Stadtverwaltung nicht nachvollzogen werden.

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete auf dem Hennefer Stadtgebiet:

$L_{den}/dB(A)$	>55	>65	>75
Größe/km ²	10,549781	2,598736	0,570820

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude (N) in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A)	>55	>65	>75
Wohnungen	1594	375	1
Schulgebäude	13	2	0

Krankenhausgebäude liegen nicht im Stadtgebiet.

2.2.2 Schienenlärm

Hennef wird in Ost-West-Richtung von der Bahnlinie Köln – Gießen durchquert. Sie wird von der westlichen Stadtgrenze (Siegburg) bis zum S-Bahnhaltepunkt 2-gleisig, nachfolgend in östlicher Richtung 1-gleisig ausgebaut.

Zur Zeit (2017) fahren ca. 30.000 – 66.000 Züge auf dieser Strecke, wobei der höchste Wert im nordwestlichsten Abschnitt innerhalb des Stadtgebietes, bei Stoßdorf erreicht wird.

Die S-Bahnen S 12 und S 19 verlaufen in einem halbstündigen Takt, zusätzlich wird die Trasse von der Regionalbahn 9, Rhein-Sieg-Express (RE 9) genutzt.

Ferner gibt es Berührungspunkte im Südwesten des Stadtgebietes mit der ICE-Strecke Köln – Frankfurt./Rhein-Main. Auf dieser Strecke fahren ca. 38.000 Züge/Tag

Von der Bahnstrecke tangiert werden die Ortsteile Stoßdorf und Dambroich, besonders in Dambroich ist trotz der vorhandene Seitenablage die Betroffenheit der Anwohner durch den Schienenlärm der ICE-Strecke Köln-Rhein/Main hoch.

Ausweislich der Lärmkartierung vom 15.12.2014 sind vom Schienenlärm in Hennef unter Anwendung des Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN}) 3.290 Menschen betroffen. Die ermittelten Mittelungspegel reichen dabei von 55 - > 75 dB(A).

Dabei sind bis zu einem L_{DEN} von > 55 dB(A) 1.489 Wohnungen und 26 Schulen, bis zu einem L_{DEN} >65 dB(A) 254 Wohnungen und mit einem L_{DEN} > 75 dB(A) 18 Wohnungen betroffen; insgesamt sind ca. 7 qkm des Hennefer Stadtgebietes (6,6 % der Stadtfläche) vom Umgebungslärm Schiene belastet.

Unter Verwendung des Nacht-Lärmindex (L_{Night}) sind bei ermittelten Pegelbereichen von 45 - > 70 DB (A). insgesamt 5.940 Einwohner betroffen

Die Ergebnisse der der Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes (Runde 3 vom 30.06.2017) finden Sie auf den Seiten des Eisenbahnbundesamtes, Stichwort Lärmkartierung. Dort sind, Isophonenkarten, Schallschutzwände, Statistiken und Zahlen zum Zugverkehr (informativ) eingestellt.

Daneben gibt es seit 1999 ein freiwilliges Lärmsanierungsprogramm des Bundes für hoch belastete bestehende Bahnstrecken. Dieses wurde jüngst aktualisiert. Dabei wurde erstmals festgestellt, dass auch an der Strecke Siegburg Ri. Siegen Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwerte zu erwarten sind. Daher wurde die "Siegstrecke" neu ins Lärmsanierungsprogramm aufgenommen. (...) Die mit einer bundesweit einheitlichen Formel berechnete Prioritätszahl ergibt (für die Stadt Hennef) die Position 123 von 141 noch zu beginnenden Abschnitten. Damit kann vsl. erst in mehr als 10 Jahren mit dem Beginn der Lärmsanierungsplanungen gerechnet werden.“¹⁷

Das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW teilt mit Schreiben vom 18.10.2013 mit: „Das Elfte Gesetz zur Änderung des BImSchG vom 2. Juli 2013 sieht (...) eine Änderung der Zuständigkeitsregelung in § 47 e BImSchG vor. Danach ist ab dem 1. Januar 2015 das Eisenbahn-Bundesamt für die Aufstellung eines bundeweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnen des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.“

