

## **Entwurf** Aktionsplan für die Stadt

# Lohmar

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

Die Stadt Lohmar befindet sich im nordöstlichen Rhein-Sieg-Kreis und damit in der Ballungsrandzone Köln/Bonn.

Die Stadt hat zwei Allgemeine Siedlungsbereiche im Aggertal (Lohmar-Ort und Wahlscheid) sowie mit Heide und Birk westlich der B 56 (Strecke Siegburg – östlicher Rhein-Sieg-Kreis) einen größeren Siedlungsbereich im östlichen Stadtgebiet.

In Lohmar-Süd befindet sich produzierendes Gewerbe von globaler Bedeutung für die Bereiche KFZ und Landmaschinen.

Naturräumlich geprägt ist die Stadt durch die Täler von Agger und Sülz, durch die auch die Autobahn 3 (nächste größere Ziele sind Frankfurt und Köln) verläuft, die 6-spurig ausgebaut ist und auf der täglich ca. 80.000 Fahrzeuge fahren.

Im Westen grenzt die Wahner Heide an die A3 an. In der Wahner Heide befindet sich der Flughafen Köln-Bonn mit über 150.000 Starts und Landungen pro Jahr.

Auf den Höhenrücken befinden sich zahlreiche kleine Ortsteile.

Im nördlichen Stadtgebiet verläuft die Schienenstrecke Köln-Gummersbach mit Haltepunkt in Honrath-Jexmühle.

Hauptlärmquellen, welche in die Gemeinde einwirken, sind

#### ➤ **Haupt-Straßenverkehr**

Name	Kfz/a	Lage
A3	ca. 30 Mio.	Direkt westlich an den Ort angrenzend wirkt sie auf einer Länge von rund 4 km auf die Bewohner ein.
Schnittpunkt B484/B507/L288	6 Mio Ergebnis nicht eindeutig	Zwischen Lohmar-Ort und Donrath ca. 600 Meter-östlich der A3. Dieser Bereich wurde im Zuge der neuen Ortsumgehung Lohmar (Eröffnung Juni 2004) mit Lärmschutz nach aktuellen Anforderungen versehen.
B484	8,7 Mio.	Außerhalb der Ortslage im äußersten Süden der Stadt innerhalb einer Waldfläche. Ableitung von Verkehr auf bzw. von A3 bzw. B484n.
B 56 – Ortsteile Heide, Birk und Krahwinkel		In Heide entlang der Wohnbauflächen, überwiegend Lärmschutzwälle vorhanden. In Birk ist die B56 z.T. Ortsdurchfahrt mit Neunkirchen-Seelscheid, wobei die B56 zugleich Gemeindegrenze darstellt.

➤ **Haupt-Schienenverkehr**

Name	Züge/a	Lage
	< 30.000 Deutlich unterhalb des Schwellenwertes	Im Norden von Lohmar (Jexmühle bzw. Honrath) liegt ein Haltepunkt der Regionalbahn Gummersbach-Köln

➤ **Flughafen**

Name	Bewegung/a	Lage
Köln/Bonn (CGN)	> 151.000	Der Flughafen liegt westlich der Stadt rund 5,8 km entfernt. Direkte Einflogschneise über Lohmar-Süd. Zusätzlich grenzt Wahlscheid-Nord an die Einflogschneise der so genannten Querwindbahn an. Der Ort Scheid und einige Außenbereichswohnlagen werden direkt überflogen.

**Zuständige Behörde**

Stadt Lohmar; Rathausstr. 4; 53797 Lohmar; Telefon: 02246-150; Fax: 02246-15200, Homepage: [www.lohmar.de](http://www.lohmar.de); Gemeindekennziffer 05382028

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

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in Lohmar und den Flughafen Köln-Bonn sind im Internet unter <http://umgebungslaerm.nrw.de/> zentral für alle Gemeinden des Landes NRW abrufbar.

Eine Veröffentlichung auf der Lohmarer Internetseite ist angedacht, aber noch nicht erfolgt.

