

Übersicht



Der Bürgermeister
Hilden, den 23.04.2024
AZ.: IV/61.1 Latteier_LAP 4

WP 20-25 SV 61/166

Beschlussvorlage

Lärmaktionsplanung in Hilden: Abhandlung der Anregungen Beschluss über den Lärmaktionsplan der Stufe 4

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
CDU			
SPD			
Grüne			
FDP			
AfD			
BA			
Allianz			
Die Linke			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen
Organisatorische Auswirkungen

☐ ja
☐ ja

☒ nein
☒ nein

☐ noch nicht zu übersehen
☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss
Rat der Stadt Hilden

15.05.2024
26.06.2024

Vorberatung
Entscheidung

Anlage 01 Stadt Haan
Anlage 02 Autobahn GmbH
Anlage 03 Eisenbahnbundesamt
Anlage 04 Landesbetrieb Straßenbau NRW
Anlage 05 Handwerkskammer Düsseldorf
Anlage 06 Stadt Solingen
Anlage 07 Kreis Mettmann
Anlage 08 Rheinbahn AG
Anlage 09 Stadt Düsseldorf
Anlage 10 IHK Düsseldorf
Anlage 11 Endbericht LAP 4
Anlage 12 Anlagenband zum LAP 4

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hilden beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss

1. zu den eingegangenen Anregungen wie folgt Stellung zu nehmen:

1.1 Schreiben der Gartenstadt Haan mit Datum vom 26.02.2024

Nach Prüfung der Beteiligungsunterlagen schreibt die Stadt Haan, sie sei insbesondere von folgenden Überlegungen des vorgelegten Entwurfs betroffen:

- 1) Anordnung von Tempo 30 auf der B 228 von Ortseingang Düsseldorf Straße bis Ortsausgang Elberfelder Straße (Prüfauftrag) (s. Steckbrief 5 "Kreuzung Elberfelder Straße / Oststraße," im Bericht zur LAP, Stand vom Januar 2024, Seite 49 und Maßnahmenübersicht, Seite 60).
- 2) Ausweisung eines „Ruhigen Gebiets“ im Bereich Hilden Ost mit der Bezeichnung „Landschaftsschutzgebiet Hildener Stadtwald/Itter D 2.3-6“ (Maßnahme) (s. Tabelle und Abbildung „Ruhige Gebiete“ im Bericht zur LAP, Stand vom Januar 2024, Seite 64 f).

zu 1.) Die Stadt Haan führt aus, der Baustein „Temporeduzierung“ der Hildener Lärmmindestungsstrategie könne fachlich gut nachvollzogen werden. Gleichzeitig sei ein attraktiver und leistungsfähiger Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) essenziell für eine lärmarme und nachhaltige Stadtentwicklung. Daher wird gebeten, im Steckbrief bei der Beschreibung der örtlichen Gegebenheiten redaktionell zu ergänzen, dass auf der Elberfelder Straße, bzw. im weiteren Verlauf der B 228, die Buslinie 784 verkehrt. Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der B 228 müsse mit dem grundsätzlichen Ziel der Stärkung des ÖPNV vereinbar sein. Die Linie 784 sei von der geplanten Temporeduzierung vom Ortseingang Düsseldorf Straße bis Ortsausgang Elberfelder Straße auf einem Streckenabschnitt von rd. 3-4 Kilometern betroffen. Es wird geschätzt, dass mit der Maßnahme Fahrzeitverlängerungen von rd. 3 Minuten verbunden wären. Dies würde sich relevant auf Anschlüsse und die Reisezeit im ÖPNV auswirken. Es sollten daher auch flankierende Maßnahmen (z. B. zur Bevorrechtigung der Buslinie im Straßenverkehr bzw. zur Reduzierung von Störeinflüssen) geprüft werden. Es sollte vermieden werden, dass durch die Maßnahme Mehrkosten bei der VRR-Umlage (wegen zusätzlicher Kurse) für die Stadt Haan entstünden. Für den Bereich des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) würde eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der B 228 voraussichtlich überschaubare Auswirkungen für die Bevölkerung und die Betriebe in Haan haben. Der von der Maßnahme betroffene Teilabschnitt auf der B 228 zwischen Haan und den Umgehungsstraßen im Hildener Osten würde nur rd. 700 Meter betragen, weshalb hier von einer Fahrzeitverlängerung von deutlich unter einer Minute ausgegangen würde. Um insgesamt Verkehrsbeeinträchtigungen z. B. für den Wirtschaftsverkehr zu vermeiden und um eine Umleitung des überörtlich gebietsfremden Verkehrs auf Umgehungsstrecken zu erreichen, sei es wichtig, diese Ausweichrouten zu verbessern (z. B. durch Ertüchtigung / Durchlässigkeit der Knotenpunkte – bspw. Auffahrt zum Ostring in Fahrtrichtung Düsseldorf) bzw. diese besser bekannt zu machen (z. B. Darstellung der gewünschten Routen in den Informationssystemen). Da Berührungspunkte nicht ausgeschlossen werden könnten, bittet die Stadt Haan, auch im Rahmen einer späteren Anordnung von Tempo 30 um Beteiligung.

zu 2.) Die Stadt Haan argumentiert, der Hildener Stadtwald würde stark von Erholungssuchenden der Stadt Haan genutzt. Der Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Hilden be-

rücksichtigte bereits, dass es im Bereich dieses geplanten „Ruhigen Gebiets“ in Teilbereichen eine Lärmbelastung gibt. Es wird darauf hingewiesen, dass sich in der näheren Umgebung östlich des geplanten Schutzgebietes auf Haaner Stadtgebiet neben Wohnnutzungen auch Gewerbe- und Sondergebietsnutzungen (u. a. Stadtwerke und Baumarkt) befänden. Eine besondere Situation würde sich im Bereich der Erkrather Straße darstellen, wo im zentralen und südlichen Bereich verschiedene Wohngebiete (festgesetzte WR, WA, WS) anschließen würden. Hingegen gäbe es im nördlichen Bereich der Straße eine Gemengelage aus gewerblichen Nutzungen und Wohnnutzungen bzw. Betriebsleiterwohnen. Das faktische Baugebiet würde im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Haan aus dem Jahr 2004 nach der besonderen Art der Nutzung als Gewerbegebiet (GE) / Industriegebiet (GI) ausgewiesen. Tatsächlich gäbe es aber "Rückentwicklungstendenzen" von einem faktischen Gewerbegebiet zu einem Mischgebiet. Ob sich diese Entwicklung in Zukunft verfestigen wird, könne derzeit nicht abgesehen werden. Daher befürwortet die Stadt Haan grundsätzlich das Ruhige Gebiet „LSG Hildener Stadtwald / Itter“, soweit es mit den vorhandenen und geplanten Nutzungen im westlichen Siedungsbereich von Haan vereinbar sei. Die Ausweisung würde zur Bewahrung hochwertiger Lebens- und Bewegungsräume, auch für Haan, beitragen.

Hierzu nimmt die Stadt Hilden wie folgt Stellung:

Zu 1.) Die Ansicht der Stadt Haan bezüglich der Hildener Lärmstrategie und der Bedeutung eines attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV im Sinne einer lärmarmen und nachhaltigen Stadtentwicklung wird geteilt. Der Bitte der Ergänzung der Buslinie 784 im Steckbrief der Elberfelder Str./B228 wird nachgekommen. (Steckbrief 5, Seite 51 des Berichts zu Lärmaktionsplanung, Stand April 2024).

Die Bedenken der Stadt Haan in Bezug auf Auswirkungen durch mögliche Reisezeitverluste im ÖPNV werden zur Kenntnis genommen. Wie bereits von der Stadt Haan dargestellt, würde die geplante Temporeduzierung nicht den Gesamtabschnitt der B228 bis zur Haaner Stadtgrenze betreffen und eventuelle Reisezeitverluste auf der Linie 784 nur gering ausfallen. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass mit einer Einführung von Tempo 30 auch eine Anpassung der LSA verbunden sein wird, mit Einbeziehung der Möglichkeit zur Busbeschleunigung, um eventuelle Reisezeitverluste im ÖPNV auszugleichen. Die Vorschläge zur Ertüchtigung / Verbesserung der Durchlässigkeit der Knotenpunkte – (bspw. Auffahrt zum Ostring in Fahrtrichtung Düsseldorf) und zur besseren Bekanntmachung der Ausweichrouten (Nord-/Ost-/Westring) werden zur Kenntnis genommen und ggf. im Rahmen anderer Verfahren als der Lärmaktionsplanung geprüft (z.B. Mobilitätskonzept). Dem Wunsch nach weiterer Beteiligung im Zuge der Umsetzung von Tempo 30 wird zur gegebenen Zeit nachgekommen.

Zu 2.) Die Hinweise der Stadt Haan zum „Ruhigen Gebiet“ mit der Bezeichnung „LSG Hildener Stadtwald / Itter“ werden zur Kenntnis genommen. Aus Sicht der Stadt Hilden bestehen durch die geplante Ausweisung als „Ruhiges Gebiet“ keine Konflikte mit der Flächennutzungsplanung der Stadt Haan. Die von der Stadt Haan geäußerte Befürwortung der Ausweisung als „Ruhiges Gebiet“, die zur Bewahrung hochwertiger Lebens- und Bewegungsräume, auch für Haan, beitragen würde, wird begrüßt.

1.2 Schreiben der Autobahn GmbH des Bundes mit Datum vom 27.02.2024

Im Schreiben der Autobahn GmbH wird darauf hingewiesen, dass Umgebungslärmkartierungen für Straßen mit dem von der EU eingeführten Berechnungsmethode BUB berechnet werden. Darüber hinaus gehende lärmtechnische Berechnungen für Straßen würden einheitlich mit dem national vorgeschriebenen Rechenvorschrift RLS-19 durchgeführt. Grundlegender Unterschied sei dabei,

dass die RLS-19 den Lärm in Tag (06 - 22 Uhr) und Nacht (22 – 06 Uhr) unterteilt. Bei der Erstellung von Umgebungslärmkartierungen würde dagegen der Lärm in Day – Evening – Night zusammenberechnet. Daher berücksichtige die Autobahn AG beim Lärmaktionsplan die Umgebungslärmkartierung für nachts, die dem national vorgeschriebenen Berechnungsverfahren RLS-19 nahekäme. Die Beurteilung der Verkehrslärmsituation an Bundesfernstraßen hätte auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV vom 12.6.1990) und der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR97 vom 2.6.1997) zu erfolgen. Wenn die lärmtechnischen Untersuchungen zeigten, dass Immissionsgrenzwerte überschritten würden, bestehe ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz. Der Straßenbaulastträger sei in dem Fall verantwortlich für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen (aktive Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Lärmschutzwände, -wälle, lärm-mindernde Fahrbahnbeläge). Neben dieser Lärmvorsorge gäbe es die Lärmsanierung an bestehenden Straßen (z. B. bei Instandsetzungs- oder Instandhaltungsmaßnahmen an der Straße). Im Gegensatz zu der Lärmvorsorge sei die Lärmsanierung eine freiwillige Leistung des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Sie könne im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt werden. Die Autobahnabschnitte der A3, A46 und A59 im Bereich der Stadt Hilden seien im Bestand lärmtechnisch der Lärmsanierung (freiwillige Leistung des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen) zuzuordnen. Die Auslösewerte der Lärmsanierung lägen gem. der VLärmSchR97 für Wohngebiete nachts bei 54 dB(A) und für Kern-, Dorf- und Mischgebiete nachts bei 56 dB(A). Den Pegeltabellen im Lärmaktionsplan und der zugehörigen Umgebungslärmkarte nach zu entnehmen, gäbe es vereinzelte Wohnhäuser im Bereich der A46 und A59, die möglicherweise die Auslösewerte der Lärmsanierung in der Nacht überschreiten. Entlang der A3 gäbe es vermehrt Lärmbetroffenheiten. Die Lärmbetroffenheiten aus dem Lärmaktionsplan würden bei zukünftig anstehenden und laufenden Planungen berücksichtigt.

Im Schreiben der Autobahn GmbH wird darüber hinaus über bereits umgesetzte sowie in Planung befindliche Lärmschutzmaßnahmen informiert:

- Eine grundlegende Instandsetzung der A59 zwischen Düsseldorf-Süd und Monheim-Süd ist geplant und es wird lärmtechnisch auf Grundlage der Lärmsanierung untersucht. Eine Erneuerung der Fahrbahnen mit einem lärm-mindernden Asphaltbelag ist vorgesehen. Die konkreten Schutzmaßnahmen könnten erst nach der Entwurfsgenehmigung benannt werden.
- Die grundlegende Sanierung an der A3 zwischen der Anschlussstelle Leverkusen-Opladen und dem Autobahnkreuz Hilden ist im Stadtgebiet Hilden bereits umgesetzt. Es wurde ein lärm-mindernder Splittmastixasphalt eingebaut (Lärm-minderung von etwa 2 dB(A)).
- Der Streckenabschnitt auf der A3 zwischen Leverkusen-Opladen und Hilden ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 für einen 8-streifigen Ausbau mit vordringlichem Bedarf aufgelistet, weshalb im Zuge der Sanierungsmaßnahme keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen geplant wurden. Der geplante 8-streifige Ausbau wird lärmtechnisch im Rahmen der Lärmvorsorge untersucht. Hier können zum jetzigen Zeitpunkt keine weiteren Angaben gemacht werden.

Zum Entwurfsbericht werden von der Autobahn GmbH folgende Anmerkungen gemacht:

- Ab Seite 16 würden die vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen der Stufe 1 und Stufe 2 ausgewertet. Die Überprüfung von Einzelfällen der Lärmsanierung würde jeweils auf Seite 16 und Seite 19 als „bisher nicht erfolgt“ gewertet. Die Überprüfung von Einzelfällen der Lärmsanierung könne durch Anfragen bzw. Anträge der Betroffenen selbst an die Baulastträger herangetragen werden und könnten von der Stadt Hilden daher nicht gewertet werden. Deshalb sei die Wertung im Lärmaktionsplan als „bisher nicht erfolgt“ nicht richtig.
- Ferner würden in den vergangenen Maßnahmenvorschlägen die Absenkung der Geschwindigkeitsbeschränkung und verstärkte Überwachung der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A3 ausgewertet. Dazu ergeht der Hinweis, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen insbesondere dann in Be-

tracht kämen, wenn die errechneten Lärmpegel, die gem. Lärmschutz-Richtlinien-StV vorgegebenen Richtwerte am Immissionsort überschreiten. Hierbei würde i. d. R. der Einzelfall auf Grundlage eines Lärmschutzantrages betrachtet. Flächenhafte Berechnungen, wie sie bei der Lärmaktionsplanung vorkommen, seien dabei für eine Beantragung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ungeeignet. Lärmaktionspläne seien nicht als Anordnungsgrundlage für Verkehrsbeschränkungen zulässig. Als Berechnungsmethode für den Straßenverkehrslärm käme hier, unter Bezug auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV, die RLS-90 zur Anwendung, was den der Lärmaktionsplanung zu Grunde liegenden Lärmkartierung mit alternativen Berechnungsverfahren gem. BUB entgegenstehen würde.

Die Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan würden von der Autobahn GmbH zur Kenntnis genommen. Dargestellte Lärmbrennpunkte und daraus resultierende Lärmminderungsvorschläge in Lärmaktionsplänen setzten kein Einverständnis mit der Autobahn GmbH des Bundes voraus. Demnach bestünde kein Anspruch auf Realisierung der in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen an den Straßen, welche sich in der Baulast des Bundes befinden.

Hierzu nimmt die Stadt Hilden wie folgt Stellung:

Die Ausführungen der Autobahn AG zu den unterschiedlichen Berechnungsmethoden bei der Beurteilung von Verkehrslärmsituationen werden zur Kenntnis genommen. Gleiches gilt für die Ausführungen zur Lärmvorsorge und zur Lärmsanierung. Die Aussage, Lärmbetroffenheiten aus dem Lärmaktionsplan würden bei zukünftig anstehenden und laufenden Planungen der Autobahn AG berücksichtigt, wird begrüßt. Die Informationen zu bereits durchgeführten und in Planung befindlichen Lärmschutzmaßnahmen an der A59 und A3 werden zur Kenntnis genommen.

Die Anmerkungen der Autobahn GmbH zum Entwurfsbericht werden von der Stadt Hilden wie folgt berücksichtigt:

- Die geplante grundlegende Instandsetzung der A 59 zwischen Düsseldorf-Süd und Monheim wird im Bericht ergänzt (Maßnahme 4-2, Seite 63 des Berichts zu Lärmaktionsplanung, Stand April 2024) sowie die Formulierung für die grundlegende Sanierung an der A3 zwischen Leverkusen-Opladen und Autobahnkreuz Hilden mit einem lärmmindernden Splittmastixasphalt wird im Bericht angepasst.
- Der Hinweis zu eventuellen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen, welche auf Grundlage eines Lärmschutzantrages betrachtet werden, wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis, dass Lärmaktionspläne keine Anordnungsgrundlage für Verkehrsbeschränkungen seien, ist bereits bekannt.

Der abschließende Hinweis, dass kein Anspruch auf Realisierung der in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen an den Straßen bestehe, welche sich in der Baulast des Bundes befinden, wird zur Kenntnis genommen.

1.3 Schreiben des Eisenbahn- Bundesamtes (EBA) mit Datum vom 04.03.2024

Das EBA teilt mit, dass eine Mitwirkung des EBA an der Lärmaktionsplanung der Länder vom Gesetzgeber nicht vorgesehen sei. Das EBA sei im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange. Die Abgabe einer Stellungnahme des EBA zu den Lärmaktionsplänen der Länder erübrige sich.

Hierzu nimmt die Stadt Hilden wie folgt Stellung:

Das Schreiben des EBA wird zur Kenntnis genommen; das EBA im Rahmen weiterer Lärmakti-

onsplanungen nicht mehr beteiligt.

1.4 Schreiben des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) mit Datum vom 05.03.2024

Straßen.NRW führt aus, für die im Rahmen des Lärmaktionsplanes identifizierten Bereiche mit verstärkter Verlärmung würden im Lärmaktionsplan im Wesentlichen folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Ausweisung von ruhigen Gebieten
- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten
- Einbau eines lärm mindernden Belages im Zuge einer künftigen Fahrbahnsanierung
- Passive Schallschutzmaßnahmen an den Objekten (Schallschutzfenster)

Bezüglich der Belange des Straßenbaulastträgers nimmt Straßen.NRW wie folgt Stellung:

Bei der Festlegung von ruhigen Gebieten im LAP, welche die Zuständigkeit von Straßen NRW berühren, sei Einvernehmen herzustellen. Aus einer Steigerung der Lärmeinwirkung auf solche ruhigen Gebiete, resultierend aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung, entstehe kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz nach Kriterien der Lärmsanierung.

Werden im Rahmen des LAP Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu Lärmschutzzwecken vorgeschlagen, seien diese zur Umsetzung bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Im Rahmen des erforderlichen Verfahrens sei die Anordnungsbehörde Straßen NRW zu beteiligen. Straßen.NRW würde zu jedem Einzelfall eine Stellungnahme abgeben. Der widmungsrechtliche Zweck der Straße würde ebenso berücksichtigt werden wie die Ergebnisse einer für das Verfahren erforderlichen schalltechnischen Untersuchung nach den Kriterien der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) und der Berechnungsvorschrift RLS-90.

Eine Möglichkeit der Lärminderung sei der Einbau von lärm mindernden bzw. lärm optimierten Fahrbahnbelägen. Welche Belege zum Einsatz kommen könnten, sei in RLS-19, Tabelle 4.a geregelt. Eine Fahrbahnsanierung fände ihre zeitliche Umsetzung nach den Erforderlichkeiten der Unterhaltung /Erhaltung der Straße. Welcher Fahrbahnbelag zu Einsatz käme, würde erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.

Für Hauseigentümer an Straßen in der Baulast von Straßen.NRW bestehe die Möglichkeit, eine finanzielle Förderung für den Einbau von Schallschutzfenstern zu beantragen. Die Überprüfung der Voraussetzung hierfür erfolge nach den Kriterien der Lärmsanierung gem. den VLärmSchR-97 und den Auslösewerten für Lärmsanierung. Straßen.NRW greife für die Überprüfung der Förderwürdigkeit auf die Verkehrsdaten der alle 5 Jahre stattfindenden Verkehrszählung im Bestandsnetz (SVZ) zurück und ermittle die Beurteilungspegel nach Berechnungsvorschrift RLS-19. Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung seien hierfür nicht anwendbar. Lärmsanierung sei eine freiwillige Maßnahme des Baulastträgers.

Hierzu nimmt die Stadt Hilden wie folgt Stellung:

Die Einschätzung, dass bei der Ausweisung von „Ruhigen Gebieten“ im LAP, welche die Zuständigkeit von Straßen.NRW berühren, Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger herzustellen sei, wird nicht geteilt. Die Ausweisung eines „Ruhigen Gebietes“ im LAP entfaltet selbst zunächst keine rechtliche Wirkung, löst aber als Rechtsfolge grundsätzlich die Pflicht für nachfolgende Planungen (z.B. der Bauleitplanung oder Verkehrswegeplanung) aus, die Festsetzung und den damit verbun-

denen grundsätzlichen Schutzauftrag zu berücksichtigen. Berücksichtigen heißt, dass andere mit der nachfolgenden Planung verfolgte Belange gegen den Schutz des ruhigen Gebietes abzuwägen sind. Die anderen Belange können den Schutzbelang überwiegen, müssen dafür aber ausreichend gewichtig sein.

Der Hinweis, dass bei einer Steigerung der Lärmeinwirkung auf solche „Ruhigen Gebiete“, resultierend aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung, kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz nach Kriterien der Lärmsanierung entstehe, wird zur Kenntnis genommen.

Die Hinweise bezüglich der Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu Lärmschutzzwecken und den erforderlichen Verfahren und Beteiligungen der Anordnungsbehörde werden von der Stadt Hilden zur Kenntnis genommen. Diese sind bekannt und es wurde und wird entsprechend verfahren.

Die Hinweise bezüglich der Lärminderung durch den Einbau von lärmindernden bzw. lärmoptimierten Fahrbahnbelägen werden zur Kenntnis genommen.

Der Hinweis auf die Möglichkeit der finanziellen Förderung für den Einbau von Schallschutzfenstern für Hauseigentümer an Straßen in der Baulast von Straßen.NRW wird zur Kenntnis genommen. Dies ist bekannt und ein Hinweis hierauf wird noch einmal explizit auf der städtischen Homepage zur Lärmaktionsplanung hinzugefügt.

1.5 Schreiben der Handwerkskammer mit Datum vom 19.03.2024

In dem Schreiben der Handwerkskammer wird zu den acht im Lärmaktionsplan identifizierten Hotspots und den in den nachfolgenden Steckbriefen für die jeweiligen Hotspots aufgeführten verschiedenen Maßnahmevorschläge zur Lärminderung, wie folgt Stellung genommen:

Prüfauftrag Tempo 30

Die Handwerkskammer schreibt, zu Senkung der verkehrsbedingten Lärmemissionen empfehle der Lärmaktionsplan für alle Straßenabschnitte eine Einzelfallprüfung mit Blick auf eine ganztägige Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h könne punktuell in klar definierten Zonen sinnvoll sein. Bei Straßen des Vorrangstraßennetzes, insbesondere bei Hauptverkehrsstraßen, würde eine Temporeduzierung allerdings kritisch gesehen, da sie die Bündelfunktion dieser Straßen gefährde und eine Verkehrsverlagerung durch Ausweichverhalten auslösen könne. Eine Verlagerung der Verkehre ins untergeordnete Netz, etwa in Wohngebiete, sei mit der damit verbundenen Lärm- und Luftbelastung dieser Gebiete unbedingt zu vermeiden.

Lärmarmer Splittmastixasphalt

Die Handwerkskammer bestätigt, die Erneuerung der Fahrbahndecke mit lärmarmem Splittmastixasphalt sei besonders zielführend, da sie an der Entstehungsquelle der Belastung ansetze, über einen hohen Wirkungsgrad von bis zu 5 dB(A) verfüge und nicht mit Einschränkungen für den Verkehrsfluss verbunden sei. Diese Maßnahme würde unterstützt und es wird angeregt, der Erneuerung der Deckschichten mit lärmminderndem Belag Priorität einzuräumen.

Lärmarme Busse

Die Handwerkskammer führt aus, auch die Maßnahme des sukzessiven Austauschs der bestehenden Busflotte durch lärmoptimierte Fahrzeuge setze an der Quelle an und reduziere über die Hotspots hinaus die Lärmbelastung in anderen städtischen Bereichen mit Buslinienverkehr. Diese Maßnahme würde unterstützt und es wird angeregt, bei Neuanschaffungen den Einsatz von Elektrobusen zu prüfen. Dies hätte auch einen positiven synergetischen Effekt auf die Luftschadstoffbelastung.

Schallschutzfenster (Privatmaßnahme)

Die Handwerkskammer ergänzt, der Einbau von Schallschutzfenstern als passive Schallschutzmaßnahme sei zielführend und biete ein erhebliches Lärminderungspotenzial. In diesem Kontext solle geprüft werden, inwieweit die Stadt Hilden Bürgerinnen und Bürger über die städtische Webseite oder andere Kommunikationswege über bestehende Förderprogramme für private Investitionen in passive Schallschutzmaßnahmen informieren könne. Es wird angeregt, die Auflage eines kommunalen Schallschutzfensterprogramms zu prüfen. Es wird auf Kommunen verwiesen, die diesen Weg bereits vor einigen Jahren erfolgreich beschritten hätten.

Stärkung des Umweltverbundes

Die Handwerkskammer erklärt, die Stärkung des Umweltverbundes als Maßnahme zur Reduzierung des MIV würde ausdrücklich begrüßt. Beim Ausbau der entsprechenden Infrastruktur, wie etwa der Radwegeinfrastruktur, solle aber darauf geachtet werden, möglichst wenige Parkplätze zu reduzieren. Eine Verringerung der Parkplätze könne eine Erhöhung des Parksuchverkehrs auslösen, was wiederum zu einem Anstieg der Lärm- und Luftbelastung führe und damit das Ziel des LAP konterkarieren. Gerade beim Wegfall einer Vielzahl von Parkplätzen sei die Schaffung von Alternativen für notwendige Wirtschaftsverkehre, wie Liefer- bzw. Servicezonen, zu berücksichtigen. Dies gelte insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Service- und Baustellenbetriebe des Handwerks zum Transport von Werkzeug und Material in vielen Fällen zwingend auf den Einsatz von (leichten) Nutzfahrzeugen angewiesen seien und zur Erbringung ihrer Dienstleistungen auch in Kundennähe parken können müssten.

Hierzu wird durch die Stadt Hilden wie folgt Stellung genommen:

Zu den Eingaben der Handwerkskammer zu „**Prüfauftrag Tempo 30**“:

Die geäußerten Befürchtungen, eine Temporeduzierung auf dem Vorrangstraßennetz gefährde die Bündelfunktion dieser Straßen und es könne eine Verkehrsverlagerung durch Ausweichverhalten ausgelöst werden, verbunden mit einer Verlagerung der Verkehre ins untergeordnete Straßennetz, wird von der Stadt Hilden nicht geteilt. Hinsichtlich der Auswirkungen von geplanten Temporeduzierungen wurde ein Verkehrsmodell für die Stadt Hilden angelegt, welche verschiedene Szenarien mit Tempo 30 geprüft hat. Es konnte nachgewiesen werden, dass hierdurch mit keinen unerwünschten Verlagerungseffekten in hierfür sensible Gebiete zu rechnen ist.

Zu den Eingaben der Handwerkskammer zu „**Lärmarmer Splittmastixasphalt**“:

Die Unterstützung der im LAP vorgeschlagenen Maßnahme wird von der Stadt Hilden positiv zu Kenntnis genommen. Zum Vorschlag, dieser Maßnahme Priorität einzuräumen, wird darauf hingewiesen, dass diese im Rahmen anstehender Fahrbahnsanierungen (laufende Sanierungsintervalle) umgesetzt wird. Sie wird demnach umgesetzt, wenn Fahrbahnsanierungen notwendig werden. Eine prioritäre Umsetzung ist daher nicht möglich.

Zu den Eingaben der Handwerkskammer zu „**Lärmarmer Busse**“:

Die Unterstützung der im LAP vorgeschlagenen Maßnahme wird von der Stadt Hilden positiv zu Kenntnis genommen. Bezüglich der Anregung, den Einsatz von Elektrobussen zu prüfen, wird darauf hingewiesen, dass die Maßnahme eine ist, die seit Jahren sukzessive von der Rheinbahn umgesetzt wird. Die Stadt Hilden hat selbst keinen Einfluss darauf, welche Bustypen seitens der Rheinbahn gewählt werden.

Zu den Eingaben der Handwerkskammer zu „**Schallschutzfenster (Privatmaßnahme)**“:

Die Unterstützung der im LAP vorgeschlagenen Maßnahme wird von der Stadt Hilden positiv zu Kenntnis genommen. Für Hauseigentümer an Straßen in der Baulast von Straßen.NRW besteht die Möglichkeit der finanziellen Förderung für den Einbau von Schallschutzfenstern. Zur Information der Bürger und Bürgerinnen wird der Hinweis auf die Möglichkeit einer Antragstellung noch einmal explizit auf der städtischen Homepage zur Lärmaktionsplanung hinzugefügt. Die Möglichkeit eines kommunalen Schallschutzfensterprogramms wurde bereits im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stufe 2 geprüft und negativ beschieden. Es ist weiterhin kein kommunales Schallschutzfensterprogramm in Hilden vorgesehen.

Zu den Eingaben der Handwerkskammer zu „**Stärkung des Umweltverbundes**“:

Die Unterstützung der im LAP vorgeschlagenen Maßnahme wird von der Stadt Hilden positiv zu Kenntnis genommen. In diesem Zusammenhang wird auf das ebenfalls in Erstellung befindliche Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden verwiesen, welches die Stärkung des Umweltverbundes bei gleichzeitiger Verringerung des MIV-Verkehrs als eines der maßgeblichen Ziele aufweist. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind Parkplätze (ob Reduzierung oder Schaffung) kein Thema. Insofern wird der Wunsch bezüglich Parkplätzen zur Kenntnis genommen, aber an dieser Stelle nicht weiter behandelt.

1.6 Schreiben der Stadt Solingen mit Datum vom 19.03.2024

Folgendes wird durch die Stadt Solingen angemerkt:

Maßnahmen mit Bezug zum Stadtgebiet Solingen:

Solingen sei unmittelbar durch die Maßnahme 01 (Maßnahmensteckbrief 1) an der Walder Straße (L85) berührt. Die L85 stelle eine wichtige Verkehrsverbindung der Städte Hilden und Solingen dar und besitze zudem große Bedeutung im überregionalen Verkehrsnetz. Die Straße würde im Entwurf des LAP für Hilden als Bundes-/Landes-/Kreisstraße (innerorts) dargestellt und so beschrieben:

„Die Wälder Straße (L85) ist die Ein- und Ausfallstraße Hildens in Richtung Solingen. Der Zustand der Straße ist mittelgut. Einige Risse im Asphalt sowie Hinweisschilder zu Straßenschäden sind aufzufinden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h und die Straßenbreite 7-9 m. Entlang der Walder Straße verläuft ein Wechsel zwischen Gehweg „Fahrrad frei“, Fahrradschutzstreifen und Geh-/Radweg mit zum Teil Benutzungszwang. Des Weiteren gibt es Abschnitte mit beidseitigen Parkplätzen. Auf der Walder Straße verkehren die Buslinien 782 und 783 jeweils im 20-Minuten-Takt. Der Straßenzug ist durch eine aufgelockerte Bauweise mit 2-4 Geschossen geprägt.“

Folgende Maßnahmen seien nach Steckbrief 1 - Wälder Straße auf Hildener Stadtgebiet vorgesehen:

Tabelle 1: Maßnahmenvorschläge, LAP Hilden, S.42

Maßnahmenvorschlag	Lärmminderungspotenzial	Umsetzung	Zuständigkeit
Prüfauftrag Tempo 30 ganztägig	Bis zu -5 dB(A) (Popp, 2018)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
LSA Optimierung im Zuge des Tempo 30	Bis zu -2 dB(A) (LUBW, 2012)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
Schallschutzfenster	Bis zu -30 dB(A) in Kat.1 und bis zu -50 dB(A) in Kat. 5 (UBA, 2015)	Private Haushalte	Straßen.NRW
Lärmarmer Splittmastixasphalt (in Sanierungsintervallen) Land- und Bundesstraßen	Bis zu -5 dB(A) (LUBW, 2012)	Straßen.NRW	Straßen.NRW
Lärmarme Busse (sukzessiver Austausch der Busflotte)	Bis zu -14 dB(A) bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h (Universität Stuttgart, 2018)	Rheinbahn	Rheinbahn

Die meisten der für die L85 aufgeführten Maßnahmen seien nachvollziehbar und würden im Einklang mit der beschriebenen Verkehrsfunktion der L85 stehen.

Bei einer der beschriebenen Maßnahmen, nämlich Zeile 1: „Prüfauftrag Tempo 30 ganztägig“, wären bei Umsetzung gegebenenfalls nachteilige Auswirkungen für die Stadt Solingen zu erwarten. Rechtsgrundlage für die Einrichtung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen sei § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) und ergänzend die Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). In der StVO wurde erläutert,

dass Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes nur nach Maßgabe der Lärmschutz-Richtlinien-StV angeordnet werden dürften.

In der Richtlinie würde zudem erläutert, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen an Straßen erfolgen sollen. Sie sollen kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein, sondern in ein Konzept zur Lärmbekämpfung eingebunden werden.

Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von bisher 50 km/h auf 30 km/h sei nachzuweisen, dass eine unerwünschte Verdrängung des Verkehrs in das Nebennetz sowie Beeinträchtigungen des Buslinienverkehrs vermieden würden, da die L85 eine wichtige Verbindungsfunktion für den MIV zwischen Hilden und Solingen darstelle. Eine Begrenzung der Geschwindigkeit könne zu Rückstauungen auf Solinger Stadtgebiet in Fahrtrichtung Hilden führen.

Wie in den Maßnahmenvorschlägen bereits dargestellt, sei eine Geschwindigkeitsreduzierung immer auch mit der Optimierung der Lichtsignalanlagen umzusetzen.

Vor dem Hintergrund der genannten Rechtsgrundlage und möglicher Verdrängungseffekte wird gebeten zu prüfen, ob die Maßnahmen auf die tatsächlich ermittelten Belastungsschwerpunkte (Hotspots) begrenzt wird. Es sei auch zu prüfen, ob entgegen der geplanten ganztägigen Absenkung der Geschwindigkeit für den ersten Belastungsschwerpunkt, von Solingen kommend, nicht auch nur durch eine nächtliche Absenkung der Geschwindigkeit die gewünschte Entlastung erreicht werden könne.

Die weiteren Maßnahmenvorschläge für die Walder Straße (L85) seien unkritisch.



Abbildung 1: Nüchtliche (22:00 - 06:00 Uhr) Hotspots auf der Walder Straße (L85), LAP Hilden, S. 41



Abbildung 2: Über 24-Stunden (Day, Evening, Night = DEN) gemittelte Hotspots an der Walder Straße (L85), LAP Hilden S. 41

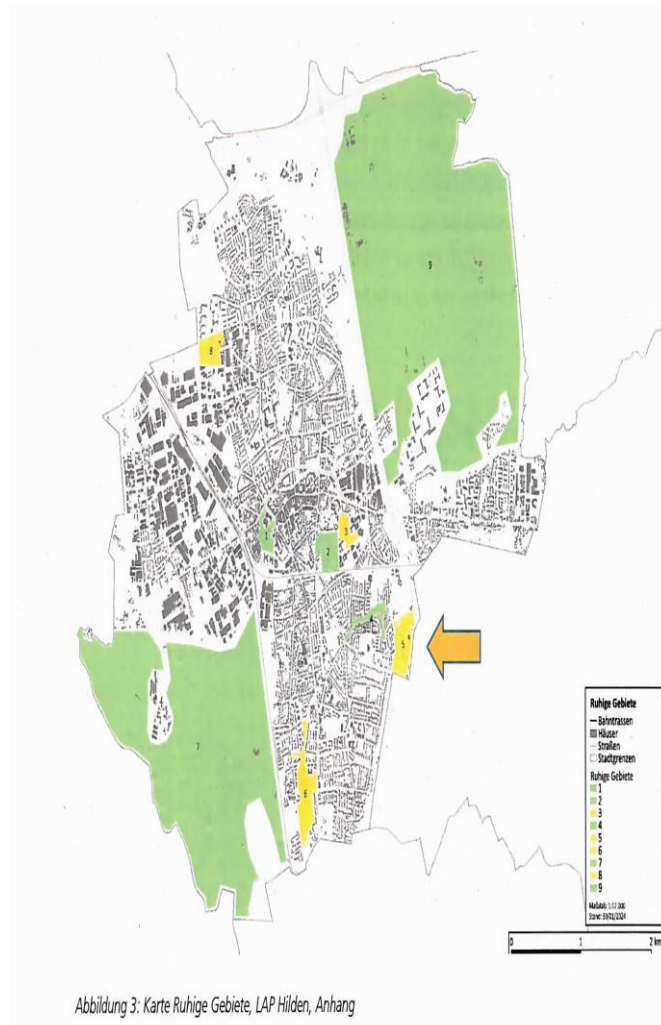
Ausweisung Ruhiger Gebiete im LAP der Stadt Hilden:

Von den geplanten ruhigen Gebieten im LAP der Stadt Hilden grenze nur eines, nämlich die Nr. 5, der Südfriedhof Hilden (orange Markierung) an die Stadtgrenze zu Solingen.

Textliche Beschreibung des Gebietes: „Der Südfriedhof ist durchgängig vom Lärm betroffen. Im Gegensatz zu anderen Gebieten (z.B. Stadtpark (Nr. 1), Stadtwald (Nr.9) oder Hauptfriedhof (Nr. 2)) ist der Lärm von der A3 deutlich im fast gesamten Friedhofsgebiet zu hören. Da im Hildener Süden noch andere Flächen der Naherholung zur Verfügung stehen, sollte dieser zur Diskussion gestellt werden“. Der Südfriedhof weist einen Beurteilungspegel DEN zwischen <55 bis <= 70 db (A) auf.

Aus Sicht der Stadt Solingen spräche nichts gegen die Ausweisung des Südfriedhofs als ruhiges Gebiet, auch wenn diese (gelbe) Fläche wegen der Belastung durch die angrenzende A3 nicht

wirklich gut geeignet erscheine, sondern nur in der Bürgerbeteiligung zur Diskussion gestellt werden solle.



Hierzu wird durch die Stadt Hildesheim wie folgt Stellung genommen:

Die Ausführungen der Stadt Solingen zu den Maßnahmen mit Bezug zu ihrem Stadtgebiet (Maßnahme 01 (Maßnahmensteckbrief 1) an der Walder Straße) werden von der Stadt Hildesheim zur Kenntnis genommen. Der Bitte, zu prüfen, die Maßnahme der Temporeduzierung auf die tatsächlich ermittelten Belastungsschwerpunkte (Hotspots) zu begrenzen und zu prüfen, ob entgegen der geplanten ganztägigen Absenkung der Geschwindigkeit für den ersten Belastungsschwerpunkt, von Solingen kommend, nicht auch nur durch eine nächtliche Absenkung der Geschwindigkeit die gewünschte Entlastung erreicht werden könne, wird wie folgt nachgekommen:

Der Vorschlag für die Maßnahme Tempo 30 wurde angepasst an Tempo 30 nachts zwischen 22-6h. (Maßnahme 2-1, Seite 62, LAP, Stand April 2024).

Dass für die Stadt Solingen nichts gegen die Ausweisung des Südfriedhofs als „Ruhiges Gebiet“ sprechen würde, wird von der Stadt Hildesheim positiv zur Kenntnis genommen.

Der Südfriedhof wird im Lärmaktionsplan weiterhin als „Ruhiges Gebiet“ ausgewiesen.

1.7 Schreiben der Kreisverwaltung Mettmann mit Datum vom 20.03.2024

Im Schreiben des Kreises Mettmann wird wie folgt Stellung genommen:

Untere Immissionsschutzbehörde:

Nicht betroffen; aus Sicht des anlagenbezogenen Immissionsschutzes bestehen somit keine Bedenken gegen die Planung

Untere Bodenschutzbehörde / Altlasten:

Allgemeiner Bodenschutz und Altlasten

Jeweils keine Belange betroffen.

Untere Naturschutzbehörde:

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

Gesundheitsamt:

Das Gesundheitsamt schreibt, in dem Lärmaktionsplan Stufe 4 wurde eine Lärmkartierung für die kartierungspflichtigen Straßen und die Gemeindestraßen vorgenommen, die ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von mehr als ca. 8.200 Fahrzeugen täglich aufweisen. Dabei wurde auch die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Personen und Gebäude in den angrenzenden Bereichen dieser Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen aufgezeigt. Weiterhin wurden aktive und passive Lärminderungsmaßnahmen angeführt, die unterschiedlich große Auswirkungen auf eine Reduzierung des Lärms hätten und „Lärm-Hotspots“ im Stadtgebiet definiert sowie „Ruhige Gebiete“ identifiziert.

Aus Sicht des Gesundheitsamtes werden Maßnahmen zur Schallminderung grundsätzlich befürwortet und unterstützt, insbesondere aktive Schallschutzmaßnahmen, durch die die Höhe der Schallpegel verringert und die Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen reduziert werden können. Hierdurch können die Voraussetzungen für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse verbessert werden.

Die Umsetzung der im LAP dargestellten Maßnahmen wird daher aus Sicht des Gesundheitsamtes als sinnvoll und zielführend angesehen. Dabei sollte gerade die Lärminderung in den sogenannten „Hotspots“ im Fokus stehen und die „Ruhigen Gebiete“ vor Lärmbelastung geschützt werden.

Der Aspekt Lärm sollte daher insbesondere bei Planungen und Gestaltungen, wie zum Beispiel im Rahmen der Bauleitplanung oder bei Neubebauungen gemäß § 34 BauGB berücksichtigt werden.

Hierzu wird durch die Stadt Hilden wie folgt Stellung genommen:

Das Schreiben der Kreisverwaltung Mettmann wird von der Stadt Hilden zur Kenntnis genommen. Die befürwortende Stellungnahme des Gesundheitsamtes hinsichtlich der im LAP dargestellten Maßnahmen wird begrüßt. Und die Ansicht, dass der Aspekt Lärm insbesondere bei Planungen und Gestaltungen, wie zum Beispiel im Rahmen der Bauleitplanung oder bei Neubebauungen gemäß § 34 BauGB berücksichtigt werden sollte, wird geteilt und seitens der Stadt Hilden entsprechend verfolgt.

1.8 Schreiben der Rheinbahn AG mit Datum vom 20.03.2024

Die Rheinbahn führt aus, die Reisezeit gelte als das wichtigste Kriterium bei der Beurteilung der Attraktivität des ÖPNV. Eine Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten gefährde oder behindere den Beitrag des ÖPNV zur Verkehrswende und Erreichung der Klimaneutralität. Bei innerstädtisch und regional bedeutenden Buslinien mit dichtem Takt führten schon geringe Fahrtzeitverlängerungen dazu, dass ein zusätzlicher Linienbus mit Fahrpersonal eingesetzt wer-

den müsse, ohne dass die Fahrplanleistung erhöht würde. Dies hätte starke wirtschaftliche Folgen und führe zu einer massiven Steigerung der Kosten je Fahrplankilometer.

Bemühungen der Städte und Kommunen gemeinsam mit der Rheinbahn, den ÖPNV zu beschleunigen würden ad absurdum geführt. Verbesserungen durch Beschleunigungsmaßnahmen würden durch die Auswirkungen der Geschwindigkeitsbeschränkungen weit übertroffen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen auf ÖPNV-Achsen werden mit größter Sorge gesehen und müssten einzelnen Örtlichkeiten mit punktuell konkretem Handlungsbedarf vorbehalten bleiben.

Bewertung des Entwurfs des Lärmaktionsplans in Bezug auf Tempo 30 durch die Rheinbahn:

Folgende Straßen, auf denen regelmäßiger ÖPNV stattfindet, seien von Geschwindigkeitsreduzierungen betroffen: Walder Straße, Klotzstraße/Richrather Straße/Baustraße, Kirchhofstraße, Hochdahler Straße, Elberfelder Straße, Ellerstraße/Berliner Straße/Klotzstraße/Benrather Straße, Gerresheimer Straße und Hülsenstraße.

Die Folgen einer Einführung von Tempo 30 hätten für den ÖPNV eine deutlich über die Stadt hinausgehende Bedeutung. Die vorgesehenen Reduzierungen auf Tempo 30 würden die Linien der Rheinbahn massiv beeinträchtigen. Besonders betroffen wären die Linie 741, 781, 782, 783, 784, 785 und O3, die zudem eine überregionale Verbindungsfunktion aufweisen würden. So seien Anschlüsse an S- und Regionalbahnen eingeplant, so dass eine Reisezeitverlängerung auch das aufeinander abgestimmte Fahrplansystem gefährden würde.

Insbesondere bei den Linien mit städteübergreifender Funktion (782, 784 und 785) könne die Geschwindigkeitsreduzierung einen Umstieg vom ÖPNV auf den IV fördern, da die Gesamtzeit mit dem Bus für durch Hilden durchreisende Fahrgäste zu lang würde.