2.2.3 Fluglärm

Dem Fluglärm kommt in Hennef unter allen Lärmarten hinsichtlich der Störung der Nachtruhe und der Zahl der Betroffenen die größte Relevanz zu. Die hohe Störintensität entfaltet der Fluglärm vor allem deshalb,

- weil es sich nicht um ein gleichmäßiges Geräusch handelt, wie das Grundrauschen einer Autobahn, sondern um lärmintensive Einzelereignisse, die in unregelmäßigen Abständen den Schlaf unterbrechen,
- weil es – bedingt durch die Art der Nachtflugregelung am Köln-Bonner-Flughafen – prinzipiell keine Ruhezeiten gibt, auch wenn die Intensität je nach Flugaufkommen und Betriebsrichtung variieren kann,
- weil anders als bei terrestrischem Lärm in Gebäuden keine lärmabgewandten Seiten und Räume existieren,

¹⁷ Achim Naujokat, Deutsche Bahn AG, Technik, Systemverbund, Dienstleistungen, Betrieblicher Umweltschutz (TUM 1), Schall- und Erschütterungsschutz, eMail vom 09.12.2013

- weil vielen Betroffenen sowohl die durch mehrere Studien belegte Gesundheitsgefährdung, als auch die als ungerecht empfundene rechtliche Bewertung durch Gerichte und verantwortliche Entscheidungsträger bewusst ist,
- weil mehrere angekündigte Beschlüsse¹⁸ und Ansätze¹⁹ zur Verbesserung zum nächtlichen Fluglärm nicht umgesetzt wurden,
- weil an anderen deutschen Großflughäfen (Frankfurt, Düsseldorf) mit Hinweis auf das Rücksichtsgebot und den Gesundheitsschutz der Anwohner zaghafte, aber doch spürbare Verbesserungen beim Nachtflug gerichtlich erstritten oder in Planfeststellungsverfahren verankert wurden,
- weil der Flughafen Köln-Bonn in den Sommermonaten, in denen das Bedürfnis nach nächtlicher Abkühlung durch offene Fenster am größten ist, die meisten Flugbewegungen abwickelt,
- weil der Flughafen Köln-Bonn für seinen Betrieb eine Genehmigungskonstruktion²⁰ beansprucht, die nur noch von ausgewiesenen Fachjuristen verstanden wird und den Betroffenen bisher keinen Angriffspunkt für Gerichtsverfahren bot und
- weil die prinzipielle Sinnhaftigkeit des nächtlichen Passagierverkehrs (bis zu 40 % des nächtlichen Flugverkehrsaufkommen) von breiten Bevölkerungsschichten hinterfragt wird.

Hörbar ist der Flugverkehr nahezu im gesamten Stadtgebiet.

Intensiver und regelmäßig belästigend ist der Lärm im Norden (Happerschoß, Heisterschoß), die gesamte Achse Zentralort bis Lichtenberg und Uckerath sowie in Dambroich. Die eigentlichen Lärmschwerpunkte sind der Norden des Zentralortes, Stoßdorf sowie Heisterschoß. Hier besteht in Wohngebieten ein Anspruch auf Fördermittel für passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Belüftungsanlagen). Die konkreten Betroffenheiten hängen stark von der jeweiligen Betriebsrichtung ab. Während Heisterschoß ausschließlich, aber intensiv von startenden Maschinen verlärmert wird, machen sich in den Gebieten auf der Linie Stoßdorf – Uckerath v.a. die Landungen bemerkbar. Der Westen Geistingens wird sowohl von Landungen als auch von nach Südwesten startenden Maschinen (kurze und lange NOR-Flugroute) überzogen. Z.B. gab es im September 2013 an der Lärmmessstelle Realschule 1.536

¹⁸ Z.B. das am 19.6.1996 vom Landtag beschlossene 22-Punkte-Programm, wonach eine Kernruhezeit für Passagierflüge zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr eingerichtet werden soll, wenn es zu keiner signifikanten Lärminderung kommt.

