

## Aktionsplan für die Stadt

### Hilden

(Stufe 1)

#### Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen:

Die Gemeinde liegt in der Ballungsrandzone im Bereich der Entwicklungsachsen 1. Ordnung Düsseldorf – Wuppertal/ Düsseldorf – Leverkusen, im mittleren Westen von Deutschland. Das Gemeindegebiet geht teilweise mit seiner Bebauung in die Nachbargemeinden über und ist außer im Süden von Autobahnen umgeben. Das nächste Oberzentrum ist Düsseldorf, welches verkehrlich über klassifizierte Straßen und Schienenverkehr zu erreichen ist.

Hauptlärmquellen, welche in die Gemeinde einwirken, sind

#### Haupt-Straßenverkehr

Name	Kfz/a	Lage der Straßenabschnitte (Stufe 1)
A3	43,4 Mio	östlich durch die Gemeinde, Verlauf Nord-Süd
A46	37,9 Mio	nördliche Gemeindegrenze, Verlauf West-Ost
B228	8,9 Mio	im Zentrum der Gemeinde, Verlauf West-Ost
L85	7,4 Mio	östlich durch die Gemeinde, Verlauf West-Ost
L403	7,7 Mio	östlich durch die Gemeinde, Verlauf Nord-Süd
L404	6,0 Mio	im Zentrum der Gemeinde, Verlauf Nord-Süd

#### Haupt-Schienenverkehr

Name	Züge/a	Lage
Düsseldorf - Köln	64000	westlich durch die Gemeinde, Verlauf Nord-Süd

#### Zuständige Behörde

Stadt Hilden (GKZ: 05158016); Am Rathaus 1; 40721 Hilden; Telefon: 02103-720-418; Fax: 02103-72-622, [amt61@hilden.de](mailto:amt61@hilden.de); Homepage: [www.hilden.de](http://www.hilden.de)

#### Verweis auf Ort der Veröffentlichung (z.B. Internetseite)

Die Lärmkarten können mit Auswahl der Stadt Hilden eingesehen werden unter:

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

Eisenbahn: <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de>

Der Lärmaktionsplan ist im Internet zu finden unter:

<http://www.umgebungslaerm.hilden.de>

## Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-RL 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§47a - f des BImSchG.

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

Die Bewertung der mittels der strategischen Lärmkartierung gewonnenen Ergebnisse erfolgt auf Basis der für Nordrhein-Westfalen (siehe Runderlass (RdErl.) des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV)) festgelegten Auslösewerte von  $L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$ . Sind diese Werte laut den Berechnungen für die Lärmkartierung überschritten, ist ein Aktionsplan aufzustellen.

Die von der Bundesrepublik der EU mitgeteilten Grenzwerte sind veröffentlicht unter:

[http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d\\_2002\\_49/library?l=/reporting\\_2005/ms\\_reports/germany/dezip/\\_EN\\_1.0\\_&a=d](http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/dezip/_EN_1.0_&a=d)

[http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d\\_2002\\_49/library?l=/reporting\\_2005/ms\\_reports/germany/reporting2005\\_d2002-49/\\_DE\\_1.0\\_&a=d](http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/reporting2005_d2002-49/_DE_1.0_&a=d)

## Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Stadt Hilden hat – zur Vorbereitung der Aufstellung dieses Lärmaktionsplans – das Hildener Ingenieurbüro *StadtVerkehr* beauftragt, die Ergebnisse der Lärmkartierung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) und des Eisenbahnbundesamtes (EBA) zu überprüfen, die in Hilden besonders von "Umgebungsärm" betroffenen Bereiche zu identifizieren und Maßnahmen zur Lärminderung vorzuschlagen.

Den vollständigen Abschlussbericht zur „Konfliktanalyse und Ableitung von Maßnahmenvorschlägen für den EU-Umgebungsärm der Stadt Hilden“ vom 03.12.2010 des Ingenieurbüros können Sie als pdf-Datei im Internet unter [www.umgebungslaerm.hilden.de](http://www.umgebungslaerm.hilden.de) einsehen.

Aus der Analyse der Lärmkartierung und der Betroffenenanzahlen ergibt sich folgendes Bild der Lärmsituation in Hilden:

### **Straßenverkehr:**

Innerhalb des Stadtgebiets Hildens stellen die Autobahnen A3 und die A46 die Straßen mit der höchsten Verkehrsbelastung dar. Am Autobahnkreuz Hilden beträgt die Querschnittsbelastung auf der A46 101.000 Kfz/24h und auf der A3 119.037 Kfz/24h. Die Autobahn A59 weist in Höhe des Stadtgebietes von Hilden eine Verkehrsbelastung von 48.315 Kfz/24h im Querschnitt auf. Die Werte stammen aus der Verkehrsstärkekarte von Juli 2005 und stellen die Zahl der durchschnittlichen Fahrten in 24 Stunden im Jahresmittel dar.

Die hohe Verkehrsbelastung von über 100.000 Kfz/24h auf der A3 und die Nähe zu den Wohnsiedlungsbereichen führen dazu, dass zwar eine große Zahl von Einwohnern von Lärm betroffen ist, aber nur in kleinräumigen Teilbereichen auch tatsächlich die Auslösewerte des Erlasses des MUNLV überschritten werden. Davon betroffen sind die Bereiche „An der Bibelskirch“, Fuchsbergstraße und Heidekrug bzw. Am Heidepark.

Die Walder Straße (L85) zwischen dem Ostring und der Stadtgrenze Hilden zu Solingen stellt einen Lärm- und Konfliktschwerpunkt dar. Hier beträgt die Verkehrsbelastung im Querschnitt zwischen 26.900 Kfz/24h (am Ostring) und 18.000 Kfz/24h (an der Stadtgrenze). Eine Vielzahl von Betroffenen ist insbesondere dann anzutreffen, wenn die Häuser sich unmittelbar nah an der Walder Straße befinden.

Die Bundesstraße B 228 (Berliner Straße) zwischen dem Knotenpunkt Berliner Straße / Benrather Straße / Eller Straße und Knotenpunkt Walder Straße / Elberfelder Straße weist trotz ihrer Lage im Zentrum nur eine geringe Anzahl von Betroffenen bei punktuellen Überschreitungen auf.

Jedoch stellt die L 404 (Richrather Straße / Klotzstraße) zwischen dem Knotenpunkt Berliner Straße / Benrather Straße / Eller Straße und dem Knotenpunkt Richrather Straße / Baustraße einen weiteren Lärm- und Konfliktschwerpunkt dar. Durch die hohe Verkehrsbelastung von bis zu max. 17.800 Kfz/24h in Verbindung mit der engen mehrgeschossigen Bebauung sind insbesondere im Abschnitt zwischen der Hofstraße und Neustraße und der Neustraße und Baustraße eine hohe Zahl von Einwohnern betroffen.