**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 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 einschließlich Betroffenenheiten

### 1. Aussagen der Lärmkarten für Lohmar

Die Ergebnisse der Lärmkarten wurden von den Ballungsraumkommunen bzw. dem LANUV ermittelt und im Internet unter [www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de) veröffentlicht. Für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes führte das Eisenbahnbundesamt die Lärmkartierung durch. Die Veröffentlichung erfolgte unter [http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/laerm/laerm\\_karten.htm](http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/laerm/laerm_karten.htm).

(Als störender Lärm wird ein Tagwert ab 55 db(A) und ein Nachtwert ab 50 db(A) angesehen.)

## Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr

### Bundesautobahn A3

Sie ist die am stärksten belastete Straße mit rund 80.000 Fahrzeugen täglich – oder rund 29 Mio. pro Jahr; Tendenz zunehmend. Die großen Lärmbelastungen / Betroffenenheiten finden sich in Lohmar-Süd (Dammweg), Lohmar-Mitte (Weidchensweg), in Pützrath sowie in einigen Außenbereichsansiedlungen.

Die geschätzte Personenzahl von Menschen „N“, die in Gebäuden wohnen mit den angeführten Schallpegeln an der Fassade in db(A) im 24-Stunden-Zeitraum Lden und im Nachtzeitraum Lnight beträgt:

<i>Lden</i> /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	2486	711	233	81	8
<i>Lnight</i> /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	1572	394	159	23	1

Die betroffenen Menschen sind damit höheren Belastungen ausgesetzt, als gemäß der Schalltechnische Orientierungswerte nach DIN 18005 zumutbar ist. **Im Rahmen der Lärmaktionsplanung gilt allerdings als Auslösewert 70 db(A) tags und 60 db(A) nachts, der den vermutet betroffenen Personenkreis stark reduziert auf ca. unter 100 Personen tags und 200 Personen nachts.**

Zum Vergleich hier die Schalltechnische Orientierungswerte nach DIN 18005 (Werte in dB(A)), die nicht überschritten werden sollten:

<b>Nutzungen</b>	<b>Tag</b>	<b>Nacht</b>
Reines Wohngebiet (WR)	<b>50</b>	<b>35</b>
allg. Wohngebiet (WA)	<b>55</b>	<b>40</b>
Mischgebiete (MI)	<b>60</b>	<b>45</b>
Kerngebiet (MK), Gewerbegebiet (GE)	<b>65</b>	<b>50</b>

### Bundesstraße 56

Sie ist die Hauptverbindung mit dem östlichen Rhein-Sieg-Kreis, bzw. von dort zur A3 und zum Raum Bonn. Die Hauptbelastung ist in Heide im Bereich der Einmündung der K13 mit deutlich über 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr. Richtung Pohlhausen (Neunkirchen-Seelscheid) nimmt die Belastung auf unter 6 Mio. ab. Es sind nur wenige hoch belastete Häuser an der B 56 auf Lohmarer Stadtgebiet, die sich oberhalb der sogenannten Auslösepegel befinden.

### **Lärmeinwirkung durch Flugverkehr**

Die veröffentlichten Lärmkartierungen stellen dar, dass ca. 1/3 des Hauptortes Lohmar sehr stark, ein weiteres Drittel stark durch den Fluglärm beeinträchtigt wird. Die Menschen müssen diesen Lärm auch Nachts erdulden, da der Flughafen keinem Nachflugverbot unterliegt.