¹⁹ Beschluss des Landeskabinetts NRW vom 17.4.2013, am Flughafen Köln-Bonn ein Nachtflugverbot für Passagierflugzeuge von 0.00 bis 5.00 Uhr einzuführen. Die entspr. Rechtsverordnung wurde vom Bundesverkehrsministerium wegen rechtlicher Einwände nicht in Kraft gesetzt.

²⁰ Z.B. ein „fiktive Planfeststellung“ auf der Grundlage einer mehr als 50 Jahre alten Betriebsgenehmigung oder eine Nachtflugregelung, die von Kommunen nicht zulässigerweise beklagt werden kann, weil ihr Wegfall ein noch umfänglicherer Flugbetrieb eröffnen würde.

Lärmereignisse (>60 dB(A)), von denen 566 zwischen 22:00 und 6:00 auftraten. Im Durchschnitt treten daher pro Nacht 19 lärmrelevante Überflüge auf; konkret schwankte die Zahl aber zwischen 0 und 64.

Im Rahmen der Lärmkartierung gem. Umgebungslärm-RL wurde vom LANUV die Zahl der Bewohner (N) errechnet, die in Gebäuden wohnen, deren Fassaden – fluglärmbedingt - folgende Schallpegeln aufweisen (dargestellt ist auch der Wert von 2014):

Lärmindex L_{den} (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex)

$L_{den}/dB(A)$:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N (2018)	10.123	0	0	0	0
Im Vergleich der Wert aus 2014	9.014	0	0	0	0

Lärmindex L_{night} (Nachtwert)

$L_{night}/dB(A)$:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N (2018)	2.260	0	0	0	0
Im Vergleich der Wert aus 2014	1.458	0	0	0	0

Im Vergleich zum Straßenlärm gab es somit beim Fluglärm eine Erhöhung der Zahl der Betroffenen, beim Lärmindex L_{den} um 11 % und beim Lärmindex L_{night} um 35 %.

Die Zahl der Bewohner innerhalb des unveränderten, sog. Nachtschutzgebietes²¹ beträgt 3.312 (eigene Erhebung).

Detaillierte Zahlen zur Fluglärmstatistik gehen aus den monatlichen Fluglärmberichten des Flughafens sowie den Jahresauswertungen der Lärmschutzgemeinschaft Ortsverband Hennef e.V. hervor.

²¹ Beim Nachtschutzgebiet handelt es sich nicht um eine Kategorie der Lärmaktionsplanung, sondern um einen Lärmschutzbereich der gem. dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm und der „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen(AzB)“ festgesetzt wird. In das zugrundeliegende Datenerfassungssystem (DES) gehen u.a. die jeweilige Flugroutenbeschreibung, die Routenauslastungen und die eingesetzten Flugzeugtypen, sowie die prognostische Entwicklung für die Zukunft ein. Das Nachtschutzgebiet bildet die Grundlage für die Zuwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen.

2.2.4 Sonstige Lärmquellen

Die vom LANUV vorgelegte Lärmkartierung weist außer Straßen- und Fluglärm auf dem Hennefer Stadtgebiet keine weiteren Lärmemittenten aus.

Zu Lärm durch Gewerbe, Industrie, Sport- und Freizeitanlagen wird auf den Lärmminde-rungsplan von 2010 verwiesen.

3 Maßnahmenplanung

Ein Großteil des kartierten Lärms resultiert schlicht aus den Verkehrsmengen, an denen sich angesichts der schwer zu beeinflussenden Merkmale wie Siedlungs- und überregionale Wirt-schaftsstruktur, Pendlerverkehre, Motorisierungsgrad, Demographie, Reichweite und Takt-dichte des öffentlichen Nahverkehrs, Nutzerverhalten, Mobilitätskosten u.a. nur sehr schwer etwas ändert lässt. Die Maßnahmen des Lärmaktionsplanes beschränken sich daher auf Maßnahmen mit einer rel. engen Verkettung von Ursache und Wirkung.