**Anzahl der betroffenen Personen** (ermittelt nach der Hausnummern-Methode – siehe Abschlussbericht des Ingenieurbüros *StadtVerkehr*)

Straßenverkehr		
Straße	Tag (Personen)	Nacht (Personen)
Autobahn (A3)/ Abschnitt	73	167
Walder Straße /Abschnitt	556	722
Berliner Straße/Abschnitt	74	135
Richrather Straße/ Klotzstraße/Abschnitt	295	289
Summe	998	1313

**Eisenbahnverkehr:**

In Hilden wurden nur die Lärmemissionen der Eisenbahntrasse ab dem Bahnhof in Richtung Düsseldorf untersucht. Die Anzahl der Züge auf der S-Bahn-Trasse vom Bahnhof in Richtung Solingen sowie auf der Fortsetzung der Güterzugtrasse vom Bahnhof in Richtung Langenfeld unterschreiten den Schwellenwert, den die EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Kartierung der 1. Stufe vorgibt (mehr als 60.000 Züge pro Jahr).

Die Kartierung der Lärmisophonen für die Schienenstrecke zeigen auf, dass im untersuchten Streckenabschnitt nur eine geringe Anzahl von Bewohnern betroffen sind

**Anzahl der betroffenen Personen** (ermittelt nach der Methode VBEB – siehe Abschlussbericht des Ingenieurbüros *StadtVerkehr*)

Schienenverkehr		
Straße	Tag (Personen)	Nacht (Personen)
Ellerstraße/ Hülsenstraße	6	36

Die 6 Personen lassen sich in zwei Gebäuden im Bereich Ellerstraße und Hülsenstraße verorten. Die 36 Personen, die nachts betroffen sind, lassen sich ebenfalls in den beiden Gebäuden im Bereich Ellerstraße und Hülsenstraße verorten. Hinzu kommen noch fünf weitere Gebäude im Bereich der Straße Großhülsen.

Diese Gebäude befinden sich ausschließlich in festgesetzten Gewerbe- und Industriegebieten.

## Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen

Spezielle Lärminderungspläne wurden in Hilden bisher nicht aufgestellt. Jedoch wurde dem Aspekt des Lärmschutzes bei allen Planungen von Verkehrswegen sowie in der Bauleitplanung innerhalb der geltenden Anforderung Rechnung getragen.

Bei den im Rahmen der Lärmkartierung ermittelten Straßen mit entsprechenden Lärm- und Konfliktschwerpunkten handelt es sich durchgängig um Straßen deren Straßenbaulastträger nicht die Stadt Hilden ist, sondern das Land NRW oder die Bundesrepublik Deutschland. Konkrete Maßnahmen zur aktiven Lärminderung können demnach nur von dem jeweiligen Baulastträger umgesetzt werden.

Mit Schreiben vom 07.01.2009 wurde der Landesbetrieb Straßen.NRW Regionalniederlassung Niederrhein als Vertreter der Straßenbaulastträger der betroffenen Abschnitte der Autobahn sowie der Bundes- und Landstraßen um Stellungnahme zu den seitens der Stadt Hilden gemachten Vorschlägen gebeten. Den Inhalt des Antwortschreibens kann man so zusammenfassen: Die Berechnungen der Lärmkartierung nach VBUS sind keine Grundlage zur Beurteilung der Notwendigkeit von Lärmsanierungen für klassifizierte Straßen und im Übrigen werden sämtliche Vorschläge der Stadt Hilden abgelehnt.

Auf Grund der geringen Anzahl der Betroffenen und der Vielzahl der vorhandenen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen sowie ihrer Verkehrsbedeutung wird für die Berliner Straße kein Lärmaktionsplan aufgestellt.

Auf Grund der Lage der vom Eisenbahnverkehrslärm betroffenen Bereiche in Gewerbe- und Industriegebieten der Stadt Hilden sowie der geringen Anzahl von Betroffenen hat die Stadt Hilden beschlossen, für diesen Themenbereich auf Vorschläge für Minderungsmaßnahmen zu verzichten und keinen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass im Stadtgebiet der Stadt Hilden aus Sicht der DB AG, die im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland alle "freiwilligen" Maßnahmen zur Lärmsanierung entlang von Schienenwegen durchführt, die Sanierung sämtlicher Eisenbahntrassen durch den Bau einer Lärmschutzmauer im Bereich Bahnhofsallee / Neustraße und durch Fördermaßnahmen im Hildener Süden abgeschlossen ist.

Somit werden für folgende Plangebiete einzelne Teilaktionspläne erstellt:

Planbezeichnung	Ortslage	Lärmart
Hilden-2008-01 Autobahnabschnitt A3 zwischen AK Hilden und Stadtgrenze Hilden / Solingen	außerhalb	Straßenverkehr
Hilden-2008-02 L 85 (Walder Straße) zwischen Ostring und Stadtgrenze zu Solingen	geschlossen	Straßenverkehr
Hilden-2008-03 L 404 (Richrather Str. / Klotzstraße) zwischen dem Knotenpunkt Berliner Straße / Bennrather Straße / Eller Straße und dem Knotenpunkt Richrather Straße / Baustraße	geschlossen	Straßenverkehr

Die Nummerierung der in den Teilaktionsplänen vorgeschlagenen Maßnahmen entspricht der Nummerierung im Abschlussbericht des Ingenieurbüros *StadtVerkehr* „Konfliktanalyse und Ableitung von Maßnahmenvorschlägen für den EU-Umgebungsärm der Stadt Hilden“ vom 03.12.2010. Ergänzende Maßnahmenvorschläge werden der Nummerierung angefügt.

### **Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Auf Grundlage des Beschlusses durch den Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Hilden vom 02.02.2011, wurde die Öffentlichkeit über das Internet in der Zeit vom 04.04.2011 bis einschließlich zum 06.05.2011 beteiligt.

Die Abhandlung der eingegangenen Anregungen durch den Rat der Stadt Hilden am 20.07.2011 können im öffentlichen Ratsinformationssystem im Internet unter folgendem Link eingesehen werden:

<http://www.hilden.de/session/bi/vo0050.php? kvonr=2274&voselect=447>

Im Ergebnis ist von den eingereichten Anregungen aus der Öffentlichkeit nur eine berücksichtigt worden und als Ergänzung zu den Maßnahmenvorschlägen zu dem Teilaktionsplan für die Autobahn A3 beigefügt werden.