Bei Anpassungen des Fahrplans durch Geschwindigkeitsreduzierungen bestehe die Möglichkeit, dass Anschlüsse entfallen oder verschlechtert würden. Fahrzeitverlängerungen würden zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen und Personal führen, da Ausgleichzeiten an Endhaltestellen nicht mehr ausreichen würden.

Ebenso müsse, laut Rheinbahn, auf zusätzliche Maßnahmen verzichtet werden, die den ÖPNV verlangsamen. Insbesondere unbedingt auf Rechts-vor-Links-Regelungen, durch die der Bus fast zum Stehen kommt und dadurch die Verlustzeiten hoch seien, sowie auf Einbauten zur Verringerung des Straßenquerschnitts oder das Aufpflastern von Kissen.

In engen Straßen müssten genügend Halteverbote eingerichtet werden, damit sich Linienbusse auf Sichtachsen sicher begegnen könnten (Problematik der Behinderung des Linienverkehrs durch engem zugeparkte Straßen).

Fahrzeitverluste müssten durch massive Förderung und Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen kompensiert werden (konsequente ÖPNV-Beschleunigung an LSA). Es sollte die Gründung eines entsprechenden Projektes seitens der Stadt in Zusammenarbeit mit der Rheinbahn vorangebracht werden.

Die Einführung von Tempo 30 auf dem Stadtgebiet Hilden würde von der Rheinbahn aus oben genannten Gründen abgelehnt.

Hierzu wird durch die Stadt Hilden wie folgt Stellung genommen:

Die Ausführungen zu möglichen negativen Wirkungen von Temporeduzierungen in Bezug auf die Attraktivität und die Kosten des ÖPNV werden zur Kenntnis genommen. Die Befürchtungen der Rheinbahn, die zu einer Ablehnung von Tempo 30 führen, werden nicht geteilt. In diesem Zusammenhang wird auf die ebenfalls bei einer Einführung von Tempo 30 vorgesehene Maßnahme der LSA-Anpassung mit der Möglichkeit zur Busbeschleunigung hingewiesen. Tempo 30 wird nicht

losgelöst von anderen flankierenden Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes umgesetzt. In diesem Zusammenhang wird auf das ebenfalls in Erstellung befindliche Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden verwiesen, im Rahmen dessen Erstellung die Rheinbahn ebenfalls beteiligt wird. Darüber hinaus wird darauf verwiesen, dass sich die im Lärmaktionsplan angegebenen Maßnahmen zur Temporeduzierung aus Gründen des Lärmschutzes auf die definierten Hotspotbereiche begrenzen. Die Auswirkungen auf die Reisezeiten im ÖPNV, verbunden mit den geplanten Busbeschleunigungen an LSA, werden demnach größtenteils kompensiert werden können. Mögliche geringe Reisezeitverluste, die ggf. bestehen bleiben, werden gegen die positiven Wirkungen durch die Temporeduzierung auf die stark bzw. sogar im gesundheitsgefährdeten Bereich von Verkehrslärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger in den Hotspotbereichen abgewogen. In diesem Zusammenhang wird nochmals auf das Mobilitätskonzept verwiesen, im Rahmen dessen in einem Verkehrsmodell verschiedene Szenarien mit Tempo 30 geprüft wurden. Der Gutachter kam zu dem Fazit, dass wesentliche Einschränkungen nicht zu erwarten sind. Des Weiteren wurden Lärmemissionsberechnungen mit Tempo 30 erstellt, die aufzeigen, dass die Betroffenenzahlen größtenteils reduziert werden können und somit die Bevölkerung effektiv vor Lärm geschützt werden kann.

Der Wunsch der Rheinbahn nach der Gründung eines Projekts zur Förderung und Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen (konsequente ÖPNV-Beschleunigung an LSA) wird von der Stadt Hilden geprüft. In diesem Zusammenhang wird jedoch darauf verwiesen, dass die Rheinbahn ohnehin bereits umfangreich im Rahmen der Projekte beteiligt wird, bei denen Auswirkungen auf den ÖPNV zu erwarten sind (u.a. Lärmaktionsplanung, Mobilitätskonzept, Baumaßnahmen an Straßen/Kreuzungen mit Buslinienverkehr).

1.9 E-Mail der Landeshauptstadt Düsseldorf mit Datum vom 20.03.2024

Seitens der Stadt Düsseldorf bestehen keine Bedenken gegen die im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmen.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Die E-Mail der Landeshauptstadt Düsseldorf wird zur Kenntnis genommen.

1.10 Email der Industrie- und Handelskammer mit Datum vom 22.03.2024

Zu den im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmensteckbriefen der 4. Stufe nimmt die IHK wie folgt Stellung:

Bereich 1: Walder Straße L 85 zwischen Itterpark und Stadtgrenze

In der Email argumentiert die IHK, Baulastträger sei das Land Nordrhein-Westfalen. Durch die Verwendung von lärmminderndem Asphalt sei eine hohe Emissionsreduktion bis zu 5 dB(A) zu erwarten. Die Maßnahme sei bereits in den vorangegangenen Stufen der Hildener Lärmaktionsplanung aufgeführt und würde von der IHK weiterhin befürwortet. Die Stadt Hilden solle auf eine zeitnahe Umsetzung durch das Land drängen. Der Einbau von Schallschutzfenstern könne zu einer sehr hohen Immissionsreduktion bis zu 50 dB(A) führen. Gleichzeitig würden beide Maßnahmen nicht die Leistungsfähigkeit der Straße beeinträchtigen. Diese Maßnahme sei bereits 2011 im ersten Lärmaktionsplan der Stadt Hilden vorgeschlagen (M2.3 und M3.3) und bisher noch nicht umgesetzt worden. Der Einsatz lärmoptimierter Busse wird begrüßt, sofern dieser in enger Absprache mit der Rheinbahn erfolge. Da es sich bei der Walder Straße um eine wichtige Ausfallstraße in Richtung Solingen mit überörtlichen Funktionen handele, würde die Reduktion auf Tempo 30 kritisch gesehen. Dies würden die ausgewiesenen DTV-Werte dokumentieren (S. 42 im Bericht zur LAP vom Januar 2024). Die Leistungsfähigkeit für den gewerblichen Kfz-Verkehr müsse erhalten bleiben und Reisezeiten dürften sich nicht verlängern. Überdies würde eine Geschwin-

digkeitsreduktion den ÖPNV gleichermaßen verlangsamen und damit die Attraktivität des Umweltverbundes schwächen.

Bereich 2: Klotzstraße L 404 / Richrather Straße L 403 zwischen Hagelkreuzstraße und Klusenstraße

Die IHK schreibt in ihrer Email, die L 404 sei eine wichtige Verbindungsstraße zwischen Hilden und Langenfeld. Darüber hinaus verliefen über sie die Verkehre des Gewerbegebiets an der Hofstraße. Die IHK unterstütze aus den für Bereich 1 genannten Gründen die bereits in den vergangenen Lärmaktionsplänen vorgeschlagenen Maßnahmen (S. 18 im Bericht zur LAP vom Januar 2024). Auch der Einsatz lärmoptimierter Busse könne zur Emissionsreduktion beitragen. Die Verstärkung des Verkehrs durch Koordinierung der Lichtsignalanlagen – allerdings basierend auf der bestehenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h – würde befürwortet. Die IHK lehne die vorgeschlagene Temporeduzierung zwischen 6.00 und 22.00 Uhr ab, da der Straßenzug als Erschließung für ein Gewerbegebiet diene. Zwischen 22.00 und 6.00 Uhr sei eine Temporeduzierung bereits umgesetzt worden. Den Wirtschaftsverkehr bei Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen zu berücksichtigen, würde auch das Umweltbundesamt in seinen „Maßnahmenblättern zur Lärminderung im Straßenverkehr“ empfehlen.

Bereich 3: Kirchhofstraße L 403

Die IHK führt aus, über die Kirchhofstraße würden die Buslinien 741, 781, 782, DL4 und DL5 verlaufen. Der Einsatz leiser Busse, in enger Abstimmung mit der Rheinbahn, sei auf der Kirchhofstraße zweckmäßig zur Verringerung von Schallemissionen. Wie für die Bereiche 1 und 2 erläutert, würde auch für die L 403 der Einbau von lärmminderndem Asphalt und Schallschutzfenstern unterstützt.

Die vorgeschlagene Temporeduzierung könne Einfluss auf die Fahrzeiten des ÖPNV haben, sodass dieser weniger attraktiv würde. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h für den Zeitraum von 6.00 bis 22.00 Uhr würde daher abgelehnt. Die Leistungsfähigkeit für den gewerblichen Kfz-Verkehr müsse erhalten bleiben. Reisezeiten dürften sich nicht verlängern. Zwischen 22.00 und 6.00 Uhr sei eine Temporeduzierung bereits umgesetzt worden.

Bereich 4: Hochdahler Straße

Die IHK ergänzt, auch bei der Hochdahler Straße würde der Einbau lärmmindernden Asphalts sowie der Einsatz leiserer Busse (soweit er mit der Rheinbahn abgestimmt sei) unterstützt.

Die IHK bedankt sich und unterstützt, dass die Anregung aufgegriffen wurde, auch an der Hochdahler Straße Schallschutzfenster in die Lärmaktionsplanung mit aufzunehmen. Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung für den Zeitraum zwischen 6.00 und 22.00 Uhr würde abgelehnt, da die Hochdahler Straße eine wichtige innerörtliche Hauptstraße darstellen würde. Dies würden die ausgewiesenen DTV-Werte belegen. Die Leistungsfähigkeit für den gewerblichen Kfz-Verkehr müsse erhalten bleiben. Reisezeiten dürften sich nicht verlängern. Darüber hinaus beträfe eine Geschwindigkeitsreduzierung auch den ÖPNV, der Einbußen bei der Fahrzeit und der Attraktivität zu verzeichnen hätte. Nachts sei die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h bereits umgesetzt worden.

Bereich 5: Kreuzung Elberfelder Straße/Oststraße

Weiterhin bringt die IHK vor, auch bei der Kreuzung Elberfelder Straße/Oststraße würde der Einbau lärmmindernden Asphalts sowie den Einsatz leiserer Busse (soweit er mit der Rheinbahn abgestimmt sei) unterstützt. Der Einsatz von Schallschutzfenstern sei zielführend. Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung würde kritisch gesehen, da die Elberfelder Straße (B228) eine wichtige überörtliche Verbindungsstraße darstellen würde. Die Leistungsfähigkeit für den gewerblichen Kfz-Verkehr müsse erhalten bleiben.

Bereich 6: Kreuzung Ellerstraße/ Berliner Straße/ Klotzstraße/ Benrather Straße

Die IHK stellt in ihrer Email dar, die Ellerstraße sei Teil der Verbindungsstraße zwischen der Autobahn A 59, Anschlussstelle Düsseldorf-Benrath, und dem Hildener Zentrum. Die L 85 hätte eine zentrale Erschließungsfunktion für die Unternehmen in den Gewerbegebieten im Hildener (Nord-

)Westen. Der Einbau lärmindernden Asphalts sowie der Einsatz leiserer Busse (soweit er mit der Rheinbahn abgestimmt sei) würde unterstützt. Der Einsatz von Schallschutzfenstern sei zielführend. Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung würde kritisch gesehen, da der genannte Kreuzungsbereich eine wichtige Verkehrsfunktion erfüllen würde (dokumentiert durch aufgeführten DTV-Werte (S. 52 im Bericht zur LAP vom Januar 2024)). Die Leistungsfähigkeit für den gewerblichen Kfz-Verkehr sowie für den ÖPNV müsse erhalten bleiben.

Bereich 7: Gerresheimer Straße zwischen Richard-Wagner-Straße und Mozartstraße

Die IHK erklärt in ihrer Email darüber hinaus, die Gerresheimer Straße sei eine wichtige innerörtliche Hauptverkehrs- und Erschließungsstraße für das Gewerbegebiet im Hildener Nordwesten. Der Einbau lärmindernden Asphalts sowie der Einsatz leiserer Busse (soweit er mit der Rheinbahn abgestimmt sei) würde befürwortet. Der Einsatz von Schallschutzfenstern sei sinnvoll. Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung würde abgelehnt, da aus unserer Sicht der IHK die Leistungsfähigkeit der Straße verringert und die Erreichbarkeit der Betriebe für den Wirtschaftsverkehr in den anliegenden Gewerbegebieten eingeschränkt werden könnte. Den Wirtschaftsverkehr bei Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen zu berücksichtigen, würde auch das Umweltbundesamt in seinen „Maßnahmenblättern zur Lärminderung im Straßenverkehr“ empfehlen.

Bereich 8: Hülsenstraße zwischen Stadtgrenze Düsseldorf und Forststraße

Die IHK äußert, die Hülsenstraße sei die Verbindungsstraße zwischen der Autobahn A 59, Anschlussstelle Düsseldorf-Benrath, und dem Hildener Zentrum. Die Hülsenstraße hätte darüber hinaus eine zentrale Erschließungsfunktion für die Unternehmen in den Gewerbegebieten im Hildener (Nord-)Westen. Es gäbe entlang der Hülsenstraße nur wenig Wohnbebauung und vorwiegend gewerbliche Nutzungen. Die DTV-Werte seien hoch, was die verkehrliche Bedeutung der Straße unterstreiche. Die Verkehrsfunktion und die Leistungsfähigkeit für den gewerblichen Kfz-Verkehr müsse erhalten bleiben. Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung würde abgelehnt. Der Einbau von Schallschutzfenstern sowie von lärminderndem Asphalt würde befürwortet. Inwiefern der Ersatz der Busse auf der Linie 785 am Hotspot Wirkung zeige, könne an dieser Stelle nicht beurteilt werden. Ein Nachteil für die Lärmimmissionen sei jedoch nicht zu erwarten.

Tempo 30

Außerdem schreibt die IHK, der Lärmaktionsplan komme zu dem Schluss, dass Tempo 30 im Vergleich zu den anderen vorgeschlagenen Maßnahmen kostengünstig, schnell und vielseitig einsetzbar (S. 59) sei. Nicht berücksichtigt würden jedoch (volks-)wirtschaftliche Nachteile durch diese Maßnahme. Es sei davon auszugehen, dass insbesondere an Straßen mit hohen DTV-Werten erhebliche Zeitkosten durch Reisezeitverluste bei Unternehmen, Pendlern und Bürgern entstehen würden. Es sei damit zu rechnen, dass Verkehre in das nachgelagerte Netz auswichen, was zu weiteren, bislang nichtexistierenden Belastungen führen könne. Im Sinne einer Kosten-Nutzen-Betrachtung sollten solche Effekte transparent betrachtet und bestenfalls monetarisiert werden, um eine ausgewogene Entscheidung über die umzusetzenden Maßnahmen treffen zu können.

Ruhige Gebiete

Nicht zuletzt stellt die IHK klar, mit Blick auf gewerbliche Ansiedlungen und die dort zulässigen Lärmemissionen würden die Randbereiche zu den vorgeschlagenen ruhigen Gebieten 1, 2, 3, 7 und 8 kritisch gesehen. Die Umsetzung dieser ruhigen Gebiete dürfe nicht zu Einschränkungen für die örtliche Wirtschaft und deren Entwicklungspotenzial führen. Mögliche ruhige Gebiete sollten so gewählt werden, dass entsprechende Abstandsflächen zur bestehenden Gewerbebebauung und zu planerisch bereits gesicherten Gewerbestandorten berücksichtigt würden.

Hierzu wird durch die Stadt Hilden wie folgt Stellung genommen:

Da sich die Eingaben der IHK zu den einzelnen Bereichen 1-8 thematisch und inhaltlich ähneln, wird von der Stadt Hilden im Folgenden zusammenfassend Stellung genommen.

Die seitens der IHK geäußerte Befürwortung der im Lärmaktionsplan für die Hotspotbereiche 1 - 8 vorgeschlagenen Maßnahmen des Einbaus lärmindernden Asphalts, des Einsatzes lärmarmen

Busse und des Einbaus von Schallschutzfenstern (als Privatmaßnahme) wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Ersteres geschieht in laufenden Sanierungsintervallen und zweites erfolgt als sukzessiver Austausch der Busflotte durch die Rheinbahn selbst. Hinsichtlich des Einbaus von Schallschutzfenstern wird darauf verwiesen, dass es für Hauseigentümer an Straßen in der Baulast von Straßen.NRW auf Antrag ggf. die Möglichkeit der finanziellen Förderung für den Einbau von Schallschutzfenstern gibt. Die Möglichkeit eines kommunalen Schallschutzfensterprogramms wurde bereits im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stufe 2 geprüft und negativ beschieden. Es ist weiterhin kein kommunales Schallschutzfensterprogramm in Hilden vorgesehen.

Zu den weiteren Eingaben der IHK Bereich 1: Walder Straße L 85 zwischen Itterpark und Stadtgrenze wird durch die Stadt Hilden wie folgt Stellung genommen:
Den kritischen Äußerungen zur vorgesehenen Maßnahme der Temporeduzierung wird insofern Rechnung getragen, als dass die Maßnahme angepasst wurde und nun Tempo 30 nur noch nachts zwischen 22-6h im Hotspotbereich 1 vorgesehen wird. (Maßnahme 2-1, Seite 62 im Bericht zur Lärmaktionsplanung, Stand April 2024).

Zu den weiteren Eingaben der IHK hinsichtlich der jeweils vorgeschlagenen Temporeduzierungen in den Hotspotbereichen 2-8, sowie der geäußerten allgemeinen Ablehnung der Maßnahme wird durch die Stadt Hilden wie folgt Stellung genommen:
Die kritischen Äußerungen zu den vorgesehenen Maßnahmen der Temporeduzierung werden zur Kenntnis genommen, aber nicht geteilt. In diesem Zusammenhang wird auf das ebenfalls in Erarbeitung befindliche Mobilitätskonzept verwiesen, im Rahmen dessen in einem Verkehrsmodell verschiedene Szenarien mit Tempo 30 geprüft wurden. Der Gutachter kam zu dem Fazit, dass wesentliche Einschränkungen nicht zu erwarten sind. Des Weiteren wurden Lärmemissionsberechnungen mit Tempo 30 erstellt, die aufzeigen, dass die Betroffenenzahlen größtenteils reduziert werden können und somit die Bevölkerung effektiv vor Lärm geschützt werden kann. Das führt zu volkswirtschaftlichen Gewinnen durch geringere Krankheitsquoten.
Darüber hinaus wird von der Stadt Hilden darauf verwiesen, dass die Temporeduzierungen nur im Zusammenhang mit weiteren flankierenden Maßnahmen umgesetzt werden (z.B. LSA-Optimierungen mit Möglichkeit der Busbeschleunigung), die die von der IHK genannten möglichen negativen Auswirkungen auf z.B. Erreichbarkeit und Reisezeiten kompensieren sollen. Der Behauptung der IHK bezüglich der Verringerung der Leistungsfähigkeit der Straßen bei einer Temporeduzierung wird von der Stadt Hilden widersprochen. Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat in den meisten Fällen keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr. Dies hat damit zu tun, dass die Leistungsfähigkeit von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen maßgeblich von den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten (Ampelkreuzungen) bestimmt wird (hier insbesondere von der Dauer der Grünphase (Freigabezeitanteil an der Umlaufzeit der Lichtsignalanlage). Die Dauer der Grünphase steht jedoch nicht im Zusammenhang mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und ist somit bei Tempo 30 und Tempo 50 unverändert.
Die positiven Wirkungen der vorgesehenen Temporeduzierungen in den Lärmhotspots werden gegenüber der von der IHK genannten und zum großen Teil unbegründeten, bzw. fachlich widerlegten, Befürchtungen abgewogen und seitens der Stadt Hilden weiterhin befürwortet.

Zu den kritischen Äußerungen der IHK zu den „Ruhigen Gebieten“ 1,2,3,7 und 8 wird durch die Stadt Hilden wie folgt Stellung genommen:
Die Ausweisung von „Ruhigen Gebieten“ im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist ein wichtiger Baustein der Lärmvorsorge: Ruhige Gebiete sollen vor einer Zunahme von Lärmbelastung geschützt werden. Insgesamt wurden zunächst neun solcher Flächen im Entwurf des Lärmaktionsplans der Runde 4 definiert. Ein als „Ruhiges Gebiet“ ausgewiesener Bereich entfaltet bisher keine rechtliche Bindungswirkung. Dennoch kann dessen Schutz z. B. Berücksichtigung im Rahmen der Bauleitplanung und bei Zulassungsverfahren finden. Insofern besteht aus Sicht der Stadt Hilden

zunächst kein Konflikt zwischen den genannten Belangen der IHK und der Ausweisung der Flächen 1,2,3 und 7 als „Ruhiges Gebiet“.

Der Eingabe der IHK wird insofern Rechnung getragen, als dass das „Ruhige Gebiet“ 8 (Nordfriedhof) aus der Liste entfernt wird (Kapitel 6, Seite 65), auch, weil diese Fläche direkt von Gewerbenutzung umgeben ist.

2. aufgrund des § 47d Abs. 1 und 2 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) den Lärmaktionsplan der Stufe 4 zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in der als Anlage beiliegenden Form.

Erläuterungen und Begründungen:

Lärmaktionspläne sind ein wichtiges Instrument zur Ermittlung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen sowie zur Lärmvorsorge. Für die verschiedenen Arten von Lärmquellen sind ausdifferenzierte behördliche Zuständigkeiten zu beachten. In NRW ist es so geregelt, dass die Städte und Gemeinden verpflichtet sind, nach der in den §§ 47a - 47f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) umgesetzten EU-Umgebungslärmrichtlinie bzgl. des Straßenverkehrslärms an Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufzustellen.

Hinsichtlich des Schienenlärms, der Hilden ebenfalls in hohem Maße betrifft, ist das Eisenbahn-Bundesamt für die Ausarbeitung der Lärmkarten für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes sowie die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für Haupteisenbahnstrecken des Bundes zuständig.

Dementsprechend beschränkt sich der Lärmaktionsplan der Stadt Hilden neben der Festlegung von sog. „Ruhigen Gebieten“ auf die Identifizierung der von Straßenverkehrslärm betroffenen Bereiche und die Entwicklung von Vorschlägen für Gegenmaßnahmen. Ziel ist die Erstellung eines Maßnahmenkonzepts zur möglichen Reduzierung von Lärmemissionen für Bereiche in der Stadt, die von diesbezüglichen Lärmbelastungen betroffen sind. Die definierten „Ruhige Gebiete“ sollen im Sinne der Lärmvorsorge vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden.

Bisher hat die Stadt Hilden drei Stufen der Lärmaktionsplanung durchgeführt, (2012, 2016, 2018), die 4. Stufe soll fristgemäß bis zum 18.07.2024 abgeschlossen werden.

Grundlage:

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG verfolgt das Ziel, ein europaweites Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festzulegen, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern und ihnen vorzubeugen. Mit den Regelungen in den §§ 47a bis 47f Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) hat der Bundesgesetzgeber im Jahr 2005 die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG der Europäischen Union vom 25. Juni 2002 (Amtsblatt EG Nr. L 189, S. 12) in deutsches Recht umgesetzt.

Gemäß § 47d Abs. 1 und § 47e Abs. 1 BImSchG mussten die Städte und Gemeinden erstmalig bis zum 18.07.2008 Lärmaktionspläne auf der Grundlage der vom Land NRW erstellten Lärmkarten aufstellen. Gemäß § 47c Abs. 4 BImSchG sind die Lärmkarten mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.

Jedoch besteht rechtlich gesehen keine verbindliche Handlungsverpflichtung der Baulastträger und Kommunen aus dem Lärmaktionsplan, da hierbei das jeweils verbindliche Fachplanungsrecht zu berücksichtigen ist. Der Lärmaktionsplan ist somit kein ausdrückliches Durchsetzungsinstrument zur Umsetzung festgelegter Maßnahmen, sondern ist nur von allen Behörden und anderen Verwal-

tungsträgern zu berücksichtigen, und nur dann, wenn die fachrechtlichen Anforderungen im Aufstellungsverfahren ordnungsgemäß geprüft wurden.

Beteiligungsverfahren:

Wesentlicher Gesichtspunkt der Lärmaktionsplanung ist die vorgeschriebene Information und Beteiligung der Öffentlichkeit, die die Möglichkeit zur Mitwirkung erhalten muss. Diese erfolgte bei der aktuellen Überprüfung des Lärmaktionsplans in Hilden in zwei Schritten.

Nach einer ersten Phase, in der die Ergebnisse der Lärmkartierung nach öffentlicher Bekanntmachung im Zeitraum vom 16. Oktober bis einschließlich 03. November 2023 zu jedermanns Einsicht im Rathaus auslagen und die Lärmkarten auch über den Internetauftritt der Stadt Hilden online einsehbar waren, erfolgte nach Offenlagebeschluss durch den Stadtentwicklungsausschuss am 31.01.2024 sodann die zweite Phase der Beteiligung.

In dieser wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans mit den vorgeschlagenen Maßnahmen sowie den Vorschlägen zur Ausweisung von sogenannten „Ruhigen Gebieten“ vor- und zur Diskussion gestellt.

Konkret fand die Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange vom Mittwoch den 21.02.2024 bis einschließlich Freitag den 22.03.2024 statt.

Im selben Zeitraum erfolgte auch die zweite Beteiligung der Öffentlichkeit. Der Bericht mit den abgestimmten Maßnahmensteckbriefen für die von Lärm betroffenen Gebiete und mit Vorschlägen für „Ruhige Gebiete“ konnte im Rathaus der Stadt Hilden von interessierten Bürgern eingesehen und kommentiert werden. Des Weiteren wurde der Bericht mit Anlagen im Internet unter www.hilden.de/de/wirtschaft-bauen/stadtplanung zur Verfügung gestellt.

Rückmeldung aus der zweiten Beteiligungsphase:

Während des Zeitraums der zweiten Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen (21.02. bis 22.03.2024) wurde die Internetseite zur Lärmaktionsplanung insgesamt 437 Mal aufgerufen. Davon haben 184 Besucher ein PDF geöffnet, das auf dieser Seite zu finden war. Dies lässt, trotz der insgesamt nur geringen Zahl von 8 eingegangenen Rückmeldungen, auf ein vorhandenes Interesse hinsichtlich der Lärmaktionsplanung seitens der Bürgerschaft schließen.

In den per E-Mail eingegangenen Rückmeldungen wurden zum einen konkrete von Verkehrslärm betroffene Bereiche genannt (Walder Straße, Klotzstraße) zum anderen wurden konkrete Straßen benannt, von denen eine Verkehrslärmbelastung ausgeht (Berliner Straße, Autobahnen A3 und A46). Von den Bürgerinnen und Bürgern wurden konkrete Vorschläge zur Einführung von Tempo 30, z.T. ganztägig und z.T. nur nachts, gemacht. Hierzu gehörten die Walder Straße und die Berliner Straße. In einem Fall wurde sogar eine ganztägige flächendeckende Einführung von Tempo 30 vorgeschlagen. Darüber hinaus wurden bereits bestehende oder im Lärmaktionsplan vorgeschlagene Tempo 30-Ausweisungen begrüßt.

Aus den eingegangenen Rückmeldungen und Vorschlägen lässt sich schließen, dass insbesondere von Lärm direkt betroffene Anwohnende einer Ausweisung von Tempo 30 (ganztägig oder z.T. nur nachts) durchweg positiv gegenüberstehen und diese z.T. konkret als Maßnahme zur Lärminderung vorschlagen.

Zu den zur Diskussion gestellten „Ruhigen Gebieten“ kamen seitens der Bürgerschaft keine Rückmeldungen.

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sind der Sitzungsvorlage beigelegt. Hier ist zu erwähnen, dass sich die Industrie- und Handelskammer Düsseldorf, die Handwerkskammer Düsseldorf und auch die Rheinbahn Bestandteil kritisch hinsichtlich des „Prüfauftrags Tempo 30“ kritisch geäußert haben.

Von Seiten städtischer Dienststellen kamen keine Einwände, Bedenken oder Anregungen, die sich

auf die Inhalte des Entwurfs des Lärmaktionsplanes der 4. Stufe auswirkten.

Bewertung:

Die Stadt Hilden setzt bereits – auch ohne Lärmaktionsplan – seit jeher Maßnahmen um, die den Straßenverkehrslärm mindern bzw. die Auswirkungen möglichst gering halten sollen. Zu nennen sind hier u. a. Geschwindigkeitsreduzierungen in den Wohngebieten und dort wo es zulässig ist, Verkehrslenkungsmaßnahmen, Verstetigung des Verkehrsflusses durch Anwendung der Grünen Welle (soweit der Verkehrsrechner des Landesbetriebs Straßen.NRW dies auf den Landes- und Bundesstraßen schaltet) sowie der sukzessive Austausch des vorhandenen Asphalts gegen lärmarmem Splittmastixasphalt bei straßenbaulichen Maßnahmen.

Als Folge der vorherigen Stufen der Lärmaktionsplanung wurden ebenfalls lärm mindernde Maßnahmen umgesetzt. Zu nennen ist hier vor allem die Temporeduzierung auf mehreren Straßen(-abschnitten) im Hildener Stadtgebiet von 50 auf 30 km/h in der Zeit von 22:00-06:00 Uhr.

Dass insbesondere eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit ein wirksames Mittel zur Lärmreduzierung und zur Verringerung der Betroffenenanzahlen darstellt, wurde durch die Ergebnisse des „Prüfauftrags Tempo 30“ verdeutlicht.

Bereits heute bietet die StVO die rechtliche Möglichkeit, entsprechende verkehrsrechtliche Anordnungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm zu treffen. Die vorliegende Lärmkartierung liefert hierzu jedoch keine ausreichende inhaltliche Grundlage, sondern nur einen entsprechenden Hinweis, dies im Berechnungsmodell des Fachplanungsrechts zu prüfen.

Ein weiterer wichtiger Baustein der Lärmvorsorge ist die Ausweisung von „Ruhigen Gebieten“, die vor einer Zunahme von Lärmbelastung geschützt werden sollen. Insgesamt wurden zunächst neun solcher Flächen im Entwurf des Lärmaktionsplan der Stufe 4 definiert. Ein als „Ruhiges Gebiet“ ausgewiesener Bereich entfaltet bisher keine rechtliche Bindungswirkung. Dennoch kann dessen Schutz z.B. Berücksichtigung im Rahmen der Bauleitplanung und bei Zulassungsverfahren finden.

Die Stadtverwaltung hält die im Entwurf zum Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung und die Ausweisung von „Ruhigen Gebieten“ nach wie vor für sinnvoll und zielführend, wenngleich der zuvor im Entwurfsbericht enthaltene Nordfriedhof (Ruhiges Gebiet Nr. 8) nun nicht mehr Teil einer solchen Ausweisung ist. Die Begründung hierfür ist die Lage des Nordfriedhofes, der dreiseitig von Gewerbegebieten gerahmt wird.

Für die Stadt Hilden verbleiben weiterhin acht „Ruhige Gebiete“, die zukünftig vor einer Zunahme von Verkehrslärm geschützt werden sollen.

Eine dauerhafte Einrichtung von Tempo-30-Abschnitten zur Lärminderung innerhalb der „Hot-spots“ sollte aus Sicht der Stadtverwaltung auch trotz der kritischen Stellungnahmen vom Industrie- und Handelskammer Düsseldorf, der Handwerkskammer Düsseldorf und der Rheinbahn Bestandteil des Lärmaktionsplans der Stufe 4 bleiben.

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist grundsätzlich **das** wirksame und vergleichsweise kostengünstige Mittel zur Lärminderung. Der Mittelungspegel sinkt bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h um rund 2,4 dB (A). Eine Reduzierung um 3 dB (A) kommt einer Halbierung der Verkehrsmenge oder einer Verdopplung des Abstandes zur Straße gleich. Darüber hinaus trägt die vorgeschlagene Temporeduzierung auch zu einer höheren Verkehrssicherheit und zu einer Verminderung der Schadstoffbelastung durch Abgase und Reifenabrieb bei.

Zur Lärminderung für die „Hotspotabschnitte“ bleiben daher im Lärmaktionsplan folgende Maßnahmen erhalten:

1. Temporeduzierung von 50 km/h auf 30 km/h (ganztägig, bzw. nächtlich im „Hotspotab-

- schnitt“ der Walder Straße),
2. LSA-Optimierung im Zuge der Temporeduzierung (mit Möglichkeit der Busbeschleunigung)
 3. Einbau von Schallschutzfenstern (als Privatmaßnahme)
 4. Einbau von lärmarmen Splittmastixasphalt (in Sanierungsintervallen)
 5. Sukzessiver Austausch der Busflotte hin zu lärmarmen Fahrzeugen

Anknüpfend an die umgesetzten lärm mindernden Maßnahmen aus den vorherigen Stufen der Lärmaktionsplanung sowie weiteren zahlreiche Einzelmaßnahmen zum Lärmschutz in der Vergangenheit (z. B. die flächendeckende Ausweisung von Tempo-30-Zonen, Ausbau des Radwegenetzes, Förderung des ÖPNV-Angebotes), bedeutet der hier zur Beschlussfassung vorgelegte Lärmaktionsplan den Fortlauf einer systematischen Erfassung und Bekämpfung von Verkehrslärm in Hilden entsprechend den Anforderungen der EU-Umgebungsärmrichtlinie in der dort festgelegten 4. Runde.

Sollte der Rat der Stadt Hilden den Lärmaktionsplan der 4. Runde in der zur Beratung vorliegenden Form beschließen, erfolgt daraufhin (fristgerecht zum 18.07.2024) die Bekanntmachung an die Bezirksregierung Düsseldorf über den Kreis Mettmann.

Festzuhalten ist aber auch, dass der Lärmaktionsplan als ein Strategieplan ohne direkte Außenwirkung gesehen werden muss. Die Bürger haben keinen Anspruch auf die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen.

Der Lärmaktionsplan muss aber künftig bei Planungen und Entscheidungen – ähnlich wie ein informeller Rahmenplan – berücksichtigt werden.

gez.

Dr. Claus Pommer

Bürgermeister

Klimarelevanz:

Der Beschluss des Lärmaktionsplanes der 4. Stufe hat keine unmittelbaren klimarelevanten Auswirkungen.

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Optimierungsmaßnahmen besitzen teilweise positive Auswirkungen auf die Emissionen von Treibhausgasen.



GARTENSTADT HAAN • POSTFACH 1665 • 42760 HAAN

Stadt Hilden
Planungs- und Vermessungsamt
Am Rathaus 1
40721 Hilden
per E-Mail an
michaela.latteier@hilden.de

Ansprechpartnerin Frau Böhm
Dienststelle Amt für Stadtplanung u. Vermessung
Gebäude Alleestraße 8, 42781 Haan
Raum 108
Telefon 02129 911 321
Telefax 02129 911 302
E-Mail planungsamt@stadt-haan.de
Mein Zeichen Bö
Ihr Zeichen

Haan, 26.02.2024

Offenlegung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan der Stufe 4 für das Stadtgebiet Hildens hier: Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrte Frau Latteier,
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 14.02.2024, mit dem Sie der Stadt Haan den Entwurf des Lärmaktionsplans, Stufe 4 für das Stadtgebiet Hilden zusenden. Sie bitten, aus unserer Sicht notwendige Informationen mitzuteilen, damit diese in die weitere Ausarbeitung des Lärmaktionsplans einfließen können. Nach Prüfung der Beteiligungsunterlagen mit Stand von Januar 2024 ist die Stadt Haan insbesondere von folgenden Überlegungen des vorgelegten Entwurfs betroffen:

- 1) Anordnung von Tempo 30 auf der B 228 von Ortseingang Düsseldorfer Straße bis Ortsausgang Elberfelder Straße (Prüfauftrag)
(s. Steckbrief 5 "Kreuzung Elberfelder Straße / Oststraße," Seite 49 und Maßnahmenübersicht, Seite 60).
- 2) Ausweisung eines Ruhigen Gebiets im Bereich Hilden Ost mit der Bezeichnung Landschaftsschutzgebiet Hildener Stadtwald/Itter D 2.3-6 (Maßnahme)
(s. Tabelle und Abbildung „Ruhige Gebiete“ Seite 64 f).

zu 1)

Die Stadt Haan setzt sich ihrerseits im Rahmen der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ für eine Entscheidungsfreiheit bei Geschwindigkeitsreduzierungen ein, u. a. um eine bessere Handhabe zum Schutz vor Verkehrslärm an den ortsdurchschneidenden und von Verkehr geprägten Hauptverkehrsstraßen zu haben. Der Baustein „Temporeduzierung“ der Hildener Lärmminierungsstrategie kann fachlich gut nachvollzogen werden.

Gleichzeitig ist ein attraktiver und leistungsfähiger Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) essenziell für eine lärmarme und nachhaltige Stadtentwicklung. Vor diesem Hintergrund bitten wir, im Steckbrief bei der Beschreibung der örtlichen Gegebenheiten redaktionell zu ergänzen, dass auf der Elberfelder bzw. im weiteren Verlauf der B 228 die Buslinie 784 verkehrt.

Aus Sicht der Stadt Haan muss die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der B 228 mit dem grundsätzlichen Ziel der Stärkung des ÖPNV vereinbar sein.

Die Linie 784 ist von der geplanten Temporeduzierung vom Ortseingang Düsseldorfer Straße bis Ortsausgang Elberfelder Straße auf einem Streckenabschnitt von rd. 3-4 Kilometern betroffen. Sollte die aktuell zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km / h derzeit ausgefahren werden, könnten nach unserer Einschätzung mit der Maßnahme Fahrzeitverlängerungen von rd. 3 Minuten verbunden sein. Dies wäre eine Größenordnung, die sich relevant auf Anschlüsse und die Reisezeit im ÖPNV auswirkt.

Es sollten daher auch flankierende Maßnahmen (z. B. zur Bevorrechtigung der Buslinie im Straßenverkehr bzw. zur Reduzierung von Störeinflüssen) geprüft werden.

Da sich die Stadt Haan wie viele Kommunen mit einer angespannten Haushaltssituation konfrontiert sieht, gilt es aus unserer Sicht auch zu vermeiden, dass durch die Maßnahme Mehrkosten bei der VRR-Umlage (wegen zusätzlicher Kurse) für unsere Stadt entstehen.

Für den Bereich des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) würde eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der B 228 voraussichtlich überschaubare Auswirkungen für die Bevölkerung und die Betriebe in Haan haben. Denn wir sind mit den beiden Haaner Autobahnanschlussstellen gut an das überörtliche Straßennetz angebunden. Darüber hinaus beträgt der von der Maßnahme betroffene Teilabschnitt auf der B 228 zwischen Haan und den Umgehungsstraßen im Hildener Osten nur rd. 700 Meter. Wir gehen daher hier von einer Fahrzeitverlängerung von deutlich unter einer Minute für diesen Teilabschnitt aus. Um insgesamt Verkehrsbeeinträchtigungen z. B. für den Wirtschaftsverkehr zu vermeiden und um eine Umleitung des überörtlich gebietsfremden Verkehrs auf Umgehungsstrecken zu erreichen, ist es wichtig, diese Ausweichrouten zu verbessern (z. B. durch Ertüchtigung / Durchlässigkeit der Knotenpunkte – bspw. Auffahrt zum Ostring in Fahrtrichtung Düsseldorf) bzw. diese besser bekannt zu machen (z. B. Darstellung der gewünschten Routen in den Informationssystemen).

Da Berührungspunkte nicht ausgeschlossen werden können, bittet die Stadt Haan, sie auch im Rahmen einer späteren Anordnung von Tempo 30 zu beteiligen.

zu 2)

Der Hildener Stadtwald mit seinen Wanderwegen und Laufwegen wird stark von Erholungssuchenden der Stadt Haan genutzt.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Hilden berücksichtigt bereits, dass es im Bereich dieses geplanten Ruhigen Gebiets in Teilbereichen eine Lärmbelastung gibt. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass sich in der näheren Umgebung östlich des geplanten Schutzgebietes auf Haaner Stadtgebiet neben Wohnnutzungen auch Gewerbe- und Sondergebietsnutzungen (u. a. Stadtwerke und Baumarkt) befinden.

Eine besondere Situation stellt sich im Bereich der Erkrather Straße dar. Hier schließen im zentralen und südlichen Bereich verschiedene Wohngebiete (festgesetzte WR, WA, WS) an.

Hingegen gibt es im nördlichen Bereich der Straße eine Gemengelage aus gewerblichen Nutzungen und Wohnnutzungen bzw. Betriebsleiterwohnen. Das faktische Baugebiet wird im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Haan aus dem Jahr 2004 nach der besonderen Art der Nutzung als Gewerbegebiet (GE) / Industriegebiet (GI) ausgewiesen. Tatsächlich gibt es "Rückentwicklungstendenzen" von einem faktischen Gewerbegebiet zu einem Mischgebiet. Ob sich diese Entwicklung in Zukunft verfestigen wird, kann derzeit noch nicht abgesehen werden.

Vor diesem Hintergrund befürwortet die Stadt Haan grundsätzlich das ruhige Gebiet „LSG Hildener Stadtwald / Itter“, soweit es mit den vorhandenen und geplanten Nutzungen im westlichen Siedungsbereich von Haan vereinbar ist. Die Ausweisung trägt zur Bewahrung hochwertiger Lebens- und Bewegungsräume auch für unsere Stadt bei.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Stolz
Amtsleiter Stadtplanung und Vermessung

Von: Erdogan, Damla <Damla.Erdogan@autobahn.de>
Gesendet: Dienstag, 27. Februar 2024 13:09
An: Latteier, Michaela
Betreff: AW: Entwurf des Lärmaktionsplanes Stufe 4 - Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben mit Ihrem Schreiben vom 16. Februar 2024 die Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung Rheinland, als Träger öffentlicher Belange aufgefordert, eine Stellungnahme zu den Ergebnissen der Lärmaktionsplanung – Runde 4 der Stadt Hilden abzugeben. Zu dem Entwurf der Lärmaktionsplanung - Runde 4 mit Stand Januar 2024 wird folgende Stellungnahme gegeben:

Zunächst möchten wir darauf hinweisen, dass Umgebungslärmkartierungen für Straßen mit dem von der EU eingeführten Berechnungsmethode BUB berechnet werden. Darüber hinausgehende lärmtechnische Berechnungen für Straßen werden einheitlich mit dem national vorgeschriebenen Rechenvorschrift RLS-19 durchgeführt. Grundlegender Unterschied ist dabei, dass die RLS-19 den Lärm in Tag (06 - 22 Uhr) und Nacht (22 – 06 Uhr) unterteilt. Bei der Erstellung von Umgebungslärmkartierungen wird dagegen der Lärm in Day – Evening – Night zusammenberechnet. Daher berücksichtigen wir beim Lärmaktionsplan die Umgebungslärmkartierung für nachts, die dem national vorgeschriebenen Berechnungsverfahren RLS-19 nahekommt.

Die Beurteilung der Verkehrslärmsituation an Bundesfernstraßen hat auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV vom 12.6.1990) und der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR97 vom 2.6.1997) zu erfolgen.

Bei der Lärmvorsorge geht es darum, unzumutbare Einwirkungen durch Verkehrslärm beim Neubau oder bei einer wesentlichen Änderung von Straßen (z. B. Ausbau) zu vermeiden. Wenn die lärmtechnischen Untersuchungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz. Der Straßenbaulastträger ist in dem Fall verantwortlich für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen. Es besteht zum einen die Möglichkeit, aktive Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg vorzusehen. Dazu zählen u. a. Lärmschutzwände, -wälle, lärm mindernde Fahrbahnbeläge, Einschnitts- und Troglagen oder auch gegebenenfalls eine siedlungsferne Führung der Straße (beim Neubau).

Neben der Lärmvorsorge gibt es die Lärmsanierung. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um den Lärmschutz an bestehenden Straßen, z. B. bei Instandsetzungs- oder Instandhaltungsmaßnahmen an der Straße. Im Gegensatz zu der Lärmvorsorge ist die Lärmsanierung eine freiwillige Leistung des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Sie kann im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt werden.

Die betroffenen Autobahnabschnitte der A3, A46 und A59 im Bereich der Stadt Hilden sind im Bestand lärmtechnisch der Lärmsanierung zuzuordnen. Beim Lärmschutz an bestehenden Straßen (=Lärmsanierung) handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Die Auslösewerte der Lärmsanierung liegen gem. der VLärmSchR97 für Wohngebiete nachts bei 54 dB(A) und für Kern-, Dorf- und Mischgebiete nachts bei 56 dB(A). Den Pegeltabellen im Lärmaktionsplan und der zugehörigen Umgebungslärmkarte nach zu entnehmen, gibt es vereinzelte Wohnhäuser im Bereich der A46 und A59, die möglicherweise die Auslösewerte der Lärmsanierung in der Nacht überschreiten. Entlang der A3 gibt es vermehrt Lärmbetroffenheiten. Die Lärmbetroffenheiten aus dem Lärmaktionsplan werden bei zukünftig anstehenden und laufenden Planungen berücksichtigt.

Des Weiteren möchten wir Sie über umgesetzte Lärmschutzmaßnahmen und gegenwärtige Projekte in Planung informieren, die im Entwurf der 4. Runde nicht erwähnt werden:

Die Autobahn GmbH des Bundes plant derzeit eine grundhafte Instandsetzung der A59 zwischen Düsseldorf-Süd und Monheim-Süd und untersucht lärmtechnisch auf Grundlage der Lärmsanierung. Für die geplante Instandsetzung ist eine Erneuerung der Fahrbahnen mit einem lärm mindernden Asphaltbelag vorgesehen. Die konkreten Schutzmaßnahmen können erst nach der zu erfolgendes Entwurfsgenehmigung benannt werden.