Mindestens genauso weitreichend ist die Einschränkung an Einflussnahme, die sich aus der jeweiligen Zuständigkeit ergibt. Naturgemäß bewegen sich die meisten Verkehrsmengen auf klassifizierten Bundes- und Landesfernstraßen, für die die Bundes- bzw. Landesverkehrs-ministerien verantwortlich zeichnen. Diese setzen ihre räumlichen Schwerpunkte, verwalten die entsprechenden Ressortbudgets und treffen die Investitionsentscheidungen weitgehend ohne kommunale Beteiligung.

Am Schienen-und Luftverkehr haben die Kommunen überhaupt keinen Anteil.

Da – von Neubauvorhaben abgesehen - weder für den einzelnen Bürger, noch für die Kom-munen einklagbare Ansprüche auf Lärmstandards in Form von verbindlich einzuhaltenden Lärmwerte existieren, führt selbst bei erheblichem Problemdruck auch der Weg über die Ge-richte i.a.R. nicht zu effektiverem Lärmschutz. Im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm wird z.B. hinsichtlich des Themas Fluglärm im Lärmaktionsplan auf die fachgesetzliche Regelung verwiesen²², was von den Flughäfen dahingehende ausgelegt wird, dass sich aus der Lärm-aktionsplanung keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen ergeben, auch wenn das Ziel der Richtlinie, nämlich „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungs-lärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder zu mindern“, damit konterkariert wird.

Die Instrumente für aktive Lärmschutzmaßnahmen auf kommunaler Ebene sind daher sehr überschaubar:

²² „Bei der Lärmaktionsplanung nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind für Flugplätze die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beach-ten.“ § 14 Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm

- Lärmoptimierte Oberflächengestaltung von kommunalen Straßen (z.B. Ersatz von Kopfsteinpflaster durch Asphalt, Fahrbahnsanierung schadhafter Decken), wobei ein solcher Umbau sich gegenüber anderen Belangen wie Gestaltung und denkmalpflegerischen Anspruch durchsetzen muss.
- Verkehrsführungsmaßnahmen (Einbahnstraßenregelungen, Fahrbahngestaltung zur Geschwindigkeitsdrosselungen) und Geschwindigkeitsreduzierungen, die aber auch im Hinblick auf Verkehrsfluss begründbar sein müssen,
- Bau von Lärmschutzanlagen (bei kommunalen Straßen eher ungewöhnlich)
- Vermeidung von Lärmkonflikten im Zuge von Bauleitplanung, Baugenehmigungen und bei der Konzeption von öffentlicher Infrastruktur.

Im folgenden werden Einzelmaßnahmen für Hennef aufgezeigt. Diese gehen sowohl auf Vorschläge und laufende Prozesse in Verwaltung und Politik, als auch auf Anregungen aus der Bürgerschaft (z.B. Informationsveranstaltung zum Lärmaktionsplan am 28.11.2013) zurück.

3.1 Handlungsfeld Straßenlärm

- Die Stadt Hennef setzt sich weiterhin bei allen verantwortlichen Stellen für eine Ortsumgehung Uckerath ein.
- Der von BAB 560 ausgehende Lärm, geht in nicht unerheblichen Maß auf mangelhaft verbundener Plattenelemente („Fugenschläge“) zurück. Der Straßenbaulastträger wurde gebeten, hier für Abhilfe durch entsprechende Fahrbahnsanierungen zum Lärmschutz zu realisieren. Die Sanierungsmaßnahmen 2019/2020 können auch zu einer gewissen Lärmreduktion führen.
- Der öffentliche Busnahverkehr wurde vor einigen Jahren aufgefordert, sich verstärkt um einen Einsatz modernerer, lärmärmerer und emissionsreduzierter Busse zu bemühen. Dem Hinweis wurde gefolgt: Ab Anfang 2020 sind im RSK bereits über 30 Hybrid-Busse mit einem sog. Diesel-elektrischem Antrieb unterwegs. Bis Ende des Jahres soll dieser Anteil auf 69 Fahrzeuge erhöht werden.
- Die Stadt Hennef bemüht sich in ihrem Zuständigkeitsbereich darum, Schwerlastverkehr durch Durchfahrtsverbote, Leitsysteme, Erschließungsmaßnahmen und Bauleitplanung aus den Wohngebieten herauszuhalten.
- Das Thema Lärmimmission ist permanenter Bestandteil der kommunalen Bauleitplanung und wird unabhängig der jeweils aktuellen Stufe der Lärmaktionsplanung seitens der Verwaltung im Rahmen ihrer rechtlichen Zuständigkeit fortwährend berücksichtigt. Eine Prognose der zu erwartenden Lärmverteilung und die Festsetzung von lärmmindernde Vorkehrungen gehört zu den Regelaufgaben in Bauleitplanverfahren.