Dieser Vorschlag findet sich unter den Maßnahmenvorschlägen zum Straßenverkehr unter der Bezeichnung M 1.5 wieder und beinhaltet eine Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwände an der A3.

### **Information und Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange**


Mit Beschluss vom 20.07.2011 hat der Rat der Stadt Hilden die Verwaltung mit der Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange zum Entwurf des Lärmaktionsplans beauftragt.

Die Beteiligung fand in der Zeit vom 15.08.2011 bis einschl. 16.09.2011 statt.

Alle eingegangenen Anregungen werden dem Rat der Stadt Hilden in seiner Sitzung 15.02.2012 zur Beschlussfassung vorgestellt.

Im Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wird lediglich der Anregung der Stadt Erkrath gefolgt und der Teilaktionsplan: Hilden-2008-01, um die Maßnahme M 1.2a: „Errichtung einer Lärmschutzwand an der Tangente A46-A3 Richtung Oberhausen im Bereich des Autobahnkreuzes (AK) Hilden“ ergänzt, bzw. in chronologischer Reihenfolge eingefügt.

### Teilaktionsplan: Hilden-2008-01

<b>Lageplan</b>  Ein Lageplan zeigt die A3 in Hilden. Die Autobahn verläuft von oben nach unten durch die Stadt. Verschiedene Bereiche sind farblich markiert: ein breiter orangefarbener Streifen entlang der A3, ein schmalerer roter Streifen daneben und ein grüner Bereich am unteren Rand. Die Karte zeigt auch Gebäude, Straßen und Grünflächen.	<b>Zugehörige Daten:</b>  A3  zwischen AK Hilden und Stadtgrenze Hilden / Solingen  Querschnittbelastung: ~ 120.000 Kfz/24h  Straßenbaulastträger: Bundesrepublik Deutschland (vertreten durch Landesbetrieb Straßen.NRW - Autobahnunterhaltung Krefeld)
--	--

#### **Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen**

Die A3 ist Teil der Europastraße von Amsterdam nach Rom und trägt laut Landesbetrieb Straßen.NRW die Hauptlast des Verkehrs im Rheinland. Pro Tag fahren im Autobahnkreuz Hilden in beide Richtungen ca. 138.000 Fahrzeuge. Alle Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass der heute schon hohe Schwerlastverkehr (laut NWSib: 13.628 Kfz/d) weiterhin steigt.

Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen sind heute nicht ausgeschildert. Besonders lärmreduzierte Fahrbahnbeläge sind nicht eingebaut. Im Gegenteil, die rechte Fahrbahnspur wurde für den Schwerlastverkehr als Betonfahrbahn ausgeführt.

Auf der östlichen Seite befindet sich ab dem Brückenbauwerk Krabbenburg bis nördlich des Brückenbauwerks Elberfelder Straße (B 228) eine durchgehende Lärmschutzwand. Auf der Westseite befindet sich von der Abfahrt zur Raststätte Ohligser Heide (West) bis ebenfalls nördlich des Brückenbauwerks Elberfelder Straße (B 228) eine Lärmschutzwand.

Die hohe Verkehrsbelastung auf der A3 und die Nähe zu den Wohnsiedlungsbereichen führen dazu, dass zwar eine große Zahl von Einwohnern von Lärm betroffen ist, aber nur in kleinräumigen Teilbereichen auch tatsächlich die Auslösewerte des Erlasses des MUNLV punktuell überschritten werden. Davon betroffen sind die Bereiche „An der Bibelskirch“, Fuchsbergstraße und Heidekrug bzw. Am Heidepark.

Weiterhin ist der Ruhe- und Erholungsraum des Hildener Stadtwaldes erheblich durch die Lärmemissionen beeinträchtigt.

Die Stadt Hilden berücksichtigt im Rahmen von Bauleitplanungen das Thema "Schallimmissionsschutz" regelmäßig. Konflikte werden aufgezeigt und Minderungsmaßnahmen, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen, – in der Regel „passive“ Schutzmaßnahmen – werden in Bebauungsplänen festgesetzt. Orientierungsmaßstab sind regelmäßig die schalltechnischen Werte für die städtebauliche Planung gem. DIN 18005. Die Belange des Schallschutzes werden bei der in der städtebaulichen Planung erforderlichen Abwägung aller Belange als ein wichtiger Planungsgrundsatz verstanden.

Auf Ebene des Lärmaktionsplans sind keine weitergehenden Maßnahmen ersichtlich, die mit Hilfe der Bauleitplanung die Lärmemissionen der A3 reduzieren helfen.

Eine Verbesserung der Lärmsituation kann deshalb nur in Zusammenarbeit mit den zuständigen Straßenbaulastträgern erfolgen.

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

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

Als ad-hoc Lärminderungsmaßnahmen werden vorgeschlagen:

M 1.1: **Absenkung der Geschwindigkeitsbeschränkung** auf der A3 auf 100 km/h (Nach Umsetzung der Maßnahme M 1.3 kann geprüft werden, ob eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf 120 km/h verhältnismäßig ist.)

M 1.2: **Verstärkte Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkung** durch Geschwindigkeitsmessungen

### **Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete**

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

Als *mittelfristige* Maßnahme wird angeregt:

M1.2a: **Errichtung einer Lärmschutzwand** an der Tangente A46-A3 Richtung Oberhausen im Bereich des Autobahnkreuzes (AK) Hilden.

### **Langfristige Strategie der Lärminderung**

Die Fahrbahndecken der Autobahn haben in der Regel eine Lebensdauer von 15 Jahren. Da die Decken – insbesondere die Betonfahrbahn – in den letzten Jahren saniert wurden, ist mit einem Auswechseln der Fahrbahndecken kurz- bis mittelfristig nicht zu rechnen. Für die nächste Deckensanierung wird als Planungsmaßnahme vorgeschlagen:

M 1.3: **Bauliche Schallschutzmaßnahmen** nach dem Stand der Technik, insbesondere **lärmmindernde Straßendecke** (offenporige Asphaltdeckschicht der 3. Generation, mindestens aber geräuschoptimierter Splittmastixasphalt ohne Absplittung (SMA<sub>2</sub>))



im gesamten Streckenabschnitt.

Da auf der A3 die rechten Fahrspuren als Betonfahrbahn - insbesondere für den Schwerlastverkehr - ausgeführt ist, müssen diese einbezogen werden.