Die grundhafte Sanierung an der A3 zwischen der Anschlussstelle Leverkusen-Opladen und dem Autobahnkreuz Hilden ist im Stadtgebiet Hilden bereits umgesetzt und ebenfalls der Lärmsanierung zuzuordnen. Dabei wurde ein

lärmmindernder Splittmastixasphalt eingebaut, der eine Lärmminderung von etwa 2 dB(A) bewirkt. Der Streckenabschnitt auf der A3 zwischen Leverkusen-Opladen und Hilden ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 für einen 8-streifigen Ausbau mit Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E) aufgelistet, weshalb im Zuge der Sanierungsmaßnahme keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen geplant wurden. Der Bundesverkehrswegeplan wird etwa alle 10 – 15 Jahre von der Bundesregierung aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Das Ziel dabei ist, zukünftig Engpässe (hier für den Zeitraum ab dem Jahr 2030) zu beseitigen, um dadurch den Verkehrsfluss zu optimieren. Der im Jahr 2016 veröffentlichte Bundesverkehrswegeplan sieht einen durchgehend 8-streifigen Ausbau vor, der von der Autobahn GmbH geplant wird. Der geplante 8-streifige Ausbau wird lärmtechnisch dagegen im Rahmen der Lärmvorsorge untersucht. Hier können zum jetzigen Zeitpunkt keine weiteren Angaben gemacht werden.

Weiterführend werden ab Seite 16 im Entwurf die vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen der Stufe 1 und Stufe 2 ausgewertet. Die Überprüfung von Einzelfällen der Lärmsanierung wird jeweils auf Seite 16 und Seite 19 als „bisher nicht erfolgt“ gewertet. Die Überprüfung von Einzelfällen der Lärmsanierung kann durch Anfragen bzw. Anträge der Betroffenen selbst an die Baulastträger herangetragen werden und kann von der Stadt Hilden daher nicht gewertet werden. Deshalb ist die Wertung im Lärmaktionsplan nach unserem Ermessen als „bisher nicht erfolgt“ nicht richtig.

Ferner werden in den vergangenen Maßnahmenvorschlägen die Absenkung der Geschwindigkeitsbeschränkung und verstärkte Überwachung der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A3 ausgewertet. Dazu möchten wir den Hinweis geben, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen insbesondere dann in Betracht kommen, wenn die errechneten Lärmpegel, die gem. Lärmschutz-Richtlinien-StV vorgegebenen Richtwerte am Immissionsort überschreiten. Hierbei wird i. d. R. der Einzelfall auf Grundlage eines Lärmschutzantrages betrachtet. Flächenhafte Berechnungen, wie sie bei der Lärmaktionsplanung vorkommen, sind dabei für eine Beantragung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ungeeignet. Anders als bei etwa Luftreinhalteplänen, sind nach der BImSchV Lärmaktionspläne nicht als Anordnungsgrundlage für Verkehrsbeschränkungen zulässig. Als Berechnungsmethode für den Straßenverkehrslärm kommen hier dann im Übrigen, unter Bezug auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV, die RLS-90 zur Anwendung, was den der Lärmaktionsplanung zu Grunde liegenden Lärmkartierung mit alternativen Berechnungsverfahren gem. BUB entgegensteht.

Die Autobahn GmbH des Bundes nimmt die Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan zur Kenntnis. Dargestellte Lärmbrennpunkte und daraus resultierende Lärmminderungsvorschläge in Lärmaktionsplänen setzen kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH des Bundes voraus. Demnach besteht kein Anspruch auf Realisierung der in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen an den Straßen, welche sich in der Baulast des Bundes befinden.

Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

i. A. Damla Erdogan

Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Rheinland | Außenstelle Köln
Deutz-Kalker-Str. 18 · 50679 Köln

Damla Erdogan
Geschäftsbereich Planung – Fachbereich Immissionsschutz
M +49 162 248 2575
T +49 221 29927 752
damla.erdogan@autobahn.de
www.autobahn.de

Von: Latteier, Michaela <Michaela.Latteier@hilden.de>

Gesendet: Freitag, 16. Februar 2024 10:02

An: rheinland <rheinland@autobahn.de>

Betreff: Entwurf des Lärmaktionsplanes Stufe 4 - Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Sie erhalten nicht oft eine E-Mail von michaela.latteier@hilden.de. [Erfahren Sie, warum dies wichtig ist](#)

VORSICHT: Externe E-Mail! Klicken Sie nicht auf Links oder Anhänge, wenn Sie nicht von der Echtheit der Nachricht überzeugt sind.

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Hilden hat in seiner Sitzung am 31.01.2024 für den Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stufe 4 die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange beschlossen. Im Rahmen der nun stattfindenden Beteiligung wird somit der Entwurf des Lärmaktionsplans der Stufe 4 mit den vorgeschlagenen Maßnahmen vor- und zur Diskussion gestellt.

Anbei erhalten Sie daher das offizielle Anschreiben sowie den Berichtsentwurf mit Anlagen.

Bitte teilen Sie mir alle aus Ihrer Sicht notwendigen Informationen mit, damit diese in die weitere Ausarbeitung des Lärmaktionsplanes einfließen können.

Falls bis zum **22.03.2024** keine Stellungnahme vorliegt, gehe ich davon aus, dass alle aus Ihrer Sicht relevanten Belange bereits berücksichtigt sind.

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes mit dessen Anlagen, eine Karte der vorgeschlagenen ruhigen Gebiete sowie die aktuelle Sitzungsvorlage zum Offenlagebeschluss sind auch über den Internetauftritt der Stadt Hilden

www.hilden.de/de/wirtschaft-bauen/stadtplanung unter der Überschrift Aktuelle Beteiligungsverfahren abrufbar.

Vielen Dank im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen

Michaela Latteier



Stadt Hilden

Planungs- und Vermessungsamt

Sachgebiet Stadtplanung

Am Rathaus 1

40721 Hilden

Telefon: 02103 / 72 1429

E-Mail: michaela.latteier@hilden.de

Informationen über die Erhebung personenbezogener Daten nach Art. 13 der EU-Datenschutz-Grundverordnung sind auf der Homepage der Stadt Hilden unter www.hilden.de/datenschutz zu finden. In der Datenschutzerklärung ist auch eine Information über "[Ihre Rechte im Datenschutz](#)" enthalten.

+++ Verkehrsmeldungen und alles rund um die Autobahn finden Sie in unserer App: Autobahn.de/app +++

Die Autobahn GmbH des Bundes

Rechtsform: GmbH

Sitz: Heidestraße 15 · 10557 Berlin · AG Charlottenburg · HRB 200131 B

Geschäftsführung: Dr. Michael Güntner (Vorsitzender),

Gunther Adler, Dirk Brandenburger

Aufsichtsratsvorsitzender: Oliver Luksic

Vertraulichkeitshinweis

Diese Nachricht und jeder etwaig uebermittelte Anhang beinhalten vertrauliche Informationen und sind nur fuer die Personen oder Unternehmen bestimmt, an welche sie tatsaechlich gerichtet sind. Sollten Sie nicht der bestimmungsgemaesse Empfaenger sein, weisen wir Sie darauf hin, dass die Verbreitung, das (auch teilweise) Kopieren sowie der Gebrauch der empfangenen E-Mail und der darin enthaltenen Informationen verboten sind und gegebenenfalls Schadensersatzpflichten ausloesen koennen. Sollten Sie diese Nachricht aufgrund eines Uebermittlungsfehlers erhalten haben, bitten wir Sie, den Absender unverzueglich hiervon in Kenntnis zu setzen.

Sicherheitswarnung: Bitte beachten Sie, dass das Internet kein sicheres Kommunikationsmedium ist. Obwohl wir im Rahmen unseres Qualitaetsmanagements und der gebotenen Sorgfalt Schritte eingeleitet haben, um einen Computervirenbefall weitestgehend zu verhindern, koennen wir wegen der Natur des Internet das Risiko eines Computervirenbefalls dieser E-Mail nicht ausschliessen.

Confidentiality note

This notice and any attachments which are transmitted contain confidential information and are intended only for the persons or companies to whom they are actually addressed. If you are not the intended recipient, please note that the distribution, copying (even partial) and use of the received e-mail and the information contained in the e-mail are prohibited and may result in a possible liability for damages. Should you have received this message due to a transmission error, we ask you to inform the sender immediately.

Safety warning: Please note that the Internet is not a safe means of communication or form of media.

Although we are continuously increasing our due care of preventing virus attacks as a part of our Quality Management, we are not able to fully prevent virus attacks as a result of the nature of the Internet.

Hinweis zur Datenverarbeitung / Link to data protection policy: <https://www.autobahn.de/datenschutz>



Eisenbahn-Bundesamt, Werkstattstraße 102, 50733 Köln

Stadtverwaltung Hilden
Postfach 100880

40708 Hilden

Bearbeitung: Sabine Lausberg-Krifft
Telefon: +49 (221) 91657-261
Telefax: +49 (221) 91657-9490
E-Mail: Lausberg-KrifftS@eba.bund.de
Sb1-esn-klm@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 04.03.2024

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)
64151-641pt/010-2024#065

EVH-Nummer:

Betreff: Offenlegung des Entwurfes zum Lärmaktionsplan der Stufe 4 für das Stadtgebiet Hildens
hier: Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange
Bezug: Ihr Schreiben vom 14.02.2024
Anlagen: 0

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrer Anfrage teile ich Ihnen mit, dass gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG das EBA zuständige Behörde für die Erstellung der Lärmkarten an Schienenwegen des Bundes ist, zuständige Behörden für die Lärmaktionsplanung sind entsprechend den Festlegungen des § 47e Abs. 1 BImSchG die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden. Die Lärmaktionsplanung gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG fällt daher entsprechend den gesetzlichen Regelungen in den alleinigen Zuständigkeitsbereich der nach Landesrecht zuständigen Behörden.

Da eine Einbindung des EBA als Einvernehmensbehörde ebenfalls nicht gesetzlich geregelt ist, ist eine Mitwirkung des EBA an der Lärmaktionsplanung der Länder vom Gesetzgeber auch nicht vorgesehen. Das EBA ist im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange und führt selbst keine Planungen oder Baumaßnahmen durch. In dieser Hinsicht ist Ihr Ansprechpartner im Bereich der Eisenbahnen des Bundes im Regelfall die DB Netz AG.

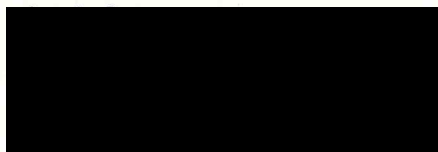
Die Möglichkeiten der Gemeinden, im Rahmen der Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes tätig zu werden, sowie die Einschränkungen, die sich aus bundesgesetzlichen Regelungen ergeben, hat das EBA im Rahmen einer Stellungnahme zu den von den Ländern erarbeiteten LAI-

Hausanschrift:
Werkstattstraße 102, 50733 Köln
Tel.-Nr. +49 (221) 91657-0
Fax-Nr. +49 (221) 91657-9490
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07

Hinweisen zur Lärmaktionsplanung bereits dargelegt. Insofern erübrigt sich auch die Abgabe einer Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes zu einzelnen Lärmaktionsplänen der Länder.

Mit freundlichen Grüßen



Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Rhein-Berg - Außenstelle Köln
Postfach 210722 · 50532 Köln

**Regionalniederlassung Rhein-Berg
Außenstelle Köln**

**Stadtverwaltung Hilden
Planungs- und Vermessungsamt**

**Am Rathaus 1
40721 Hilden**

Kontakt: Christoph Zimmermann
Telefon: 0221/83 97 - 389
Fax: 0221/83 97 - 100
E-Mail: christoph.zimmermann@strassen.nrw.de
Zeichen:
(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum: 05.03.2024

Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stufe 4 für das Stadtgebiet Hildens

Sehr geehrte Frau Latteier,

mit Ihrem Schreiben vom 14.02.2024 haben Sie dem Landesbetrieb Straßenbau NRW den Entwurf des Lärmaktionsplans – Stufe IV der Stadt Hilden zugesandt, mit Bitte um Stellungnahme.

Für die im Rahmen des Lärmaktionsplanes identifizierten Bereiche mit verstärkter Verlärmung, werden im Lärmaktionsplan im Wesentlichen folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- Ausweisung von ruhigen Gebieten
- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit
- Einbau eines lärmmindernden Belages im Zuge einer zukünftigen Fahrbahnsanierung
- Passive Schallschutzmaßnahmen an den Objekten (Schallschutzfenster)

Bezüglich der Belange des Straßenbaulastträger wird wie folgt Stellung genommen:

Bei der Festlegung von ruhigen Gebieten im Lärmaktionsplan (LAP), welche die Zuständigkeit von Straßen NRW berühren, ist Einvernehmen herzustellen. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass aus einer Steigerung der Lärmeinwirkung auf solche „ruhigen Gebiete“, resultierend aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung, kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmsanierung entsteht.

Werden im Rahmen des LAP Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu Lärmschutzzwecken vorgeschlagen, sind diese zur Umsetzung bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Im Rahmen des erforderlichen Verfahrens wird die Anordnungsbehörde Straßen NRW beteiligen. Straßen NRW wird zu jedem Einzelfall eine Stellungnahme abgeben. Hierbei wird der widmungsrechtliche Zweck der Straße ebenso berücksichtigt werden, wie die Ergebnisse einer für das Verfahren erforderlichen

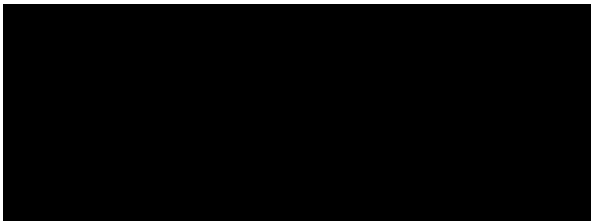
derlichen schalltechnischen Untersuchung nach den Kriterien der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) und der Berechnungsvorschrift RLS-90.

Eine Möglichkeit der Lärminderung ist der Einbau von lärmindernden bzw. lärmoptimierten Fahrbahnbelägen. Welche Beläge zum Einsatz kommen können, ist in den RLS-19, Tabelle 4.a geregelt. Eine Fahrbahnsanierung findet ihre zeitliche Umsetzung nach den Erforderlichkeiten der Unterhaltung /Erhaltung der Straße. Welcher Fahrbahnbelag dabei zum Einsatz kommt wird erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.

Grundsätzlich besteht für Hauseigentümer an den Straßen in der Baulast von Straßen NRW die Möglichkeit eine finanzielle Förderung für den Einbau von Schallschutzfenster zu beantragen. Die Überprüfung der Voraussetzung hierfür erfolgt nach den Kriterien der Lärmsanierung gem. den VLärmSchR-97 und den Auslösewerten für Lärmsanierung. Straßen NRW greift für die Überprüfung der Förderwürdigkeit auf die Verkehrsdaten der alle 5 Jahre stattfindenden Verkehrszählung im Bestandsnetz (SVZ) zurück und ermittelt die Beurteilungspegel nach der Berechnungsvorschrift RLS-19. Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung sind hierfür nicht anwendbar. Lärmsanierung ist eine freiwillige Maßnahme des Baulastträgers.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag





Handwerkskammer Düsseldorf

Stadt Hilden
Frau Michaela Latteier
Am Rathaus 1
40721 Hilden

Per E-Mail an:
planung@hilden.de

Unser Zeichen	III-2/JS
Abteilungsleiter	Herr Sterzenbach
Telefon	0211 8795-340
Telefax	0211 8795-343
E-Mail:	jonas.sterzenbach@hwk-duesseldorf.de
Zimmer	A 404
Datum	19. März 2024

Lärmaktionsplan der Stadt Hilden (4. Stufe)
Stellungnahme der Handwerkskammer Düsseldorf im Rahmen der Beteiligung von Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß BImSchG

Sehr geehrte Frau Latteier,

wir bedanken uns für die Übersendung des Entwurfs des Lärmaktionsplans der 4. Runde und nehmen die Möglichkeit zur Stellungnahme gerne wahr.

Insgesamt identifiziert der Lärmaktionsplan acht Hotspots, die sich aus einer zu hohen Lärmbelastung an dicht besiedelten Straßen ergeben. Die nachfolgenden Steckbriefe beinhalten dann für die jeweiligen Hotspots verschiedene Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung, zu denen wir wie folgt Stellung nehmen:

Prüfauftrag Tempo 30

Um die verkehrsbedingten Lärmemissionen zu senken, empfiehlt der Lärmaktionsplan für alle Straßenabschnitte eine Einzelfallprüfung mit Blick auf eine ganztägige Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann punktuell in klar definierten Zonen sinnvoll sein. Bei Straßen des Vorrangstraßennetzes, insbesondere bei Hauptverkehrsstraßen, sehen wir eine Temporeduzierung allerdings kritisch, da sie die Bündelungsfunktion dieser Straßen gefährdet und eine Verkehrsverlagerung durch Ausweichverhalten auslösen kann. Eine Verlagerung der Verkehre ins untergeordnete Netz, etwa in Wohngebiete, mit der damit verbundenen Lärm- und Luftbelastung dieser Gebiete ist unbedingt zu vermeiden.

Lärmarmer Splittmastixasphalt

Die Erneuerung der Fahrbahndecke mit lärmarmem Splittmastixasphalt halten wir für besonders zielführend, da sie an der Entstehungsquelle der Belastung ansetzt, über einen hohen Wirkungsgrad von bis zu 5 dB(A) verfügt und nicht mit Einschränkungen für den Verkehrsfluss verbunden ist. Wir unterstützen diese Maßnahmen nachdrücklich und regen an, der Erneuerung der Deckschichten mit lärm minderndem Belag soweit möglich Priorität einzuräumen.

Lärmarme Busse

Der Lärmaktionsplan sieht darüber hinaus den weiteren sukzessiven Austausch der bestehenden Busflotte durch lärmoptimierte Fahrzeuge vor. Auch diese Maßnahme setzt an der Quelle an und reduziert über die Hotspots hinaus die Lärmbelastung in anderen städtischen Bereichen mit Buslinienverkehr. Wir unterstützen diese Maßnahme und regen gleichzeitig an, bei Neuanschaffungen den Einsatz von Elektrobussen zu prüfen. Dies hätte auch einen positiven synergetischen Effekt auf die Luftschadstoffbelastung.

Schallschutzfenster (Privatmaßnahme)

Der Einbau von Schallschutzfenstern als passive Schallschutzmaßnahme ist zielführend und bietet ein erhebliches Lärminderungspotenzial. In diesem Kontext sollte geprüft werden, inwieweit die Stadt Hilden Bürgerinnen und Bürger über die städtische Webseite oder andere Kommunikationswege über bestehende Förderprogramme für private Investitionen in passive Schallschutzmaßnahmen informieren kann. Ferner regen wir an, die Auflage eines kommunalen Schallschutzfensterprogramms zu prüfen, um Bürgerinnen und Bürger an besonders lärmbelasteten Straßen beim erstmaligen Einbau lärmdämmender Fenster und Balkontüren zu unterstützen. Einige Kommunen im Regierungsbezirk Düsseldorf, wie Mönchengladbach, haben diesen Weg bereits vor einigen Jahren erfolgreich beschritten.

Stärkung des Umweltverbundes

Die Stärkung des Umweltverbundes wird als Maßnahme zur Reduzierung des MIV ausdrücklich begrüßt. Beim Ausbau der entsprechenden Infrastruktur, wie etwa der Radwegeinfrastruktur, sollte aber darauf geachtet werden, möglichst wenige Parkplätze zu reduzieren. Eine Verringerung der Parkplätze kann eine Erhöhung des Parksuchverkehrs auslösen, was wiederum zu einem Anstieg der Lärm- und Luftbelastung führt und damit das Ziel des LAP konterkariert. Gerade beim Wegfall einer Vielzahl von Parkplätzen ist die Schaffung von Alternativen für notwendige Wirtschaftsverkehre, wie Liefer- bzw. Servicezonen, zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Service- und Baustellenbetriebe des Handwerks zum Transport von Werkzeug und Material in vielen Fällen zwingend auf den Einsatz von (leichten) Nutzfahrzeugen angewiesen sind und zur Erbringung ihrer Dienstleistungen auch in Kundennähe parken können müssen.

Wir hoffen, dass unsere Ausführungen Berücksichtigung finden und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jonas Sterzenbach
Abteilungsleiter
Wirtschaftspolitik und -beobachtung,
Standortfragen
Handwerkskammer Düsseldorf

Klingenstein Solingen · Der Oberbürgermeister · R5 · 42648 Solingen

Stadt Hilden
z.Hd. Frau Latteier
Postfach 100880
40708 Hilden

Ressort 5 – Planung, Bauen, Verkehr und Umwelt

Es berät Sie	Frau Kotterba
Gebäude	Walter-Scheel-Platz 1
Zimmer	2.031
Fon	0212 290 - 0
Durchwahl	0212 290 - 4512
Fax	0212 290 - 744512
Sprechzeiten	nach Vereinbarung
E-Mail	s.kotterba@solingen.de

Ihr Schreiben
14.02.2024

Mein Zeichen
R5

Datum
19.03.2024

Offenlegung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan der Stufe IV für das Stadtgebiet Hildens Hier: Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrte Frau Latteier,

vielen Dank für die Zusendung der Unterlagen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe IV gemäß § 47 BImSchG für die Stadt Hilden. Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 14. Februar 2024 möchte ich im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange folgendes bemerken:

Maßnahmen mit Bezug zum Stadtgebiet Solingen:

Solingen wird unmittelbar durch die Maßnahme 01 (Maßnahmensteckbrief 1) an der Walder Straße (L85) berührt. Die L85 stellt eine wichtige Verkehrsverbindung der Städte Hilden und Solingen dar und besitzt zudem große Bedeutung im überregionalen Verkehrsnetz. Die Straße wird im Entwurf des LAP für Hilden als Bundes-/Landes-/Kreisstraße (innerorts) dargestellt und so beschrieben:

„Die Walder Straße (L85) ist die Ein- und Ausfallstraße Hildens in Richtung Solingen. Der Zustand der Straße ist mittelgut. Einige Risse im Asphalt sowie Hinweisschilder zu Straßenschäden sind aufzufinden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h und die Straßenbreite 7-9 m. Entlang der Walder Straße verläuft ein Wechsel zwischen Gehweg „Fahrrad frei“, Fahrradschutzstreifen und Geh-/Radweg mit zum Teil Benutzungszwang. Des Weiteren gibt es Abschnitte mit beidseitigen Parkplätzen. Auf der Walder Straße verkehren die Buslinien 782 und 783 jeweils im 20-Minuten-Takt. Der Straßenzug ist durch eine aufgelockerte Bauweise mit 2-4 Geschossen geprägt.“



Klingenstein Solingen · Der Oberbürgermeister · Ressort 5
Postanschrift: 42648 Solingen · Lieferanschrift: Cronenberger Straße 59/61 · 42651 Solingen

Zahlung erbeten auf das Konto der Stadtkasse SG:
Stadt-Sparkasse SG · BIC SOLSDE33XXX · IBAN DE85 3425 0000 0000 0027 66

Buslinien: 681 - 684, 686, 690, 692, 693, 695 bis Haltestelle Rathaus · CE64 bis Haltestelle Potsdamer Straße
Web: www.solingen.de



Folgende Maßnahmen sind nach Steckbrief 1 – Walder Straße auf Hildener Stadtgebiet vorgesehen:

Tabelle 1: Maßnahmenvorschläge, LAP Hilden, S.42

Maßnahmenvorschlag	Lärmminderungspotenzial	Umsetzung	Zuständigkeit
Prüfauftrag Tempo 30 ganztägig	Bis zu -5 dB(A) (Popp, 2018)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
LSA Optimierung im Zuge des Tempo 30	Bis zu -2 dB(A) (LUBW, 2012)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
Schallschutzfenster	Bis zu -30 dB(A) in Kat.1 und bis zu -50 dB(A) in Kat. 5 (UBA, 2015)	Private Haushalte	Straßen.NRW
Lärmarmer Splittmastixasphalt (in Sanierungsintervallen) Land- und Bundesstraßen	Bis zu -5 dB(A) (LUBW, 2012)	Straßen.NRW	Straßen.NRW
Lärmarme Busse (sukzessiver Austausch der Busflotte)	Bis zu -14 dB(A) bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h (Universität Stuttgart, 2018)	Rheinbahn	Rheinbahn

Die meisten der für die L85 aufgeführten Maßnahmen sind nachvollziehbar und stehen im Einklang mit der beschriebenen Verkehrsfunktion der L85.

Bei einer der beschriebenen Maßnahmen, nämlich Zeile 1: **„Prüfauftrag Tempo 30 ganztägig“**, sind bei Umsetzung gegebenenfalls nachteilige Auswirkungen für die Stadt Solingen zu erwarten.

Rechtsgrundlage für die Einrichtung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen ist § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) und ergänzend die Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). In der StVO wird erläutert, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes nur nach Maßgabe der Lärmschutz-Richtlinien-StV angeordnet werden dürfen.

In der Richtlinie wird zudem erläutert, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen an Straßen erfolgen sollen. Sie sollen kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein, sondern in ein Konzept zur Lärmbekämpfung eingebunden werden.

Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von bisher 50 km/h auf 30 km/h ist nachzuweisen, dass eine unerwünschte Verdrängung des Verkehrs in das Nebennetz sowie Beeinträchtigungen des Buslinienverkehrs vermieden werden, da die L85 eine wichtige Verbindungsfunktion für den MIV zwischen Hilden und Solingen darstellt. Eine Begrenzung der Geschwindigkeit könnte zu Rückstauungen auf Solinger Stadtgebiet in Fahrtrichtung Hilden führen. Wie in den Maßnahmenvorschlägen bereits dargestellt, ist eine Geschwindigkeitsreduzierung immer auch mit der Optimierung der Lichtsignalanlagen umzusetzen.

Vor dem Hintergrund der zuvor genannten Rechtsgrundlage und der möglichen Verdrängungseffekte bittet die Stadt Solingen zu prüfen, ob die Maßnahmen auf die tatsächlich ermittelten Belastungsschwerpunkte (Hotspots) begrenzt wird. Hierbei ist auch zu prüfen, ob entgegen der geplanten ganztägigen Absenkung der Geschwindigkeit für den ersten Belastungsschwerpunkt, von Solingen kommend, nicht auch eine nur nächtliche Absenkung der Geschwindigkeit (der betreffende Hotspot L_n dort tritt nur von 22 bis 6 Uhr auf) die gewünschte Entlastung erreichen kann.



Abbildung 1: Nüchtliche (22:00 - 06:00 Uhr) Hotspots auf der Walder Straße (L85), LAP Hilden, S. 41



Abbildung 2: Über 24-Stunden (Day, Evening, Night = DEN) gemittelte Hotspots an der Walder Straße (L85), LAP Hilden S. 41

Die weiteren Maßnahmenvorschläge für die Walder Straße (L85) sind aus Sicht der Stadt Solingen unkritisch.

Ausweisung Ruhiger Gebiete im LAP der Stadt Hilden:

Von den geplanten ruhigen Gebieten im LAP der Stadt Hilden grenzt nur eines, nämlich die Nr. 5, der Südfriedhof Hilden (orange Markierung) an die Stadtgrenze zu Solingen.

Textliche Beschreibung des Gebietes: „Der Südfriedhof ist durchgängig vom Lärm betroffen. Im Gegensatz zu anderen Gebieten (z.B. Stadtpark (Nr.1), Stadtwald (Nr.9) oder Hauptfriedhof (Nr. 2)) ist der Lärm von der A3 deutlich im fast gesamten Friedhofsgebiet zu hören. Da im Hildener Süden noch andere Flächen der Naherholung zur Verfügung stehen, sollte dieser zur Diskussion gestellt werden“. Der Südfriedhof weist einen Beurteilungspegel DEN zwischen <55 bis <= 70 db (A) auf.

Solingen

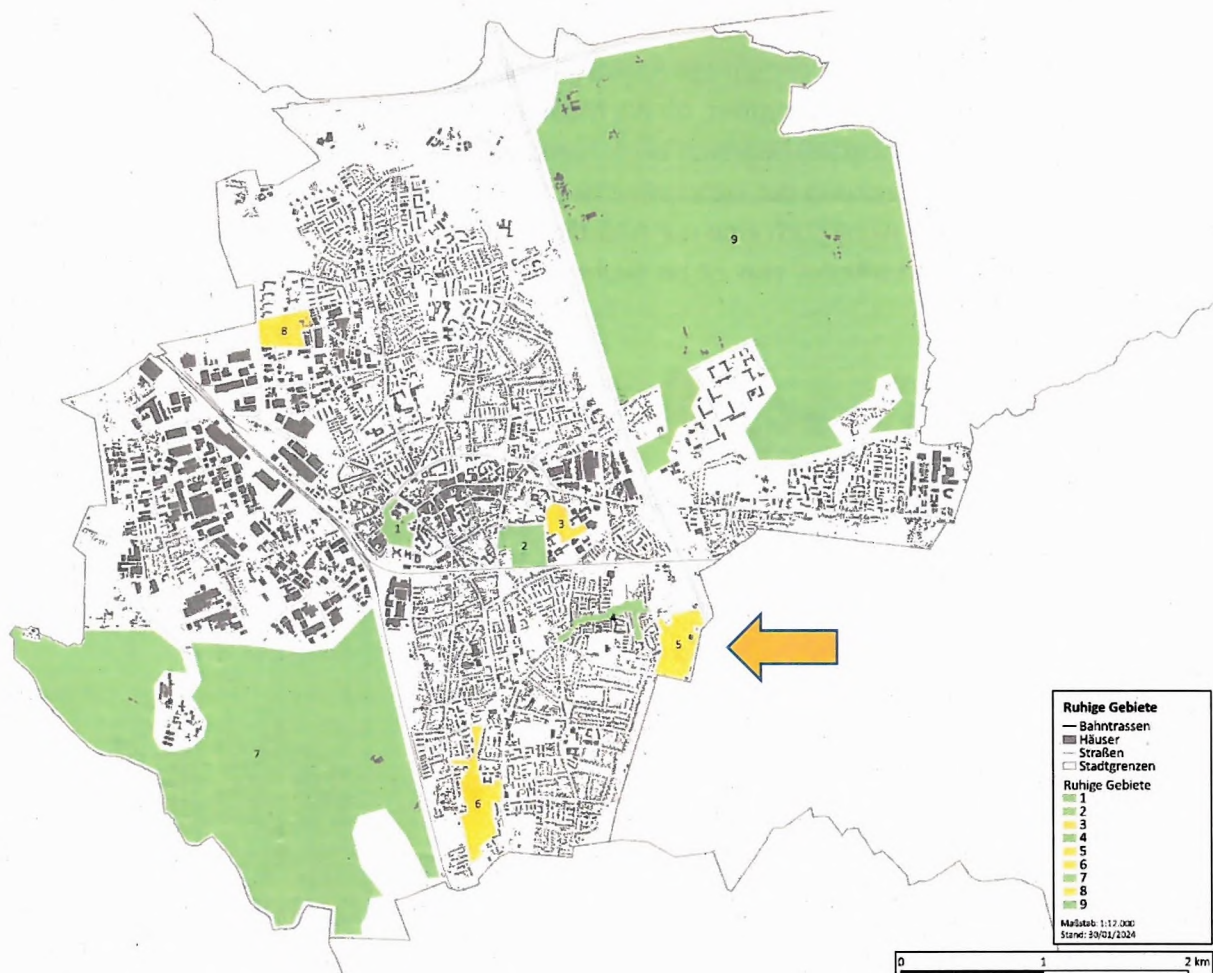
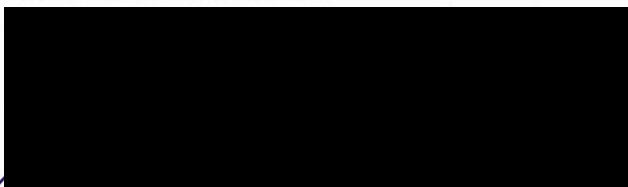


Abbildung 3: Karte Ruhige Gebiete, LAP Hilden, Anhang

Aus Sicht der Stadt Solingen spricht nichts gegen die Ausweisung des Südfriedhofs als ruhige Gebiet, auch wenn diese (gelbe) Fläche wegen der Belastung durch die angrenzende A3 nicht wirklich gut geeignet scheint, sondern nur in der Bürgerbeteiligung zur Diskussion gestellt werden soll.

Mit freundlichen Grüßen



Beigeordneter

Wir sind das neanderland

Postanschrift: Kreisverwaltung Mettmann · Postfach · 40806 Mettmann

Stadtverwaltung Hilden
Der Bürgermeister
Planungs- und Vermessungsamt
Am Rathaus 1
40721 Hilden

Ihr Schreiben V/61.1-LAPIV_Lat
Aktenzeichen 61-1-gö/HI_FNP_LAP4
Datum 20.03.2024

Bitte geben Sie bei jeder
Antwort das Aktenzeichen an.

Auskunft erteilt Frau Gönner
Zimmer 3.119
Tel. 02104 99- 2633
Fax 02104 99- 84-2633
E-Mail annika.goenner@kreis-mettmann.de

Offenlegung des Entwurfes zum Lärmaktionsplan der Stufe 4 für das Stadtgebiet Hildens hier: Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher

Zu der o.g. Planungsmaßnahme nehme ich wie folgt Stellung:

Untere Immissionsschutzbehörde:

Belange des anlagenbezogenen Immissionsschutzes sind nicht betroffen; insofern bestehen aus Sicht des anlagenbezogenen Immissionsschutzes auch keine Bedenken gegen die Planung.

Untere Wasserbehörde:

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht werden keine Bedenken oder Hinweise vorgebracht.

Untere Bodenschutzbehörde / Altlasten:

Allgemeiner Bodenschutz

Es sind keine Belange des Vorsorgenden Bodenschutzes betroffen.

Altlasten

Es sind keine Belange des Nachsorgenden Bodenschutzes (Altlasten) betroffen.

Untere Naturschutzbehörde:

Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde werden keine Anregungen vorgebracht.

...

Dienstgebäude
Goldberger Straße 30
40822 Mettmann

Homepage
www.kreis-mettmann.de

Telefon (Zentrale)
02104 99-0
Fax (Zentrale)
02104 99-4444
E-Mail (Zentrale)
kme@kreis-mettmann.de

Besuchszeit
08:30 bis 12:00 Uhr
und nach Vereinbarung
Straßenverkehrsamt
07:30 bis 12:00 Uhr und
Do. von 14:00 bis 17:30 Uhr

Konto
Kreissparkasse Düsseldorf
IBAN: DE 69 3015 0200 0001 0005 04
SWIFT-BIC: WELADED1KSD

...

Gesundheitsamt:

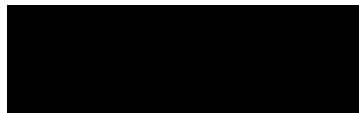
In dem Lärmaktionsplan (LAP) Stufe 4 wurde eine Lärmkartierung für die kartierungspflichtigen Straßen und die Gemeindestraßen vorgenommen, die ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von mehr als ca. 8.200 Fahrzeugen täglich aufweisen. Dabei wurde auch die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Personen und Gebäude in den angrenzenden Bereichen dieser Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen aufgezeigt. Weiterhin wurden aktive und passive Lärminderungsmaßnahmen angeführt, die unterschiedlich große Auswirkungen auf eine Reduzierung des Lärms hätten und „Lärm-Hotspots“ im Stadtgebiet definiert sowie „Ruhige Gebiete“ identifiziert.

— Aus Sicht des Gesundheitsamtes werden Maßnahmen zur Schallminderung grundsätzlich befürwortet und unterstützt, insbesondere aktive Schallschutzmaßnahmen, durch die die Höhe der Schallpegel verringert und die Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen reduziert werden können. Hierdurch können die Voraussetzungen für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse verbessert werden.

Die Umsetzung der im LAP dargestellten Maßnahmen wird daher aus Sicht des Gesundheitsamtes als sinnvoll und zielführend angesehen. Dabei sollte gerade die Lärminderung in den sogenannten „Hotspots“ im Fokus stehen und die „Ruhigen Gebiete“ vor Lärmbelastung geschützt werden.

Der Aspekt Lärm sollte daher insbesondere bei Planungen und Gestaltungen, wie zum Beispiel im Rahmen der Bauleitplanung oder bei Neubebauungen gemäß § 34 BauGB berücksichtigt werden.

Im Auftrag



Gönner

Stadt Hilden**Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Hilden
Ihre Bitte um Stellungnahme vom 19.02.2024****Stellungnahme der Rheinbahn AG****Reduzierung der Leistungsfähigkeit, Steigerung der Reisezeiten**

Die Reisezeit gilt als eines der wichtigsten Kriterien bei der Beurteilung der Attraktivität des ÖPNV durch unsere aktuellen und potenziellen Kunden. Das erklärte Ziel, durch Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Sinne einer Verkehrswende den entscheidenden Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität zu leisten, wird durch die Reduzierung von erlaubten Höchstgeschwindigkeiten gefährdet oder gar behindert.

Bei innerstädtisch und regional bedeutenden Buslinien im dichten Takt steht nur sehr wenig Zeit für Verspätungspuffer und gesetzliche Pausen an den Endstellen zur Verfügung. Daher führen schon geringe Fahrzeitverlängerungen auf dem Linienweg dazu, dass ein zusätzlicher „Kurs“, d. h. zusätzlicher Linienbus samt Fahrpersonal eingesetzt werden muss, ohne dass die eigentliche Fahrplanleistung erhöht wird. Die hat zunächst einmal starke wirtschaftliche Folgen und führt unmittelbar zu einer massiven Steigerung der Kosten je Fahrplankilometer.

Weitere Folge solcher Maßnahmen ist die Tatsache, dass Bemühungen der Städte und Kommunen gemeinsam mit der Rheinbahn, den ÖPNV zu beschleunigen, ad absurdum geführt werden. Durch Beschleunigungsmaßnahmen wird um Sekunden der Verbesserung gerungen, die von den Auswirkungen der diskutierten Geschwindigkeitsbeschränkungen weit übertroffen werden.

Aus diesem Grund sehen wir die zurzeit verschiedentlich geäußerten Wünsche nach Geschwindigkeitsbeschränkungen auf ÖPNV-Achsen mit größter Sorge. Diese Maßnahmen müssen einzelnen Örtlichkeiten mit punktuell konkretem Handlungsbedarf vorbehalten bleiben.

Bewertung des vorliegenden Entwurfes des Lärmaktionsplans der Stadt Hilden mit Bezug auf Tempo 30

Es sollen auf diversen Hauptstraßen im Stadtgebiet Hilden Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 umgesetzt werden. Betroffen sind davon folgende Straßen, auf denen auch regelmäßiger ÖPNV stattfindet: Walder Straße, Klotzstraße/Richrather Straße/Baustraße, Kirchhofstraße, Hochdahler Straße, Elberfelder Straße, Ellerstraße/Berliner Straße/Klotzstraße/Benrather Straße, Gerresheimer Straße und Hülsenstraße.

Die Folgen der Einführung von Tempo 30 hat für den ÖPNV in Hilden eine deutlich über die Stadt hinausgehende Bedeutung.

Das Hauptstraßennetz mit den im Lärmaktionsplan vorgesehenen Reduzierungen auf Tempo 30 wird die Linien der Rheinbahn massiv beeinträchtigen. Besonders betroffen hiervon sind die Linien 741, 781, 782, 783, 784, 785, O3, die zudem noch eine überregionale Verbindungsfunktion aufweisen. So sind Anschlüsse an die S- und Regionalbahnen in Hilden, Benrath, Solingen und Langenfeld sowie an viele weitere Buslinien eingeplant, sodass hier eine Reisezeitverlängerung der betroffenen Linien dieses aufeinander abgestimmte Fahrplansystem gefährdet.

Durch die städteübergreifende Funktion der Linien, insbesondere der Linien 782, 784 und 785 kann bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auch ein Umstieg vom ÖPNV auf den IV gefördert werden, da die Gesamtreisezeit mit dem Bus für durch Hilden durchreisende Fahrgäste zu lang wird.

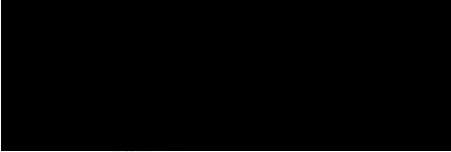
Durch die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit besteht bei Anpassungen des Fahrplans an diese Situation die Möglichkeit, dass Anschlüsse entfallen oder verschlechtert werden. Zudem würde die Verlängerung der Fahrzeiten auf den Linien zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen und Personal führen, da die Ausgleichzeiten an den Endstellen nicht mehr ausreichen würden.

Ebenso muss auf zusätzliche Maßnahmen, die den ÖPNV verlangsamen, verzichtet werden. Hierbei sollte unbedingt auf Rechts-vor-Links-Regelungen verzichtet werden, da dies die Busse aufgrund ihrer Masse und Sicherheit der Fahrgäste fast zum Stehen bringt und dadurch die Verlustzeiten hoch sind. Dazu zählen ebenso Einbauten zur Verringerung des Straßenquerschnittes oder auch das Aufpflastern von Kissen.

Auch müssen in engen Straßen genügend Halteverbote eingerichtet werden, damit sich auch Linienbusse auf Sichtachsen sicher begegnen können. Leider führen auch enge und zugeparkte Straßen immer wieder zu Behinderungen des Linienverkehrs.

Fahrzeitverluste müssen durch massive Förderung und Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen kompensiert werden. Hierzu gehört die konsequente ÖPNV-Beschleunigung an LSA. Hier sollte die Gründung eines entsprechenden Projektes seitens der Stadt in Zusammenarbeit mit der Rheinbahn vorangebracht werden.

Die Rheinbahn lehnt die Einführung von Tempo 30 auf dem Stadtgebiet Hilden daher aufgrund der oben genannten Gründe ab.



i. V. Tim Bäumken

Latteier, Michaela

Von: christof.bongartz@duesseldorf.de im Auftrag von
laermaktionsplan@duesseldorf.de
Gesendet: Mittwoch, 20. März 2024 14:20
An: Latteier, Michaela
Cc: claudia.bernau@duesseldorf.de
Betreff: Behördenbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe 4 der Stadt
Hilden

Sehr geehrte Frau Latteier,

wir bedanken uns für die Zusendung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan Stufe 4 der Stadt Hilden im Rahmen der Behördenbeteiligung.
Aus unserer Sicht bestehen gegen die aufgeführten Maßnahmen keine Bedenken.

Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Lärmaktionsplanung

Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz - 19/2.3
Brinckmannstraße 7
40225 Düsseldorf

Telefax +49.(0)211.89-29061
E-Mail: laermaktionsplan@duesseldorf.de

Informationen zur Datenschutzgrundverordnung (DSGVO)
<https://www.duesseldorf.de/infonav/datenschutz/?L=0>

IHK Düsseldorf | Postfach 10 10 17 | 40001 Düsseldorf

Stadt Hilden
Planungs- und Vermessungsamt
Sachgebiet Stadtplanung
Michaela Latteier
Am Rathaus 1
40721 Hilden

Hausadresse:
Ernst-Schneider-Platz 1
40212 Düsseldorf

Tel. 02 11 35 57-0

kundencenter@duesseldorf.ihk.de
www.ihk.de/duesseldorf

22. März 2024

Ihr Zeichen
IV/61.1-LAPIV_Lat

Ihr Schreiben vom
16.2.2024

Unser Zeichen
Vie

Durchwahl
35 57-270

E-Mail
vieten@duesseldorf.ihk.de

Offenlegung des Entwurfes zum Lärmaktionsplan der Stufe 4 für das Stadtgebiet Hildens Hier: Beteiligung der Fachbehörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrte Frau Latteier,

in Ihrer Mail vom 16. Februar 2024 haben Sie uns aufgefordert, eine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der vierten Stufe für die Stadt Hilden abzugeben. Dieser Bitte kommen wir hiermit gerne nach.

Folgende Maßnahmenbereiche werden im Lärmaktionsplan identifiziert:

- 1 Walder Straße L 85 zwischen Itterpark und Stadtgrenze
- 2 Klotzstraße L 404 / Richrather Straße L 403 zwischen Hagelkreuzstraße und Klusenstraße
- 3 Kirchhofstraße L 403
- 4 Hochdahler Straße
- 5 Kreuzung Elberfelder Straße/Oststraße
- 6 Kreuzung Ellerstraße/ Berliner Straße/ Klotzstraße/ Benrather Straße
- 7 Gerresheimer Straße zwischen Richard-Wagner-Straße und Mozartstraße
- 8 Hülsenstraße zwischen Stadtgrenze Düsseldorf und Forststraße

Tempo 30

Ruhige Gebiete

Zu den vorgelegten Maßnahmensteckbriefen nimmt die IHK wie folgt Stellung:

Bereich 1: Walder Straße L 85 zwischen Itterpark und Stadtgrenze

Baulastträger ist auf diesem Abschnitt das Land Nordrhein-Westfalen. Durch die Verwendung von lärminderndem Asphalt eine hohe Emissionsreduktion bis zu 5 dB(A) zu erwarten. Die Maßnahme ist bereits in den vorangegangenen Stufen der Hildener Lärmaktionsplanung aufgeführt und wird von der IHK weiterhin befürwortet. Die Stadt Hilden sollte auf eine zeitnahe Umsetzung durch das Land drängen. Der Einbau von Schallschutzfenstern kann sogar zu einer sehr hohen Immissionsreduktion bis zu 50 dB(A) führen. Gleichzeitig beeinträchtigen beide Maßnahmen nicht die Leistungsfähigkeit der Straße. Diese Maßnahme wurde bereits 2011 im ersten Lärmaktionsplan der Stadt Hilden vorgeschlagen (M2.3 und M3.3) und bisher noch nicht umgesetzt. Den Einsatz lärmoptimierter Busse begrüßen wir, sofern dieser in enger Absprache mit der Rheinbahn erfolgt. Da es sich bei der Walder Straße um eine wichtige Ausfallstraße in Richtung Solingen handelt und daher auch überörtliche Funktion ausübt, sehen wir die Reduktion auf Tempo 30 kritisch. Dies dokumentieren auch die ausgewiesenen DTV-Werte (S. 42). Die Leistungsfähigkeit für den gewerblichen Kfz-Verkehr muss erhalten bleiben. Reisezeiten dürfen sich nicht verlängern. Überdies würde eine Geschwindigkeitsreduktion den ÖPNV gleichermaßen verlangsamen und damit die Attraktivität des Umweltverbundes schwächen.