Die geschätzte Personenzahl von Menschen „N“, die in Gebäuden wohnen mit den angeführten Schallpegeln an der Fassade in db(A) im 24-Stunden-Zeitraum Lden und im Nachtzeitraum Lnight beträgt:

<i>Lden/dB(A):</i>	<i>&gt;55 .. ≤60</i>	<i>&gt;60 .. ≤65</i>	<i>&gt;65 .. ≤70</i>	<i>&gt;70 .. ≤75</i>	<i>&gt;75</i>
<i>N</i>	<i>3213</i>	<i>2204</i>	<i>299</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Lnight/dB(A):</i>	<i>&gt;50 .. ≤55</i>	<i>&gt;55 .. ≤60</i>	<i>&gt;60 .. ≤65</i>	<i>&gt;65 .. ≤70</i>	<i>&gt;70</i>
<i>N</i>	<i>2707</i>	<i>1544</i>	<b>128</b>	<i>0</i>	<i>0</i>

Die betroffenen Menschen sind damit höheren Belastungen ausgesetzt, als gemäß der Schalltechnische Orientierungswerte nach DIN 18005 zumutbar ist (siehe oben). **Im Rahmen der Lärmaktionsplanung gilt allerdings als Auslösewert 70 db(A) tags und 60 db(A) nachts, der den vermutet betroffenen Personenkreis stark reduziert auf ca. unter 150 Personen nachts.**

Die Zielgrößen für eine Lärmaktionsplanung aus dem neuen *Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm 2007* lassen sich derzeit aufgrund der noch fehlenden Verordnungsregelungen nicht ableiten. Die Regelungen sollen bis Ende 2009 erfolgen.

Die Werte für die neuen Schutzzonen betragen:

Tag-Schutzzone 1 - 65 db(A)  
Tag-Schutzzone 2 - 60 db(A)  
Nachtschutzzone - 55 db(A)

Mit diesen Werten wächst die Zahl der im Rahmen einer Lärmaktionsplanung zu berücksichtigenden Personen deutlich an auf über 2.000 Menschen tags und über 1.500 Menschen nachts.

## 2. Allgemeine Aussagen über statistische Betroffenheiten in Lohmar

Das rund 65 km<sup>2</sup> große Stadtgebiet ist zu ca. 22 % von Straßenlärm in folgender Größenordnung betroffen:

Betroffen sind rund 1.430 Wohnungen.

$L_{den}/dB(A):$	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	9.51	3.37	0.92

Durch Fluglärm sind ca. 24 % des Stadtgebietes beeinträchtigt:

In diesen Gebieten befinden sich rund 2.200 Wohnungen und 11 Schulgebäude.

$L_{den}/dB(A):$	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	13.89	1.74	0

Die Auslöswerte für eine Lärmaktionsplanung sind nach Auffassung der Stadt viel zu hoch angesetzt.

Auch das Umweltbundesamt sieht die Auslösepegel als viel zu hoch an und empfiehlt:

Als Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung werden folgende Kriterien für alle einzelnen Quellen und eine Gesamtbelastung für Gebiete mit Wohnnutzung sowie eine Vorgehensweise in zwei Stufen vorgeschlagen:

- 1. Phase: LDEN/LNight  $\geq$  65/55 dB(A)
- 2. Phase: LDEN/LNight  $\geq$  60/50 dB(A)

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

### Auslösekriterien für eine Lärmaktionsplanung

Die vom Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) genannten Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung sind – wie schon mehrfach geäußert – viel zu hoch, da dadurch nur die schwersten, gesundheitsgefährdenden und eigentlich unerträglichen Sanierungsfälle erfasst werden und eine große Anzahl Betroffener, die erheblich störendem Lärm ausgesetzt sind, außen vor lässt.

Für die erfassten Bereiche mit den dort wohnenden Menschen existiert schon lange eine einvernehmliche Meinung, dass es dafür umfassende Schutzmaßnahmen und –programme geben müsste. Finanzmittel in notwendigem Umfang wurden trotz dieses Wissens nicht bereitgestellt.

Es ist zu befürchten, dass mit der Lärmaktionsplanung Hoffnungen bei den Betroffenen geweckt werden, deren Erfüllung an den mangelnden Finanzierungsmöglichkeiten scheitert. Oder daran – wie beim Nachtflugthema – dass kein politisch-wirtschaftlicher Konsens gesucht wird.

Eine Senkung der Auslösewerte stellt nach Auffassung der Stadt Lohmar den einzig richtigen Weg dar, lokal und bundesweit vergleichbare Bereiche zu erfassen, um dann ein abgestimmtes Planungs- und Finanzierungskonzept zu erarbeiten.