M 1.4: **Überprüfung von** Einzelfällen der Lärmsanierung an bestehenden Wohngebäuden und Gebäuden mit schutzbedürftiger Nutzung.

Hier ist vom Straßenbaulastträger zu untersuchen, ob die **bestehenden Lärmschutzmaßnahmen** entlang der A3 auch bei der gestiegenen Verkehrsbelastung in den letzten 20 Jahren ihre Wirkungen noch erfüllen können. Sollten Defizite ermittelt werden, sind Korrekturen an den Lärmschutzwänden bzw. -wälle durchzuführen. (Einzelantrag der Betroffenen erforderlich!)

M 1.5: Bauliche Schallschutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik, durch **Erhöhung der Lärmschutzwände** entlang der A3.

### Finanzielle Informationen

Bei den geplanten Maßnahmen zur Lärminderung (Beschilderung) der 1. Stufe handelt es sich um Maßnahmen des Straßenbaulastträgers.

Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß der vorgeschlagenen Maßnahme M 1.1 sind effektive und kostengünstige Maßnahmen zur Lärminderung. Dabei führen Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht nur zu einer Verlangsamung, sondern auch zu einer Verstetigung des Verkehrs, was wiederum zu einer weiteren Reduzierung der Lärmbelastung beiträgt.

Darüber hinaus haben Geschwindigkeitsbegrenzungen positive Wirkungen zu Gunsten der Betroffenen gegen weitere Belastungen (insbesondere Synergien zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz).

Schließlich fördert die Beschränkung der Geschwindigkeit in Verbindung mit der Verstetigung des Verkehrs auch die Verkehrssicherheit und reduziert bei den Kfz den Verbrauch von Benzin / Diesel.

In der ökonomischen Bewertung der lärmindernden Wirkung von offenporigen Asphaltdeckschichten (OPA) im Vergleich mit geräuschoptimierten Splittmastixasphalt (SMA<sub>2</sub>) der Durth Roos Consulting GmbH (Karlsruhe, September 2003 – erstellt im Auftrag des Deutschen Asphaltverbandes e.V.) wird die Kosten-Nutzen-Relation bezogen auf den Straßenbau ausführlich dargestellt. [Der Bericht ist im Internet veröffentlicht.](#)

Er kommt zum Ergebnis, dass der Einsatz von lärmindernden Deckschichten trotz dem größeren Unterhaltungsaufwand und der kürzeren Lebensdauer immer dann sinnvoll ist, wenn durch den Einsatz dieser Belagsarten die Lärmschutzeinrichtungen (Wälle und Wände) nicht erhöht oder komplett neu gebaut werden müssen.

Da die Fahrbahndeckensanierung – nach Einschätzung der Stadt Hilden – erst langfristig zu erwarten ist, ist bei der Planung der Sanierung der Einsatz von lärmindernden Straßendecken gemäß dem dann vorliegenden aktuellen Stand der Technik vorzusehen.

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

Für die Autobahn ist die Bezirksregierung Düsseldorf Straßenverkehrsbehörde, die nach Anhörung des Straßenbaulastträgers die vorgeschlagenen Maßnahmen anordnen kann, jedoch nicht muss.

Für die Umsetzung der Maßnahme M 1.1 bis M 1.5 ist der Landesbetrieb Straßen.NRW - Autobahn niederlassung Krefeld als Vertreter der Bundesrepublik Deutschland zuständig.



Lärmschutz an bestehenden Straßen richtet sich nach bundeseinheitlich festgelegten Kriterien. Dazu zählt u.a., dass Lärmsituationen anhand der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes (VLärmSchRL-97) in Verbindung mit den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen (RLS-90) zu ermitteln und bewerten ist. Lärmsanierung an bestehenden Bundes- und Landesstraßen ist grundsätzlich eine freiwillige Leistung unter Berücksichtigung der Haushaltslage.

Erst bei einer „wesentlichen Änderung“ von Straßen gelten die Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Das Berechnungsverfahren wird in der Anlage 1 der 16. BImSchV festgelegt bzw. es wird auf die RLS-90 verwiesen.


Vor Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen wird der Straßenbaulastträger die Notwendigkeit und den Effekt im Rahmen der für die Straßenbauverwaltung geltenden RLS-90 überprüfen.

Ein direkter Vergleich der nach der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm (VBUS) und der nach der RLS-90 berechneten Pegelwerte ist nicht möglich.

### **Erwartete Auswirkungen**

Durch die Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 100 km/h ist zu erwarten, dass sich bei einer Querschnittsbelastung von ca. 120.000 Kfz/24h verbunden mit einem Schwerverkehranteil von 10 % der rechnerische Emissionspegel um ca. 2 dB(A) reduziert.

## Teilaktionsplan Hilden-2008-02

<b>Lageplan</b> 	<b>Zugehörige Daten:</b>  L 85 (Walder Straße)  zwischen Knotenpunkt L403 (Ost-ring) und Stadtgrenze Solingen  Querschnittbelastung: zwischen 26.900 Kfz/24h (am Ost-ring) und 18.000 Kfz/24h (an der Stadtgrenze)  Straßenbaulastträger: Land Nordrhein-Westfalen (vertreten durch Landesbetrieb Straßen.NRW - Regionalniederlassung Niederrhein)
--	--

### Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen

Die L 85 (Walder Straße) im Abschnitt zwischen Ostring und der Stadtgrenze zu Solingen ist Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes innerhalb der Stadt Hilden und überregionale Verbindung nach Solingen.

Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen sind heute nicht ausgeschildert. Besonders lärmreduzierte Fahrbahnbeläge sind nicht eingebaut. Die Fahrbahndecke zwischen Ostring und dem Knotenpunkt Lievenstraße / Am Heidepark ist stark sanierungsbedürftig.

Die L 85 zwischen im beschriebenen Abschnitt stellt einen Lärm- und Konfliktschwerpunkt dar. Durch die hohe Verkehrsbelastung von bis zu 26.900 Kfz/24h eine hohe Zahl von Einwohnern betroffen. Eine Vielzahl von Betroffenen ist insbesondere dann anzutreffen, wenn die Häuser sich unmittelbar nah an der Walder Straße befinden.

Die Stadt Hilden berücksichtigt im Rahmen von Bauleitplanungen das Thema "Schallimmissionsschutz" regelmäßig. Konflikte werden aufgezeigt und Minderungsmaßnahmen, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen, – in der Regel „passive“ Schutzmaßnahmen – werden in Bebauungsplänen festgesetzt. Orientierungsmaßstab sind regelmäßig die schalltechnischen Werte für die städtebauliche Planung gem. DIN 18005. Die Belange des Schallschutzes werden bei der in der städtebaulichen Planung erforderlichen Abwägung aller Belange als ein wichtiger Planungsgrundsatz verstanden.