Bereich 2: Klotzstraße L 404 / Richrather Straße L 403 zwischen Hagelkreuzstraße und Klusenstraße

Die L 404 ist eine wichtige Verbindungsstraße zwischen Hilden und Langenfeld. Darüber hinaus verlaufen über sie die Verkehre des Gewerbegebiets an der Hofstraße. Die IHK unterstützt aus den für Bereich 1 genannten Gründen die bereits in den vergangenen Lärmaktionsplänen vorgeschlagenen Maßnahmen (S. 18). Auch der Einsatz lärmoptimierter Busse kann zur Emissionsreduktion beitragen. Die Verstetigung des Verkehrs durch Koordinierung der Lichtsignalanlagen – allerdings basierend auf der bestehenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h – befürwortet die IHK. Die IHK lehnt die vorgeschlagene Temporeduzierung zwischen 6.00 und 22.00 Uhr ab, da der Straßenzug als Erschließung für ein Gewerbegebiet dient. Zwischen 22.00 und 6.00 Uhr wurde eine Temporeduzierung bereits umgesetzt. Den Wirtschaftsverkehr bei Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen zu berücksichtigen, empfiehlt auch das Umweltbundesamt in seinen „Maßnahmenblättern zur Lärminderung im Straßenverkehr“.

Bereich 3: Kirchhofstraße L 403

Über die Kirchhofstraße verlaufen die Buslinien 741, 781, 782, DL4 und DL5. Der Einsatz leiser Busse, in enger Abstimmung mit der Rheinbahn, erscheint also auf der Kirchhofstraße zweckmäßig zur Verringerung von Schallemissionen. Wie für die Bereiche 1 und 2 erläutert, unterstützen wir auch für die L 403 den Einbau von lärminderndem Asphalt und Schallschutzfenstern.

Die vorgeschlagene Temporeduzierung kann Einfluss auf die Fahrzeiten des ÖPNV haben, so dass dieser weniger attraktiv wird. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h lehnen wir daher für den Zeitraum von 6.00 bis 22.00 Uhr ab. Die Leistungsfähigkeit für den gewerblichen Kfz-Verkehr muss erhalten bleiben. Reisezeiten dürfen sich nicht verlängern. Zwischen 22.00 und 6.00 Uhr wurde eine Temporeduzierung bereits umgesetzt.

Bereich 4: Hochdahler Straße

Die IHK unterstützt auch bei der Hochdahler Straße den Einbau lärm mindernden Asphalts sowie den Einsatz leiserer Busse, soweit er mit der Rheinbahn abgestimmt ist. Darüber hinaus danken wir, dass unsere Anregung aufgegriffen wurde, auch an der Hochdahler Straße Schallschutzfenster in die Lärmaktionsplanung aufzunehmen. Wir unterstützen dies. Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung lehnt die IHK für den Zeitraum zwischen 6.00 und 22.00 Uhr ab, da die Hochdahler Straße eine wichtige innerörtliche Hauptstraße darstellt. Dies belegen auch die ausgewiesenen DTV-Werte. Die Leistungsfähigkeit für den gewerblichen Kfz-Verkehr muss erhalten bleiben. Reisezeiten dürfen sich nicht verlängern. Darüber hinaus beträfe eine Geschwindigkeitsreduzierung auch den ÖPNV, der Einbußen bei der Fahrzeit und der Attraktivität zu verzeichnen hätte. Nachts wurde die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h bereits umgesetzt.

Bereich 5: Kreuzung Elberfelder Straße/Oststraße

Die IHK unterstützt auch bei der Kreuzung Elberfelder Straße/Oststraße den Einbau lärm mindernden Asphalts sowie den Einsatz leiserer Busse, soweit er mit der Rheinbahn abgestimmt ist. Auch der Einsatz von Schallschutzfenstern ist aus unserer Sicht zielführend. Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung sieht die IHK kritisch, da die Elberfelder Straße (B228) eine wichtige überörtliche Verbindungsstraße darstellt. Die Leistungsfähigkeit für den gewerblichen Kfz-Verkehr muss daher erhalten bleiben.

Bereich 6: Kreuzung Ellerstraße/ Berliner Straße/ Klotzstraße/ Benrather Straße

Die Ellerstraße ist Teil der Verbindungsstraße zwischen der Autobahn A 59, Anschlussstelle Düsseldorf-Benrath, und dem Hildener Zentrum. Die L 85 hat darüber hinaus eine zentrale Erschließungsfunktion für die Unternehmen in den Gewerbegebieten im Hildener (Nord-)Westen. Wie bei den bislang betrachteten Bereichen unterstützt die IHK den Einbau lärm mindernden Asphalts sowie den Einsatz leiserer Busse, soweit er mit der Rheinbahn abgestimmt ist. Auch der Einsatz von Schallschutzfenstern ist aus unserer Sicht zielführend. Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung sieht die IHK kritisch, da der genannte Kreuzungsbereich eine wichtige Verkehrsfunktion erfüllt. Dies dokumentieren auch die aufgeführten DTV-Werte (S. 52). Die

Leistungsfähigkeit für den gewerblichen Kfz-Verkehr sowie für den ÖPNV muss daher auch hier erhalten bleiben.

Bereich 7: Gerresheimer Straße zwischen Richard-Wagner-Straße und Mozartstraße

Die Gerresheimer Straße ist eine wichtige innerörtliche Hauptverkehrs- und Erschließungsstraße für das Gewerbegebiet im Hildener Nordwesten. Die IHK befürwortet den Einbau lärm-mindernden Asphalts sowie den Einsatz leiserer Busse, soweit er mit der Rheinbahn abge-stimmt ist. Auch der Einsatz von Schallschutzfenstern ist aus unserer Sicht sinnvoll. Wir bedanken uns, dass unser Vorschlag aus unserer letzten Stellungnahme aufgegriffen wurde. Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung lehnt die IHK ab, da aus unserer Sicht die Leistungsfähigkeit der Straße verringert und die Erreichbarkeit der Betriebe für den Wirtschafts-verkehr in den anliegenden Gewerbegebieten eingeschränkt werden könnte. Auch das Umwelt-bundesamt empfiehlt in seinen „Maßnahmenblättern zur Lärminderung im Straßenverkehr“ die Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs bei Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen.

Bereich 8: Hülsenstraße zwischen Stadtgrenze Düsseldorf und Forststraße

Die Hülsenstraße ist die Verbindungsstraße zwischen der Autobahn A 59, Anschlussstelle Düs-seldorf-Benrath, und dem Hildener Zentrum. Die Hülsenstraße hat darüber hinaus eine zentrale Erschließungsfunktion für die Unternehmen in den Gewerbegebieten im Hildener (Nord-)Wes-ten. Es gibt entlang der Hülsenstraße nur wenig Wohnbebauung und vorwiegend gewerbliche Nutzungen. Die DTV-Werte sind hoch, was die verkehrliche Bedeutung der Straße unterstreicht. Die Verkehrsfunktion und die Leistungsfähigkeit für den gewerblichen Kfz-Verkehr müssen er-halten bleiben. Wir lehnen daher die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ab. Den Einbau von Schallschutzfenstern sowie von lärmminderndem Asphalt befürworten wir. Inwiefern der Ersatz der Busse auf der Linie 785 am Hotspot Wirkung zeigt, kann an dieser Stelle nicht beurteilt werden. Ein Nachteil für die Lärmimmissionen ist jedoch nicht zu erwarten.

Tempo 30

Der Lärmaktionsplan kommt zu dem Schluss, dass Tempo 30 im Vergleich zu den anderen vor-geschlagenen Maßnahmen kostengünstig, schnell und vielseitig einsetzbar (S. 59) sei. Nicht berücksichtigt werden unseres Erachtens jedoch (volks-)wirtschaftliche Nachteile durch diese Maßnahme. Es ist davon auszugehen, dass insbesondere an Straßen mit hohen DTV-Werten erhebliche Zeitkosten durch Reisezeitverluste bei Unternehmen, Pendlern und Bürgern entste-hen. Darüber hinaus ist damit zu rechnen, dass Verkehre in das nachgelagerte Netz auswei-chen, was zu weiteren, bislang nicht existierenden Belastungen führen kann. Im Sinne einer Kosten-Nutzen-Betrachtung sollten solche Effekte transparent betrachtet und bestenfalls

monetarisiert werden, um eine ausgewogene Entscheidung über die umzusetzenden Maßnahmen treffen zu können.

Ruhige Gebiete

Mit Blick auf gewerbliche Ansiedlungen und die dort zulässigen Lärmemissionen betrachtet die IHK Randbereiche zu den vorgeschlagenen ruhigen Gebieten 1, 2, 3, 7 und 8 kritisch. Die Umsetzung dieser ruhigen Gebiete dürfen nicht zu Einschränkungen für die örtliche Wirtschaft und deren Entwicklungspotenzial führen. Mögliche ruhige Gebiete sollten so gewählt werden, dass entsprechende Abstandsflächen zur bestehenden Gewerbebebauung und zu planerisch bereits gesicherten Gewerbestandorten berücksichtigt werden.





Lärmaktionsplan der 4. Runde gemäß § 47 BImSchG für die Stadt Hilden

Auftraggeber:



Stadt Hilden
Planungs- und Vermessungsamt
Am Rathaus 1
40721 Hilden

Bearbeitung durch:

büro stadtVerkehr

Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Verwaltungssitz: Mittelstraße 55
Bürostandort: Bahnhofsallee 11
40721 Hilden
Tel.: 02103 / 9 11 59-0
www.buero-stadtverkehr.de

in Zusammenarbeit mit



gz engineering
Postfach 800210
51449 Bergisch-Gladbach

BearbeiterInnen:

Dipl. Ing. Alexander Denzer
Dipl.-Geogr. Céline Gettmann
M.Sc. Tabea Rademacher
Dipl.-Ing. (FH) Alexander Zanolli

Stand: April 2024

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhalt

1	Grundlagen der Lärmaktionsplanung.....	5
	Anlass der Aufstellung des Lärmaktionsplanes	5
	Planungshistorie	6
	Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	7
	Mindestanforderungen	8
	Berechnungsstandards	10
	Weitere Arten von Lärmquellen.....	12
	Zuständige Behörde	15
2	Evaluiierung der Lärmaktionspläne	16
	Stufe 1	16
	Stufe 2	18
	Stufe 3	21
3	Arbeitsablauf des Lärmaktionsplans Runde 4	22
4	Bestandsaufnahme der Stadt Hilden.....	24
	Untersuchungsraum	25
	Geschwindigkeitsbegrenzungen.....	27
	Lärmkarten	29
	Betroffenenanzahl.....	31
	Sensible Einrichtungen	32
	Lärmbelastete Gebiete	32
	Erkrankungsindiz	32
5	Maßnahmenkatalog der Lärmaktionsplanung Runde IV.....	33
	Wirkungsweise von Maßnahmen.....	33
	Maßnahmenansätze.....	39
	Integrative Maßnahmen und Synergien schaffen und systematisch umsetzen	59
	Maßnahmenübersicht	61
6	Ruhige Gebiete	65
7	Ergebnisse zur Beteiligung der Öffentlichkeit	69
8	Fazit und Ausblick.....	73
9	Quellenverzeichnis	75
10	Abbildungsverzeichnis	77
11	Tabellenverzeichnis	77
12	Anhangsverzeichnis	78

Glossar

BlmSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BlmSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen
dB(A)	Dezibel (A), Messgröße des Schalldruckpegels zur Bestimmung von Geräuschpegeln
DGM1	Digitales Geländemodell Gitterweite 1 m
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	Eisenbahnbundesamt
L _{DEN}	äquivalenter Dauerschallpegel in Dezibel im Beurteilungsraum gesamter Tag
L _{NIGHT} / L _N	äquivalenter Dauerschallpegel in Dezibel im Beurteilungsraum Nacht
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
MUNLV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW
SteA	Stadtentwicklungsausschuss
UBA	Umweltbundesamt
ULR	Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juli 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm)
VBUS	vorläufige Berechnungsmethode für die Ermittlung des Umgebungslärms an Straßen
VBUSch	vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
V0	Berechnungen der Status Quo der Straßen (basierend auf dem Verkehrsmodell der Stadt Hilden (Stand: September 2023))
V1	Berechnungen nach Tempo 30

1 Grundlagen der Lärmaktionsplanung

Anlass der Aufstellung des Lärmaktionsplanes

Der vorliegende Bericht stellt die Grundlagen und Ergebnisse der Lärmkartierung zur Erstellung eines Lärmaktionsplans der Runde 4 (Themenfeld: Verkehr) für die Stadt Hilden dar. Dieser Plan basiert auf der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG der Europäischen Union, die am 25. Juni 2002 verabschiedet, und am 16. Juni 2005 in nationales Recht umgesetzt wurde. In Übereinstimmung mit dieser Richtlinie sind Städte und Gemeinden dazu verpflichtet, strategische Lärmkarten zu erstellen, die die Lärmbelastung aufzeigen, und Aktionspläne auszuarbeiten, die konkrete Maßnahmen zur Lärminderung festlegen. Diese Lärmkarten und die daraus abgeleiteten Maßnahmen sind alle fünf Jahre nach ihrer Ausarbeitung zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.

Die Lärmkartierung konzentriert sich auf definierte Hauptlärmquellen. Dazu gehören Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken mit einer bestimmten Fahrzeugbelastung sowie Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flughäfen und Industrieanlagen in Ballungsräumen. Die EU-Mitgliedstaaten sind demnach verpflichtet, lästigen oder gesundheitsschädlichen Umgebungslärm durch geeignete Lärminderungsmaßnahmen zu reduzieren.

Angesichts der europaweit zunehmenden Lärmbelastung, insbesondere durch den Straßenverkehr, hat die Europäische Union einheitliche Regelungen zur systematischen Erfassung und Bekämpfung der Lärmbelastung erlassen. Diese Maßnahmen sind vor allem in Großstädten und Ballungsräumen von großer Bedeutung. Grundlage für die Lärmaktionsplanung ist die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

Hauptziel dieser Richtlinie ist es, schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm auf die betroffene Bevölkerung zu verhindern und zu mindern. Neben der Lärmkartierung und der Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen ist die Ausweisung ruhiger Gebiete von entscheidender Bedeutung, um Schutz vor zunehmendem Lärm zu gewährleisten.

Für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind in Nordrhein-Westfalen die Städte und Gemeinden zuständig, mit Ausnahme der Schienenwege, die vom Eisenbahnbundesamt (EBA) berechnet und kartiert werden. Die Lärmaktionspläne basieren auf den erstellten Lärmkarten und enthalten konkrete Maßnahmen zur Lärminderung unter Beteiligung der Öffentlichkeit. Die aktuelle Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für die Stadt Hilden im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie hat zum Ziel, die Lärmbelastung in der Stadt zu reduzieren, die Lebensqualität zu erhöhen und damit die Attraktivität der Stadt zu steigern.

Die Stadt Hilden ist insbesondere durch die räumliche Nähe der Bundesautobahnen A 3 und A 46 sowie durch die Hauptverkehrsstraßen Berliner Straße, Walder Straße, Ostring und Richrather Straße und der viergleisigen Bahnstrecke zwischen Düsseldorf-Eller und dem Bahnhof Hilden Lärm ausgesetzt. Das Planungsbüro „büro stadtVerkehr“ mit Sitz in Hilden wurde in Zusammenarbeit mit dem Büro „Grasy + Zanolli“ (Sitz Bergisch Gladbach) beauftragt, eine entsprechende umgebungslärmrelevante Berechnung und Bewertung der Situation in der Stadt Hilden durchzuführen, die aktuelle Lärmsituation zu analysieren, Lärmkonflikte aufzuzeigen, Maßnahmen zur Minderung und Vermeidung von Lärmproblemen vorzuschlagen und die erforderlichen Daten für die Berichtspflicht an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) aufzubereiten.

Planungshistorie

Am 15. Juni 2005 wurde die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juli 2002 (Umgebungslärmrichtlinie; ULR), über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm durch Änderung des § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in deutsches Recht umgesetzt. Nach § 47b BImSchG ist „Umgebungslärm“ definiert als „belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen hervorgerufen werden“. Darunter fällt auch der Lärm, der durch den Verkehr auf Straßen, Schienen oder in der Luft hervorgerufen wird.

Gemäß § 47c BImSchG waren in der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung u. a. Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern und Orte außerhalb von Ballungsräumen in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen (Kfz) pro Jahr (entsprechend einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von 16.400 Kfz) bis zum 30. Juni 2007 zur Erstellung von Lärmkarten verpflichtet. In einer zweiten Stufe wurden dann die Ergebnisse der Stufe 1 überprüft und auch Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (Schienenverkehr > 30.000 Züge/Jahr) einbezogen (§ 47b BImSchG). Diese Frist lief bis zum 18.07.2013. Anders als in der 1. Stufe ist seit der 2. Stufe das Eisenbahn-Bundesamt für die Kartierung und Umsetzung der Lärmaktionsplanung für den Schienenverkehr zuständig. Der Lärmaktionsplan der 1. Stufe wurde am 15.02.2012 durch den Rat der Stadt Hilden beschlossen. Die zweite Stufe wurde im Juni 2016 durch das Planungsbüro „büro stadVerkehr“ aus Hilden fertiggestellt. Die dritte Stufe wurde als Fortschreibung der zweiten Stufe von der Stadt Hilden selbst vorgenommen (siehe Abbildung 1).

In Nordrhein-Westfalen unterstützt das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) die Kommunen außerhalb von Ballungsräumen bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen. Es stellt den Kommunen die Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr in der Baulast des Landes (Bundes- und Landesstraßen) zur Verfügung. Für die Berechnung der Lärmkarten verwendet das LANUV Daten der Landesbetriebe Straßen.NRW, Geo.Basis.NRW und IT.NRW, von Navigationsgeräteherstellern sowie Daten der Kommunen. Von besonderer Bedeutung für die Qualität der Kartierungsergebnisse ist die Qualität der so genannten Eingangsdaten. Eingangsdaten umfassen unter anderem Verkehrsmengen, Geschwindigkeiten, Straßenoberflächen, Gebäudedaten, Geodaten zu Höhen, Einwohnerzahlen und Informationen zu Lärmschutzbauwerken. Die Daten werden in einer landesweit verfügbaren Datenbank gespeichert und auf Plausibilität geprüft. Die Städte und Gemeinden haben die Möglichkeit, die Daten einzusehen, zu prüfen, zu korrigieren und zu ergänzen.

Planungshistorie Lärmaktionsplanung der Stadt Hilden

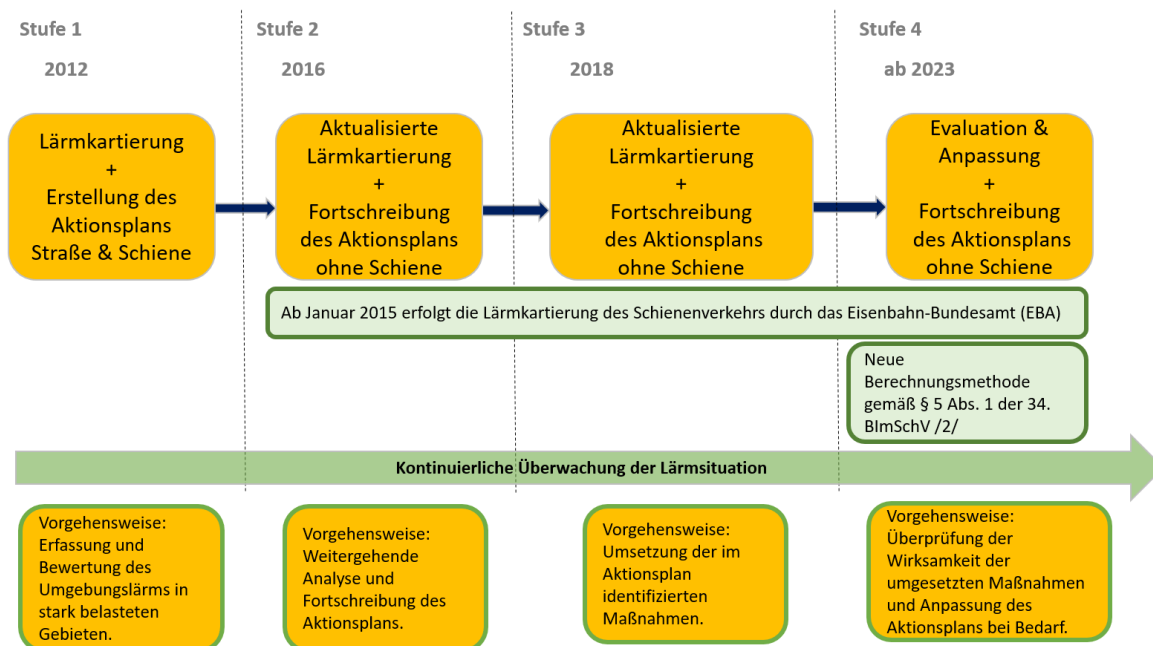


Abbildung 1: Planungshistorie der Stadt Hilden (Quelle: Eigendarstellung)

Mitwirkung der Öffentlichkeit

Laut § 47d Abs. 3 BImSchG muss bei der Erstellung von Lärmaktionsplänen die Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mit eingebunden werden. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz gibt jedoch nicht die Form der Öffentlichkeitsbeteiligung vor. Als Öffentlichkeit zählen nicht nur die allgemeine Bevölkerung und die Betroffenen, sondern auch Verbände, Organisationen und Unternehmen. Bei der Mitwirkung der Öffentlichkeit geht es vor allem um das Benennen von Lärmproblemen, die nicht auf der Lärmkarte dargestellt sind. Das bedeutet, dass auch das subjektive Empfinden mit eingebracht wird. Zudem haben die Beteiligten auch die Chance, konkrete Maßnahmen vorzuschlagen. Als Grundlage dient dafür die Aufarbeitung von Informationen, die zur Aufklärung dienen sollen, sodass sie auch von Laien verstanden werden können (UBA 2018). (siehe Anlage 7 Abwägungen der Beteiligungen)

Die Öffentlichkeit ist gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG über die Lärmaktionsplanung zu informieren. Auch die Umgebungslärmrichtlinie sieht eine Beteiligung der Öffentlichkeit vor. Liegen regelungsbedürftige Lärmprobleme und deren Auswirkungen vor und ist deshalb ein Lärmaktionsplan aufzustellen, ist es Aufgabe der planenden Behörde, im Rahmen des rechtlich Möglichen eine Lösung zu erarbeiten, die aus ihrer Sicht den öffentlichen und privaten Belangen am besten gerecht wird. Die Gemeinde ist verpflichtet, den relevanten Sachverhalt zu analysieren, die betroffenen Belange zu ermitteln und im Hinblick auf das Planungsziel, die Verbesserung der Lärmsituation, zu bewerten. Dabei sind widerstreitende Belange im Sinne eines bestmöglichen Ausgleichs zu berücksichtigen. Die im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen müssen verhältnismäßig sein. Neben der Verbesserung der Lärmsituation sind auch andere betroffene Belange zu berücksichtigen. Für jeden Hauptbelastungsbereich und für jedes andere betroffene Gebiet sind die einzelnen Schutzmaßnahmen so festzulegen, dass alle konkurrierenden Belange im Einzelfall gegeneinander abgewogen werden.

Zu den Ergebnissen der Beteiligung wird auf Kapitel 8 und Anlage 7 verwiesen.

Mindestanforderungen

Die Mindestanforderungen an die Lärmaktionsplanung ergeben sich aus § 47d Abs. 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG. Zur einheitlichen Anwendung wurden in Nordrhein-Westfalen mit dem Runderlass zur Lärmaktionsplanung vom 07.02.2008 Vorgaben gemacht. Danach sind u. a. Angaben zur Beschreibung der örtlichen Situation und Betroffenheit sowie zu den daraus abgeleiteten Maßnahmenvorschlägen zu machen. Zu beschreiben sind auch die Rahmenbedingungen, deren Umsetzung und die erwarteten Wirkungen.

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß nach Anhang V und VI der Richtlinie 2002/49/EG und § 47d Abs. 2 BImSchG folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen:

- Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken und anderer Hauptlärmquellen
- Benennung der zuständigen Behörde (Klarstellung, welche Behörde für die Umsetzung und Überwachung der Lärmaktionspläne verantwortlich ist.)
- Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds (Eine Zusammenfassung der rechtlichen Grundlagen und Vorschriften im Kontext der Umgebungslärmrichtlinie.)
- Nennung der geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten
- Bewertung der Anzahl betroffener Personen (Analyse der Anzahl der Menschen, die von Lärm betroffen sind, um den Handlungsbedarf zu quantifizieren.)
- Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen
- Protokoll der öffentlichen Anhörungen:
Dokumentation der öffentlichen Beteiligung und Anhörungen im Rahmen der Planung, um Transparenz und demokratische Partizipation sicherzustellen.
- Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung
- Die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz Ruhiger Gebiete,
- Darstellung der langfristigen Strategie
- Finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,
- die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.

Neben der Minderung von belästigendem oder gesundheitsschädlichem Lärm ist gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie auch der Schutz von Ruhe ein Ziel. Nach der Umgebungslärmrichtlinie sind demnach Ruhige Gebiete und deren Schutz vor einer Zunahme des Lärms zu erfassen und festzusetzen. Ruhige Gebiete können dabei auch bebaute oder zur Bebauung vorgesehene Gebiete sein (siehe Kapitel 6 Ruhige Gebiete für weitere Erläuterungen).

Gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG sind in den Aktionsplänen Maßnahmen festzulegen, wenn "relevante Grenzwerte" überschritten werden. Die Auslösewerte liegen für Kommunen in NRW bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Im Kontext der Umgebungslärmkartierung

und Lärmaktionsplanung werden Schallberechnungen mithilfe der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB) durchgeführt. Die Bewertung der Lärmsituation erfolgte gemäß der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm (BEB) anhand der Anzahl der belasteten Personen in spezifischen Pegelintervallen oder oberhalb festgelegter Prüfwerte. Eine verbindliche Festlegung von Grenzwerten zum Schutz der Gesundheit fehlt jedoch bislang sowohl auf europäischer als auch auf Bundesebene. Diese Vorgehensweise unterscheidet sich von den bundesüblichen Verfahren, bei denen Schallberechnungen auf Basis der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) durchgeführt werden. Die Bewertung der Lärmsituation erfolgt dabei an konkreten Immissionsorten, wobei Grenz-, Richt- oder Orientierungswerte (z. B. gemäß 16. BImSchV, TA Lärm, DIN 18005) herangezogen werden. Zusätzlich gibt es Unterschiede in der Definition der Beurteilungszeiträume. Aufgrund dieser methodischen Unterschiede können die Ergebnisse, beispielsweise aus Lärmkarten der Umgebungslärmkartierung oder Lärmaktionsplanung, nicht einfach in Verfahren der Bauleitplanung integriert werden, insbesondere nicht zur Beurteilung des Verkehrslärms gemäß DIN 18005.

Mit der 34. BImSchV wird der Schallpegel in Isophonen-Bänder¹ eingeteilt mit den Farben nach DIN 45682. Eine graphische Darstellung ist kategorisiert in:

- L_{DEN} ² ab 55 dB(A) bis 59 dB(A), ab 60 dB(A) bis 64 dB(A), ab 65 dB(A) bis 69 dB(A), ab 70 dB(A) bis 74 dB(A) sowie ab 75 dB(A) und
- L_{NIGHT} ³ ab 50 dB(A) bis 54 dB(A), ab 55 dB(A) bis 59 dB(A), ab 60 dB(A) bis 64 dB(A), ab 65 dB(A) bis 69 dB(A) sowie ab 70 dB(A) und optional ab 45 dB(A) bis 49 dB(A)

Die Festlegung weitergehender Kriterien durch die Kommunen ist jedoch möglich. Für die Lärmberechnungen der Stadt Hilden wurden folgende Auslösewerte für die Hotspotkarten verwendet (siehe Anlage 6 für weitere Erläuterungen):

Wohngebiet, Kleinsiedlungsgebieten, Krankenhäuser, Schulen, Altenheimen

tags	06:00 bis 22:00 Uhr	70 dB(A)
nachts	22:00 bis 06:00 Uhr	60 dB(A)

Gewerbegebiete

tags	06:00 bis 22:00 Uhr	75 dB(A)
nachts	22:00 bis 06:00 Uhr	65 dB(A)

Des Weiteren wird in der 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung) unter §4 Abs. 4 Satz 9 Ausarbeitung von Lärmkarten gefordert:

Tabellarische Angaben über

- a) die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten (IHD),
- b) die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung (HA) und

¹ „Als Isophonen bezeichnet man Kurven gleicher Lautstärkepegel. Isophonenkarten dienen der Darstellung der Lärmsituation in bestimmten Umgebungen.“ (EBA, o.D.)

² L_{DEN} = Lärmindiz Tag, Abend, Nacht (24h)

³ L_{NIGHT} = Lärmindiz Nacht (22-6h)

c) die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung (HSD)

in Gebieten, die innerhalb der Isophonen-Bänder nach Nummer 1 liegen (LAI, 2022).

In Absatz 7 steht weiter:

„Die Zahl der Fälle gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen nach Absatz 4 Satz 1 Nummer 9 ist separat für jede Lärmart anzugeben. Die Angabe zu ischämischen Herzkrankheiten hat für Straßenlärm für den LDEN zu erfolgen. Die Angabe zu starken Belästigungen hat jeweils für die Lärmarten Straßenlärm, Schienenlärm und Fluglärm für den LDEN zu erfolgen. [...] Die Angabe zu starken Schlafstörungen hat jeweils für die Lärmarten Straßenlärm, Schienenlärm und Fluglärm für den L_{NIGHT} zu erfolgen. Die Angaben sind auf ganze Zahlen zu runden.“ (34. BImSchV §4 Absatz 7)

Als Eingangsdaten der Berechnungen werden die tabellarischen Angaben über die geschätzte Zahl der lärmbelasteten Menschen in den jeweiligen 5 dB-Isophonen-Bändern nach 34. BImSchV §4 Absatz 4 Satz 1 der verwendet. Für die Ermittlung der geschätzten Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten ist für die vierte Runde der Lärmaktionsplanung eine Inzidenzrate von 540 je 100 000 Einwohnenden (und Jahr) zugrunde zu legen (s. hierzu im Kapitel 4 Erkrankungsindiz).

Berechnungsstandards

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie macht einige Vorgaben zu den Berechnungsverfahren der Lärmkartierung, überlässt die konkrete Ausgestaltung aber zunächst den Mitgliedstaaten. Seit dem 31.12.2018 ist ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren (CNOSSOS-EU) vorgeschrieben, das damit erstmals bei der vierten Lärmkartierung im Jahr 2022 zur Anwendung gekommen ist (Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates). Die vorläufigen Berechnungsmethoden des Bundes haben damit zum 31.12.2018 ihre Gültigkeit verloren. (Lärmaktionspläne, die auf Basis der Kartierung der 3. Stufe erstellt wurden, haben jedoch weiterhin Bestand). Am 5. Oktober 2021 wurde im Bundesanzeiger die neue Berechnungsmethode gemäß der 34. BImSchV § 5 Abs. 1 veröffentlicht, die ab dem 31. Dezember 2021 verbindlich für die vierte Runde anzuwenden ist. Daher ist eine Vergleichbarkeit zu Ergebnissen vorheriger Lärmaktionskarten nicht mehr gegeben. Dies betrifft vor allem die Anzahl von lärmbeeinträchtigten Personen.

Zur zukünftigen Vergleichbarkeit der Ergebnisse der Lärmkartierung werden EU-weit einheitliche Berechnungsverfahren und Kenngrößen (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex LDEN und der Nachtlärmindex L_{NIGHT}) verwendet (Umweltbundesamt, 2022). Um den Straßenverkehrslärm zu berechnen sind folgende Angaben notwendig (Stadtklima Stuttgart, o. D.):

- Anzahl der Fahrzeuge in jeder Fahrzeugklasse pro Stunde am Tag (6 - 18 Uhr),
- am Abend (18 - 22 Uhr) und in der Nacht (22 - 6 Uhr):
 - 1. Leichte Kfz: Pkw, Lieferwagen ≤ 3,5 t, Geländewagen, inkl. Anhänger,
 - 2. Mittelschwere Fahrzeuge: Lieferwagen > 3,5 t, Busse, Wohnmobile mit zwei Achsen,
 - 3. Schwere Fahrzeuge: schwere Nutzfahrzeuge, Busse mit drei oder mehr Achsen,

- 4. Zweirädrige Kraftfahrzeuge: a. Mopeds, b. Motorräder mit und ohne Seitenwagen,
 - zulässige Höchstgeschwindigkeit der einzelnen Fahrzeugklassen,
 - Art der Straßenoberfläche,
 - Jahresdurchschnittstemperatur,
 - Abstand zu einer ampelgeregelten Kreuzung oder Einmündung oder einem Kreisverkehr (bis 100 m),
 - Straßensteigung oder -gefälle.

Als Grundlage für die Lärmkartierung wurde ein digitales Geländemodell, basierend auf dem Digitalen Geländemodell Gitterweite 1 m (DGM1) erstellt. Die Daten wurden durch das Geoportal NRW (opengeodata.nrw.de) zur Verfügung gestellt. Die Gebäude wurden dem Datensatz des LANUV entnommen, da dieser Datensatz auch die Anzahl der Bewohner je Gebäude enthält, um die Belastetenzahlen zu ermitteln. Weiter wurden die Lärmschutzwände aus dem Datensatz des LANUV importiert. Gebäude und Lärmschutzwände wurden auf das berechnete digitale Geländemodell gesetzt. Die zu kartierenden Straßen wurden händisch in das Berechnungsmodell eingearbeitet. Um die Lage der Emissionslinien nach der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) zu digitalisieren, wurden digitale Orthofotos des Geoportal NRW herangezogen. Entsprechend BUB ist die Emissionslinie bei mehrspurigen Straßen in der Mitte der äußeren Fahrbahn zu modellieren. Als Eingangsdaten wurden die durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV bzw. ADT) aus dem Verkehrsmodell (Stand September 2023) von „büro stadtVerkehr“ verwendet. Unter Punkt 2.1.4.2 der BUB wird neben Verkehrszählungen auch explizit auf Verkehrsmodelle als Grundlage für die Berechnungen verwiesen. Die Verteilung der Verkehrsmengen auf die Zeitbereiche „day“, „evening“ und „night“ sowie die zugehörigen Lkw-Anteile wurden entsprechend den LAI-Hinweisen vorgenommen. Das Programm zur Berechnung der Schallausbreitung „SoundPLANnoise“ wurde so eingestellt, dass eine Berechnung gemäß den Vorgaben der Berechnungsmethode für Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) bzw. Berechnungsmethoden zur Ermittlung von Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) erfolgte. Die Berechnungen der Beurteilungspegel L_{DEN} und L_{NIGHT} in „SoundPLANnoise“ wurden mittels einer sogenannten „Gebäudelärmkarte“ zur Ermittlung der Belastetenzahlen durchgeführt. Hierbei werden an jeder markierten Gebäudefassade Immissionspunkte nach den Vorgaben der BEB gesetzt.

Die Hotspotkarten enthalten die grafische Darstellung der Bereiche, in denen, statistisch gesehen, Personen wohnen, die einem Pegel ausgesetzt sind, der über dem Auslösewert ($L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ und / oder $L_{NIGHT} > 60 \text{ dB(A)}$) liegt. Die Berechnung der Hotspotkarten basiert auf den Ergebnissen der Gebäudelärmkarten. Somit werden die nach BEB ermittelten Belastetenzahlen für die Berechnung verwendet (siehe Anhang 6 für weitere Erläuterungen).

Die nach § 47c BImSchG erstellten Lärmkarten bilden die Grundlage für die Lärmaktionsplanung. Sie erfassen bestimmte Lärmquellen im Untersuchungsgebiet und zeigen, welche Lärmbelastungen von ihnen ausgehen und wie viele Menschen betroffen sind. Damit werden Lärmprobleme und negative Lärmauswirkungen sichtbar gemacht. Für das Land Nordrhein-Westfalen hat das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) die Kartierung der vierten Runde durchgeführt und im Internet veröffentlicht. Die Lärmkartierung an Schienenwegen der Eisenbahnen wird vom Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt. (s. hierzu Kap. 1.8)

Weitere Arten von Lärmquellen

Schienenverkehrslärm

Die Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA)⁴ in Deutschland ist eine Maßnahme zur Erfassung und Bewertung von Lärmbelastungen durch den Eisenbahnbetrieb.

Die Lärmkartierung basiert auf der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Deutschland und erfolgt alle fünf Jahre. Die Lärmkartierung und die darauffolgende Lärmaktionsplanung sind Bestandteile eines umfassenden Ansatzes zur Reduzierung von Umgebungslärm und zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Lärmimmissionen. (siehe Anlage 1 für Lärmkartierung Schienenlärm)

Die Eisenbahninfrastruktur in Hilden ist hauptsächlich auf den Personenverkehr ausgerichtet, und die vorhandenen Strecken werden überwiegend für den Nahverkehr, wie S-Bahnen und Regionalzüge, genutzt.

Hilden besitzt eine Bahntrasse mit folgendem Personenverkehr:

- Bahnstrecke Düsseldorf–Solingen (S-Bahn-Linie S1): Diese S-Bahn-Linie verbindet Düsseldorf mit Solingen und hält auch in Hilden. Es handelt sich um eine wichtige Verbindung im Nahverkehr. Sie ist nicht Bestandteil des Transeuropäischen Netzes.
- Bahnstrecke (Düssel-Wupper- Express RE 47) von Düsseldorfer Hbf. nach Remscheid-Lennep.

Hilden ist in das regionale und überregionale Schienennetz integriert, was bedeutet, dass Güterzüge die Stadt durchqueren oder in der Nähe verkehren. Allerdings gibt es in Hilden selbst keinen speziellen Güterbahnhof, da die Bahnhöfe in der Regel auf den Personenverkehr ausgerichtet sind.

Die Güterschienenstrecke mit der Nummer 2324 (Personenzug und Güterzug), die von Düsseldorf über Hilden, Langenfeld nach Köln führt, ist eine Hauptstrecke des Güterverkehrskorridors 1. Auf ihr wird mit einer max. Geschwindigkeit von 120 km/h gefahren. Diese Strecke ist als Transeuropäisches Netz (TEN) klassifiziert.

⁴ Im Jahr 2018 wurde ein Lärmaktionsplan veröffentlicht, bestehend aus den Teilen A und B sowie einem Anhang, der online zugänglich ist. Die relevanten Berechnungsergebnisse für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans können über den interaktiven Kartendienst des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unter <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de> eingesehen werden. Zusätzlich zu den standardmäßig dargestellten Verkehrswegen besteht die Möglichkeit, weitere Ebenen wie beispielsweise "Gemeindestatistik" einzublenden.

Fluglärm

Die nächsten Flughäfen zu Hilden sind:

- **Flughafen Düsseldorf (DUS):** Der internationale Flughafen Düsseldorf ist der nächstgelegene größere Flughafen. Er befindet sich etwa 25 Kilometer nordwestlich von Hilden entfernt.
- **Flughafen Köln/Bonn (CGN):** Ein weiterer größerer Flughafen in der Nähe ist der Flughafen Köln/Bonn, der sich etwa 60 Kilometer westlich von Hilden befindet.

Hilden liegt nicht in unmittelbarer Nähe des Flughafens Düsseldorf, aber die Auswirkungen von Fluglärm können je nach Flugrouten, Flugzeugtypen und Wetterbedingungen variieren.

Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung des Flughafens Düsseldorf liegt in der Regel bei den relevanten Umweltbehörden auf verschiedenen Ebenen. In Nordrhein-Westfalen (NRW) ist die für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung zuständige Landesbehörde das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV NRW, o.D.). Diese Behörde ist verantwortlich für die Umsetzung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) auf Landesebene. Der Flughafen Düsseldorf selbst ist ebenfalls involviert und muss Daten bereitstellen, die für die Lärmkartierung erforderlich sind (Düsseldorf Airport, o.D.). Der Flughafenbetreiber ist in der Regel verpflichtet, Lärmemissionen zu überwachen und die notwendigen Informationen für die Behörden bereitzustellen.

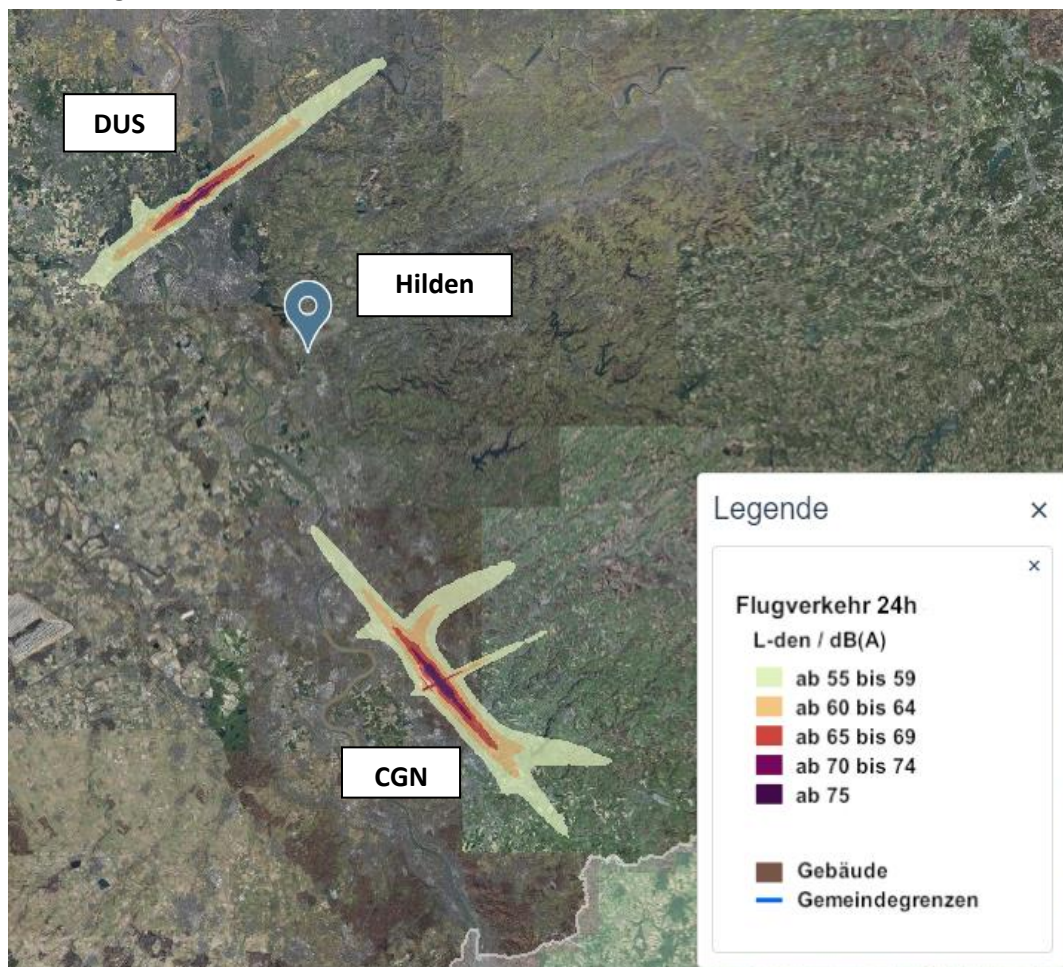


Abbildung 2: Umgebungslärm in NRW - Lärmkarte 4. Runde - 2022 (Quelle: Umgebungslärm.NRW)

Des Weiteren gibt es noch **das Segelfluggelände in Langenfeld-Wiescheid**:

Segelflugplätze werden im Allgemeinen als Freizeitanlagen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) betrachtet. Segelflugplätze dienen der sportlichen Betätigung und der Freizeitgestaltung durch Segelflugaktivitäten. Daher fallen sie unter die Definition von Freizeitanlagen gemäß § 3 BImSchG.

Gemäß den Bestimmungen des BImSchG müssen Freizeitanlagen sicherstellen, dass von ihnen keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen, die die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft beeinträchtigen könnten. Dies schließt den Schutz vor schädlichem Lärm mit ein, der durch Segelflugzeuge während Start- und Landeoperationen oder während des Flugbetriebs verursacht werden könnte.

Gewerbelärm

In Nordrhein-Westfalen (NRW) gelten die landesspezifischen Regelungen und Gesetze für den Lärmschutz im Gewerbe. Die relevanten Richtlinien und Gesetze sind im Wesentlichen Teil des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm). Hier sind einige der wichtigsten Aspekte im Zusammenhang mit Gewerbelärm in NRW:

- Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG):

Das BImSchG ist das grundlegende Gesetz auf Bundesebene für den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen, einschließlich Lärm. Es regelt die Genehmigung und Überwachung von Anlagen, die Lärm emittieren.

- Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm):

Die TA Lärm enthält detaillierte Vorgaben für die Bewertung und Begrenzung von Lärmemissionen. In NRW wird die TA Lärm als Maßstab herangezogen, um spezifische Lärmschutzanforderungen für Gewerbebetriebe festzulegen.

- Landesimmissionsschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (LImSchG NRW):

Das LImSchG NRW ist das landesspezifische Gesetz für den Immissionsschutz in Nordrhein-Westfalen. Es kann zusätzliche Regelungen und Anforderungen für den Lärmschutz auf Landesebene enthalten.

- Verwaltungsvorschrift Technischer Vollzug des Immissionsschutzrechts (VV TA Lärm):

Diese Verwaltungsvorschrift enthält spezifische technische Regelungen zur Umsetzung der TA Lärm und damit zur Beurteilung und Begrenzung von Lärmemissionen.

Zuständige Behörde

Die Zuständigkeit obliegt bei den Gemeinden oder der den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung in Hilden ist nach § 47e BImSchG:

Stadt Hilden
Am Rathaus 1
40721 Hilden

www.hilden.de

Ansprechpartner:
Planungs- und Vermessungsamt der Stadt Hilden
Frau Latteier und Herr Groll

2 Evaluierung der Lärmaktionspläne

Stufe 1

Für die erste Stufe der Lärmaktionsplanung waren definierte Hauptlärmquellen, wie Hauptverkehrsstraßen und Schienenwege mit einer bestimmten Fahrzeugbelastung, sowie für den Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, die Flughäfen und Industriegelände in Ballungsräumen kartierungspflichtig. Die Richtlinie hatte gemäß § 47c Abs. 5 BImSchG folgende Bedingungen:

Stufe 1 (bis 18.07.2008)

- Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern
- Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kraftfahrzeugen/Jahr
- Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr
- Großflughäfen

Die Stadt Hilden war insbesondere durch die räumliche Nähe der Bundesautobahn A 3 und A 46 und durch die Hauptverkehrsstraßen Berliner Straße, Walder Straße, Ostring und Richrather Straße sowie der viergleisigen Bahnstrecke zwischen Düsseldorf-Eller und Hilden Bahnhof bereits in Stufe 1 betroffen. Innerhalb des Lärmaktionsplanes der Stufe 1, welcher am 15.02.2012 durch den Rat der Stadt Hilden beschlossen wurde, wurden ausgehend von den Verkehrsmengen der Betroffenheitsstufe folgende Straßen kartiert:

- A 46 im gesamten Stadtgebiet von Hilden
- A 3 im gesamten Stadtgebiet von Hilden
- A 59, benachbart zum westlichen Stadtgebiet von Hilden an der Hildener Straße (B 228), in Düsseldorf
- B 228 zwischen dem Knotenpunkt Klotzstraße/Eller Straße und dem Knotenpunkt Hochdahler Straße (Berliner Straße)
- L 85 zwischen dem Ostring und der Stadtgrenze Hilden zu Solingen (Walder Straße)
- L 404 zwischen dem Knotenpunkt Benrather Straße/Berliner Straße/Eller Straße und Knotenpunkt Richrather Straße/Baustraße (Benrather Straße, Klotzstraße, Richrather Straße) sowie der Stadtgrenze Hilden am Autobahnzubringer BAB 46 bis Knotenpunkt Nordring/Westring (Rothenbergstraße)
- L 403 zwischen Knotenpunkt Walder Straße/Ostring und Knotenpunkt Nordring/Ostring/Zubringer zur Hochdahler Straße

Gemäß Runderlass des MUNLV „Lärmaktionsplanung“ vom 07.02.2008 besteht ein Handlungsbedarf, wenn in reinen und allgemeinen Wohngebieten:

- ein L_{DEN} von 70 dB(A) und
- ein L_{NIGHT} von 60 dB(A) besteht.

Die Ergebnisse der Berechnung der betroffenen Einwohner ergab, dass in der Stufe 1 998 Personen tagsüber einem Lärm von über 70 dB(A) ausgesetzt und 1.313 Personen nachts von einer Lärmbelastung über 60 dB(A) (L_{NIGHT}) betroffen sind. Die Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen ist somit in der Nacht höher.

Folgende Maßnahmen wurden auf Basis der kartierten Straßen vorgeschlagen:

Stand der Umsetzung	Maßnahme
A3	
Bisher nicht erfolgt (x)	Absenkung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 3 im Streckenabschnitt zwischen Autobahnkreuz Hilden und Stadtgrenze Solingen auf 100 km/h
Bisher nicht erfolgt (x)	Verstärkte Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkung durch Geschwindigkeitsmessungen
Ist erfolgt (✓) Mit Splittmastixasphalt (SMA).	Bauliche Schallschutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik, insbesondere lärmindernde Straßendecke. Zwischen dem Autobahnkreuz Hilden und der AS Solingen wurden Tragschicht bzw. Oberbau der Straße erneuert und lärmindernder Asphalt eingebaut.
Bisher nicht erfolgt (x)	Überprüfung von Einzelfällen der Lärmsanierung
Walder Straße	
Eine Fahrbahnsanierung ist seitens Straßen NRW zwischen Ostring und Stadtgrenze geplant	Bauliche Schallschutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik, insbesondere eine lärmindernde Straßendecke.
Bisher nicht erfolgt (x)	Reduzierung des Straßenquerschnittes auf der Walder Straße
Bisher nicht erfolgt (x)	Aufnahme in das Schallschutzfensterprogramm für ausgewählte Wohngebäude entlang der Walder Straße
Bisher nicht erfolgt (x)	Lenkung des Durchgangsverkehrs aus Solingen direkt auf die A 3
Ist erfolgt (✓)	Verstetigung des Verkehrs durch Anpassung der Signalsteuerung „Grüne Welle“
L 404 zwischen Fritz-Gressard-Platz und Baustraße	
Ist erfolgt (✓)	Absenkung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf der L 404 im betroffenen Abschnitt von 50 auf 30 km/h
Ist erfolgt (✓)	Verstetigung des Verkehrsablaufes durch Anpassung der Grünen Welle auf der L 404
Nicht erfolgt (x)	Aufnahme in das Schallschutzfensterprogramm ⁵ für ausgewählte Wohngebäude entlang der L 404 zwischen Fritz-Gressard-Platz und Baustraße

⁵ Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Die formalen Vorgaben zur Lärmsanierung ergeben sich aus den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (VLärmSchR-97) in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019" (RLS-19).

Stufe 2

Ähnliche Gegebenheiten wie für die erste Stufe gelten auch für die zweite Stufe, mit dem Unterschied, dass in der zweiten Stufe andere Regeln zu der Kartierungspflicht geltend gemacht wurden. Die Anzahl der Kraftfahrzeuge pro Jahr für kartierungspflichtige Straßen wurde halbiert und die Stadt Hilden musste den Schienenverkehr nicht mehr selbst mit einbeziehen.

Stufe 2 (bis 18.07.2013)

- Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern
- Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kraftfahrzeugen/Jahr [ca. 8.200 Kfz/Tag]
- Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr [ca. 82 Züge/Tag]

Durch die strengeren Regeln zu der Verkehrslast sind mehr Straßen von der Lärmaktionskartierung betroffen. Jedoch ist die Lärmaktionsplanung im Bereich Schienenverkehr seit Januar 2015 Sache des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) und für Maßnahmen in diesem Bereich auch zuständig. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden die folgenden bundes- und landeseigenen Straßen sowie auf freiwilliger Basis die folgenden Gemeindestraßen in die Untersuchung einbezogen:

Pflichtkartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie:

- Autobahn A 3
- Autobahn A 46
- Autobahn A 59
- B 228 (Düsseldorfer Straße / Berliner Straße / Elberfelder Straße)
- L 404 (Richrather Straße / Klotzstraße)
- L 403 (Kirchhofstraße)
- L 85 (Walder Straße / Ellerstraße)
- L 282 (Ost-/Nord-/Westring)

Ergänzende Kartierung:

- Hochdahler Straße (Gemeindestraße)
- Gerresheimer Straße (Gemeindestraße)
- Oststraße (Gemeindestraße)
- Baustraße (Gemeindestraße)

Die Berechnung der betroffenen Personen ergab, dass insgesamt 1.075 Personen tagsüber in ihren Wohnungen Geräuschpegeln ausgesetzt sind, die die angegebenen Auslöseschwelle von 70 dB(A) L_{DEN}^6 überschreiten. Nachts sind 1.372 Personen Geräuschpegeln von mehr als 60 dB (A) L_{NIGHT} (Auslöseschwelle in der Nacht) ausgesetzt (siehe Kapitel 1.2). Die Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen ist somit in der Nacht höher als tagsüber.

⁶ Gemäß Runderlass des MUNLV „Lärmaktionsplanung“ vom 07.02.2008

Folgende Maßnahmen wurden auf Basis der kartierten Straßen vorgeschlagen:

Stand der Umsetzung	Maßnahme
Walder Straße L85 zwischen Ostring und Stadtgrenze	
Bisher nicht erfolgt (x)	Einbau von Schallschutzfenstern
Eine Fahrbahnsanierung ist seitens Straßen.NRW geplant.	Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (lärmmindernder Asphalt). Im laufenden Sanierungsintervall.
Sukzessive in Umsetzung	Einsatz von lärmoptimierten Bussen (sukzessiver Austausch der Busflotte)
Klotzstraße/Richrather Straße L494 zwischen Fritz-Gressard-Platz und Baustraße	
In Umsetzung. Installation wird für Anfang 2024 erwartet.	Installation einer signalgestützten Querungsmöglichkeit im Bereich des S-Bahn-Haltepunktes Hilden-Süd.
Teilweise umgesetzt	(in Sanierungsintervallen): Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (lärmmindernder Asphalt)
Erfolgt sukzessive (✓)	Städtebauliche Maßnahmen, Wohnumfeldgestaltung
Ist erfolgt (✓)	Lenkung des Durchgangsverkehrs aus Langenfeld direkt auf Temporeduzierung auf der Straße von 50 auf 30 km/h in der Zeit von 22:00-06:00 Uhr zwischen dem Knotenpunkt Richrather Straße / Neustraße und Richrather Straße / Baustraße und zwischen dem Knotenpunkt Klotzstraße / Hofstraße und Klotzstraße / Neustraße A 3
Bisher nicht erfolgt (x)	Verstetigung des Verkehrsablaufes durch Anpassung der Grünen Welle (wenn eine Geschwindigkeitsreduzierung erfolgt).
Privatmaßnahme	Einbau von Schallschutzfenstern (Privatmaßnahme)
Erfolgt sukzessive (✓)	Einsatz von lärmoptimierten Bussen (sukzessiver Austausch der Busflotte)
Kirchhofstraße L403	
Prüfauftrag ist erfolgt im Rahmen des IHK Innenstadt. Folgemaßnahmen haben sich nicht ergeben. Wird nicht im LAP 4 weiterverfolgt	Prüfauftrag: Umgestaltung des Knotenpunkts Mittelstraße / Kirchhofstraße mit einer qualitativen Aufwertung
Bisher nicht erfolgt (x)	bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (lärmmindernder Asphalt)
Ist erfolgt (✓)	Prüfauftrag: Temporeduzierung auf der Straße von 50 auf 30 km/h in der Zeit von 22:00-06:00 Uhr zwischen dem Knotenpunkt Kirchhofstraße / Am Kronengarten und Hochdahler Straße / Berliner Straße
Privatmaßnahme	Einbau von Schallschutzfenstern
Erfolgt sukzessive (✓)	Einsatz von lärmoptimierten Bussen (sukzessiver Austausch der Busflotte)
Benrather Straße / Düsseldorfer Straße B 228 zwischen Weststraße und Fritz-Gressard-Platz	
Erfolgt sukzessive (✓)	Einsatz von lärmoptimierten Bussen (sukzessiver Austausch der Busflotte)
Privatmaßnahme	Einbau von Schallschutzfenstern
Bisher nicht erfolgt (x)	bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (lärmmindernder Asphalt)

Ellerstraße L 85 zwischen Körnerstraße und Berliner Straße	
Ist erfolgt (✓)	Temporeduzierung auf der Straße von 50 auf 30 km/h in der Zeit von 22:00-06:00 Uhr zwischen dem Knotenpunkt Ellerstraße / Körnerstraße und Ellerstraße / Berliner Straße
Bisher nicht erfolgt (x)	bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (lärmmin-dernder Asphalt)
Privatmaßnahme	Einbau von Schallschutzfenstern
Erfolgt sukzessive (✓)	Einsatz von lärmoptimierten Bussen (sukzessiver Austausch der Busflotte)
Hochdahler Straße zwischen Berliner Straße und Richard-Wagner-Straße	
Bisher nicht erfolgt (x)	Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (lärmmin-dernder Asphalt) im Bereich
Prüfauftrag ist erfolgt. Folgemaßnahmen haben sich nicht ergeben. Wird nicht im LAP 4 weiterverfolgt	Prüfauftrag: Umgestaltung des Knotenpunktes Hochdahler Straße / Mozartstraße /Mettmanner Straße zu einem Kreisverkehrsplatz
Ist erfolgt (✓)	Temporeduzierung auf der Straße von 50 auf 30 km/h in der Zeit von 22:00-06:00 Uhr zwischen Am Jägersteig und Hummelsterstraße
Erfolgt sukzessive (✓)	Einsatz von lärmoptimierten Bussen (sukzessiver Austausch der Busflotte)
Privatmaßnahme	Einbau von Schallschutzfenstern
A3	
Grundhafte Sanierung mit lärmmin-dernden Splitmastixasphalt zwischen Leverkusen-Opladen und Autobahn-kreuz Hilden ist erfolgt (✓)	Bauliche Schallschutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik, insbesondere lärmindernde Straßendecke
Bisher nicht erfolgt (x)	Absenkung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 3 im Streckenabschnitt zwischen Autobahnkreuz Hilden und Stadtgrenze Solingen auf 100 km/h
Bisher nicht erfolgt (x)	Verstärkte Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkung durch Geschwindigkeitsmessungen
Bisher nicht erfolgt (x)	Überprüfung von Einzelfällen der Lärmsanierung

Stufe 3

In der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung, die am 3. Dezember 2018 beschlossen wurde, wurde keine ergänzende Kartierung der Lärmbelastung durchgeführt. Aufgrund dessen sind die Betroffenenzahlen auf Basis der in der EU-Umgebungslärmrichtlinie ausgewiesenen Straßen erfasst. Diese Zahlen sind vom LANUV im Jahr 2017 ermittelt worden und fallen somit niedriger aus. Insgesamt sind 765 Personen tagsüber dem Straßenverkehrslärm in ihren Wohnungen von 70 dB(A) L_{DEN} oder mehr ausgesetzt. Nachts sind 973 Personen einem Geräuschpegel von mehr als 60 dB(A) L_{NIGHT} ausgesetzt. Die Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen ist somit in der Nacht weiterhin höher als tagsüber.

Die Stufe 3 ist lediglich eine Fortschreibung der Stufe 2, weshalb die Maßnahmen dieselben geblieben sind.

3 Arbeitsablauf des Lärmaktionsplans Runde 4

Der Lärmaktionsplan der Runde 4 wird im Zeitraum von Juni 2023 bis Juni 2024 in einem partizipativen Prozess erarbeitet. Abbildung 3 stellt die einzelnen Arbeitsschritte des Projektes dar:

1. Analyse der Lärm- und Konfliktsituation
2. Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen zur Vermeidung der Lärmbelastung
3. Erstellung eines Maßnahmenplans und
4. Offenlage



Abbildung 3: Arbeitsablauf

Innerhalb der Analyse der Lärm- und Konfliktsituation wurde die Anzahl der Gesamtbetroffenheit im Hildener Stadtgebiet sowie die Erfassung von Konfliktbereichen durchgeführt.

Aufbauend auf der Analyse der Lärmsituation wurden im zweiten Arbeitsschritt Maßnahmenvorschläge zur Minderung der Lärmbelastung erarbeitet und diskutiert. Die Abstimmung der Maßnahmenvorschläge erfolgte dabei in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Hilden. Die abgestimmten Maßnahmen wurden in einem weiteren Schritt zu einem Maßnahmenplan, welcher verschiedene Maßnahmensteckbriefe für die jeweils ermittelten Konfliktbereiche beinhaltet, ausgearbeitet.

Der Beschluss des Lärmaktionsplans der 4. Runde erfolgt nach derzeitiger Planung durch den Stadtrat am 26.06.2024.

4 Bestandsaufnahme der Stadt Hilden

Für die 4. Runde der Lärmaktionsplanung für die Stadt Hilden hat der Arbeitsprozess verschiedene Schritte. Zuerst wurden die Lärmdaten berechnet, die Lärmsituation analysiert und die Bürger mit beteiligt. Im zweiten Schritt geht es auch um die eigentliche Lärmaktionsplanung, in der Maßnahmen entwickelt werden, sodass Lärm reduziert werden kann. Nach Festlegung dieser Maßnahmen und Beschluss des Berichtes kann die Stadt Hilden mit diesen Maßnahmen arbeiten, sie umsetzen, überwachen und bewerten.

Planungshistorie Lärmaktionsplanung der Stadt Hilden

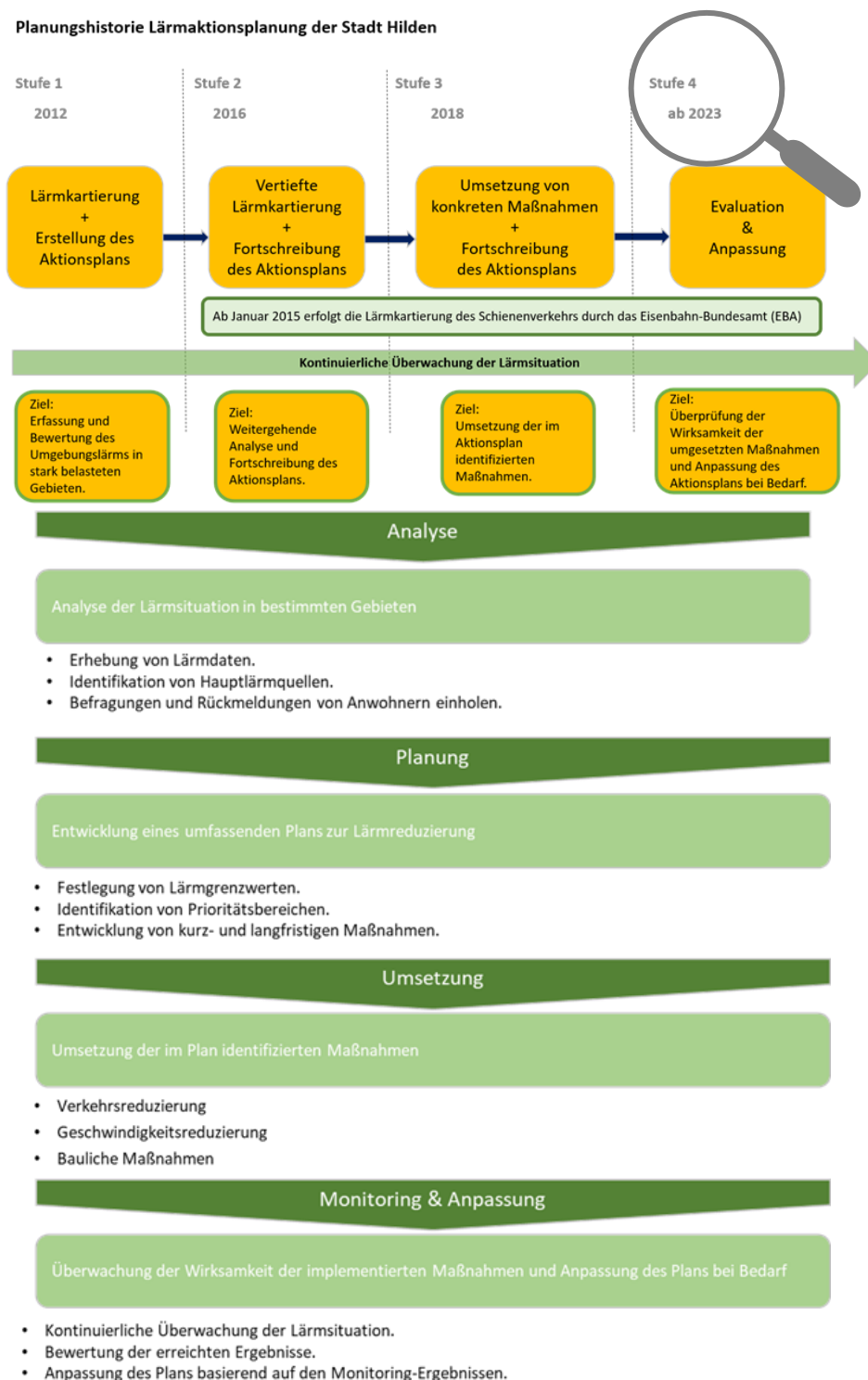


Abbildung 4: Arbeitsprozess LAP 4 für die Stadt Hilden (Quelle: Eigendarstellung)

Untersuchungsraum

Die nordrhein-westfälische Stadt Hilden ist eine mittelgroße kreisangehörige Stadt des Kreises Mettmann. Hilden liegt zwischen den vier teilweise unmittelbar angrenzenden Großstädten Düsseldorf, Wuppertal, Solingen und Köln und verfügt über verschiedenste Verkehrsverbindungen über die Autobahnen A 3 und A 46 sowie über die zwei S-Bahn-Haltepunkte Hilden und Hilden Süd an der S-Bahn-Linie S1 (Solingen – Düsseldorf – Duisburg – Mülheim – Essen – Bochum – Dortmund). Die Stadt Hilden ist von der 4. Runde der Lärmaktionsplanung nach den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und §47 a-f BImSchG betroffen und somit von Gesetzes wegen her wie fast alle Kommunen der Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Für diesen gibt die Umgebungslärmrichtlinie und §47 a-f BImSchG vor, dass die das Stadtgebiet durchquerenden bzw. an das Stadtgebiet angrenzenden Hauptverkehrsstraßen mit einem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr bzw. von mehr als ca. 8.200 Fahrzeugen täglich auf die dortige Lärmsituation zu untersuchen sind. Die Stadt Hilden bezieht zusätzlich seit der Stufe 2 der Lärmaktionsplanung die städtischen Hauptverkehrsstraßen, welche ebenfalls den DTV-Wert von ca. 8.200 Fahrzeugen überschreiten, freiwillig mit ein. Die Lärmkartierung der Schienenwege wird vom Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt.

Tabelle 1: Gemeindedaten Stadt Hilden (Stadt Hilden, o. D.)

Einwohnerzahl (Stand April 2024)	57.900
Stadtgebiet (Stand Dezember 2022)	26 km ²
Kennung der Behörde für Lärmkartierung	5158016



Abbildung 5: Stadt Hilden (Quelle: Eigendarstellung)

Kartierung der Hauptverkehrsstraßen

Die Lärmkartierung zur vierten Runde erfolgte für kartierungspflichtige Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz./Jahr (Umgebungsärmrichtlinie) und auf Basis freiwilliger Gemeindestraßen (ergänzende Kartierung). Eine Verortung der in der schalltechnischen Berechnung analysierten Straßenzüge ist der Abbildung 6 zu entnehmen. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden folgende Bundes- und Landesstraßen sowie auf freiwilliger Basis folgende Gemeindestraßen in die Untersuchung einbezogen:

Pflichtkartierung (EU-Umgebungsärmrichtlinie):

- Autobahn A 3
- Autobahn A 46
- Autobahn A 59
- B 228 (Düsseldorfer Straße / Berliner Straße / Elberfelder Straße)
- L 404 (Richrather Straße / Klotzstraße)
- L 403 (Kirchhofstraße)
- L403 (Ostring)
- L 85 (Walder Straße / Ellerstraße)
- L 282 (Nord-/Westring)

Ergänzende Kartierung:

- Hochdahler Straße (Gemeindestraße)
- Gerresheimer Straße (Gemeindestraße)
- Oststraße (Gemeindestraße)
- Baustraße (Gemeindestraße)

Die Autobahnen A 3, A 46 und A 59 grenzen an bzw. durchschneiden das Stadtgebiet von Hilden. Die Düsseldorfer Straße bzw. Berliner Straße (B 228) ist die wichtigste Ost-West-Verbindung der Stadt und führt von Düsseldorf durch das Hildener Stadtgebiet über Haan nach Wuppertal. Wichtige Nord-Süd-Verbindungen sind neben der L 404 (Richrather Straße / Klotzstraße) die Gemeindestraßen Gerresheimer Straße und Hochdahler Straße. Aufgrund des dichten Straßennetzes und der Nähe zu den Autobahnen sowie der Lage in unmittelbarer Nachbarschaft zu den benachbarten Großstädten verfügt Hilden über günstige Voraussetzungen als Wirtschafts- und Wohnstandort.

Das deutsche Straßennetz wird durch eine Klassifizierung der Straßentypen unterteilt und hat somit unterschiedliche Baulastträger und Zuständige für verschiedene Straßentypen.

Tabelle 2: Straßentypen

Straßentyp		Straßenbaulastträger
Bundesfernstraßen	Bundesautobahnen	Autobahn GmbH des Bundes
Bundesfernstraßen	Bundesstraßen (in NRW)	Straßen.NRW
Landesstraßen	Landesstraßen	Straßen.NRW
Kreisstraßen	Kreisstraßen	Landkreis
Gemeindestraßen	Gemeindestraßen	Gemeinde

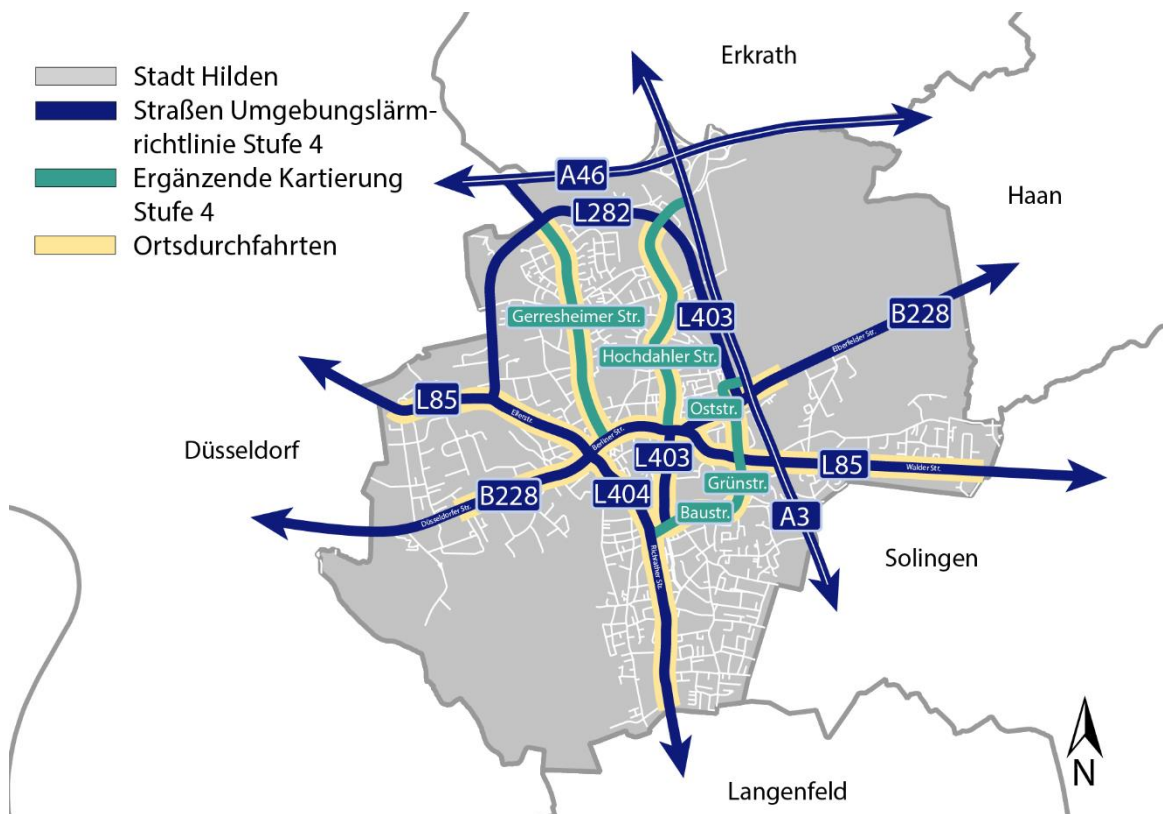


Abbildung 6: Verortung der untersuchten Straßenzüge (Quelle: Eigendarstellung)

Durch die kartierten Straßen für die Umgebungslärmrichtlinie und die ergänzende Kartierung ergeben sich für den weiteren Verlauf die zwei Hauptkategorien für die Kartierung: die Umgebungslärmrichtlinie und alle kartierten Straßen. Bei der Umgebungslärmrichtlinie werden nur die Straßen in die Berechnung mit einbezogen, die nach der EU-Richtlinie mit einbezogen werden worunter keine Gemeindestraßen fallen, auch wenn ein Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr aufkommt. Bei allen kartierten Straßen sind auch die Gemeindestraßen mit einbezogen, die ein Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr haben.

Geschwindigkeitsbegrenzungen

Auf den kartierten Straßen herrschen verschiedene Geschwindigkeitsvorgaben (siehe Abbildung 7). Auf der Autobahn A3 besteht eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. Die A46 hat eine Tempobegrenzung von 120 km/h. Auf den Bundes- und Landesstraßen, außerhalb der bebauten Gebieten, gelten Tempo 70 km/h oder 100 km/h.

Innerhalb der Stadtgrenzen auf den lärmkartierten Straßen gilt überwiegend eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h. Auf der L85 Ellerstraße, Gerresheimer Straße, Hochdahler Straße, L403 Kirchhofstraße, L403 Klotzstraße und Richrather Straße ist zwischen den Uhrzeiten 22 – 6 Uhr auf Teilabschnitten die Geschwindigkeit auf Tempo 30 begrenzt wegen Lärmschutz. Auf der Oststraße liegt die Geschwindigkeitsbegrenzung bei 30 km/h. Zusätzlich liegt noch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 (jeweils Montag bis Freitag 7:30 – 16:30) in der Grün- und Baustraße und auf einem Abschnitt der Gerresheimer Straße vor. Die Gründe sind hier die angrenzenden Schulstandorte und Schulwege.

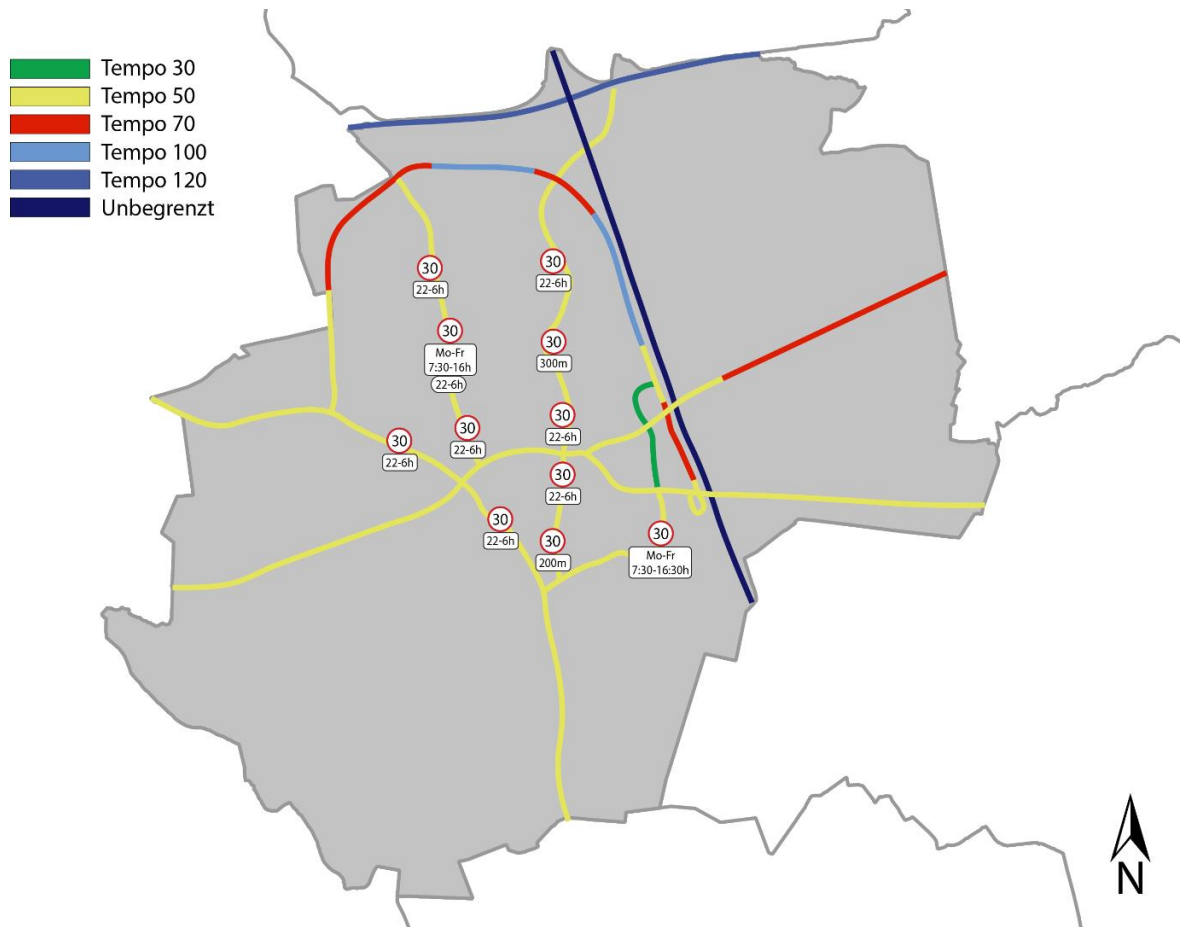


Abbildung 7: Geschwindigkeitsbegrenzungen der kartierten Straßen (Quelle: Eigendarstellung)

Lärmkarten

Die Lärmkartierungen werden als farbige Isophonenflächen in den Lärmkarten L_{DEN} (siehe Abbildung 8) und L_{NIGHT} (siehe Abbildung 9) entlang des lärmkartierten Straßennetzes dargestellt. Der Referenzzeitraum für L_{DEN} ist die tägliche Lärmbeschallung auf 24 Stunden gerechnet. Der Referenzzeitraum für L_{NIGHT} ist der Zeitraum zwischen 22 und 6 Uhr.⁷

Die Abbildungen 10 und 11 zeigen die Lärmbelastungsschwerpunkte in Hilden, so genannte Hotspot Karten für L_{DEN} und L_{NIGHT} . Hotspot sind Abschnitte, in denen besonders viele Menschen auf einem begrenzten Raum von Lärm betroffen sind. Hotspot Karten dienen dazu besondere Problembereiche zu identifizieren und Maßnahmenschwerpunkte bilden zu können. Hier wird die Anzahl der Betroffenen, von 1.000 bis 5.000, farblich differenziert. Ein Hotspot wird als solcher definiert, wenn der Lärmwert oberhalb der festgesetzten Auslösewerte liegt. Die Schwellenwerte liegen bei L_{DEN} 70dB / qkm und L_{NIGHT} 60 dB/qkm. (siehe Anhänge 1, 2, 3, 4 und 5 für detaillierte Informationen)

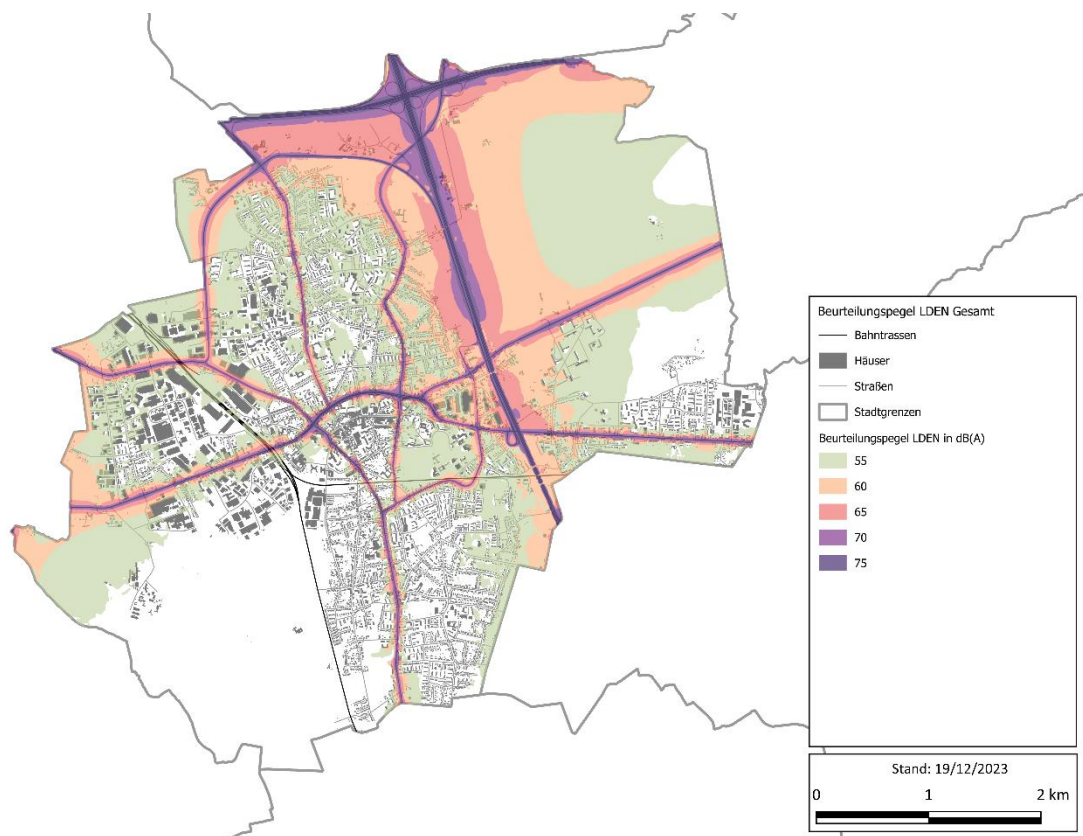


Abbildung 8 L_{DEN} -Lärmkarte, gesamt (Quelle: Eigendarstellung; Daten: Grasy & Zanolli)

⁷ Alle Berechnungen von Grasy & Zanolli basieren auf dem Verkehrsmodell der Stadt Hilden (Stand: September 2023).

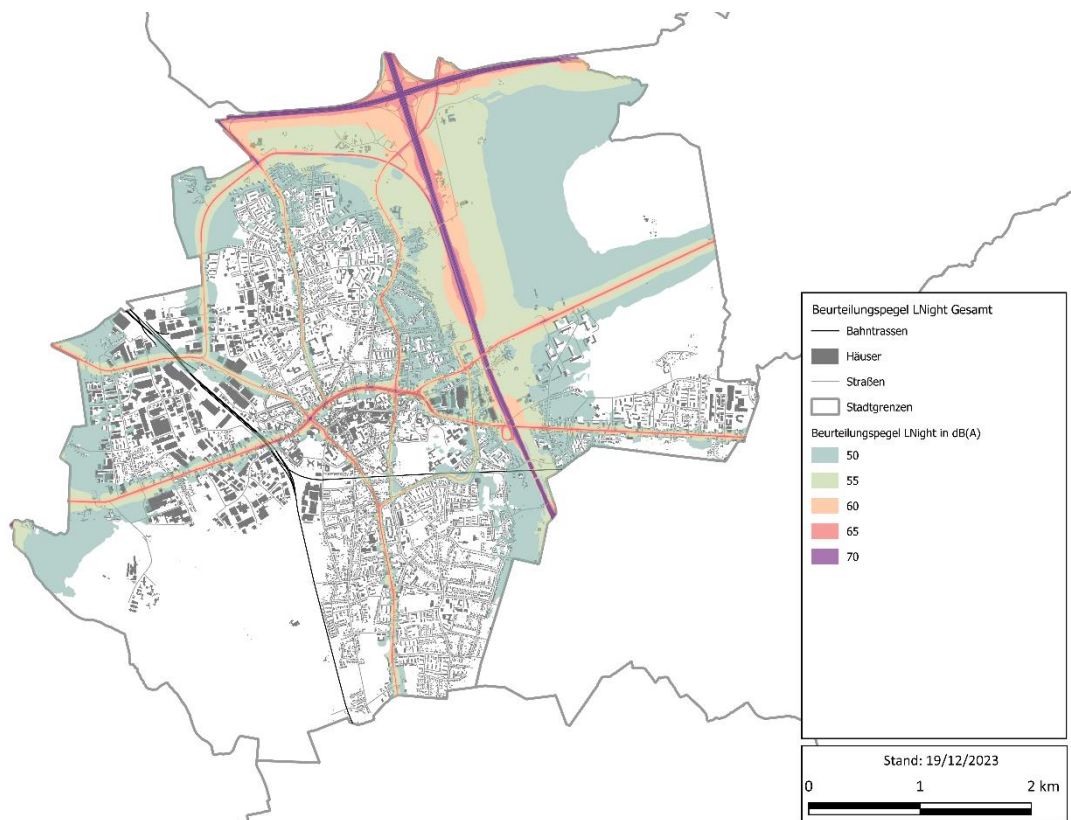


Abbildung 9: L_{NIGHT}-Lärmkarte, gesamt (Quelle: Eigendarstellung; Daten: Grasy & Zanolli)



Abbildung 10: L_{DEN}-Hotspot Karte (Quelle: Eigendarstellung; Daten: Grasy & Zanolli)



Abbildung 11: L_{NIGHT}-Hotspot Karte (Quelle: Eigendarstellung; Daten: Grasy & Zanolli)

Betroffenenanzahl

Wie schon in Kapitel 1 erwähnt, wird seit dem 31. Dezember 2021 eine neue Berechnungsmethode verwendet, weswegen der direkte Vergleich mit früheren Ergebnissen nicht mehr gegeben ist. Dies ist vor allem der Fall bei der Anzahl der lärmbeeinträchtigten Personen. Aufgrund dessen wird von einem Vergleich abgesehen.

Tabelle 3: Lärmbelastete Personen für die 4. Runde aller Straßen (Quelle: Grasy + Zanolli)

dB(A)		50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
4. Runde	L _{DEN}	17.135	10.617	4.662	3.280	3.047	321
	L _{NIGHT}	7.454	3.858	3.050	448	-	-

Tabelle 4: Lärmbelastete Personen für die 4. Runde, Umgebungslärmrichtlinie (Quelle: Grasy + Zanolli)

dB(A)		50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
4. Runde	L _{DEN}	19.180	10.822	3.821	2.025	2.307	318
	L _{NIGHT}	6.798	2.428	2.443	440	-	-

Sensible Einrichtungen

Tabelle 5: Lärmbelastete Wohngebäude, Schulgebäude, Krankenhausgebäude, aller Straßen (Quelle: Grasy & Zanolli)

dB(A)		Wohnungsgebäude	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
L _{DEN}	>55	14.281	90	3
	>65	4.000	11	-
	>75	637	1	-

Tabelle 6: Lärmbelastete Wohngebäude, Schulgebäude, Krankenhausgebäude, Umgebungslärmrichtlinie (Quelle: Grasy & Zanolli)

dB(A)		Wohnungsgebäude	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
L _{DEN}	>55	14.281	90	3
	>65	4.000	11	-
	>75	637	1	-

Lärmbelastete Gebiete

Tabelle 7 Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete, aller Straßen (Quelle: Grasy + Zanolli)

dB(A)		EU-Flächenstatistik in km ²
L _{DEN}	>55	14,12
	>65	3,73
	>75	0,83

Tabelle 8 Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete, Umgebungslärmrichtlinie (Quelle: Grasy + Zanolli)

dB(A)		EU-Flächenstatistik in km ²
L _{DEN}	>55	13,56
	>65	3,42
	>75	0,80

Erkrankungsindiz

Tabelle 9: Erkrankungsindiz in Fallzahlen aller Straßen für die 4. Runde des LAP der Stadt Hilden (Quelle: Grasy & Zanolli)

Ischämische Herzkrankheit	Starke Belästigung	Starke Schlafstörung
7,98	4001	1010

Tabelle 10: Erkrankungsindiz in Fallzahlen der Umgebungslärmrichtlinie für die 4. Runde des LAP der Stadt Hilden (Quelle: Grasy & Zanolli)

Ischämische Herzkrankheit	Starke Belästigung	Starke Schlafstörung
6,44	3348	814

5 Maßnahmenkatalog der Lärmaktionsplanung Runde IV

Wirkungsweise von Maßnahmen

Städte sind die zentralen Lebensräume der lokalen Gemeinschaften. Innerhalb dieser Gemeinschaften spielt die tägliche Mobilität für Arbeit und Grundversorgung eine wichtige Rolle. Die Mobilität wird weitgehend durch den individuellen Personen- und Güterverkehr bestimmt. Diese Verkehrsströme bringen neben der Möglichkeit, sich flexibel fortzubewegen, auch Probleme in Form von Lärmbelästigung mit sich. Dieser Lärmpegel ist schon auf 75 dB(A) für PKW und 80 dB(A) für LKW geregelt nach der EU-Verordnung Nr. 540/2014. Zusätzlich zu diesem Grundlärm tragen verschiedene Faktoren wie beladene Lkws, steile Straßenabschnitte, beschädigte Straßenbeläge und individuelles Fahrverhalten zur Lärmbelastung bei.

Dauerhafter Lärm kann die Gesundheit gefährden (WHO, 2011). Im Rahmen der Gesundheitsvorsorge zielt die Umgebungslärmrichtlinie darauf ab, schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Verkehrslärm anhand von Lärmkarten darzustellen und durch geeignete Maßnahmen zu minimieren bzw. nicht weiter ansteigen zu lassen.