### Maßnahmen

Die betroffenen Bereiche werden durch den Flughafenbetrieb und übergeordneten Straßenverkehr beeinträchtigt. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die Stadt auf die Umsetzung von Maßnahmen durch den Flughafen und den Straßenbaulastträger angewiesen.

Die Stadt Lohmar schlägt für die 1. Stufe der Lärmaktionsplanung folgende Maßnahmen vor und als **Auslöswerte für eine Lärmaktionsplanung betrachtet die Stadt Lohmar die vom Umweltbundesamt empfohlenen Auslösepegel LDEN/LNight  $\geq$  60/50 dB(A) als folgerichtig für die vorgeschlagenen Maßnahmen.**

Als Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung werden LDEN/LNight  $\geq$  70/60 dB(A) als zu hoch angesehen.

### Bundesautobahn A3 im Verlauf des Stadtgebietes Lohmar

- M1A3: Einbau von Flüsterasphalt – spätestens bei notwendigen Fahrbahnsanierungen. Ggfls. zeitliches Vorziehen von Sanierungsmaßnahmen.
- M2A3: **weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 100 km/h tagsüber und 80 km/h nachts.**
- M3A3: **regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen und Bestrafung der Temposünder**
- M4A3: Finanzierung/Bezuschussung von passiven Lärmschutzmaßnahmen für Wohn- und Schlafräume bei Überschreitung der Auslösewerte.  
M5A3: aktiver neuer Lärmschutz oder Verbesserung bestehenden Lärmschutzes, der sich an den Werten der DIN 18005 orientieren sollte. Dringlich ist die Verbesserung eines Lärmschutzes entlang der Brücke über die Agger.

*Die FETT gedruckten Maßnahmen sollten kurzfristig realisierbar sein.*

### Flughafen Köln-Bonn

- M1F: Verbot von Starts und Landungen von Luftfahrzeugen zwischen 22 und 6 Uhr mit Ausnahme von Flügen zur Hilfeleistung in Notfällen und Katastrophen, Landungen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen und Flügen, die zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr unvermeidbar sind.
- M2F: Festlegung bestimmter Lärmkontingente unter Zugrundelegung der jeweils aktuellen Bonuslisten. Deutliche Anhebung der Entgelte für lärmintensive Flugzeuge. Ziel ist die sukzessive Minderung der Lärmobergrenzen. Umzusetzen ist der Vorrang von Gesundheitsschutz vor Wirtschaftlichkeit bei der Flugsicherung, Einhaltung lärmindernder Start- und Landebewegungen, bzw. Einführung und Kontrolle lärmindernder Betriebsverfahren, z.B. Mindesthöhen, Einschränkung der Schubumkehr.
- M3F: Fluglärmmessstellen ergänzen und Messergebnisse offen legen. Pegel-senkungen durch Maßnahmen anstreben (siehe M1+2F) und mittelfristig senken. Offener Dialog mit den betroffenen Gemeinden → Fluglärmkommission.
- M4F: Zur Vermeidung deutlicher Beeinträchtigungen durch Fluglärm werden mittelfristig auch Gebiete in die Lärminderungsplanung einbezogen, in denen ein Tagespegel (Lden) von 55 dB (A) sowie ein Nachtpegel (Lnight) von 45 dB (A) überschritten wird.
-

### Beteiligung der Öffentlichkeit

Eine Bürgerinformation hat noch nicht stattgefunden. Dies soll im 1. Quartal 2009 erfolgen.

Beteiligung des Straßenbaulastträger der A3 erfolgt schriftlich mit diesen Unterlagen und mit der Bitte um Stellungnahme.

Der Flughafen erhält ebenfalls diese Unterlagen mit der Bitte um Stellungnahme. Eine Kopie geht an das Landesverkehrsministerium.

Die Haltung und das weitere Vorgehen von Straßenbaulastträger und Flughafen entscheiden über die tatsächlichen Lärm-mindernden Aktionen.