Auf Ebene des Lärmaktionsplans sind keine weitergehenden Maßnahmen ersichtlich, die mit Hilfe der Bauleitplanung die Lärmemissionen der Walder Straße reduzieren helfen.

Eine Verlagerung des Verkehrs auf andere alternative Verkehrswege ist auf Grund des hohen Ziel- und Quellverkehrsanteils der Hildener Innenstadt nicht möglich. Auch für den Durchgangsverkehr Solingen – Düsseldorf (insbesondere zu den Gewerbe- und Industriegebiete in Benrath, Hassels, Reisholz, Gerresheim und Lierenfeld) ist die Erschließung über die Walder Straße schneller und kürzer als den Weg über die A 46 zu suchen.

Eine Verbesserung der Lärmsituation kann deshalb nur in Zusammenarbeit mit den zuständigen Straßenbaulastträgern erfolgen.

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

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

Als ad-hoc Lärminderungsmaßnahmen werden vorgeschlagen:

M 2.5: **Verstetigung des Verkehrs** durch Anpassung und Erweiterung der "Grünen Welle" und **Modernisierung der Signalanlagen** mit verkehrsabhängiger Steuerung der Signallaufzeiten.

M 2.3: **Aufnahme in das Schallschutzfensterprogramm** des Landes NRW für ausgewählte Wohngebäude entlang der Walder Straße  
(Einzelantrag des Betroffenen erforderlich!)

### **Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete**

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

Als mittelfristige Planungsmaßnahme wird angeregt:

M 2.1a: **Bauliche Schallschutzmaßnahmen** nach dem Stand der Technik, insbesondere **lärmmindernde Straßendecke** (Lärmoptimierter Asphaltbeton z.B.: LOA 5 Düsseldorf – LOA 5D) auf der Walder Straße zwischen der Grünstraße und der Straße "Am Heidekrug" im Rahmen der Deckenerneuerung.

### **Langfristige Strategie der Lärminderung**

Die Fahrbahndecken der Straße sind in der Regel auf eine Lebensdauer von 15 Jahren ausgelegt, werden aber tatsächlich erst nach viel längerer Zeit erneuert. Da die Decke im Bereich der Walder Straße zwischen der Straße „Am Heidekrug“ und dem Dürerweg erst in den letzten Jahren saniert wurde, ist mit einem Auswechseln der Fahrbahndecken kurz- bis mittelfristig nicht zu rechnen. Für die nächste Deckensanierung wird als Planungsmaßnahme vorgeschlagen:

M 2.1b: **Bauliche Schallschutzmaßnahmen** nach dem Stand der Technik, insbesondere **lärmmindernde Straßendecke** (Lärmoptimierter Asphaltbeton z.B.: LOA 5 Düsseldorf – LOA 5D) auf der Walder Straße zwischen der Straße "Am Heidekrug" und dem Dürerweg im Rahmen der Deckenerneuerung.

Als ergänzende Maßnahme zu M 2.5 wird vorgeschlagen:

M 2.2: **Reduzierung des Straßenquerschnittes** auf der Walder Straße mit folgenden Ergänzungen:

- Errichtung eines Radweges in beiden Richtungen
- Mittelstreifen zur Verbesserung der Querung der Straße

Als langfristige Perspektiv-Maßnahme ist folgender Vorschlag im Auge zu behalten:

M 2.4: **Lenkung des Durchgangsverkehrs aus Solingen direkt auf die A3**

Der Straßenbaulastträger wird für die L 85 aufgefordert, die aktuelle Verkehrsanbindung von Solingen-Ohligs an die A3 zu überdenken, um die Walder Straße deutlich vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Laut Analyse zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Hilden beträgt der Durchgangsverkehr auf der Walder Straße über 36%. Durch eine abgestimmte Straßenplanung soll durch den Straßenbaulastträger der L 85 erreicht werden, dass der Durchgangsverkehr aus Solingen in Form einer neuen Anschlussstelle an der A3 in Höhe der Straße "Haus Gravener Straße" in Langenfeld direkt auf die A3 geleitet wird.

## Finanzielle Informationen

Nach mehr als zehnjähriger Diskussion und mehrfacher Anordnung der Stadt Hilden als Straßenverkehrsbehörde werden diverse Signalanlagen mit neuer verkehrsabhängiger Steuerung seitens des Straßenbaulastträgers modernisiert, um den Verkehr auf der Walder Straße zu verstetigen. Gleichzeitig wird die „Grüne Welle“ auf Grundlage einer neuen Berechnung auf der Walder Straße erneuert. Die Kosten für die Umsetzung trägt der Straßenbaulastträger.

Der Einbau von Schallschutzfenstern als Lärmsanierungsmaßnahme ist eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers. Hierzu findet jeweils eine individuelle Prüfung und Berechnung nach RLS-90 für jeden Antragsteller statt, denn es muss seitens der Eigentümer jeweils einzeln ein Antrag an den Landesbetrieb Straßen.NRW als Vertreter des Straßenbaulastträgers gestellt werden. Erst bei Überschreitung der gemäß RLS-90 berechneten Pegelwerte über die Grenzwerte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts ist bei Altbauten jedoch nur eine Bezuschussung des Fensteraustauschs unter Berücksichtigung der Haushaltslage möglich. Es erfolgt keine volle Kostenübernahme.

Nach Angaben der Stadt Düsseldorf bieten Lärmoptimierte Asphaltbetone (z.B.: LOA 5D) ähnliche Vorteile wie offenporiger Asphalt, ohne aber deren Nachteile wie z.B. kurze technische Lebensdauer, Anfälligkeit für Schub- und Scherkräfte, besondere Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung oder besondere Anforderungen an den Winterdienst zu besitzen. LOA 5D wurde in Zusammenarbeit mit der Stadt Düsseldorf insbesondere für hoch belastete städtische Straßen entwickelt. Mittlerweile ist er – laut Angabe der Stadt Düsseldorf – genauso teuer wie Splittmastixasphalt (z.B.: SMA 08 S).

Da die Fahrbahndeckensanierung – nach Einschätzung der Stadt Hilden – für den Abschnitt zwischen Grünstraße und der Straße „Am Heidekrug“ kurz- bis mittelfristig, für den übrigen Bereich erst langfristig zu erwarten ist, ist bei der Planung der Sanierung der Einsatz von

lärmmindernden Straßendecken gemäß dem dann vorliegenden aktuellen Stand der Technik vorzusehen.

Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduzierung des Straßenquerschnitts der Walder Straße weist der Vertreter des Straßenbaulastträgers darauf hin, dass für derartige Rückbaumaßnahmen keine finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Sollte sich einzelne Bereiche als Unfallschwerpunkte – insbesondere im Rahmen der Schulwegsicherung – darstellen, entscheidet der Regionalrat über Art, Umfang und Zeitpunkt der Umsetzung der Maßnahme.

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

Für die Walder Straße ist die Stadt Hilden Straßenverkehrsbehörde, die nach Anhörung des Straßenbaulastträgers die vorgeschlagenen Maßnahmen anordnen kann. Für die Umsetzung der Maßnahme ist der Landesbetrieb Straßen.NRW - Regionalniederlassung Niederrhein als Vertreter des Landes Nordrhein-Westfalen zuständig.

Lärmschutz an bestehenden Straßen richtet sich nach bundeseinheitlich festgelegten Kriterien. Dazu zählt u.a., dass Lärmsituationen anhand der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes (VLärmSchRL-97) in Verbindung mit den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen (RLS-90) zu ermitteln und bewerten ist. Lärmsanierung an bestehenden Bundes- und Landesstraßen ist grundsätzlich eine freiwillige Leistung unter Berücksichtigung der Haushaltslage.

Erst bei einer „wesentlichen Änderung“ von Straßen gelten die Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Das Berechnungsverfahren wird in der Anlage 1 der 16. BImSchV festgelegt bzw. es wird auf die RLS-90 verwiesen.

Vor Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen wird der Straßenbaulastträger die Notwendigkeit und den Effekt im Rahmen der für die Straßenbauverwaltung geltenden RLS-90 überprüfen.

Ein direkter Vergleich der nach der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm (VBUS) und der nach der RLS-90 berechneten Pegelwerte ist nicht möglich.


### **Erwartete Auswirkungen**

Durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses mit nur wenigen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen lässt sich eine spürbare Lärmminderung erzielen, obwohl die Minderung des Mittelungspegels nur gering ist. Grund dafür ist, dass das Geräusch gleichmäßiger ist und die belästigenden Pegelspitzen entfallen.

Eine Verstetigung des Verkehrsflusses verringert neben dem Lärm auch die Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die Unfallhäufigkeit.

Nach Untersuchungen der Stadt Düsseldorf und der Ruhr Universität Bochum reduziert sich durch Einbau des Lärmoptimierten Asphaltbeton LOA 5D die Schallemissionen der Fahrbahn, die aus dem Abrollen der Fahrzeugreifen entstehen, im Vergleich zum z.B. Splittmastixasphalt SMA 0/8 S um ca. 4 dB(A). Dies gilt für Pkw-Reifen. Die Wirkung für Lkw-Reifen ist leider deutlich niedriger: gegenüber der Standardbauweise nur ca. 1 dB(A) weniger.

## Teilaktionsplan Hilden-2008-03

<p><b>Lageplan</b></p>  A map of Hilden, Germany, showing the location of road L 404. The road is highlighted in red and green, indicating its path through the city. The map shows a network of streets and the city's layout.	<p><b>Zugehörige Daten:</b></p> <p>L 404 (Klotzstr. / Richrather Str.)</p> <p>zwischen Knotenpunkt B228 (Berliner Straße / Benrather Straße / Eller Straße) und L403 (Baustraße)</p> <p>Querschnittbelastung: 17.800 Kfz/24h</p> <p>Straßenbaulastträger: Land Nordrhein-Westfalen (vertreten durch Landesbetrieb Straßen.NRW - Regionalniederlassung Niederrhein)</p>
--	--

### Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen

Die L 404 (Klotzstraße / Richrather Straße) ist Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes innerhalb der Stadt Hilden.

Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen sind heute nicht ausgeschildert. Besonders lärmreduzierte Fahrbahnbeläge sind nicht eingebaut.

Die L 404 zwischen dem Knotenpunkt Berliner Straße / Benrather Straße / Eller Straße und dem Knotenpunkt Richrather Straße / Baustraße stellt einen Lärm- und Konfliktschwerpunkt dar. Durch die hohe Verkehrsbelastung von bis zu max. 17.800 Kfz/24h in Verbindung mit der engen mehrgeschossigen Bebauung sind insbesondere im Abschnitt zwischen der Hofstraße und Neustraße und der Neustraße und Baustraße eine hohe Zahl von Einwohnern betroffen.

Die Stadt Hilden berücksichtigt im Rahmen von Bauleitplanungen das Thema "Schallimmissionsschutz" regelmäßig. Konflikte werden aufgezeigt und Minderungsmaßnahmen, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen, – in der Regel „passive“ Schutzmaßnahmen – werden in Bebauungsplänen festgesetzt. Orientierungsmaßstab sind regelmäßig die schalltechnischen Werte für die städtebauliche Planung gem. DIN 18005. Die Belange des Schallschutzes werden bei der in der städtebaulichen Planung erforderlichen Abwägung aller Belange als ein wichtiger Planungsgrundsatz verstanden.

Auf Ebene des Lärmaktionsplans sind keine weitergehenden Maßnahmen ersichtlich, die mit Hilfe der Bauleitplanung die Lärmemissionen der Klotzstraße / Richrather Straße reduzieren helfen.

Eine Verlagerung des Verkehrs auf andere alternative Verkehrswege ist auf Grund des hohen Ziel- und Quellverkehrsanteils der Hildener Innenstadt nicht möglich.

Eine Verbesserung der Lärmsituation kann deshalb nur in Zusammenarbeit mit den zuständigen Straßenbaulastträgern erfolgen.

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

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

Als ad-hoc Lärminderungsmaßnahmen werden vorgeschlagen:

#### **M 3.1: Absenkung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h**

In geschlossenen Ortschaften werden mit der Herabsetzung von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h Pegelminderungen von 1,5 dB(A) bis 2,5 dB(A) erreicht. Dieser Effekt kann aber noch verstärkt werden, wenn sich durch die Verlangsamung des Verkehrs eine Verstärkung des Verkehrslärms ergibt.

**M 3.3: Aufnahme in das Schallschutzfensterprogramm** des Landes NRW für ausgewählte Wohngebäude entlang der Richrather Straße / Klotzstraße / Fritz-Gressard-Platz (Einzelantrag des Betroffenen erforderlich!)