Lebenswerte Stadtgebiete zeichnen sich nicht nur durch eine gute Nahversorgung und Grünflächen aus, sondern auch durch eine gut erhaltene und effizient geplante Verkehrsinfrastruktur. Neben der baulichen Infrastruktur tragen auch individuelle Verhaltensweisen, wie die Nutzung des Fahrrades, zur Verbesserung der Lebensqualität in städtischen Gebieten bei.

Aus der Lärmthematik ergeben sich verschiedene städtische Ziele:

- Städtebauliche Planungen, die die urbane Lebensqualität steigern
- Erhalt von grünen Rückzugsräumen durch Ausweisung von Ruhezonen
- Gepflegte Verkehrsinfrastruktur durch Erhalt und Neubau von Straßen (Straßen- und Wegekonzert)
- Mobilitätswende durch Umstieg auf E-Auto und Fahrrad (E-Mobilitätskonzept, Radverkehrskonzept)

Unter Maßnahmenstrategien zur Lärminderung werden Verkehrslärm vermeidende, verlagernde und vermindernde Strategien verstanden. Prinzipiell und wenn möglich sollte immer dem aktiven Schallschutz (durch Maßnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg, z. B. leiserer Fahrbahnbelag, Schallschutzwände /-wälle) Vorrang gegenüber dem passiven Schallschutz (durch Maßnahmen am Immissionsort, z. B. Schallschutzfenster) eingeräumt werden. Unnötiger Verkehr bzw. Verkehrslärm sollte vermieden werden. Ist dies nicht möglich, so sollte unvermeidbarer, aber Auslösewerte übersteigender Verkehrslärm verlagert werden oder durch entsprechende vermindernde Strategien verträglich gestaltet werden. Bei der Lärmaktionsplanung gilt der Grundsatz, dem Lärm nicht am Einwirkungsort, sondern vermehrt an der Quelle entgegenzuwirken. Nicht alle Maßnahmen, die zur Verringerung der Lärmbelastung durchgeführt werden, können mit den Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm adäquat abgebildet werden, da diese nur Aussagen über den Langzeit-Mittelungspegel zulassen. Bei Betrachtung der Maßnahmen und deren Wirkung wird grundsätzlich ein regelkonformes Verkehrsverhalten der Bevölkerung vorausgesetzt und verschiedene Maßnahmen können verschiedene Minderungspotenziale erwirken (siehe Abbildung 12).

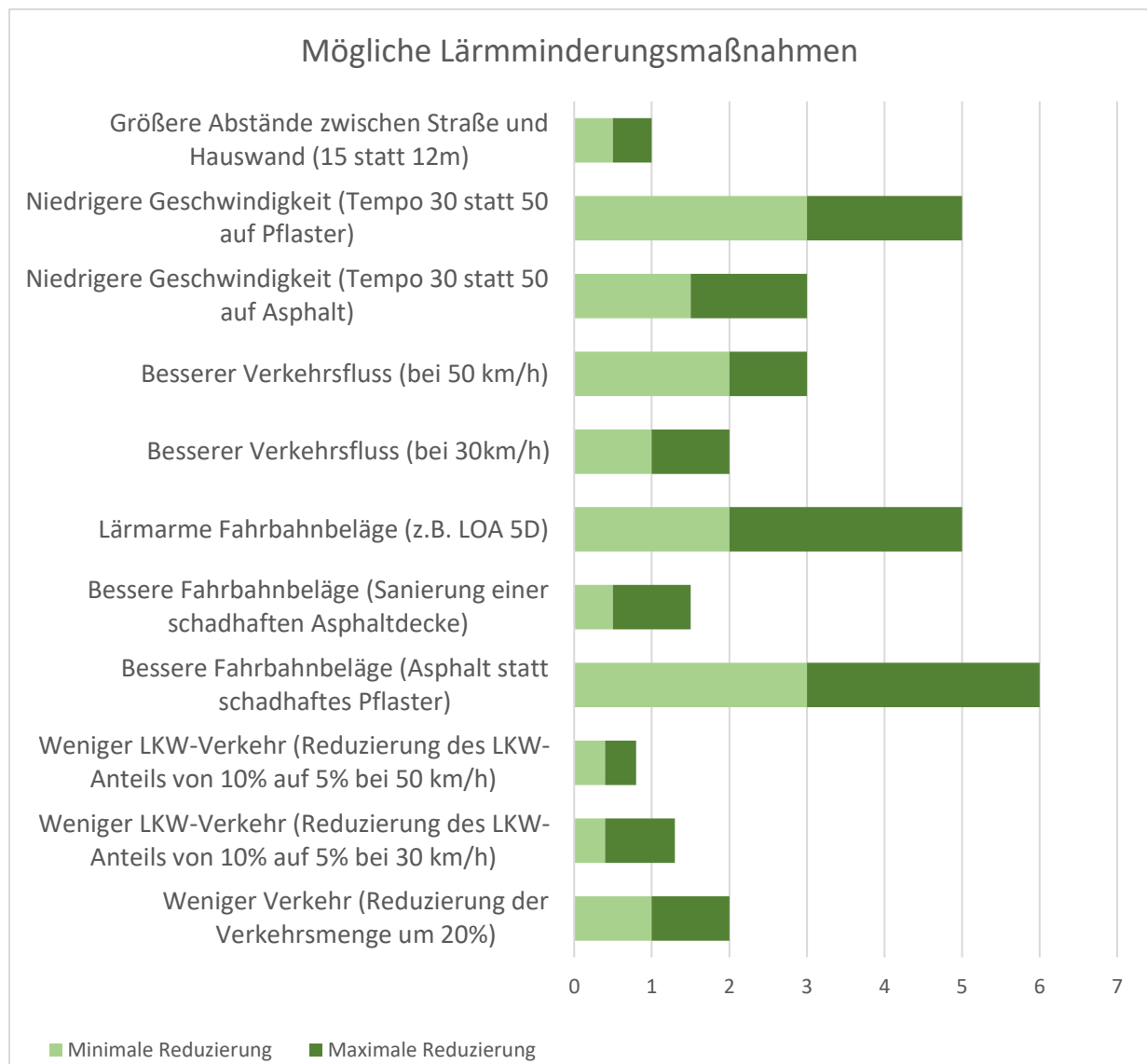


Abbildung 12: Mögliche Lärminderungsmaßnahmen und ihre Wirkung (Popp, 2008)

Reduzierung der Verkehrsmenge

Eine Reduzierung der Verkehrsmenge durch beispielsweise eine Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV (langfristige Stärkung und Angebotsanpassung im ÖPNV) kann zu einer Minderung des Schallpegels führen. Mögliche Lärminderungspotentiale durch eine Reduzierung der Verkehrsmenge sind in Abbildung 13 dargestellt. Pegelminderungen von 1 dB (Reduzierung der Verkehrsmenge um 20 %) können zu einer spürbaren Verminderung der empfundenen Lärmbelästigung führen.

Zur Durchführung bieten sich verschiedene Möglichkeiten der Verkehrslenkung/des Verkehrsmanagements an:

- veränderte Verkehrsführung für den Durchgangsverkehr,
- Bündelung von Verkehr auf weniger konfliktträchtige Gebiete,
- Umleitung von Verkehr um städtische Kernzonen herum,

- Beschränkung des Verkehrs zu lärmsensiblen Zeiten (z. B. Lkw-Nachtfahrverbot, Anliegerverkehr),
- Straßennetzergänzungen mit gleichzeitigem Rückbau von Straßen in Konfliktgebieten,
- verkehrslenkende Maßnahmen zur besseren Zielführung,
- verkehrslenkende Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichwegverkehr.

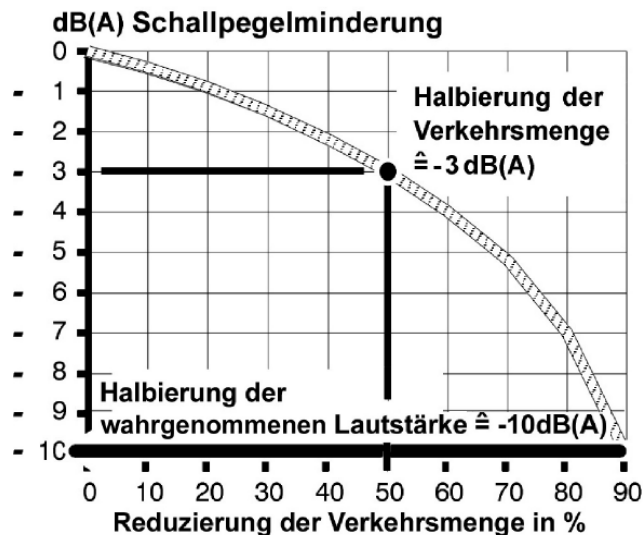


Abbildung 13: Lärminderungspotenzial (Mittelungspegel) durch Reduzierung der Verkehrsmengen bei gleichbleibender Verkehrszusammensetzung (UBA, 1994)

Reduzierung des Schwerlastverkehrs

Durch verkehrslenkende Maßnahmen wird der Anteil des Lkw-Verkehrs am Verkehrsaufkommen in zu entlastenden Straßenzügen reduziert. Die Wirksamkeit der Maßnahmen eines Lkw-Führungskonzepts für die Lärminderung ist abhängig von der Ausgangssituation und vom Anteil der möglichen umzuleitenden Lkw-Verkehre in den konkreten Straßenräumen. Eine Abschätzung der Maßnahmenwirksamkeit kann bei entsprechenden modelltechnischen Grundlagen (Verkehrsmodell mit separater Lkw-Verkehrs-Matrix, welches die Darstellung der Umverteilung von Verkehren ermöglicht) überschlägig erfolgen. Dabei zeigt sich ein besonders hohes Minderungspotenzial bei Straßen mit hohen Lkw-Anteilen. Die Auswirkung auf die Luftbelastung ist zu beachten. In Abbildung 14 ist das Lärminderungspotenzial bei Reduzierung des Lkw-Anteils dargestellt. So bewirkt z. B. bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h die Reduzierung des Lkw-Anteils von 20 % auf 5 % eine Reduzierung des Lärmpegels von 3,4 dB(A).

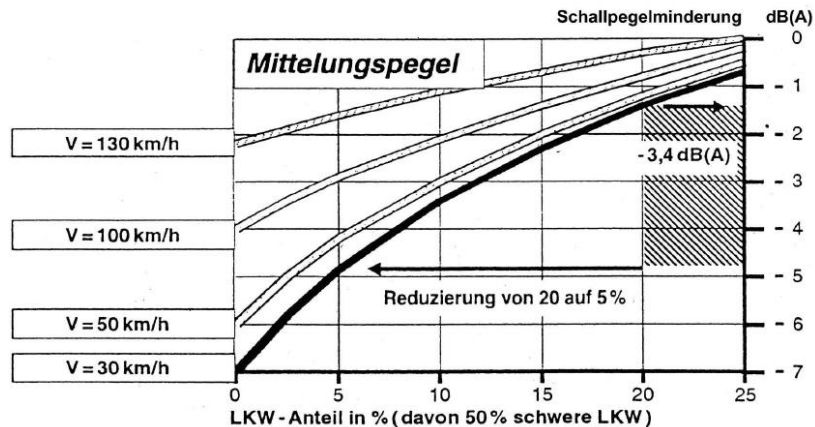


Abbildung 14: Schallpegelminderung in Abhängigkeit von der Veränderung der Lkw-Anteile und der Geschwindigkeit (UBA, 1994)

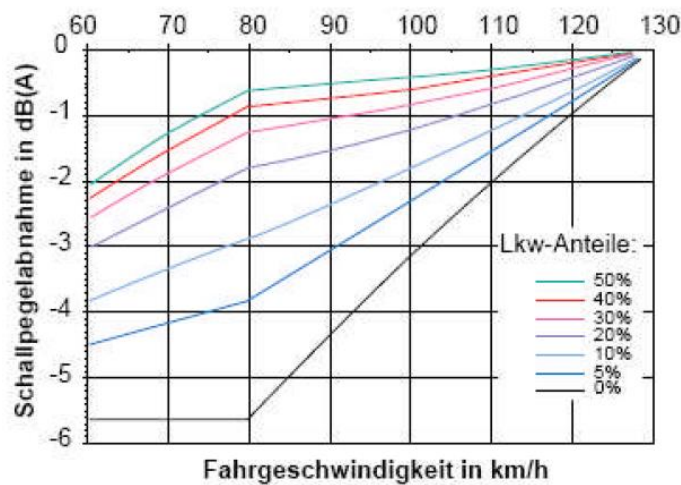
Lärmreduzierung durch Reduzierung der Geschwindigkeit

Bei niedrigen bis mittleren Verkehrsstärken ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung zur Reduzierung der Pegelspitzen schnell fahrender Pkw sinnvoll. Bei höherem Verkehrsaufkommen und Lkw-Anteilen von über 10 %, was auf Bundesstraßen üblich ist, dominiert der Lkw-Geräuschanteil. Hier führt eine Senkung der Lkw-Geschwindigkeiten zu einer merklichen Pegelminderung (siehe Abbildung 15). Entscheidend für die optimale Wirkung solcher Maßnahmen ist aber oftmals auch, dass die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten mit den in der Berechnung angesetzten übereinstimmen. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von beispielsweise Tempo 50 auf Tempo 30 führt zu einer Senkung des Mittelungspegels von 2 bis 3 dB(A) (Umweltbundesamt, 2009).

Mögliche Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit sind z. B.:

- Anzeige der empfohlenen Geschwindigkeit,
- Rückbau des Straßenquerschnitts, u. a. durch Markierung von Angebots- und Radfahrstreifen, Parkstreifen oder bauliche Gestaltung
- Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (ggfls. auf die Nachtzeit beschränkt)

Eine Kombination aus allen drei Maßnahmen kann zu deutlichen Veränderungen der Lautstärke beitragen, kann aber auch Synergien zu anderen Maßnahmen schaffen wie zum Beispiel zur Verkehrssicherheit oder Förderung des Umweltverbunds.



Pegelminderung durch Geschwindigkeitsreduzierung nach RLS-90.
Fallbeispiel: Reduzierung ausgehend von $v(\text{Pkw}) = 130$ und $v(\text{Lkw}) = 80$ km/h auf $v(\text{Pkw}) = 80$ und $v(\text{Lkw}) = 60$ km/h.

Abbildung 15: Schallpegelminderung in Abhängigkeit von der Veränderung der Lkw-Anteile und der Geschwindigkeit (UBA, 1994)

Verstetigung des Verkehrsflusses

Durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses mit nur wenigen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen lässt sich eine spürbare Lärminderung erzielen, obwohl die Minderung des Mittelungspegels nur gering ist. Grund dafür ist, dass das Geräusch gleichmäßiger ist und die besonders belastigenden Pegelspitzen entfallen. Die allein mit einer Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h einhergehende Verstetigung bewirkt zusätzlich bis zu 2 dB(A) niedrigere Mittelungspegel (UBA, 2009).

Mögliche Maßnahmen die daraus folgen können sind z. B.:

- Geeignete Ampelschaltungen (Grüne Welle bei Tempo 50 / Tempo 30),
- Kreisverkehr
- Verringerung von Zu- und Abfahrten (z. B. Grundstückszufahrten)

Minderung von Lärmimmissionen

Der Einbau von Schallschutzfenstern ist eine private Maßnahme der Immobilieneigentümer, die von der Stadt oder den Baulastträgern der Straße in der Regel nicht erzwungen werden kann. Ausnahme von der Regel wäre die Umsetzung von Textlichen Festsetzungen aus Bebauungsplänen bei Baugenehmigungsverfahren zum Neu- oder Umbau von Immobilien.

Zusammenfassung

Insgesamt ergeben sich somit nach UBA (2008) folgende mögliche Maßnahmen im Bereich der Lärminderung:

Vermeidung von Lärm:
• Stadt der kurzen Wege, städtebauliche Mischkonzepte
• Parkraummanagement, betriebliches Mobilitätsmanagement
• Reduzierung des LKW-Verkehrs
• Förderung von innovativen Mobilitäts- und Radverkehrskonzepten (Car-Sharing, Verknüpfung von Verkehrsarten etc.)
• Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrradverkehr, Fußverkehr)
• Förderung von Elektromobilität (E-Autos, Pedelecs mit entsprechender Infrastruktur)
Räumliche Verlagerung und Bündelung:
• Vorhaltung eines leistungsfähigen Hauptnetzes, Verkehrsberuhigung des Nebennetzes
• Fahrverbote (für bestimmte Fahrzeuggruppen und/oder Tageszeiten)
• Einbau von lärmmindernden Fahrbahnbelägen
• Geschwindigkeitskonzepte wie die Senkung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
• Verstetigung des Verkehrsflusses
• Einsatz von lärmärmeren Fahrzeugen im ÖPNV
Minderung von Lärmimmissionen:
• Schallschutzmaßnahmen (Wände, Wälle etc.)
• Passiver Schallschutz durch Schallschutzfenster
• Straßenraumgestaltung: Abstandserhöhung Kfz-Verkehr – Gebädefassade

Maßnahmenansätze

5.1.1 Einleitung

Aufbauend auf den Ergebnissen der Analyse der Lärmsituation wurde ein Maßnahmenkonzept erstellt. Dieses besteht aus der generellen Maßnahme „Prüfauftrag Tempo 30“ für eine Vielzahl an Straßen, „Sowieso“ Maßnahmen, die im Laufe von Straßensanierungen in den nächsten Jahren vorgesehen sind und die Ausführung einzelner Maßnahmensteckbriefe, die auf den Hotspots basieren (siehe Abbildung 16). Diese Hotspots sind Gebiete in denen eine große Anzahl von Anwohnern von der Lärmbelastung betroffen sind. In den Maßnahmensteckbriefen werden die Maßnahmen zur Lärminderung noch einmal hervorgehoben, da sie für besonders viele Betroffene von Bedeutung sind. Letzten Endes besteht das Ziel aller Maßnahmen darin, die Lärmbelastung wirksam zu vermindern. Die Bund / Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) hat in ihren 2022 veröffentlichten Hinweisen zur Lärmaktionsplanung, Hinweise zur Wirksamkeit von Maßnahmen erörtert. Dabei sind die Maßnahmen „Lärmindernder Fahrbahnbelag, Reduzierung der Geschwindigkeit und Schallschutzwände“ als mit „sehr positiven Auswirkungen“ bewertet worden (LAI, 2022). Unter anderem auch deshalb, da hier wenig negative Effekte (z. B. Verlagerungseffekte) auftreten und im Gegenteil sehr positive Effekte eine Folge sind. So können bei verminderter Geschwindigkeit neben der Lärmreduzierung auch eine Reduzierung der Schadstoffe sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, auch für andere Verkehrsteilnehmer, angegeben werden. Hierbei ist zwar die Beschilderung ein wichtiger Bestandteil (z. B. Ausweisung als Tempo 30), jedoch spielen hier auch bauliche Maßnahmen (wie z. B. Kreisverkehrsplätze, Querungsstellen) eine gewisse Rolle, wenn es darum geht die Geschwindigkeit zu reduzieren. Schallschutzwände sind zwar in innerstädtischen Lagen kaum durchsetzbar, jedoch können diese hinsichtlich ihrer Wirkung durchaus mit Schallschutzfenstern verglichen werden. Was ebenfalls für diese Maßnahmen spricht ist, dass diese im Rahmen der Möglichkeiten einzelner Kommunen liegen (sofern es keine Bundesautobahn oder Bundesstraße außerhalb der Baulast der Kommune ist). Für die Stadt Hilden liegt demnach der Fokus auf diesen Maßnahmen.

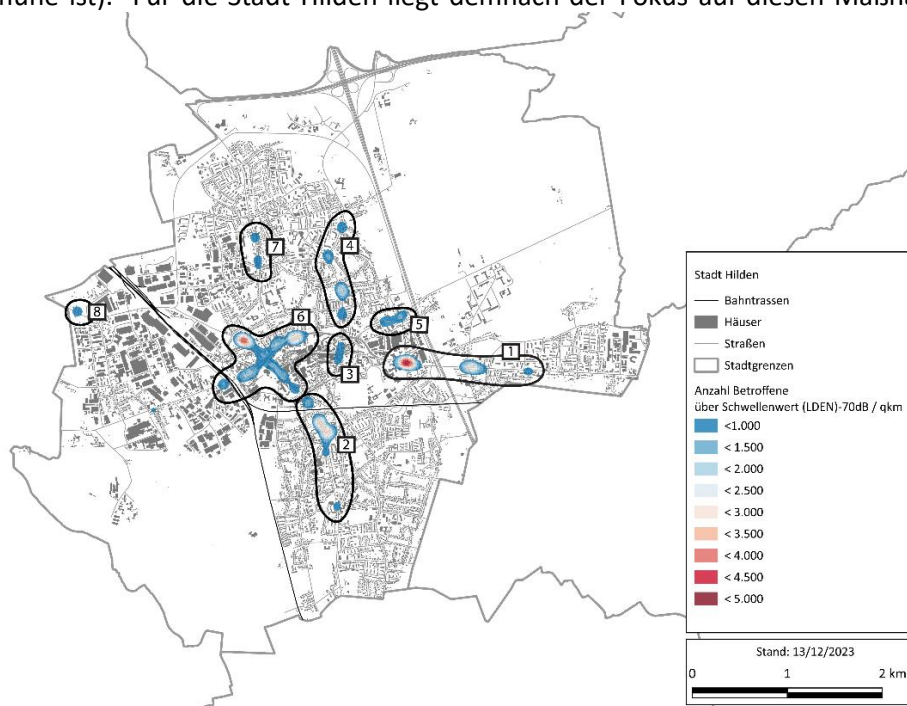


Abbildung 16: Hotspot LDEN Nummerierung

5.1.2 Prüfauftrag Tempo 30 und Lichtsignalanlagenschaltung (LSA)

Mit der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) wurde auf Bundesebene ein planerisches Instrument zur Lärminderung geschaffen, das auch Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz ermöglicht (Klinger & Ernst, 2022). Ein Prüfauftrag kann, mithilfe der "Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen" (Stand April 2024: RLS-90), genaue Lärmimmissionen ermitteln. Er ist damit eine wichtige Entscheidungshilfe. Für Geschwindigkeitsreduzierungen auf Autobahnen ist die Autobahn GmbH zuständig und mit dieser abzustimmen.

Eine Temporeduzierung von 50 km/h auf 30 km/h erfolgt als verkehrsrechtliche Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Hilden. Die Voraussetzung ist durch § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO gegeben, da eine Anordnung für Tempo 30 eine Anordnung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärmimmissionen des Straßenverkehrs zu Grunde liegt. Dabei steht der Stadt Hilden ein Beurteilungsspielraum bei der Ausfüllung der „Gefahrenlage“ der § 45 StVO zu, bei der der Lärmaktionsplan ein planerisches Instrument für die Umsetzung ist. Ziel eines Prüfauftrages für Tempo 30 in dieser 4. Runde des Lärmaktionsplanes ist die Reduzierung der Betroffenenanzahl. Für diese Berechnung wurden alle Straßen (außer die Bundesautobahnen), die im Stadtgebiet kartiert wurden, mit einbezogen (siehe Abbildung 17). Aufgrund dessen kann eine große Abnahme der Betroffenenanzahlen im Stadtgebiet angenommen werden (siehe Tabelle 11). In der Straßenlärmpegelkarte LDEN aller kartierten Straßen (außer die Bundesautobahnen) im Stadtgebiet reduzieren sich die Betroffenenanzahlen von 315 auf 1 in dem Intervall >75 dB(A) und von 3.042 auf 1.069 in dem Intervall 70-74 dB(A) bei einem Tempo von 30km/h. Dies bedeutet, dass in den höheren Kategorien die Betroffenenanzahl abgenommen hat und sich in die nächstkleinere Kategorie verlagert hat. Durch diese Verlagerung kommt es in der Intervallkategorie 65-69 dB(A) zu einem leichten Anstieg. Jedoch ist damit veranschaulicht, dass durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit die Betroffenenanzahl deutlich in den höheren Intervallen verringert werden kann. Zwischen den Intervallen 70->75 dB(A) befinden sich nach Status-quo rund 3.368 Betroffene. Mit Tempo 30 würde dies auf 1.070 Betroffene sinken und sich somit um 68% verringern. Insgesamt würde die Betroffenenanzahl von 39.062 auf 36.310 mit der Errichtung von Tempo 30 fallen. Das würde eine Reduzierung der Gesamtbetroffenenanzahl um 7 % bedeuten. Im Vergleich macht die Betroffenenanzahl in den zwei Intervallen 70-74 dB(A) und >75 dB(A) auf die gesamte Betroffenenanzahl 8,6% aus und würde sich auf 3 % reduzieren mit Tempo 30.

Exkurs

Hilden gehört zu den mittlerweile 1034 Städten (Stand Januar 2024) und Gemeinden, die sich an der Initiative "Lebenswerte Städte und Gemeinden" beteiligen (Lebenswerte Städte, 2024). Die Initiative setzt sich für eine Entscheidungsfreiheit bei Geschwindigkeitsanordnungen und eine Novellierung der Straßenverkehrsordnung ein. Eines der Hauptziele der Initiative ist es, dass jede Kommune selbst über Temporeduzierungen innerhalb des jeweiligen Gebietes kann (unabhängig vom Straßenbaulastträger).

Die Geschwindigkeitsreduzierung ist vor allem für die Lärminderung ein wichtiges Instrument, um weniger Betroffene im Stadtgebiet zu haben. Eine Temporeduzierung trägt zudem auch zur Verkehrssicherheit von langsameren Verkehrsmitteln bei, die mit am Straßenverkehr beteiligt sind, wie zu Fuß Gehende und Radfahrende. Um einen gesamtstädtischen Verkehrsfluss zu gewährleisten, wird jedoch nicht auf allen Straßen innerhalb der Stadt Hilden Tempo 30 empfohlen. Für die Straßen L282 – Nord- und Westring, L403 – Ostring und Bundesautobahnen bleibt die derzeitige Verkehrsregelung bei. Diese Ringstraßen und Autobahnen fungieren als Umgehungsstraßen für die Stadt Hilden und tragen maßgeblich zur Etablierung einer hierarchischen Struktur im Straßennetz bei.

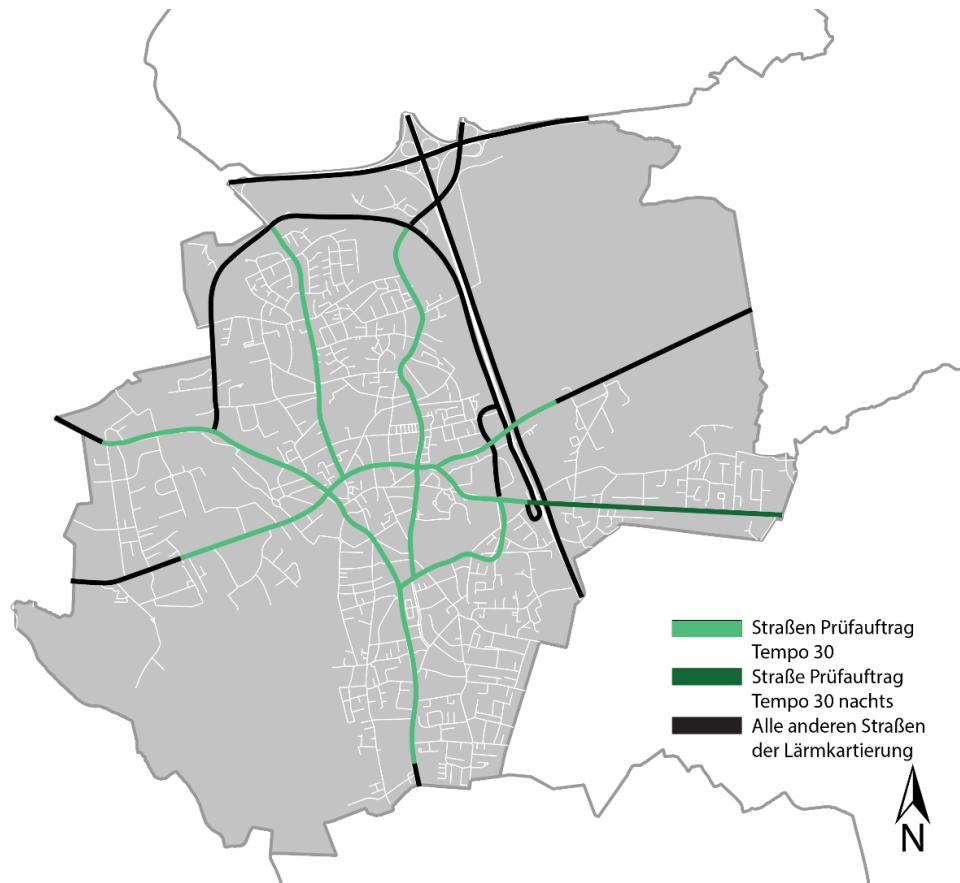


Abbildung 17: Prüfauftrag Tempo 30 für abgebildete Straßen (Quelle: Eigendarstellung)⁸

Tabelle 11: Lärmbelastete Personen für die 4. Runde aller Straßen, Status Quo und Tempo 30 (Quelle: Grasy + Zanolli)

dB(A)	Status Quo		Tempo 30 ⁹	
	LDEN	LN	LDEN	LN
50-54	17.135	7.454	17.362	6.958
55-59	10.617	3.858	9.645	4.286
60-64	4.662	3.050	4.290	1.571
65-69	3.280	448	3.943	59
70-74	3.047	-	1.069	-
>75	321	-	1	-

Tabelle 12: Lärmbelastete Personen für die 4. Runde Umgebungslärmrichtlinie, Status Quo und Tempo 30 (Quelle: Grasy + Zanolli)

dB(A)	Status Quo		Tempo 30	
	LDEN	LN	LDEN	LN
50-54	19.180	7.454	19.048	6.140
55-59	10.822	3.858	9.591	2.851
60-64	3.821	2.443	3.328	1.282
65-69	2.025	440	2.545	59
70-74	2.307	-	920	-
>75	318	-	1	-

⁸ Eine detaillierte Auflistung der Straßen ist im nachstehenden Kapitel zur Maßnahmenübersicht zu finden.

⁹ Siehe Anhang 4 für weitere Informationen.

5.1.3 Maßnahmensteckbriefe und Wirkungsanalyse

Im Folgenden wurden in der Stadt Hilden 8 Hotspots definiert, die durch eine zu hohe Lärmbelastung an dichtbesiedelten Straßen zu Stande kommen. Die Steckbriefe zu den einzelnen Hotspot-Streckenabschnitten beinhalten Informationen der Lärmkartierung (Hotspots, L_{DEN} , L_{NIGHT}), eine Beschreibung des Straßenabschnitts, die zulässige Höchstgeschwindigkeit sowie die Fahrbahnbreite. Aufbauend auf der Analyse werden in der Maßnahmenübersicht verschiedene Maßnahmen aufgezeigt, die unterteilt sind in Kosten, Umsetzungsdauer und Vielfältigkeit und in ihre Umsetzungsfähigkeit eingeschätzt werden.

Steckbrief 1 – Walder Straße

Straßentyp	Straßenabschnitt	Abschnittslänge
Landesstraße	L85	Ca. 3km
	Von	Itterpark
	Bis	Stadtgrenze
Straßenbaulastträger ☐ Bundesautobahn ☐ Bundes-/Landes-/Kreisstraße (außerorts) ☒ Bundes-/Landes-/Kreisstraße (innerorts) ☐ Gemeindestraße		Autobahn GmbH des Bundes Straßen. NRW Straßen.NRW Stadt Hilden

Kartierung des Abschnittes



Beschreibung

Die Walder Straße (L 85) ist die Ein- und Ausfallstraße Hildens in Richtung Solingen. Der Zustand der Straße ist mittelgut. Einige Risse im Asphalt sowie Hinweisschilder zu Straßenschäden sind aufzufinden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h und die Straßenbreite 7-9 m.

Entlang der Walder Straße verläuft ein Wechsel zwischen Gehweg „Fahrrad frei“, Fahrradschutzstreifen und Geh-/Radweg mit zum Teil Benutzungszwang. Des Weiteren gibt es Abschnitte mit beidseitigen Parkplätzen. Auf der Walder Straße verkehren die Buslinien 782 und 783 jeweils im 20-Minuten-Takt.

Der Straßenzug ist durch eine aufgelockerte Bauweise mit 2-4 Geschossen geprägt.

Verkehrsbelastung

Straßenabschnitt		DTV-Werte LAP 4. Runde KFZ/T
Von	Bis	
Itterpark	Grünstraße	10.580
Grünstraße	Ostring	11.070
Ostring	Lievenstraße	22.320
Lievenstraße	Rethelweg	21.450
Rethelweg	Rembrandtweg	19.960
Rembrandtweg	Menzelweg	19.040
Menzelweg	Holbeinweg	18.340
Holbeinweg	Dürerweg	16.830
Dürerweg	Teichstraße	16.160

Maßnahmenvorschlag	Lärmminderungspotenzial	Umsetzung	Zuständigkeit
Tempo 30 nachts (Lärmschutz, 22:00-6:00h)	Bis zu -5 dB(A) (Popp, 2018)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
LSA Optimierung im Zuge des Tempo 30 nachts	Bis zu -2 dB(A) (LUBW, 2012)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
Schallschutzfenster	Bis zu -30 dB(A) in Kat.1 und bis zu -50 dB(A) in Kat. 5 (UBA, 2015)	Private Haushalte	Straßen.NRW
Lärmarmer Splittmastixasphalt (in Sanierungsintervallen) Land- und Bundesstraßen	Bis zu -5 dB(A) (LUBW, 2012)	Straßen.NRW	Straßen.NRW
Lärmarme Busse (sukzessiver Austausch der Busflotte)	Bis zu -14 dB(A) bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h (Universität Stuttgart, 2018)	Rheinbahn	Rheinbahn

Steckbrief 2 – Klotzstraße L404/ Richrather Straße L403 zwischen Hagelkreuzstraße und Klusenstraße

Straßentyp	Straßenabschnitt	Abschnittslänge
Landesstraße	L85	Ca. 1 km
	Von	Hagelkreuzstraße
	Bis	Klusenstraße
Straßenbaulastträger ☐ Bundesautobahn ☐ Bundes-/Landes-/Kreisstraße (außerorts) ☒ Bundes-/Landes-/Kreisstraße (innerorts) ☐ Gemeindestraße		Autobahn GmbH des Bundes Straßen.NRW Straßen.NRW Stadt Hilden

Kartierung des Abschnittes



Beschreibung

Die Landesstraße L 404 von der Kreuzung Richrather Straße / Baustraße bis zur Kreuzung Klotzstraße / Benrather Straße / Ellerstraße stellt die Verbindungsstraße nach Langenfeld (Rheinland) dar. Im Kreuzungsbereich der L 404 beträgt die Fahrbahnbreite bis zu 14 m. Der Bereich von der Kreuzung Klotzstraße / Benrather Straße / Ellerstraße bis zur Kreuzung Klotzstraße / Robert-Gies-Straße ist mit jeweils zwei Richtungsfahrbahnen ausgebaut. Im weiteren Verlauf verengt sich die Straße auf jeweils eine Richtungsfahrbahn. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Zwischen 22-6h gilt Tempo 30 in Teilabschnitten bezüglich des Lärmschutzes. Auf dem gesamten Abschnitt verkehrt der Linienbus 785.

Der Abschnitt ist durch eine beidseitige geschlossene Bauweise (3-5 Geschosse) gekennzeichnet.

Verkehrsbelastung		
Straßenabschnitt		DTV-Werte LAP 4. Runde KFZ/T
Von	Bis	
Hagelkreuzstraße	Talstraße	15.010
Talstraße	Baustraße	14.430
Baustraße	Klusenstraße	15.610

Maßnahmenvorschlag	Lärmminderungspotenzial	Umsetzung	Zuständigkeit
Prüfauftrag Tempo 30 ganztägig	Bis zu -5 dB(A) (Popp, 2018)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
LSA Optimierung im Zuge des Tempo 30	Bis zu -2 dB(A) (LUBW, 2012)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
Schallschutzfenster	Bis zu -30 dB(A) in Kat.1 und bis zu -50 dB(A) in Kat. 5 (UBA, 2015)	Private Haushalte	Straßen.NRW
Lärmarmer Splittmastixasphalt (in Sanierungsintervallen) Land- und Bundesstraßen	Bis zu -5 dB(A) (LUBW, 2012)	Straßen.NRW	Straßen.NRW
Lärmarme Busse (sukzessiver Austausch der Busflotte)	Bis zu -14 dB(A) bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h (Universität Stuttgart, 2018)	Rheinbahn	Rheinbahn

Steckbrief 3 – Kirchhofstraße L403

Straßentyp	Straßenabschnitt	Abschnittslänge
Landesstraße	L85	Ca. 0,3km
	Von	Berliner Str.
	Bis	Am Kronengarten
Straßenbaulastträger ☐ Bundesautobahn ☐ Bundes-/Landes-/Kreisstraße (außerorts) ☒ Bundes-/Landes-/Kreisstraße (innerorts) ☐ Gemeindestraße		Autobahn GmbH des Bundes Straßen.NRW Straßen.NRW Stadt Hilden

Kartierung des Abschnittes**Beschreibung**

Die Kirchhofstraße (L 403) ist in der Regel zweispurig (mit jeweils einer Richtungsfahrbahn) ausgebaut (ca. 7 m Straßenbreite) und verfügt über separate Abbiegespuren an den Knotenpunkten. Entlang der Kirchhofstraße verläuft beidseitig ein Fahrradschutzstreifen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auf diesem Straßenabschnitt 50 km/h.

Auf der Kirchhofstraße verkehren folgende Buslinien: 741, 781, 782, DL4 und DL5

Der Straßenzug ist durch eine geschlossene Bauweise mit vereinzelt Ladenlokalen im Erdgeschoss geprägt. Die Kreuzung Kirchhofstraße / Mittelstraße stellt einen zentralen Zugang zur Fußgängerzone der Stadt Hilden dar.

Verkehrsbelastung

Straßenabschnitt		DTV-Werte LAP 4. Runde KFZ/T
Von	Bis	
Berliner Straße	Am Kronengarten	12.960

Maßnahmenvorschlag	Lärmminderungspotenzial	Umsetzung	Zuständigkeit
Prüfauftrag Tempo 30 ganztägig	Bis zu -5 dB(A) (Popp, 2018)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
LSA Optimierung im Zuge des Tempo 30	Bis zu -2 dB(A) (LUBW, 2012)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
Schallschutzfenster	Bis zu -30 dB(A) in Kat.1 und bis zu -50 dB(A) in Kat. 5 (UBA, 2015)	Private Haushalte	Straßen.NRW
Lärmarmer Splittmastixasphalt (in Sanierungsintervallen) Land- und Bundesstraßen	Bis zu -5 dB(A) (LUBW, 2012)	Straßen.NRW	Straßen.NRW
Lärmmilde Busse (sukzessiver Austausch der Busflotte)	Bis zu -14 dB(A) bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h (Universität Stuttgart, 2018)	Rheinbahn	Rheinbahn

Steckbrief 4 – Hochdahler Straße

Straßentyp	Straßenabschnitt	Abschnittslänge
Gemeindestraße		Ca. 1,3 km
	Von	An der Bibelskirch
	Bis	Berliner Straße
Straßenbaulastträger ☐ Bundesautobahn ☐ Bundes-/Landes-/Kreisstraße (außerorts) ☐ Bundes-/Landes-/Kreisstraße (innerorts) ☒ Gemeindestraße	Autobahn GmbH des Bundes Straßen.NRW Straßen.NRW Stadt Hilden	

Kartierung des Abschnittes



Beschreibung

Die Hochdahler Straße ist ebenfalls eine wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße in Hilden. Sie stellt die Verbindungsachse zum Autobahnkreuz Hilden dar. Auf der gesamten Hochdahler Straße beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Zwischen 22 und 6 Uhr gilt Tempo 30 wegen des Lärmschutzes. Ab dem Knotenpunkt Am Jägersteig/ Hochdahler Straße ist auf dem ca. 300 m langen Abschnitt zusätzlich die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ohne Zeitbeschränkung reduziert.

Entlang der Hochdahler Straße verläuft beidseitig ein Fahrradschutzstreifen. Auf der Hochdahler Straße fahren die Buslinien 741, 782, O3 und DL4. Die Bebauung weist im Bereich 1 eine aufgelockerte Bauweise mit einer Geschoszahl von 2-3 Geschossen und in den Bereichen 2 und 3 eine aufgelockerte bis teilweise auch geschlossene Bauweise mit 3-5 Geschossen auf.

Verkehrsbelastung		
Straßenabschnitt		DTV-Werte LAP 4. Runde KFZ/T
Von	Bis	
An der Bibelskirch	Beethovenstraße	11.810
Beethovenstraße	Jägersteig	13.160
Am Jägersteig	Auf der Hübben	13.210
Auf der Hübben	Hoffeldstraße	14.270
Hoffeldstraße	Berliner Straße	14.490

Maßnahmenvorschlag	Lärmminderungspotenzial	Umsetzung	Zuständigkeit
Prüfauftrag Tempo 30 ganztägig	Bis zu -5 dB(A) (Popp, 2018)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
LSA Optimierung im Zuge des Tempo 30	Bis zu -2 dB(A) (LUBW, 2012)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
Schallschutzfenster	Bis zu -30 dB(A) in Kat.1 und bis zu -50 dB(A) in Kat. 5 (UBA, 2015)	Private Haushalte	Straßen.NRW
Lärmarmer Splittmastixasphalt (in Sanierungsintervallen) Gemeindestraße	Bis zu -5 dB(A) (LUBW, 2012)	Gemeinde	Gemeinde
Lärmarme Busse (sukzessiver Austausch der Busflotte)	Bis zu -14 dB(A) bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h (Universität Stuttgart, 2018)	Rheinbahn	Rheinbahn

Steckbrief 5 – Kreuzung Elberfelder Straße/Oststraße

Straßentyp	Straßenabschnitt	Abschnittslänge
Bundesstraße, Landesstraße, Gemeindestraße	Kreuzung Elberfelder Straße/Oststraße	Ca. 0,3 km
Straßenbaulastträger ☐ Bundesautobahn ☐ Bundes-/Landes-/Kreisstraße (außerorts) ☒ Bundes-/Landes-/Kreisstraße (innerorts) ☒ Gemeindestraße	Autobahn GmbH des Bundes Straßen.NRW Straßen.NRW Stadt Hilden	

Kartierung des Abschnittes



Beschreibung

Die Elberfelder Straße ist eine Verbindungsstraße nach Haan. Der nördlich abgehende Abschnitt der Oststraße stellt auch eine Verbindungsstelle zum Ostring (L403) dar. Auf der Elberfelder Straße beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts 50 km/h und außerorts 70 km/h. Auf dem Abschnitt Oststraße (nördlich der Elberfelder Straße) gilt eine Höchstgeschwindigkeit von teilweise 30 km/h und 50 km/h. Auf dem Abschnitt südlich der Elberfelder Straße ist die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Eine Verbindung von Düsseldorf über Hilden und Haan nach Wuppertal-Vohwinkel ist mit der Buslinie 784 vorhanden.

Auf der Elberfelder Straße ist der Fußweg für Radfahrer frei. Der nördliche Teil der Oststraße ist für Radfahrer durch die Auffahrt auf die Ringstraße unbefahrbar. Die Bebauung weist eine aufgelockerte bis teilweise geschlossene Bauweise mit einer Geschosshöhe von 3-5 Geschossen auf. Zusätzlich sind auf der Oststraße auch Gewerbebetriebe ansässig.

Verkehrsbelastung		
Straßenabschnitt		DTV-Werte LAP 4. Runde KFZ/T
Von	Bis	
Oststraße		
Mühlenbachweg	Elberfelder Straße	7.680
Elberfelder Straße	Ostring	4.960
Elberfelder Straße		
Berliner Straße	Spinnerweg	9.150
Spinnerweg	Oststraße	9.410
Oststraße	Sportanlage	1.420

Maßnahmenvorschlag	Lärmminderungspotenzial	Umsetzung	Zuständigkeit
Prüfauftrag Tempo 30 ganztägig	Bis zu -5 dB(A) (Popp, 2018)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
LSA Optimierung im Zuge des Tempo 30	Bis zu -2 dB(A) (LUBW, 2012)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
Schallschutzfenster	Bis zu -30 dB(A) in Kat.1 und bis zu -50 dB(A) in Kat. 5 (UBA, 2015)	Private Haushalte	Straßen.NRW
Lärmarmer Splittmastixasphalt (in Sanierungsintervallen) Gemeindestraße	Bis zu -5 dB(A) (LUBW, 2012)	Gemeinde	Gemeinde
Lärmarmer Splittmastixasphalt (in Sanierungsintervallen) Land- und Bundesstraßen	Bis zu -5 dB(A) (LUBW, 2012)	Straßen.NRW	Straßen.NRW
Lärmarme Busse (sukzessiver Austausch der Busflotte)	Bis zu -14 dB(A) bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h (Universität Stuttgart, 2018)	Rheinbahn	Rheinbahn

Steckbrief 6 – Kreuzung Ellerstraße/ Berliner Straße/ Klotzstraße/ Benrather Straße

Straßentyp	Straßenabschnitt	Abschnittslänge
Bundesstraße, Landesstraße	Kreuzung Ellerstraße/ Berliner Straße/ Klotz- straße/ Benrather Straße	Ca. 1,7 km
Straßenbaulastträger ☐ Bundesautobahn ☐ Bundes-/Landes-/Kreisstraße (außerorts) ☒ Bundes-/Landes-/Kreisstraße (innerorts) ☐ Gemeindestraße	Autobahn GmbH des Bundes Straßen.NRW Straßen.NRW Stadt Hilden	

Kartierung des Abschnittes



Beschreibung

Die Ellerstraße (L 85) stellt die Ein- und Ausfallstraße aus Richtung A59 kommend dar. Sie ist in der Regel mit einer Spur pro Fahrtrichtung ausgebaut (ca. 7 m Straßenbreite) und verfügt über vereinzelte separate Abbiegespuren. Dieser Abschnitt ist durch eine geschlossene Wohnbebauung mit 2-4 Geschossen gekennzeichnet. Im weiteren Verlauf sind entlang der Ellerstraße Industrie- und Gewerbegebiete angesiedelt. Entlang der Ellerstraße verläuft beidseitig ein Fahrradschutzstreifen. Auf der Ellerstraße verkehrt die Buslinie 785.