- Bei der Aufstellung des Lärminderungsplan 2002 wurde die Lärmsituation an der BAB A 3 im Bereich der Ortslage Stoßdorf betrachtet. Seitens des Gutachters und seitens der Bundesstrassenverwaltung gab es unterschiedliche Aussagen hinsichtlich des Bedarfs bzw. Anspruchs an passiven Lärmschutzmaßnahmen. Die Stadt Hennef wird im anstehenden kommunalen Klimaschutzkonzept nach Möglichkeiten suchen, auf den sog. *modal split*²³ Einfluss zu nehmen, um eine Stärkung des Fahrrad- und ÖPN-Verkehrs zulasten des motorisierten Individualverkehrs zu erzielen.
- Im Bereich der Frankfurter Straße (Hauptverkehrsstraße innerhalb Hennefs) wurde 2019 auf einer Länge von ca. 700 m eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h vorgeschrieben., was auch zu Lärmreduzierung im Zentralbereich beitragen wird.

3.2 Handlungsfeld Schienenlärm

- In unmittelbarer Nähe zum Hennefer Ortsteil Auel wurden vor einigen Jahren Bahnschwellen ausgetauscht. Dabei kamen die für den unbebauten Außenbereich üblichen, ungedämmten Schwellen zum Einsatz. Die zuständige Stelle der Deutschen Bahn wurde aufgefordert, angesichts der Ortsnähe hier für innerörtliche Lagen übliches Material mit schalldämmenden Eigenschaften einzusetzen. Der Zentralort wird in seiner Längsachse von der Bahn durchquert. Die Deutsche Bahn wird aufgefordert, bei dem auf der Siegtalstrecke verkehrenden Güterverkehr modernes, schalldämmtes Material einzusetzen, um insbesondere in der Nacht die Lärmkonflikte zu minimieren.
- Bei der Aufstellung des Lärminderungsplan 2002 wurde die Lärmsituation an der ICE-Trasse in Dambroich betrachtet. Seitens des Gutachters (TÜV Rheinland) und seitens der DB ProjektBau GmbH gab es unterschiedliche Aussagen hinsichtlich des Bedarfs und Anspruch passiver Lärmschutzmaßnahmen.

3.3 Handlungsfeld Fluglärm

- Die Stadt Hennef setzt sich mit Nachdruck für eine Kernruhezeit in der Nacht ein. Als ersten Schritt fordert Sie den Flughafen Köln-Bonn sowie die zuständigen Landes- und Bundesverkehrsministerien auf, die bestehende Nachtflugregelung dahingehend anzupassen, dass der Passagierflugverkehr in der Zeit von 00:00 bis 5:00 untersagt wird.
- Die Stadt fordert den Flughafen Köln-Bonn auf, sich nachdrücklich für eine Ausnahme von vergleichsweise lärmintensiven Flugzeugtypen, namentlich der

²³ Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel

McDonnell Douglas MD-11 einzusetzen, beispielsweise durch eine stark progressiv gestaffelte Gebührenordnung.

Anlagen

Anlage1 Lärmkartierung Hennef (2020)

Anlage2 Lärmkarte Straße Lden (2020)

Anlage3 Lärmkarte Straße Lnight (2020)

Anlage4 Lärmkarte Schiene Lden (2020)

Anlage5 Lärmkarte Schiene Lnight (2020)

Anlage6 Lärmkarte Fluglärm Lden (2020)

Anlage7 Lärmkarte Fluglärm Lnight (2020)