### **Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete**

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

Als unterstützende Maßnahme zum Vorschlag M 3.1 wird angeregt:

**M 3.2:** Verstärkung des Verkehrsablaufes durch **Anpassung der "Grünen Welle"** auf die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h

### **Langfristige Strategie der Lärminderung**

Die Fahrbahndecken der Straße sind in der Regel auf eine Lebensdauer von 15 Jahren ausgelegt, werden aber tatsächlich erst nach viel längerer Zeit erneuert. Da die Decke im Bereich der Klotzstraße erst in den Jahren 2004/2005 saniert wurden, ist mit einem Auswechseln der Fahrbahndecken kurz- bis mittelfristig nicht zu rechnen. Für die nächste Deckensanierung wird als Planungsmaßnahme vorgeschlagen:



M 3.4: **Bauliche Schallschutzmaßnahmen** nach dem Stand der Technik, insbesondere **lärmmindernde Straßendecke** (Lärmoptimierter Asphaltbeton z.B.: LOA 5 Düsseldorf – LOA 5D) im gesamten Streckenabschnitt.

### **Finanzielle Informationen**

Bei den geplanten Maßnahmen zur Reduzierung der maximal zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h handelt es sich um eine Maßnahme des Straßenbaulastträgers auf Anordnung der Straßenverkehrsbehörde Stadt Hilden.

Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß der vorgeschlagenen Maßnahme M 3.1 sind effektive und kostengünstige Maßnahmen zur Lärminderung. Dabei führen Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht nur zu einer Verlangsamung, sondern auch zu einer Verstetigung des Verkehrs, was wiederum zu einer weiteren Reduzierung der Lärmbelastung beiträgt.

Darüber hinaus haben Geschwindigkeitsbegrenzungen positive Wirkungen zu Gunsten der Betroffenen gegen weitere Belastungen (insbesondere Synergien zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz).

Schließlich fördert die Beschränkung der Geschwindigkeit in Verbindung mit der Verstetigung des Verkehrs auch die Verkehrssicherheit und reduziert bei den Kfz den Verbrauch von Benzin / Diesel.

Der Einbau von Schallschutzfenstern als Lärmsanierungsmaßnahme ist eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers. Hierzu findet jeweils eine individuelle Prüfung und Berechnung nach RLS-90 für jeden Antragsteller statt, denn es muss seitens der Eigentümer jeweils einzeln ein Antrag an den Landesbetrieb Straßen.NRW als Vertreter des Straßenbaulastträgers gestellt werden. Erst bei Überschreitung der gemäß RLS-90 berechneten Pegelwerte über die Grenzwerte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts ist bei Altbauten jedoch nur eine Bezuschussung des Fensteraustauschs unter Berücksichtigung der Haushaltslage möglich. Es erfolgt keine volle Kostenübernahme.

Nach Angaben der Stadt Düsseldorf bieten Lärmoptimierte Asphaltbetone (z.B.: LOA 5D) ähnliche Vorteile wie offenporiger Asphalt, ohne aber deren Nachteile wie z.B. kurze technische Lebensdauer, Anfälligkeit für Schub- und Scherkräfte, besondere Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung oder besondere Anforderungen an den Winterdienst zu besitzen. LOA 5D wurde in Zusammenarbeit mit der Stadt Düsseldorf insbesondere für hoch belastete städtische Straßen entwickelt. Mittlerweile ist er – laut Angabe der Stadt Düsseldorf – genauso teuer wie Splittmastixasphalt (z.B.: SMA 08 S).

Da die Fahrbahndeckensanierung – nach Einschätzung der Stadt Hilden – erst langfristig zu erwarten ist, ist bei der Planung der Sanierung der Einsatz von lärmmindernden Straßendecken gemäß dem dann vorliegenden aktuellen Stand der Technik vorzusehen.

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

Für die Klotzstraße / Richrather Straße ist die Stadt Hilden Straßenverkehrsbehörde, die nach Anhörung des Straßenbaulastträgers die vorgeschlagenen Maßnahmen anordnen kann. Für die unterstützende Maßnahme M 3.2 hat voraussichtlich die Stadt Hilden die Kosten für die Neuberechnung der Programmierung der vorhandenen Signalanlagen zu tragen.

Für die Umsetzung der Maßnahme M 3.1 und M 3.4 ist der Landesbetrieb Straßen.NRW - Regionalniederlassung Niederrhein als Vertreter des Landes Nordrhein-Westfalen zuständig.

Lärmschutz an bestehenden Straßen richtet sich nach bundeseinheitlich festgelegten Kriterien. Dazu zählt u.a., dass Lärmsituationen anhand der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes (VLärmSchRL-97) in Verbindung mit den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen (RLS-90) zu ermitteln und bewerten ist. Lärmsanierung an bestehenden Bundes- und Landesstraßen ist grundsätzlich eine freiwillige Leistung unter Berücksichtigung der Haushaltslage.

Erst bei einer „wesentlichen Änderung“ von Straßen gelten die Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Das Berechnungsverfahren wird in der Anlage 1 der 16. BImSchV festgelegt bzw. es wird auf die RLS-90 verwiesen.

Vor Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen wird der Straßenbaulastträger die Notwendigkeit und den Effekt im Rahmen der für die Straßenbauverwaltung geltenden RLS-90 überprüfen.

Ein direkter Vergleich der nach der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm (VBUS) und der nach der RLS-90 berechneten Pegelwerte ist nicht möglich.

### **Erwartete Auswirkungen**

In geschlossenen Ortschaften werden mit einer Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h Minderungen der rechnerischen Emissionspegel von 1,5 dB(A) bis zu 2,5 dB(A) erreicht.

Dieser Effekt wird noch verstärkt, wenn sich durch die Verlangsamung des Verkehrs eine Verstärkung des Verkehrslärms ergibt. Außerdem sinkt durch die Geschwindigkeitsreduzierung nicht nur der Mittelungspegel, sondern es lassen sich dadurch auch die besonders lästigen Spitzenpegel, die durch Kraftfahrzeuge mit erhöhter Geschwindigkeit – insbesondere in der verkehrsärmeren Ruhezeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr – entstehen, reduzieren.

Eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit verringert neben dem Lärm auch die Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die Unfallhäufigkeit.

Nach Untersuchungen der Stadt Düsseldorf und der Ruhr Universität Bochum reduziert sich durch Einbau des Lärmoptimierten Asphaltbeton LOA 5D die Schallemissionen der Fahrbahn, die aus dem Abrollen der Fahrzeugreifen entstehen, im Vergleich zum z.B. Splittmastixasphalt SMA 0/8 S um ca. 4 dB(A). Dies gilt für Pkw-Reifen. Die Wirkung für Lkw-Reifen ist leider deutlich niedriger: gegenüber der Standardbauweise nur ca. 1 dB(A) weniger.