Die Berliner Straße (B 228) ist zwischen der Hochdahler Straße und Ellerstraße vierspurig mit vereinzelten separaten Abbiegespuren ausgebaut. Sie ist eine wichtige Achse innerorts. Auf diesem Abschnitt ist eine aufgelockerte Wohnbebauung mit 3-5 Geschossen vorhanden. Radfahrer fahren mit auf dem Gehweg.

Die Benrather Straße / Düsseldorfer Straße (Bundesstraße B 228) ist eine der wichtigsten Ein- und Ausfallstraßen von Hilden in Richtung Düsseldorf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Sie ist in der Regel mit einer Spur pro Fahrtrichtung ausgebaut und verfügt über vereinzelte separate Abbiegespuren. Die durchschnittliche Fahrbahnbreite beträgt ca. 7,50 m auf dem gesamten Abschnitt. Auf dem betrachteten Abschnitt der Benrather Straße verkehren die Buslinien 783 und 784.

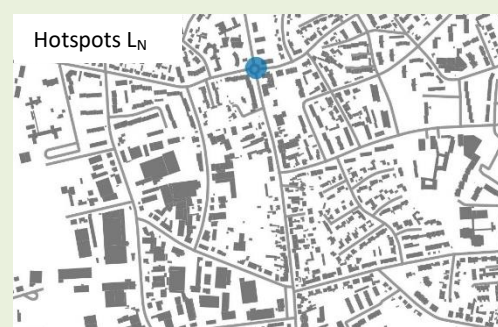
Verkehrsbelastung		
Straßenabschnitt		DTV-Werte LAP 4. Runde KFZ/T
Von	Bis	
Ellerstraße		
Westring	Körnerstraße	10.940
Körnerstraße	Heerstraße	9.640
Heerstraße	Feldstraße	10.600
Feldstraße	Berliner Straße	10.890
Berliner Straße		
Hochdahler Straße	Am Rathaus	23.770
Am Rathaus	Bismarckstraße	22.910
Bismarckstraße	Gerresheimer Straße	22.880
Gerresheimer Straße	Benrather Straße	23.540
Klotzstraße		
Mittelstraße	Robert-Gies-Straße	19.980
Robert-Gies-Straße	Hagelkreuz	15.980
Benrather Straße		
Ellerstraße	Wehrstraße	18.840
Wehrstraße	Bahnhofsallee	19.550
Bahnhofsallee	Otto-Hahn-Straße	20.460
Otto-Hahn-Straße	Liebigstraße	18.730
Berliner Straße	Mittelstraße	19.980

Maßnahmenvorschlag	Lärmminderungspotenzial	Umsetzung	Zuständigkeit
Prüfauftrag Tempo 30 ganztägig	Bis zu -5 dB(A) (Popp, 2018)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
LSA Optimierung im Zuge des Tempo 30	Bis zu -2 dB(A) (LUBW, 2012)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
Schallschutzfenster	Bis zu -30 dB(A) in Kat.1 und bis zu -50 dB(A) in Kat. 5 (UBA, 2015)	Private Haushalte	Straßen.NRW
Lärmarmer Splittmastixasphalt (in Sanierungsintervallen) Gemeindestraße	Bis zu -5 dB(A) (LUBW, 2012)	Gemeinde	Gemeinde
Lärmarmer Splittmastixasphalt (in Sanierungsintervallen) Land- und Bundesstraßen	Bis zu -5 dB(A) (LUBW, 2012)	Straßen.NRW	Straßen.NRW
Lärmarme Busse (sukzessiver Austausch der Busflotte)	Bis zu -14 dB(A) bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h (Universität Stuttgart, 2018)	Rheinbahn	Rheinbahn

Steckbrief 7 – Gerresheimer Straße

Straßentyp	Straßenabschnitt	Abschnittslänge
Gemeindestraße		Ca. 0,6 km
	Von	Richard-Wagner-Straße
	Bis	Mozartstraße
Straßenbaulastträger ☐ Bundesautobahn ☐ Bundes-/Landes-/Kreisstraße (außerorts) ☐ Bundes-/Landes-/Kreisstraße (innerorts) ☒ Gemeindestraße	Autobahn GmbH des Bundes Straßen.NRW Straßen.NRW Stadt Hilden	

Kartierung des Abschnittes



Beschreibung

Die Gerresheimer Straße stellt die Ein- und Ausfallstraße aus Richtung Hilden dar. Sie ist in der Regel mit einer Spur pro Fahrtrichtung ausgebaut (ca. 7 m Straßenbreite) und verfügt über einen darauf verlaufendem Fahrradschutzstreifen.

Dieser Abschnitt ist durch eine zusammenhängende Bauweise mit 2-4 Geschossen gekennzeichnet.

Auf der Gerresheimer Straße verkehren die Buslinien 781, 782 und O3.

Verkehrsbelastung

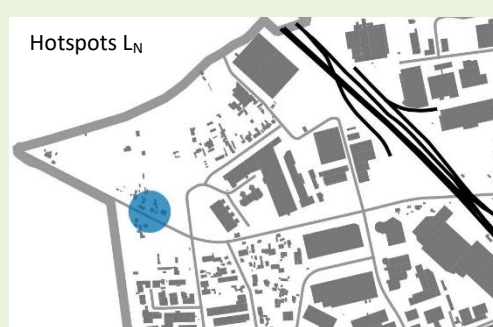
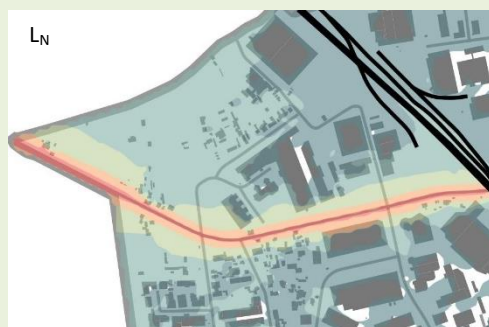
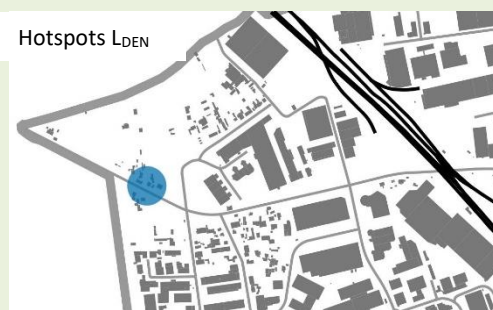
Straßenabschnitt		DTV-Werte LAP 4. Runde KFZ/T
Von	Bis	
Richard-Wagner-Straße	Beethovenstraße	9.230
Beethovenstraße	Mozartstraße	9.540

Maßnahmenvorschlag	Lärmminderungspotenzial	Umsetzung	Zuständigkeit
Prüfauftrag Tempo 30 ganztägig	Bis zu -5 dB(A) (Popp, 2018)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
LSA Optimierung im Zuge des Tempo 30	Bis zu -2 dB(A) (LUBW, 2012)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
Schallschutzfenster	Bis zu -30 dB(A) in Kat.1 und bis zu -50 dB(A) in Kat. 5 (UBA, 2015)	Private Haushalte	Straßen.NRW
Lärmarmer Splittmastixasphalt (in Sanierungsintervallen) Gemeindestraße	Bis zu -5 dB(A) (LUBW, 2012)	Gemeinde	Gemeinde
Lärmarme Busse (sukzessiver Austausch der Busflotte)	Bis zu -14 dB(A) bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h (Universität Stuttgart, 2018)	Rheinbahn	Rheinbahn

Steckbrief 8 – Hülßenstraße

Straßentyp	Straßenabschnitt	Abschnittslänge
Landesstraße		Ca. 0,5 km
	Von	Stadtgrenze Düsseldorf
	Bis	Forststraße
Straßenbaulastträger ☐ Bundesautobahn ☒ Bundes-/Landes-/Kreisstraße (außerorts) ☐ Bundes-/Landes-/Kreisstraße (innerorts) ☐ Gemeindestraße	Autobahn GmbH des Bundes Straßen.NRW Straßen.NRW Stadt Hilden	

Kartierung des Abschnittes



Beschreibung

Die Hülßenstraße (L 85) stellt eine Ein- und Ausfallstraße aus Richtung Düsseldorf-Benrath dar, wo sich auch die gleichnamige Autobahnauffahrt befindet. Sie ist mit einer Spur pro Fahrtrichtung ausgebaut und führt durch das Hildener Industriegebiet mit vereinzelter Wohnbebauung in Richtung Stadtgrenze.

Auf der Hülßenstraße verkehrt der Linienbus 785.

Verkehrsbelastung

Straßenabschnitt		DTV-Werte LAP 4. Runde KFZ/T
Von	Bis	
Stadtgrenze Düsseldorf	Forststraße	16.510

Maßnahmenvorschlag	Lärmminderungspotenzial	Umsetzung	Zuständigkeit
Prüfauftrag Tempo 30 ganztägig	Bis zu -5 dB(A) (Popp, 2018)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
LSA Optimierung im Zuge des Tempo 30	Bis zu -2 dB(A) (LUBW, 2012)	Stadt Hilden	Straßen.NRW
Schallschutzfenster	Bis zu -30 dB(A) in Kat.1 und bis zu -50 dB(A) in Kat. 5 (UBA, 2015)	Private Haushalte	Straßen.NRW
Lärmarmer Splittmastixasphalt (in Sanierungsintervallen) Land- und Bundesstraßen	Bis zu -5 dB(A) (LUBW, 2012)	Straßen.NRW	Straßen.NRW
Lärmarme Busse (sukzessiver Austausch der Busflotte)	Bis zu -14 dB(A) bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h (Universität Stuttgart, 2018)	Rheinbahn	Rheinbahn

Integrative Maßnahmen und Synergien schaffen und systematisch umsetzen

Der Lärmaktionsplan soll als integratives Instrument für die Stadt Hilden eingesetzt werden. Maßnahmen zur Lärminderung sollen ein ganzheitliches und strategisches Konzept auf verschiedenen Ebenen bilden, das auch in die verschiedenen kommunalen Fachbereiche integriert werden kann. Um ein Maßnahmenkonzept zu erstellen, muss die Lärmaktionsplanung von verschiedenen Seiten betrachtet werden und auch in sämtlichen Planungen vielseitig anwendbar sein. Durch eine fachübergreifende Betrachtung können Synergien mit der Lärmaktionsplanung und deren Maßnahmen geschaffen werden. Dies hilft auch bei den Realisierungschancen, weil möglichst viele Themenfelder mit ähnlichen Maßnahmen zusammengelegt werden können.

Für eine erfolgreiche und effiziente Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen ist eine umfassende Strategie erforderlich. Diese Strategie besteht am besten aus Maßnahmen, die **kostengünstig**, **vielseitig** und **schnell** umsetzbar sind. Sie können direkt oder indirekt wirksam sein, d. h. den Lärm reduzieren oder versuchen, Lärm von vornherein zu vermeiden. Dies bedeutet, dass planerische, verkehrliche, technische, bauliche, gestalterische und organisatorische Maßnahmen in Frage kommen. Die Lärminderungsmaßnahmen können nach ihrer Wirtschaftlichkeit, Vielseitigkeit und Umsetzungsgeschwindigkeit eingestuft werden:

- **Vielseitigkeit** der Maßnahme: Synergien schaffen und Integration (positive Wirkungen auf Stadt, Mensch, Umwelt neben der Lärminderung)
- Einzelne Maßnahmen sind in **Umsetzungszeiträume** eingeordnet
 - **kurz-** (1 bis 2 Jahre)
 - **mittelfristig** (2 bis 5 Jahre)
 - **langfristig** (ab 5 Jahre)
- **Kostenschätzungen**
 - Kostenintensiv: Über 100.000 Euro
 - Mittlere Kosten: 10.000-100.000 Euro
 - Kostengünstig: 1.000-10.000 Euro

Aufgrund der Bedeutung von Synergien und sektoraler Integration sind verschiedene Akteure involviert. Um diese einzubinden, kann jede Maßnahme hinsichtlich ihrer Realisierungschancen noch zusätzlich eingestuft werden. Dies schafft Transparenz im Lärminderungsprozess und bindet gleichzeitig die verschiedenen Akteure wie Fachbereiche, Träger öffentlicher Belange sowie die Öffentlichkeit ein.

Die Einstufung in Kosten, Vielseitigkeit und die Schnelligkeit der Umsetzbarkeit können folglich kategorisiert werden:

	Niedrig	Mittel	Hoch
Kostengünstig	☐ Über 100.000€	☐ 10.000 – 100.000€	☐ 1.000 – 10.000€
Vielseitig	☐	☐	☐
Schnell	☐	☐	☐

Nach der Einstufung der Maßnahme kann diese mit den verschiedenen Akteuren evaluiert werden. Durch eine Abwägung der Kosten, Vielseitigkeit und Schnelligkeit sowie die Einbringung von Interessen verschiedener Akteure kann eine Maßnahme kategorisiert werden, um einzustufen wie Umsetzbar die Maßnahme letztendlich ist:

	Umsetzungschancen vorhanden (z.B. höherer Abstimmungsbedarf notwendig, Straßen nicht in eigener Baulast, erhöhte Kosten)
	Sehr hohe Umsetzungschancen (z.B. Straßen in eigener Baulast, allgemeine Zustimmung)
	Maßnahme umgesetzt/ zeitig geplante Umsetzung

Diese Einstufung und Kategorisierung wird für alle Maßnahmen vorgenommen, wodurch sich eine Prioritätenliste ergibt, die durch verschiedene Schritte abgewägt wurde. Somit ergibt sich eine Liste von Maßnahmen und deren Realisierungschancen. Daraufhin können die Maßnahmen priorisiert werden für die Umsetzung.

Maßnahmenübersicht

Für die untersuchten Straßenzüge, welche detailliert im Kapitel 6 beschrieben sind, ergeben sich verschiedenste kurz- bis langfristige Maßnahmen, die unterschiedlich Vielseitig umsetzbar sind, zu unterschiedlichen Kosten. Für die Stadt Hilden ergeben sich sechs große Handlungsfelder, die in der Kategorisierungsmatrix ausgewertet werden können. Die Handlungsfelder sind: Prüfauftrag Tempo 30, LSA-Optimierung bei Tempo 30, lärmarmere Splittmastixasphalt, Baumaßnahmen wie die Errichtung einer LSA, Anpassung der Knotenpunkt-Geometrie, lärmarme Busse und Schallschutzfenster.

Tabelle 13 Übersicht der Maßnahmen für die Stadt Hilden

	Kostengünstig	Schnell	Vielseitig
Geschwindigkeitsreduzierung	● ● ●	● ● ●	● ● ●
LSA-Optimierung	● ○ ○	● ○ ○	● ● ○
Lärmarmere Splittmastixasphalt	● ● ○	● ● ○	○ ○ ○
Errichtung einer LSA	● ○ ○	● ● ○	● ● ○
Anpassung der Knotenpunkt-Geometrie	● ○ ○	● ● ○	● ○ ○
Lärmarme Busse	● ○ ○	● ● ○	● ○ ○
Schallschutzfenster (Privatmaßnahme)	● ● ○	● ○ ○	○ ○ ○
Stärkung des Umweltverbundes	● ● ○	● ● ○	● ● ●

Eine detaillierte Liste der Maßnahmen erfolgt in Tabelle 14 zusammen mit den Umsetzungschancen und der zeitlichen Umsetzungsspanne für die Stadt Hilden.

Tabelle 14: Maßnahmenübersicht der 4. Runde des Lärmaktionsplans Hilden

Prüfauftrag Tempo 30						
Idf. Nr.	Klassifizierung	Straße	Von	Bis	Umsetzungschance	Umsetzungszeitraum
1-1	Bundesstraße (innerorts)	B 228	Ortseingang Düsseldorf Straße	Ortsausgang Elberfelder Straße		mittelfristig
1-2	Landesstraße (innerorts)	L 404	Berliner Straße	Ortsausgang Richrather Straße		mittelfristig
1-3	Landesstraße (innerorts)	L 403	Berliner Straße	Richrather Straße		mittelfristig
1-4	Landesstraße (innerorts)	L 85	Berliner Straße	Ostring		mittelfristig
1-5	Gemeindestraße	Hochdahler Straße	Ortseinfahrt Hochdahler Straße	Berliner Straße		kurzfristig
1-6	Gemeindestraße	Gerresheimer Straße	Ortseinfahrt Gerresheimer Straße	Berliner Straße		kurzfristig
1-7	Gemeindestraße	Grünstraße	Walder Straße	Baustraße		kurzfristig
1-8	Gemeindestraße	Baustraße	Grünstraße	Am Lindenplatz		kurzfristig

Prüfauftrag Tempo 30 nachts (22-6h)						
Idf. Nr.	Klassifizierung	Straße	Von	Bis	Umsetzungschance	Umsetzungszeitraum
2-1	Landesstraße (innerorts)	L 85	Ostring	Ortsausgang Walder Straße		mittelfristig

LSA Optimierung an LSA an nachstehenden Straßen bei Tempo 30						
3-1	Bundesstraße (innerorts)	B 228	Ortseingang Düsseldorf Straße	Ortsausgang Elberfelder Straße		mittelfristig
3-2	Landesstraße (innerorts)	L 404	Berliner Straße	Ortsausgang Richrather Straße		mittelfristig
3-3	Landesstraße (innerorts)	L 403	Berliner Straße	Richrather Straße		mittelfristig
3-4	Landesstraße (innerorts)	L 85	Berliner Straße	Ortsausgang Walder Straße		mittelfristig

3-6	Gemeindestraße	Hochdahler Straße	Ortseinfahrt Hochdahler Straße	Berliner Straße		kurzfristig
3-7	Gemeindestraße	Gerresheimer Straße	Ortseinfahrt Gerresheimer Straße	Berliner Straße		kurzfristig
3-8	Gemeindestraße	Grünstraße	Walder Straße	Baustraße		kurzfristig
3-9	Gemeindestraße	Baustraße	Grünstraße	Am Lindenplatz		kurzfristig

Lärmarmer Splittmastixasphalt

Idf. Nr.	Klassifizierung	Straße	Verortung	Umsetzung
4-1	Bundesstraße (innerorts)	B 228	Einmündung Liebigstraße/Düsseldorfer Straße	Geplanter Baubeginn 2024
4-2	Autobahn	A 59	Zwischen Düsseldorf-Süd und Monheim-Süd ¹⁰	/
4-3	-	-	Sukzessiver Austausch des vorhandenen Asphalts zu lärmmarmen Splittmastixasphalt bei straßenbaulichen Maßnahmen, an möglichen Stellen.	Sukzessive Umsetzung bei stattfindenden straßenbaulichen Maßnahmen

Baumaßnahmen

Idf. Nr.	Klassifizierung	Straße	Maßnahme	Verortung	Umsetzung
5-1	Bundesstraße (innerorts)	B 228	Errichtung einer LSA	Einmündung Liebigstraße/Düsseldorfer Straße	Geplanter Baubeginn 2024
5-2	Bundesstraße (innerorts)	B 228	Anpassung der Knotenpunktgeometrie	Einmündung Liebigstraße/Düsseldorfer Straße	Geplanter Baubeginn 2024

Lärmmarme Busse

Idf. Nr.	Erläuterung	Umsetzung
6-1	Der Einsatz und sukzessive Austausch der Busflotte kann je nach technischer Ausstattung der Busflotte zu einer Reduzierung von bis zu 14 dB(A) führen. Die Busflotte der Rheinbahn AG wird bereits zum jetzigen Zeitpunkt sukzessive durch lärmoptimierte Busse mit entsprechend neuester Technik ausgetauscht. Ca. 40% der Busflotte ist nach Auskunft der Rheinbahn AG bereits auf dem neuesten Stand.	Sukzessive Umsetzung

¹⁰ Konkretere Schutzmaßnahmen nach der noch zu erfolgenden Entwurfsgenehmigung.

Schallschutzfenster		
Idf. Nr.	Erläuterung	Umsetzung
7-1	Der Antrag für den Einbau von Schallschutzfenstern ist den Anwohnenden überlassen. Nach Straßen.NRW ist eine Grundvoraussetzung für die Lärmsanierung, dass „maßgebliche Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten“ werden (Straßen.NRW, o.D.). Der tatsächliche Lärmpegel wird nach dem RLS-19 Verfahren berechnet. Gefördert wird der Einbau von schalldämmenden Fenstern und Balkontüren in zum Aufenthalt bestimmten Wohnräumen im Sinne des § 48 Landesbauordnung (BauO NRW) i. V. m. Nr. 37.2 Abs. 2 der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97).	Privatmaßnahme

Stärkung des Umweltverbundes		
Idf. Nr.	Erläuterung	Umsetzung
8-1	Kontinuierliche Stärkung des Umweltverbundes durch Förderung von nachhaltigen Verkehrsmitteln. Weitere Maßnahmen zu diesem Thema in dem Mobilitätskonzept der Stadt Hilden (Stand Dezember 2023: Maßnahmenentwicklung)	Sukzessive Umsetzung

6 Ruhige Gebiete

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie benennt neben der Reduzierung hoher Lärmbelastungen auch die Identifikation von sogenannten „Ruhigen Gebieten“ als Ziel. Durch die Festlegung dieser Gebiete sollen geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um sie vor zunehmendem Lärm zu schützen. Ein wesentlicher Bestandteil der Lärmaktionsplanung beinhaltet daher die Definition und Kennzeichnung dieser Ruhigen Gebiete.

Konkrete Vorgaben bezüglich Lärmgrenzwerten, Größe oder natürlicher Beschaffenheit des Gebiets sind in der ULR oder dem BImSchG nicht festgelegt. Aufgrund dieser fehlenden grundlegenden gesetzlichen Vorgaben können Gemeinden eigene Kriterien für die Auswahl der Gebiete festlegen und individuelle Lösungen gemäß ihren Bedürfnissen finden. Die Eignung unterschiedlicher Typen von ruhigen Gebieten hängt dabei von der Größe, Lage und Struktur der Gemeinde ab.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt spezifische Kriterien vor, um Ruhige Gebiete zu definieren, wobei zwischen zwei Raumtypen unterschieden wird:

- ein „ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum“ ist ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{DEN} -Index (Tag-Abend-Nacht-Index) oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten – von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert – nicht übersteigt,
- ein „ruhiges Gebiet auf dem Land“ ist ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinen anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt ist. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete. Ein Anhaltspunkt für eine Festlegung ruhiger Gebiete ist zumindest dann gegeben, wenn auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung von $L_{DEN} \leq 40$ dB(A) nicht überschritten wird.

Die Auswahlkriterien des Umweltbundesamtes für Ruhige Gebiete sind:

- absolute Pegel von 40 bis 55 dB(A) L_{DEN} . Der untere Wert gilt für sehr Ruhige Gebiete, der obere Wert wird in der Regel als maximal zulässiger Wert verwendet.
- Schwellenwerte müssen nur in einem Teil der Fläche eingehalten werden,
- Schwellenwerte müssen nur zu einer bestimmten Tageszeit eingehalten werden, z. B. tagsüber bei Erholungsflächen,
- die Höhe der Schallpegel kann von der Lage – z. B. innerhalb der Stadt, am Stadtrand oder außerhalb der Stadt – oder von der Funktion der Fläche abhängen,
- die Flächen sollen relativ zu ihrer Umgebung ruhiger sein; die genannten Differenzen liegen zwischen 6 und 10 dB(A).
- das subjektive Lärmempfinden wird berücksichtigt, beispielsweise bei einer Nutzung als ruhiger Rückzugsort oder bei einem Überwiegen natürlicher Geräusche

Verschiedene „Ruhige Gebietstypen“ können somit definiert werden:

Tabelle 15 Kategorien Ruhige Gebiete nach UBA 2018

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

Im Rahmen des Lärmaktionsplans werden Ruhige Gebiete erfasst und identifiziert, wobei nicht allein auf die Dezibelwerte zurückgegriffen wird. Da das Dezibel allein die subjektive Ruhe nur begrenzt reflektiert, ist die Einbeziehung von Bürgerbewertungen entscheidend. Durch Bürgerbeteiligung und -bewertung können Gebiete als ruhig eingestuft werden, basierend auf der tatsächlichen Wahrnehmung und Empfindung der Anwohnenden. Dies ermöglicht eine ganzheitlichere Betrachtung und trägt dazu bei, dass Ruhige Gebiete angemessen im Lärmaktionsplan berücksichtigt werden. (s. untenstehende Tabelle)

Die Einordnung in „Ruhige Gebiete“ erfolgte für Hilden daher mehr qualitativ als quantitativ. Folgende Flächen werden als innerstädtische Erholungsflächen in Wohngebietsnähe mit fußläufiger Erreichbarkeit und als Rückzugsort genutzt, auch wenn es sich nicht unbedingt um „leise“ Flächen handelt. Flächen die nicht öffentlich zugänglich sind und nicht der Allgemeinheit (wie z.B. Kleingärten) dienen oder keine Aufenthaltsflächen darstellen (w. z.B. eine Freifläche zwischen Wohnhäusern oder ein Durchgangsweg) finden daher in der Aufzählung der "Ruhigen Gebiete" in Hilden keine Berücksichtigung. Der Fokus liegt somit auf zusammenhängenden Erholungsflächen oder größeren Naturräumen, die auch Orte für soziale Kontakte und Interaktion bilden.

Bei zukünftigen Planungen müssen daher die von den Gemeinden ausgewiesenen ruhigen Gebiete in die Abwägung einbezogen werden. Die Planungen sind dahingehend zu überprüfen, wie sie sich auf die Ruhigen Gebiete auswirken, und der Aspekt des Lärmschutzes ist zu berücksichtigen.

Lfd.-Nr.	Lage	Bezeichnung	Größe in ha	Beurteilungspegel LDEN in dB (A)	Beschreibung	Zugänglichkeit
1	Hilden Mitte	Stadtpark	3,4	in Teilen 55 bis <= 70	Große Teile der Fläche sind von Verkehrslärm belastet; nur südlicher und südöstlicher Bereich frei von Lärmbelastung, dennoch innerstädtischer Anlaufpunkt als Erholungs- und Interaktionsraum	Uneingeschränkt öffentlich zugänglich
2	Hilden Mitte	Hauptfriedhof	7,5	55 bis <= 70	Der gesamte Bereich ist von Verkehrslärm betroffen. Aufenthaltsort der subjektiven Ruhe, soziale Kontaktpflege.	Öffentlich zugänglich mit Einschränkungen (Kinder unter 10 nur in Begleitung Erwachsener u.a.)
3	Hilden Mitte	Holterhöfchen/ Ringwallanlage	3,6	55 bis <= 60	Der gesamte Bereich ist von Verkehrslärm betroffen. Vorschlag zusätzlich: Ausweitung auf das gesamte Schulgelände im Zusammenhang mit dem Helmholtz-Gymnasium. Auch mit Hauptfriedhof zu betrachten.	Uneingeschränkt öffentlich zugänglich
4	Hilden Süd	Garather Mühlenbach / Klophauswiese	5,4	in Teilen 55 bis <= 60	Grundsätzlich ist das Gebiet verlärmert durch den Schienenverkehr. Dies soll als Achse Garather Mühlenbach / Klophauswiese betrachten werden.	Uneingeschränkt öffentlich zugänglich
5	Hilden Süd	Südfriedhof	10,7	< 55 bis <= 70	Der Südfriedhof ist durchgängig vom Lärm betroffen. Im Gegensatz zu anderen Gebieten (z.B. Stadtpark, Stadtwald oder Hauptfriedhof) ist der Lärm von der A3 deutlich im fast gesamten Friedhofsgebiet zu hören. Da im Hildener Süden noch andere Flächen der Naherholung zur Verfügung stehen, sollte dieser zur Diskussion gestellt werden.	Öffentlich zugänglich mit Einschränkungen (Kinder unter 10 nur in Begleitung Erwachsener u.a.)

6	Hilden Süd	Dörpfeldsee/ Bolthaus	9,9	in Teilen < 55 bis <= 75	Große Teile der Fläche sind von Verkehrslärm belastet (Bahn und Richrather Straße); nur einzelne Teilbereich frei von Lärmbelastung	Nur zum Teil uneingeschränkt öffentlich zugänglich
7	Hilden Süd-West	Landschaftsschutzgebiet Hilden Süd-West D 2.3-2 (An den Göl- den)	364	in Teilen < 55 bis <= 65	Landwirtschaftliche Flächen und Teilfläche Garrather Wald; dichtes Netz an Wanderwegen; im östlichen Teil von Bahnlärm betroffen. Naturräume sind als größere Einheit zu betrachten, da sie einen zusammenhängenden Raum bilden, auch wenn sie lärmbelastend sind.	Wanderwege uneingeschränkt öffentlich zugänglich
8	Hilden Ost	Landschaftsschutzgebiet Hildener Stadtwald/Itter D 2.3-6	493	in Teilen < 55 bis > 75	Trotz der Trennung durch die Elberfelder Straße ist dies ein großes zusammenhängendes Gebiet, wenn auch in Teilen Lärmbelastet.	(Fuß)Wege uneingeschränkt öffentlich zugänglich



Abbildung 18 Ruhige Gebiete (Quelle: Eigendarstellung)

7 Ergebnisse zur Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit ist nach § 47d Abs. 3 BImSchG über die Lärmaktionsplanung zu informieren. Des Weiteren fordert die Umgebungslärmrichtlinie eine Mitwirkung der Bevölkerung. Die Stadt Hilden hat für den Lärmaktionsplan der 4. Runde zwei Bürgerbeteiligungen, eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und eine interne Beteiligungsrunde städtischer Dienststellen bei zusätzlicher Teilnahme der Rheinbahn durchgeführt.

Bürgerbeteiligungen

Erste Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der Erarbeitung des Lärmaktionsplanes Runde IV (Themenfeld: Verkehr) wurde die Öffentlichkeit in einem zweistufigen Prozess beteiligt. Im Zeitraum vom 16.10.2023 bis einschließlich den 03.11.2023 wurden die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die Unterlagen waren zeitgleich auch digital über bei der Stadt Hilden abrufbar. Dies stellt die erste frühzeitige Beteiligung der Bevölkerung innerhalb des Bearbeitungsprozesses dar.

Insgesamt gingen 19 Eingaben ein. Räumlich ist einzuordnen, dass Eingaben vermehrt über die A3, Westring und Walder Straße verfasst wurden. Die Stellungnahmen und Abwägungen sind in Anhang 7 zu finden.

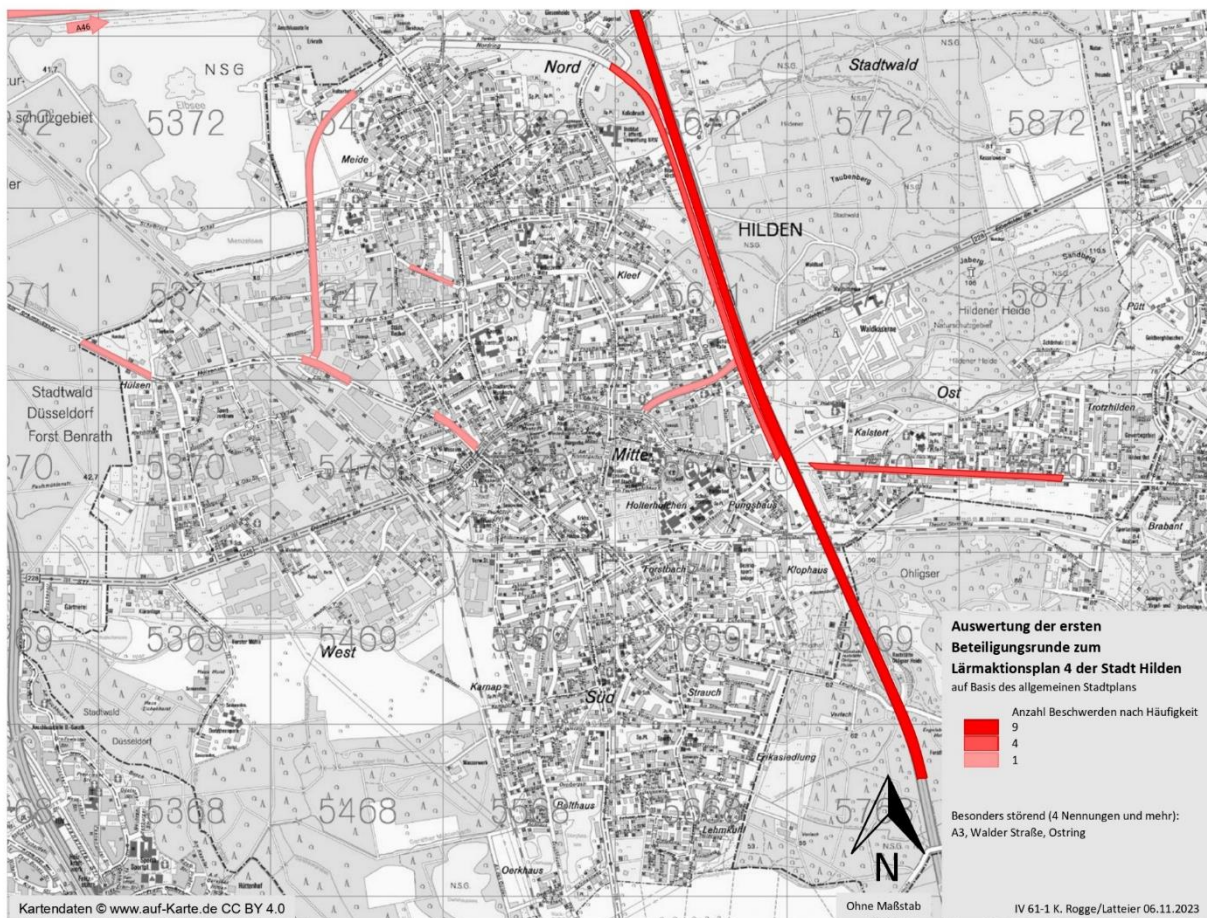


Abbildung 19 Auswertung der 1. Bürgerbeteiligung

Zusammenfassend ist festzustellen, dass vermehrt Eingaben zu Geschwindigkeitsreduzierungen, aktivem und passivem Lärmschutz, dem Wunsch nach vermehrten Geschwindigkeits- und Fahrzeugkontrollen sowie zu sanierungsbedürftigen Straßen eingegangen sind. Darüber hinaus gingen Eingaben zur allgemeinen Lärmbelastung auch an Straßen ein, die über den Zuständigkeitsbereich des Lärmaktionsplans hinausgehen. Die nicht kartierten Straßen, für die Eingaben eingegangen sind, werden im Lärmaktionsplan nicht weiter betrachtet.

Zweite Bürgerbeteiligung

Eine zweite Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen der vorgeschriebenen Offenlage des Berichtes, vom 21.2.2024 bis einschließlich dem 22.3.2024. Der Bericht mit den abgestimmten Maßnahmensteckbriefen für die von Lärm betroffenen Gebiete und Vorschläge für Ruhige Gebiete konnten im Rathaus der Stadt Hilden von den interessierten Bürgerinnen und Bürgern eingesehen und kommentiert werden. Des Weiteren ist der Bericht mit Anlagen im Internet unter www.hilden.de/de/wirtschaftsbauen/stadtplanung zur Verfügung gestellt worden.

Insgesamt gingen 8 Eingaben ein. Räumlich ist einzuordnen, dass Eingaben vermehrt über die Walder Straße und A 3 verfasst wurden. Die Stellungnahmen und Abwägungen sind in Anhang 7 zu finden.

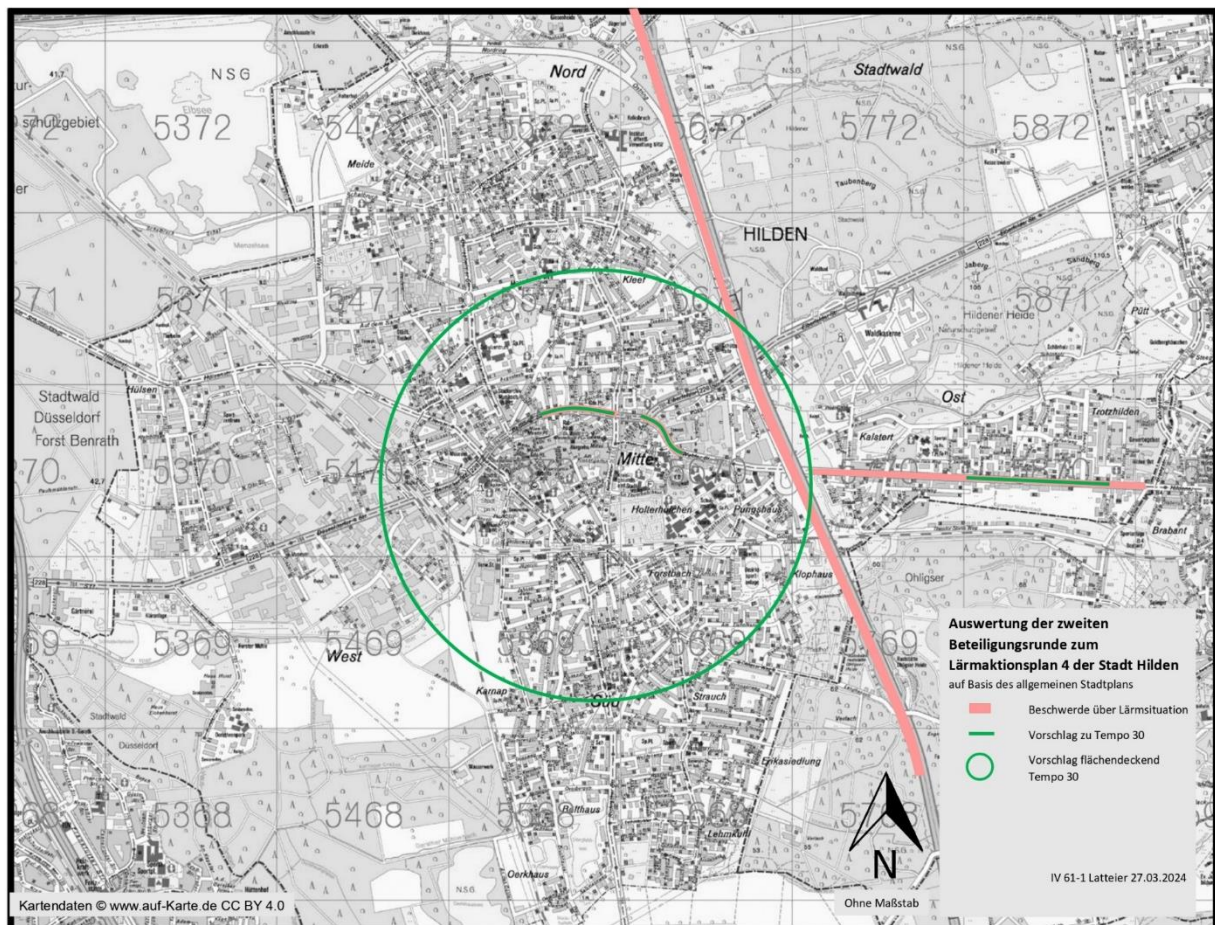


Abbildung 20 Auswertung der 2. Bürgerbeteiligung

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Maßnahmenvorschläge überwiegend positiv aufgenommen wurden, insbesondere die Vorschläge zur Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Im Zusammenhang mit der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wurde der Wunsch nach vermehrten Geschwindigkeitskontrollen geäußert. Darüber hinaus wurde mehrfach der Wunsch nach Lärmschutzwänden entlang der A3 geäußert.

Träger öffentlicher Belange

Des Weiteren erfolgte eine Beteiligung der Träger der Öffentliche Belange (TÖB) nach Freigabe des Entwurfes im Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Hilden am 31.01.2024.

Alle Fachbehörden sind zu beteiligen, die als Träger öffentlicher Verwaltung für die Durchsetzung der Maßnahmen in Lärmaktionsplänen zuständig sind (§ 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG). Im Zeitraum vom 16.2.2024 bis einschließlich 22.3.2024 hatten die Träger öffentlicher Belange Zeit eine Stellungnahme abzugeben (siehe Anlage 7 im Anhang).

Folgende Träger öffentlicher Belange wurden angeschrieben (Stellungnahmen und Abwägungen sind in Anhang 7 zu finden):

- Kreisverwaltung Mettmann
- Die Autobahn GmbH des Bundes
- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
- Eisenbahn-Bundesamt
- Bezirksregierung Düsseldorf: Dez. 53
- Rheinbahn AG
- Industrie- und Handelskammer Düsseldorf
- Handwerkskammer Düsseldorf
- Landeshauptstadt Düsseldorf
- Stadt Haan
- Stadt Solingen
- Stadt Langenfeld Rhld.
- Stadt Erkrath

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, die zu einem Anpassungsbedarf führten, wurden in den Lärmaktionsplan eingearbeitet. Dies betrifft vor allem die ÖPNV-Verbindung 784 in Richtung Wuppertal-Vohwinkel aus Düsseldorf an der Elberfelder Straße. Des Weiteren wurde die geplante Sanierung der A59 zwischen Düsseldorf-Süd und Monheim-Süd mit in den Maßnahmenkatalog eingearbeitet. Eingaben zu der Geschwindigkeitsreduzierung und zu den ruhigen Gebieten im Stadtgebiet Hilden wurden zur Kenntnis genommen und angepasst.

Zusätzliche interne Verwaltungsbeteiligung mit Rheinbahn AG im Rahmen des Lärmaktionsplanes Runde IV

Im Rahmen der Erarbeitung des Lärmaktionsplanes Runde IV (Themenfeld: Verkehr) fand ein interner Abstimmungstermin am 23. November 2023 statt. Beteiligt wurden Vertreter des Planungs- und Vermessungsamtes, des Tiefbau- und Grünflächenamtes sowie der Rheinbahn AG. In dem Termin wurde seitens des Planungsbüros denkbare Maßnahmen für die betroffenen Gebiete vorgestellt und ausführlich diskutiert. Die in den Maßnahmensteckbriefen vorgeschlagenen Maßnahmen sind das Ergebnis dieser Diskussion.

Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die wichtigsten Kommentare und Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange lauten wie folgt:

- Geschwindigkeitsreduzierungen: Insbesondere Tempo 30 tagsüber oder nachts in der Stadt wurde mehrfach genannt. Auch ein Tempolimit auf der A3 wurde angeregt. Die Geschwindigkeitsreduzierungen im Stadtgebiet werden im Wesentlichen durch die Maßnahmen 1-1 bis 1-8 und 2-1 abgedeckt und zusätzlich durch eine LSA-Anpassung auf Tempo 30 (3-1 bis 3-9) begleitet (siehe Tabelle 12). Den Bedenken der Träger öffentlicher Belange gegen die Maßnahme 1-4 Prüfauftrag Tempo 30 ganztägig auf der L85 (Walder Straße) wurde stattgegeben. Die Maßnahme 1-4 Tempo 30 ganztägig auf der L85 (Walder Straße) wurde aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen auf Tempo 30 nachts (22-6 Uhr) zwischen Ost-ring und Ortsausgang Walder Straße geändert.
- Verträglichkeit der Geschwindigkeitsreduzierung mit ÖPNV und Verkehrsaufkommen: Mehrfache Hinweise der TöB zur Verlangsamung des ÖPNV. Hierzu werden weitere Abstimmungen mit der Rheinbahn erfolgen und die Möglichkeiten zu einer Busbeschleunigung mit aufgenommen. Das Verkehrsaufkommen wurde mit Hilfe eines Verkehrsmodells mit einer Änderung auf Tempo 30 modelliert und zeigte keine massiven Beeinträchtigungen, sondern eher einen flüssigeren und auf Teilabschnitten der betroffenen Hauptverkehrsstraßen auch abnehmenden Verkehr.
- Lärmschutz: Es gingen mehrere Anregungen auf Prüfung einer Lärmschutzwand an der A 3 ein. Außerdem wurde nach einer Förderung von Schallschutzfenstern gefragt. Aufgrund der Baulast der A 3 bei der Autobahn GmbH werden entsprechende Vorschläge weiterverfolgt. Nach Beteiligung der Autobahn GmbH kann noch darauf hingewiesen werden, dass die A3 eine Grundsanierung mit lärmmin-derndem Splittmastixasphalt erhalten hat und die A59 zwischen Düsseldorf-Süd und Monheim-Süd saniert wird. Weiterhin wurde von der Autobahn GmbH mit- geteilt, dass aufgrund des geplanten 8-streifigen Ausbaus der A3 zwischen Lever- kusen-Opladen und Hilden im Zuge der Sanierungsmaßnahmen keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen geplant sind.
- Geschwindigkeits- und Fahrzeugkontrollen: Anwohnende fordern mehr Kontrol- len zu überhöhten Geschwindigkeiten und zu lauten Fahrzeugen. Hierfür ist die Kreispolizeibehörde zuständig.