**Anlage 1:            Daten zu den Lärmkarten** (nach der Methode VBEB – nachberechnet und korrigiert durch das Büro *StadtVerkehr*)

**Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr**

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 6 Millionen Kfz/Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

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

$L_{den}/dB(A)$ :	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	7.69	2.51	0.73

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

$L_{den}/dB(A)$ :	>55	>65	>75
N Wohnungen	3178	0	8
N Schulgebäude	20	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

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

$L_{den}/dB(A)$ :	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	6217	2743	716	408	260

$L_{night}/dB(A)$ :	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	4497	1298	436	237	31

**Lärmeinwirkung durch Schienenverkehr**

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von Schienenverkehrslärm, der von Schienenwegen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

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

$L_{den}/dB(A)$ :	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	1.60	0.30	0.10

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

$L_{den}/dB(A)$ :	>55	>65	>75
N Wohnungen	499	47	1
N Schulgebäude	5	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

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

$L_{den}/dB(A)$ :	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	1599	481	53	6	0

$L_{night}/dB(A)$ :	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	1297	325	33	3	0

## **Anlage 2: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Auf Grundlage des Beschlusses durch den Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Hilden vom 02.02.2011, wurde die Öffentlichkeit über das Internet in der Zeit vom 04.04.2011 bis einschließlich zum 06.05.2011 beteiligt.

Die Abhandlung der eingegangenen Anregungen durch den Rat der Stadt Hilden am 20.07.2011 können im öffentlichen Ratsinformationssystem im Internet unter folgendem Link eingesehen werden:

<http://www.hilden.de/session/bi/vo0050.php? kvonr=2274&voselect=447>

Im Ergebnis ist von den eingereichten Anregungen aus der Öffentlichkeit nur eine berücksichtigt und zu den Maßnahmevorschlägen zum Teilaktionsplan für die Autobahn A3 ergänzt worden.

Dieser Vorschlag findet sich unter den Maßnahmevorschlägen zum Straßenverkehr unter der Bezeichnung M 1.5 wieder und beinhaltet eine Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwände an der A3.

Diese Anregung wurde nun zusammen mit den übrigen Vorschlägen mit den zuständigen Trägern öffentlicher Belange in Form einer förmlichen Beteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans diskutiert.

*Während der Offenlage und auch im Anschluss daran hat sich in Hilden eine Bürgerinitiative gegründet, um durch eine Unterschriftenaktion auf die Lärmproblematik entlang der Autobahnen A3 und A46 aufmerksam zu machen und den Druck auf die Politik zu erhöhen, bei den zuständigen Baulastträgern kurzfristig Maßnahmen zum Lärmschutz zu erwirken. Mit Datum vom 16.11.2011 wurden insgesamt 3.083 Unterschriften gesammelt und diese dem Rat der Stadt Hilden vorgelegt. Im Text hierzu wurden Maßnahmen formuliert, die dazu beitragen sollen, den Verkehrslärm entlang der beiden Autobahnen deutlich zu mindern.*

*Da alle vorgeschlagenen Maßnahmen bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes sind, werden die Anregungen der Bürgerinitiative zur Kenntnis genommen werden.*

*Analog zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange hat der Bürgermeister der Stadt Hilden ein Schreiben an den Landesbetrieb Straßen NRW verfasst und darum gebeten, sich der Lärmsituation an den betroffenen Autobahnen (A3 und A46) kurzfristig zu widmen und Maßnahmen zu ergreifen, die dazu beitragen, die Lärmemissionen zu senken.*

*Mit Schreiben vom 29.11.2011 weist der Landesbetrieb Straßen NRW darauf hin, dass zunächst eine neue lärmmäßige Bestandsaufnahme vorgenommen wird, bei der auch der Bereich der Stadt Hilden berücksichtigt wird. Die Untersuchung der einzelnen Bereiche erfolgt dann nach einer Prioritätenreihung (Anzahl der Betroffenen, Grad der Betroffenheit, Verhältnismäßigkeit von Kosten und Schutzzweck). Der Zeitpunkt der neuen Bestandsaufnahme wurde jedoch seitens des Landesbetrieb Straßenbau NRW nicht terminiert.*

*Bzgl. der Erneuerung der Fahrbahndecke mit Flüsterasphalt verweist der Landesbetrieb Straßen NRW in dem Schreiben darauf hin, dass im Bereich Hilden der vorhandene Belag noch in einem ordnungsgemäßen, verkehrssicheren Zustand ist. Erst wenn eine Erneuerung des Fahrbahnbelags aus Erhaltungsgründen erforderlich ist, wird die aktuelle Lärmsituation in die Entscheidung über den neuen Fahrbahnbelag mit einbezogen.*

## **Anlage 3: Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Auf Grundlage des Beschlusses durch den Rat der Stadt Hilden vom 20.07.2011, wurden die Träger öffentlicher Belange in der Zeit vom 15.08.2011 bis einschließlich zum 16.09.2011 beteiligt.

*Im Ergebnis wurde von den eingereichten Anregungen der Träger öffentlicher Belange eine berücksichtigt und als Ergänzung zu den Maßnahmevorschlägen dem Teilaktionsplan Hilden-2008-01 beigefügt. Im Einzelnen handelt es sich um die „Errichtung einer Lärmschutzwand an der Tangente A46-A3 Richtung Oberhausen im Bereich des Autobahnkreuzes (AK) Hilden“.*

*Diese Anregung findet sich unter dem Maßnahmevorschlag zum Straßenverkehr unter den Bezeichnung M 1.2a wieder.*

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass die zuständigen Behörden für die im Lärmaktionsplan formulierten Maßnahmen sich ablehnend gegenüber einer Umsetzung geäußert haben und lediglich ein Benehmen ausgesprochen wurde.

Dies betrifft vorrangig Maßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen sowohl auf Autobahnen als auch auf innerörtlichen Stadtstraßen und bauliche Maßnahmen durch den Einbau lärmindernder Asphaltsschichten.

Da für bauliche Maßnahmen die Zuständigkeit beim Straßenbaulastträger liegt, können seitens der Stadt Hilden als Straßenbaubehörde lediglich Maßnahmen vorgeschlagen werden, es gibt also keine Verpflichtung und keinen Rechtsanspruch auf Umsetzung.

Hinsichtlich verkehrsbehördlicher Eingriffe wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf innerstädtischen Straßen kann die Stadt Hilden als Straßenverkehrsbehörde nach Prüfung und in Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger diese anordnen.