Sanierung der Straßen: Im Stadtgebiet wurden mehrere Straßen als sanierungs- bedürftig beschrieben. Die Straßen werden in Sanierungsintervallen mit lärmar- men Asphalt saniert.

- Ruhige Gebiete: Die Vorschläge zu den Ruhigen Gebiete sind der Öffentlichkeit im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung zur Diskussion gestellt worden. Seitens der Bürgerschaft kamen hierzu keinerlei Rückmeldungen.

Bei den Ruhigen Gebieten wurden von den TöB allerdings Bedenken wegen der Nähe zu Gewerbegebieten, Bahntrassen oder Autobahnen geäußert. Der ursprünglich ebenfalls als Ruhiges Gebiet vorgeschlagene Nordfriedhof wurde aufgrund der Nähe zum Gewerbegebiet aus den Ruhigen Gebieten herausgenommen.

8 Fazit und Ausblick

Seitens der Stadt Hilden besteht gemäß §47e Abs. 1 BImSchG die Pflicht zur Fortschreibung ihres Lärmaktionsplans, um die Lärmaktionsplanung auf einen aktuellen Stand zu bringen. Diese sind „bei bedeutenden Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle 5 Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung“ zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. (§47d (5) BImSchG).

Neben der neuesten Kartierung von 2023 erfolgte auch eine Evaluierung aller bisherigen Lärmaktionsplanungsmaßnahmen. Basierend auf der neuesten Kartierung wurde ersichtlich, dass insgesamt 3.368 Personen tagsüber in ihren Wohnungen Geräuschpegeln ausgesetzt sind, die die angegebenen Grenzwerte von 70 dB(A) L_{DEN} überschreiten. Nachts sind 3.498 Personen Geräuschpegeln von mehr als 60 dB (A) L_{NIGHT} (Auslösewert in der Nacht) ausgesetzt.

Um die Anzahl der Betroffenen zu minimieren, wurden im Rahmen der Untersuchung als mögliche Maßnahmen drei wesentliche Hauptaspekte definiert:

1. Verkehrsreduzierung
2. Geschwindigkeitsreduzierung
3. Bauliche Maßnahmen.

Zusammen mit den Eingaben aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen sollen so eine Verbesserung der aktuellen Lärmsituation erreicht werden. Dabei kommen vor allem Abwägungsgrundsätze zum Tragen, die versuchen, die Lärmbelastung an der Quelle zu reduzieren. So haben aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen. Insbesondere gilt auch das Vorsorgeprinzip, das nicht nur die bestehende Lärmsituation, sondern auch zukünftige Entwicklungen berücksichtigt. Dies bedeutet, dass eine hohe Lärmbelastung dazu führen kann, dass umfassende Maßnahmen ergriffen werden, auch wenn dies für den Einzelnen mit Nachteilen verbunden sein kann.

Um eine zeitnahe Lärminderung zu erreichen, wird daher vor allem die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in den folgenden Hotspot-Bereichen der betroffenen innerstädtischen Straßen in Betracht gezogen:

- L 85 in Steckbrief 1 (ganztägig zwischen Berliner Straße und Ostring; nachts (22-6h) zwischen Ostring und Ortsausfahrt Walder Straße)
- Klotzstraße/Richrather Straße/ Baustraße (L 404/L403/Gemeindestraße) in Steckbrief 2 (ganztägig)
- Kirchhofstraße (L 403) in Steckbrief 3 (ganztägig)
- Hochdahler Straße (Gemeindestraße) in Steckbrief 4 (ganztägig)
- Elberfelder Straße (Oststraße (B 228/Gemeindestraße) in Steckbrief 5 (ganztägig)
- Ellerstraße/Berliner Straße/Klotzstraße/Benrather Straße (L 85/B 228/L 404) in Steckbrief 6 (ganztägig)
- Gerresheimer Straße (Gemeindestraße) in Steckbrief 7 (ganztägig)
- Hülsenstraße (L 85) in Steckbrief 8 (ganztägig)

Zudem erfolgt ein sukzessiver Einbau von lärmminderndem Asphalt bei zukünftigen Planungen und entsprechendem Geschwindigkeitsniveau sowie die Anpassung von Lichtsignalanlagen (LSA).

Zusätzlich werden 8 Flächen (Stadtpark, Hauptfriedhof, Holterhöfchen/Ringwallanlage, Garather Mühlenbach/Klophauswiese, Südfriedhof, Dörpfeldsee/Bolthaus, Landschaftschutzgebiet Hilden Süd-West, Stadtwald/Itter) als Ruhige Gebiete ausgewiesen.

Der vorliegende Aktionsplan zielt darauf ab, sowohl kurzfristige Ad-hoc-Maßnahmen als auch langfristige Entwicklungsstrategien zu integrieren, um den Straßenverkehrslärm zu minimieren und die Lebensqualität der Anwohnenden in Hilden zu verbessern. Ein genereller Rechtsanspruch auf die Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen besteht jedoch nicht. Mit dem Beschluss des Lärmaktionsplanes sind die Maßnahmen von den involvierten Fachämtern und Behörden jedoch in ihre Entscheidungsprozesse mit einzubeziehen.

9 Quellenverzeichnis

- Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (1974). Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) (letzte Änderung 2013).
- Düsseldorf Airport. (o.D.). Umweltauswirkungen URL: [https://www.dus.com/de-de/konzern/nachbarn/transparenz/umweltauswirkungen/fluglaerm](https://www.dus.com/de/de/konzern/nachbarn/transparenz/umweltauswirkungen/fluglaerm)
- Eisenbahn-Bundesamt (2014). Lärmkartierung an Schienenwegen .
URL: <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>
- Europäischer Rat (1970). Richtlinie 70/157/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen (letzte Änderung 2007).
- Europäisches Parlament und Rat (2002). Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm.
- LAI. (2022). LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung –
URL: https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lai-hinweise-zur-laerm-aktionsplanung-dritte-aktualisierung_1667389269.pdf
- Lebenswerte Städte. (2024). Lebenswerte Städte und Gemeinden. <https://www.lebenswerte-staedte.de/de/>
- Stadt Hilden. (2012). Lärmaktionsplan Stufe I
- Stadt Hilden. (2016). Lärmaktionsplan Stufe II
- Straßen.NRW. (o.D.). Lärmschutz an Straßen. URL: <https://www.strassen.nrw.de/de/laermenschutz.html>
- Umgebungslärm NRW. (o.D.). Umgebungslärmkartierungl. URL: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>
- Umweltamt Landeshauptstadt Düsseldorf (2014). Schallschutzfensterprogramm
URL:
<https://www.duesseldorf.de/umweltamt/laerm/schallschutzfensterinfo.shtml>.
- Umweltbundesamt (1994). Handbuch Lärminderungspläne Modellhafte Lärmvorsorge und -sanierung in ausgewählten Städten und Gemeinden, Forschungsbericht 10906001/01.
- Umweltbundesamt (o.D.). Baulicher Schallschutz gegen Verkehrslärm. Wissenswertes über die Schalldämmung von Fenstern. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/420/dokumente/fenster.pdf>.
- Umweltbundesamt (Hrsg., 2018). „Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung“. URL:

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/181005_uba_fb_ruhigegebiete_bf_150.pdf

Universität Stuttgart. (2018). Elektrische Antriebe im Busverkehr: Potenziale für die Minderung von Lärmimmissionen in der Stadt. https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/witmo_bw/witmo_LeisE_Elektrische_Antriebe_im_Busverkehr.pdf.

WHO. (2011). Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe. Copenhagen. URL: <https://www.who.int/publications/i/item/9789289002295>

10 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Planungshistorie der Stadt Hilden (Quelle: Eigendarstellung).....	7
Abbildung 2: Umgebungslärm in NRW - Lärmkarte 4. Runde - 2022 (Quelle: Umgebungslärm.NRW)	13
Abbildung 3: Arbeitsablauf.....	22
Abbildung 4: Arbeitsprozess LAP 4 für die Stadt Hilden (Quelle: Eigendarstellung).....	24
Abbildung 5: Stadt Hilden (Quelle: Eigendarstellung).....	25
Abbildung 6: Verortung der untersuchten Straßenzüge (Quelle: Eigendarstellung)	27
Abbildung 7: Geschwindigkeitsbegrenzungen der kartierten Straßen (Quelle: Eigendarstellung).....	28
Abbildung 8 L _{DEN} -Lärmkarte, gesamt (Quelle: Eigendarstellung; Daten: Grasy & Zanolli).....	29
Abbildung 9: L _{NIGHT} -Lärmkarte, gesamt (Quelle: Eigendarstellung; Daten: Grasy & Zanolli)	30
Abbildung 10: L _{DEN} -Hotspot Karte (Quelle: Eigendarstellung; Daten: Grasy & Zanolli)	30
Abbildung 11: L _{NIGHT} -Hotspot Karte (Quelle: Eigendarstellung; Daten: Grasy & Zanolli)	31
Abbildung 12: Mögliche Lärminderungsmaßnahmen und ihre Wirkung (Popp, 2008)	34
Abbildung 13: Lärminderungspotenzial (Mittelungspegel) durch Reduzierung der Verkehrsmengen bei gleichbleibender Verkehrszusammensetzung (UBA, 1994)	35
Abbildung 14: Schallpegelminderung in Abhängigkeit von der Veränderung der Lkw-Anteile und der Geschwindigkeit (UBA, 1994).....	36
Abbildung 15: Schallpegelminderung in Abhängigkeit von der Veränderung der Lkw-Anteile und der Geschwindigkeit (UBA, 1994).....	37
Abbildung 16: Hotspot LDEN Nummerierung	39
Abbildung 17: Prüfauftrag Tempo 30 für abgebildete Straßen (Quelle: Eigendarstellung)	41
Abbildung 18 Ruhige Gebiete (Quelle: Eigendarstellung)	68
Abbildung 19 Auswertung der 1. Bürgerbeteiligung.....	69
Abbildung 20 Auswertung der 2. Bürgerbeteiligung.....	70

11 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gemeindedaten Stadt Hilden (Stadt Hilden, o. D.).....	25
Tabelle 2: Straßentypen	26
Tabelle 3: Lärmbelastete Personen für die 4. Runde aller Straßen (Quelle: Grasy + Zanolli)	31
Tabelle 4: Lärmbelastete Personen für die 4. Runde, Umgebungslärmrichtlinie (Quelle: Grasy + Zanolli) ..	31
Tabelle 5: Lärmbelastete Wohngebäude, Schulgebäude, Krankenhausgebäude, aller Straßen (Quelle: Grasy & Zanolli)	32
Tabelle 6: Lärmbelastete Wohnungsgebäude, Schulgebäude, Krankenhausgebäude, Umgebungslärmrichtlinie (Quelle: Grasy & Zanolli).....	32
Tabelle 7 Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete, aller Straßen (Quelle: Grasy + Zanolli)	32
Tabelle 8 Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete, Umgebungslärmrichtlinie (Quelle: Grasy + Zanolli) .	32
Tabelle 9: Erkrankungsindiz in Fallzahlen aller Straßen für die 4. Runde des LAP der Stadt Hilden (Quelle: Grasy & Zanolli)	32
Tabelle 10: Erkrankungsindiz in Fallzahlen der Umgebungslärmrichtlinie für die 4. Runde des LAP der Stadt Hilden (Quelle: Grasy & Zanolli)	32
Tabelle 11 Lärmbelastete Personen für die 4. Runde aller Straßen, Status Quo und Tempo 30 (Quelle: Grasy + Zanolli).....	41
Tabelle 12 Lärmbelastete Personen für die 4. Runde Umgebungslärmrichtlinie, Status Quo und Tempo 30 (Quelle: Grasy + Zanolli)	41
Tabelle 13 Übersicht der Maßnahmen für die Stadt Hilden	61
Tabelle 14: Maßnahmenübersicht der 4. Runde des Lärmaktionsplans Hilden	62
Tabelle 15 Kategorien Ruhige Gebiete nach UBA 2018	66

12 Anhangsverzeichnis

Anhang 1 Karten

Anhang 2 Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete

Anhang 2.1 Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete, Straßen gesamt, Status Quo

Anhang 2.1 Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete, Umgebungslärmrichtlinie, Status Quo

Anhang 2.1 Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete, Straßen gesamt, Tempo 30

Anhang 2.1 Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete, Umgebungslärmrichtlinie, Tempo 30

Anhang 3 Emissionsberechnungen

Anhang 3.1 Emissionsberechnung, Straßen gesamt, Status Quo

Anhang 3.2 Emissionsberechnung, Umgebungslärmrichtlinie, Status Quo

Anhang 3.3 Legende zu der Emissionsberechnung

Anhang 4 Statistik lärmbelastete Personen

Anhang 4.1 Statistik lärmbelastete Personen, Straßen gesamt, Status Quo

Anhang 4.2 Statistik lärmbelastete Personen, Umgebungslärmrichtlinie, Status Quo

Anhang 4.3 Statistik lärmbelastete Personen, Straßen gesamt, Tempo 30

Anhang 4.4 Statistik lärmbelastete Personen, Umgebungslärmrichtlinie, Tempo 30

Anhang 5 Lärmbelastete Wohnungen, Schulgebäude, Krankenhausgebäude

Anhang 5.1 lärmbelastete Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude, Straßen gesamt, Status Quo

Anhang 5.2 lärmbelastete Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude, Umgebungslärmrichtlinie, Status Quo

Anhang 5.3 lärmbelastete Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude, Straßen gesamt, Tempo 30

Anhang 5.4 lärmbelastete Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude, Umgebungslärmrichtlinie Tempo 30

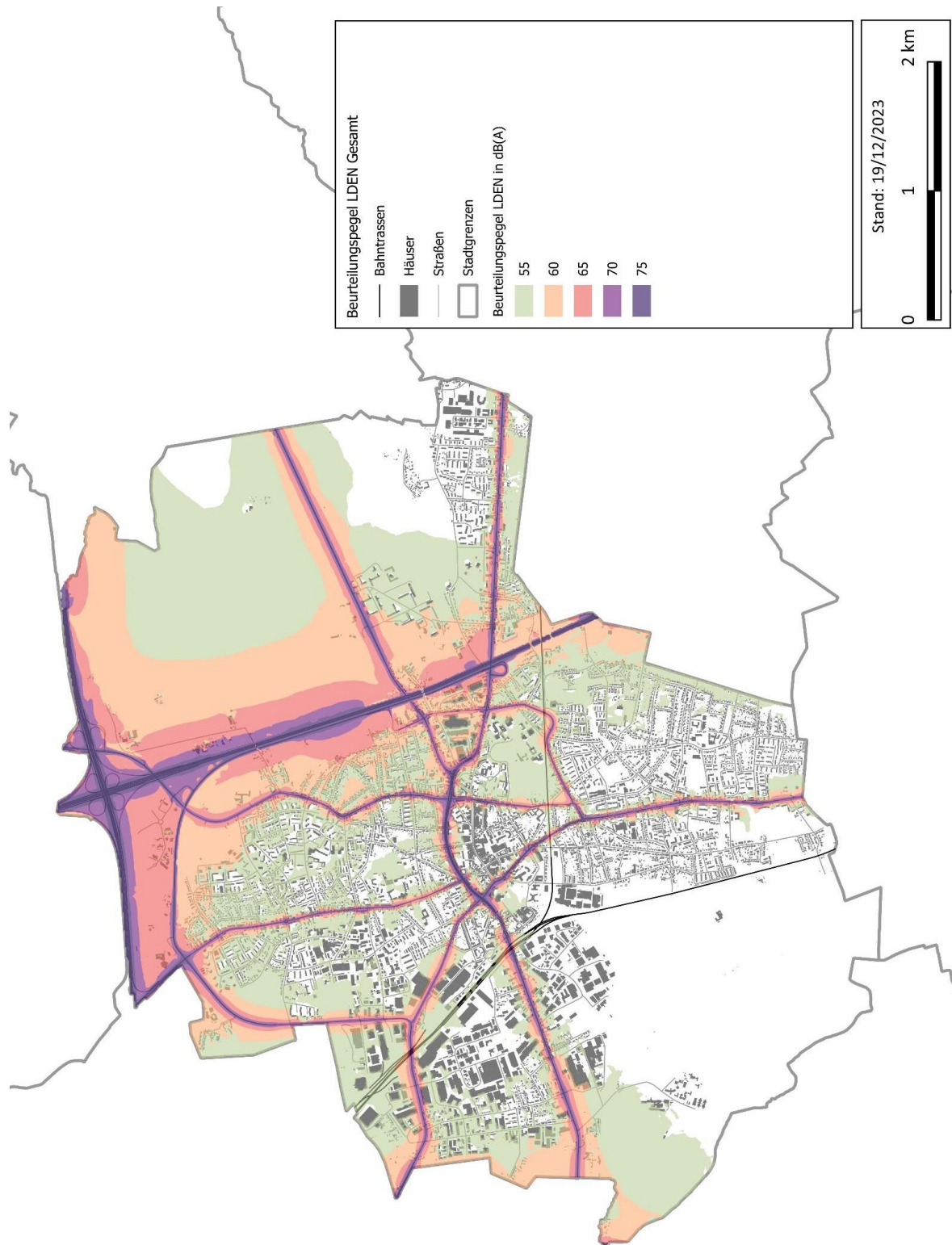
Anhang 6 Erläuterung Lärmkartierung nach BUB

Anhang 7 Abwägungen der Beteiligungen

Anhang 1 - Karten

Lärmkartierung aller kartierten Straßen LDEN – Status Quo
Lärmkartierung aller kartierten Straßen LNight – Status Quo
Lärmkartierung aller kartierten Straßen LDEN Hotspot – Status Quo
Lärmkartierung aller kartierten Straßen LNight Hotspot – Status Quo
Lärmkartierung Umgebungslärmrichtlinie LDEN – Status Quo
Lärmkartierung Umgebungslärmrichtlinie LNight – Status Quo
Lärmkartierung Umgebungslärmrichtlinie LDEN Hotspot– Status Quo
Lärmkartierung Umgebungslärmrichtlinie LNight Hotspot – Status Quo
Lärmkartierung Schienenlärm LDEN
Lärmkartierung Schienenlärm LNight
Lärmkartierung aller kartierten Straßen LDEN – Tempo 30
Lärmkartierung aller kartierten Straßen LNight – Tempo
Lärmkartierung aller kartierten Straßen LDEN Hotspot – Tempo 30
Lärmkartierung aller kartierten Straßen LNight Hotspot– Tempo 30
Lärmkartierung Umgebungslärmrichtlinie LDEN – Tempo 30
Lärmkartierung Umgebungslärmrichtlinie LNight – Tempo 30
Lärmkartierung Umgebungslärmrichtlinie LDEN Hotspot– Tempo 30
Lärmkartierung Umgebungslärmrichtlinie LNight Hotspot– Tempo 30
Ruhige Gebiete

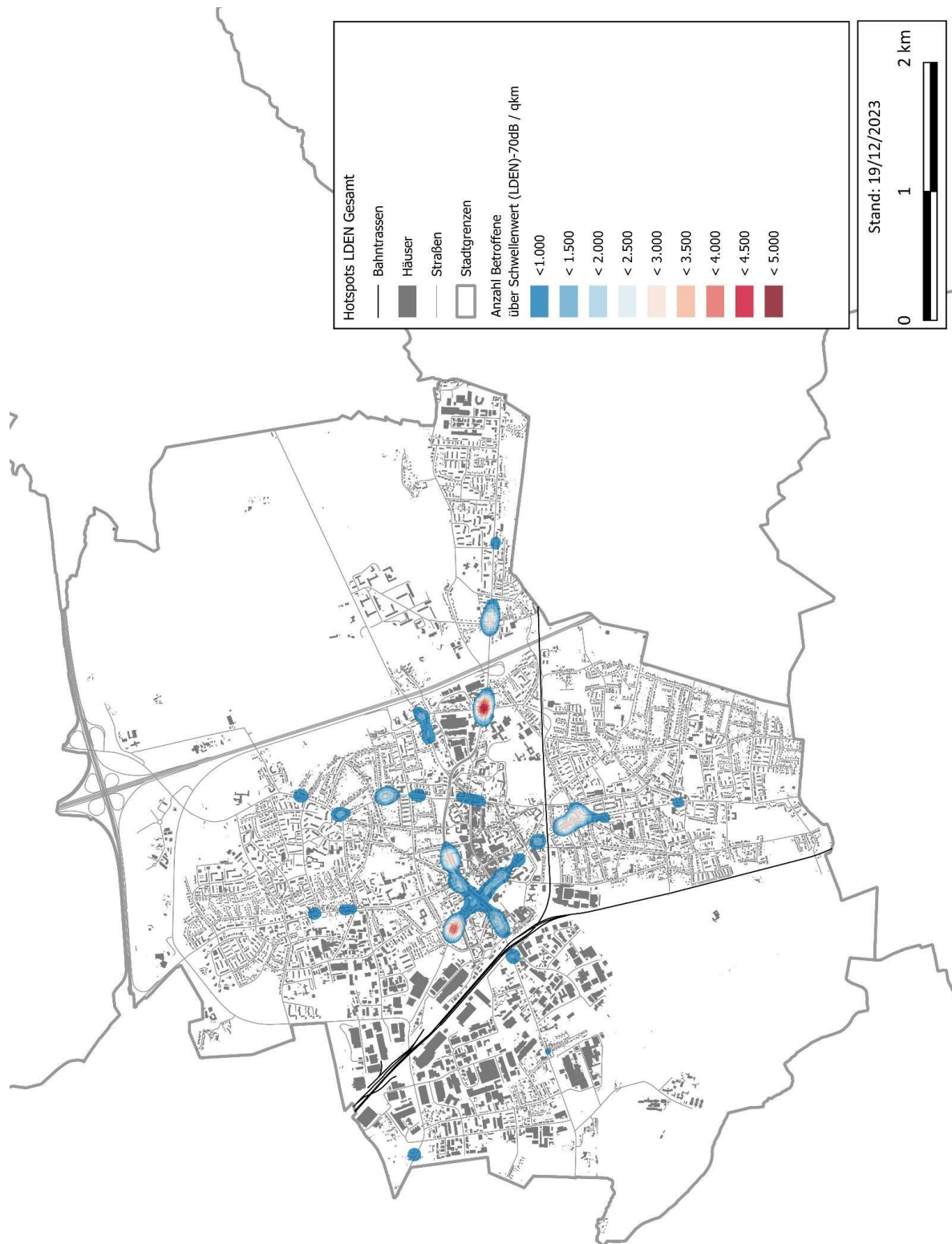
Lärmkartierung aller kartierten Straßen LDEN – Status Quo



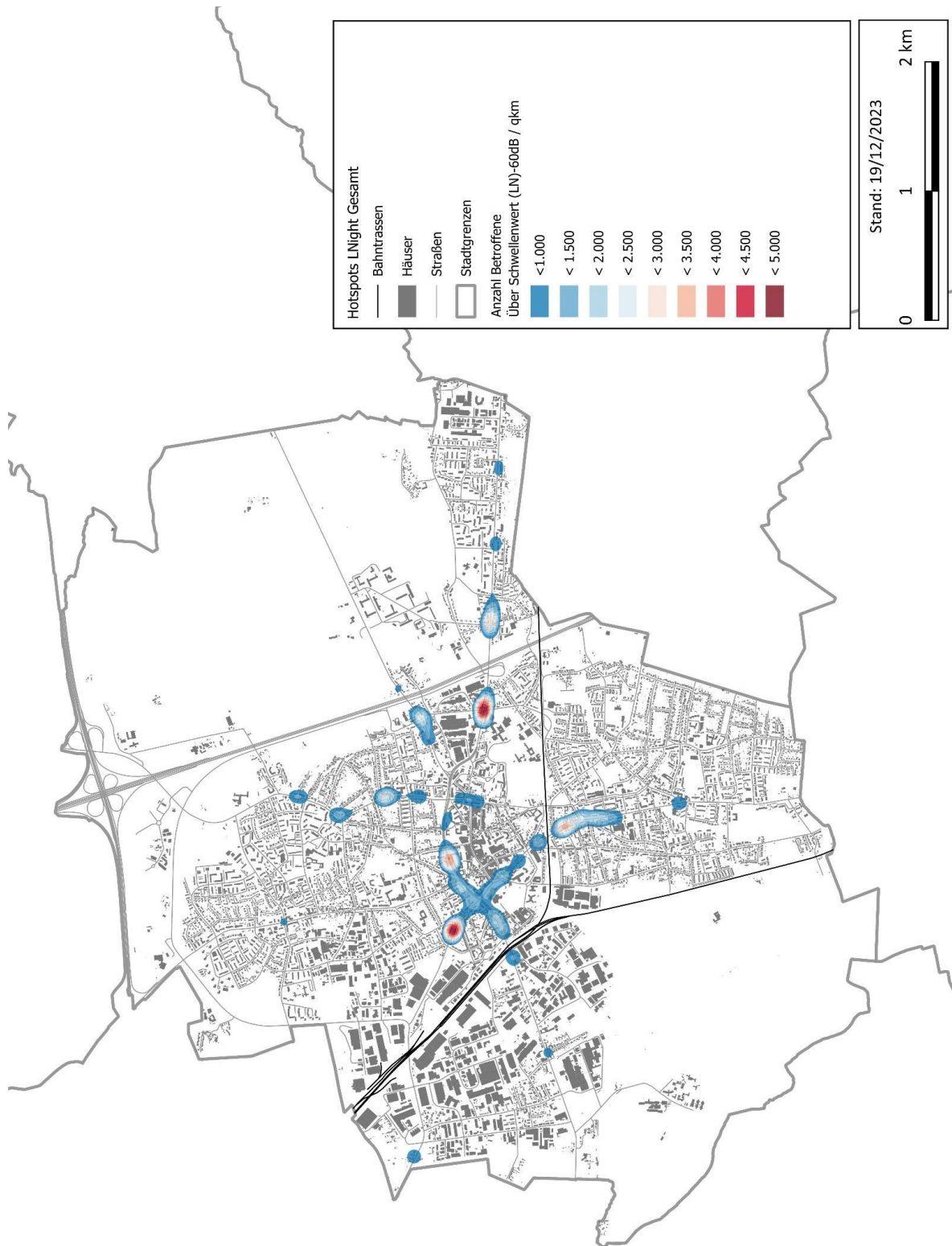
Lärmkartierung aller kartierten Straßen LNight – Status Quo



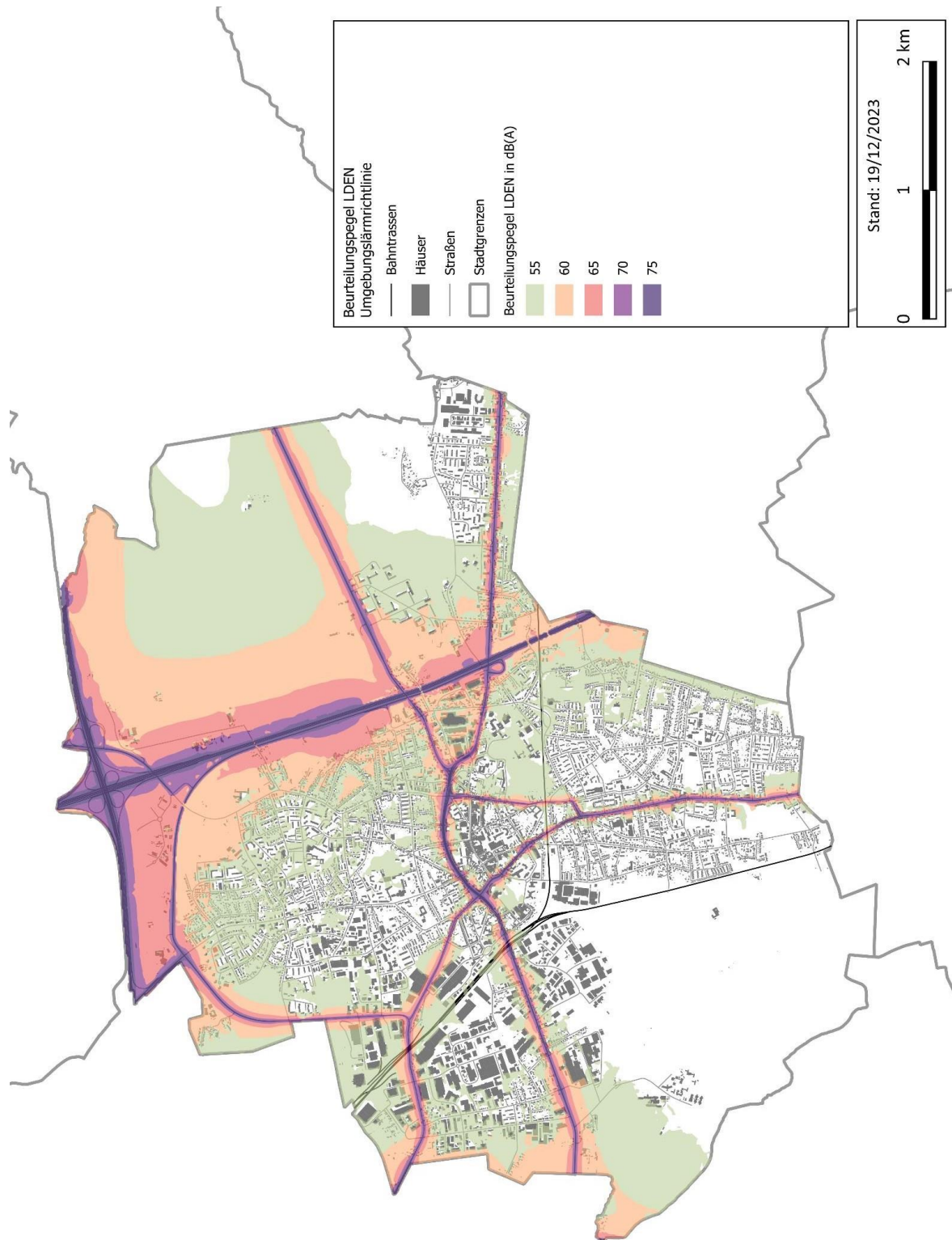
Lärmkartierung aller kartierten Straßen LDEN Hotspot – Status Quo



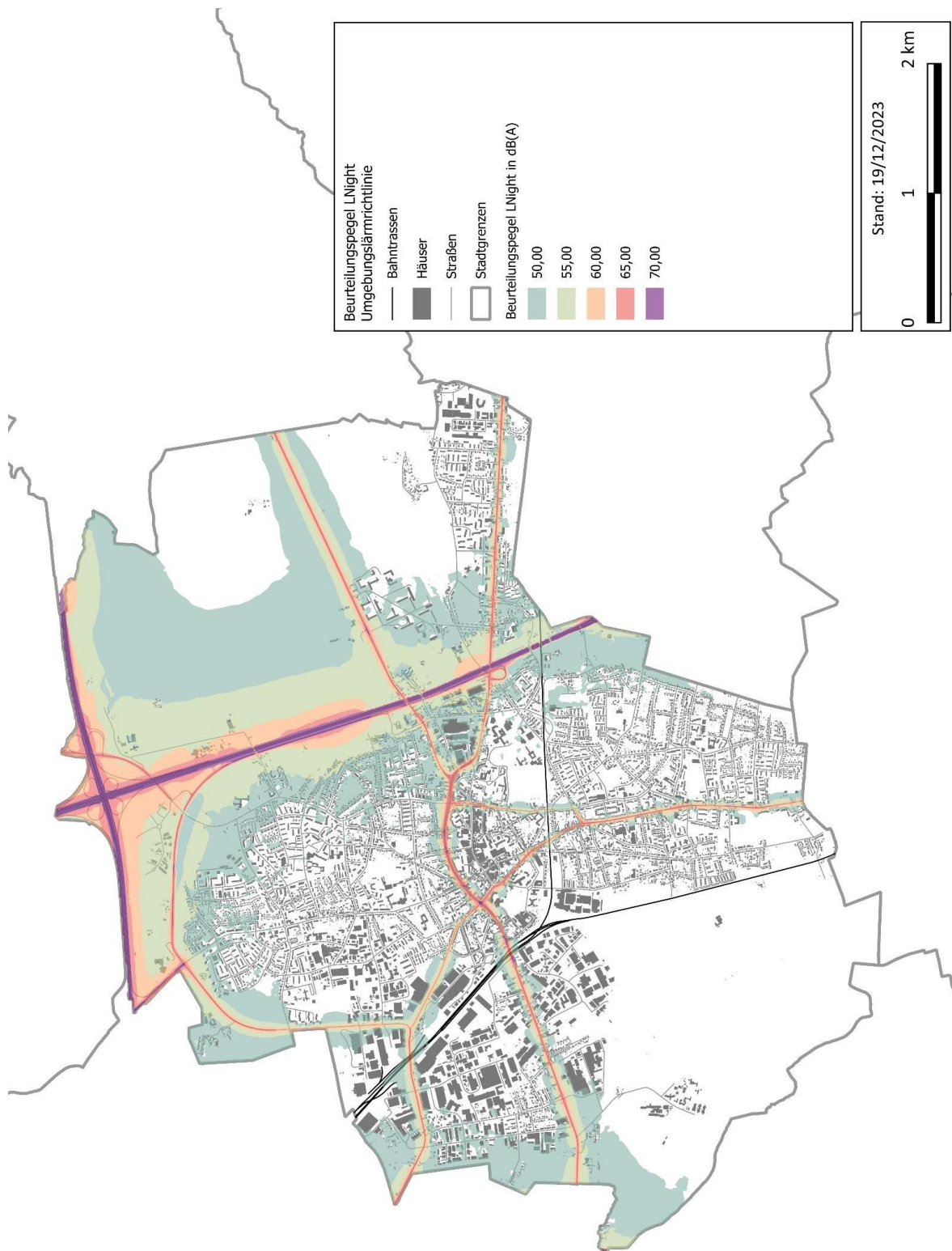
Lärmkartierung aller kartierten Straßen LNight Hotspot – Status Quo



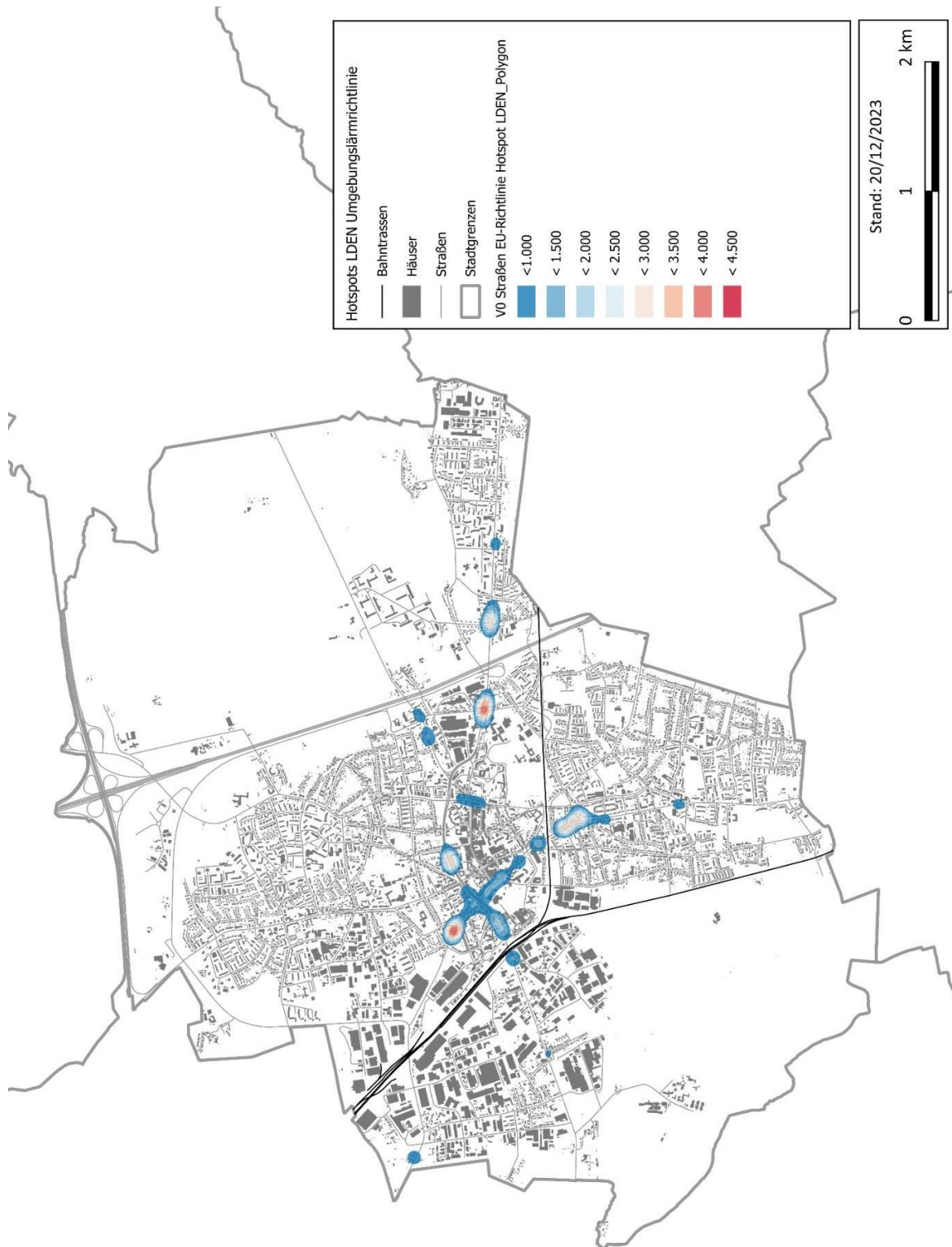
Lärmkartierung Umgebungslärmrichtlinie LDEN – Status Quo



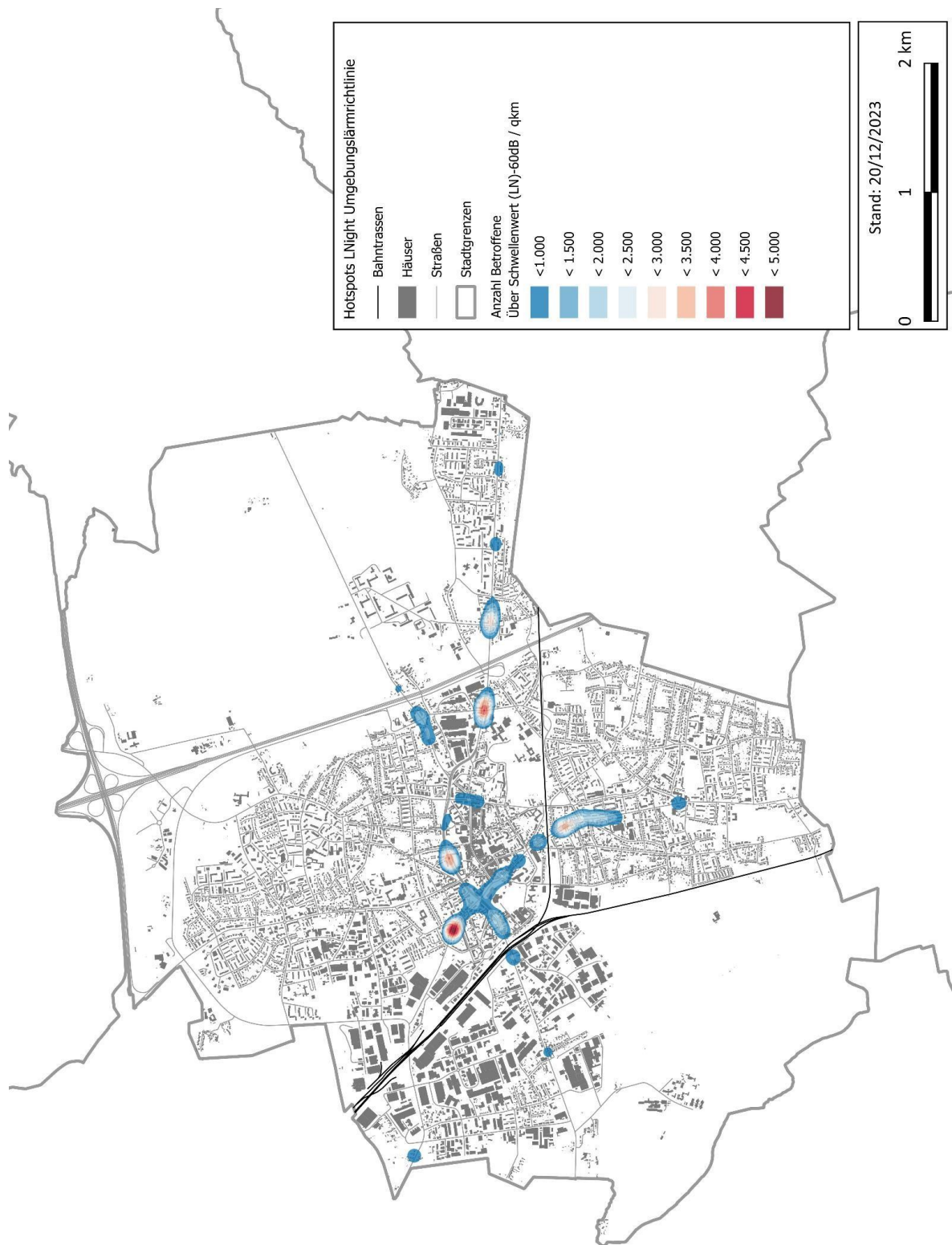
Lärmkartierung Umgebungslärmrichtlinie LNight – Status Quo



Lärmkartierung Umgebungslärmrichtlinie LDEN Hotspot – Status Quo



Lärmkartierung Umgebungslärmrichtlinie LNight Hotspot – Status Quo



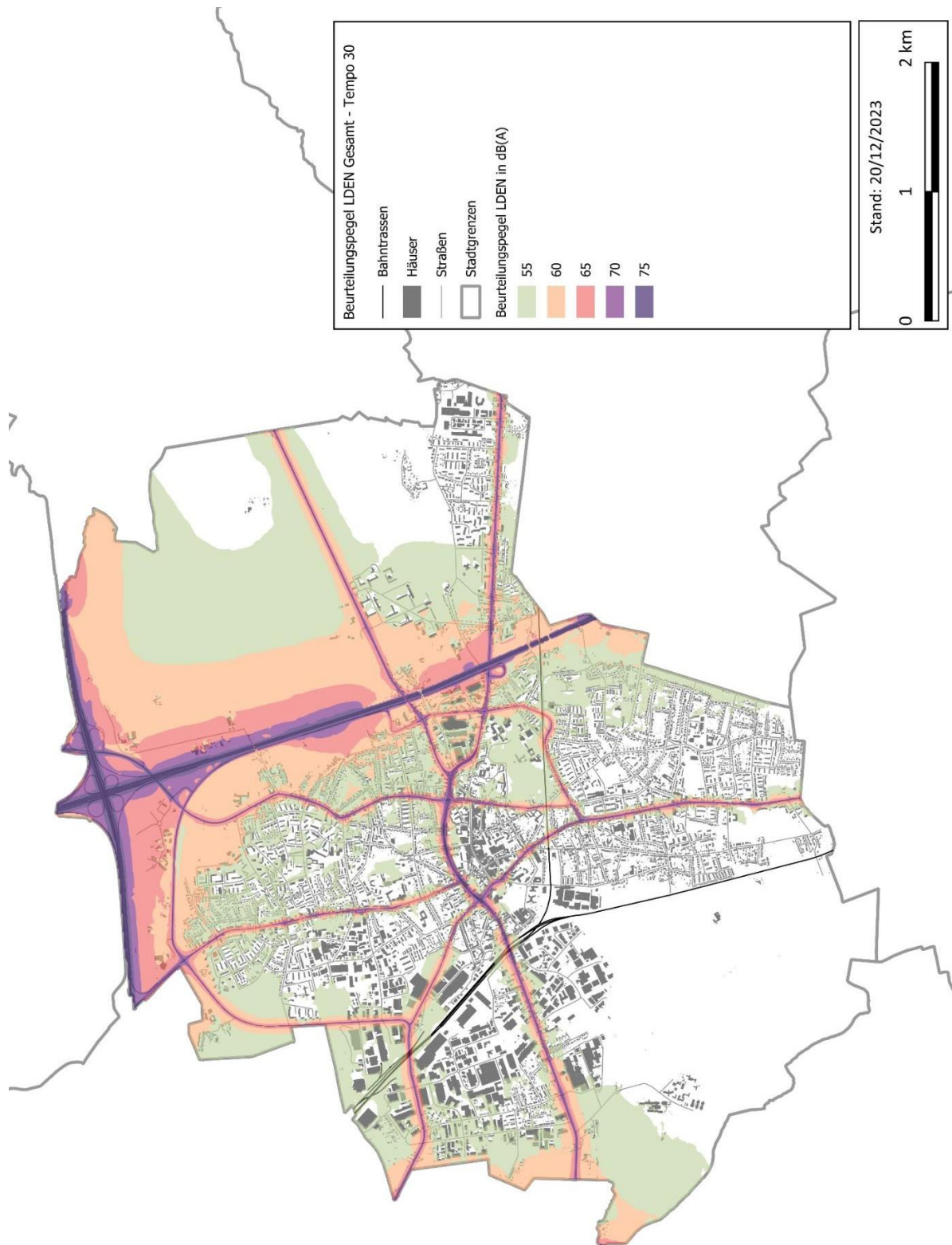
Lärmkartierung Schienenlärm LDEN



Lärmkartierung Schienenlärm LNight



Lärmkartierung aller kartierten Straßen LDEN – Tempo 30



Lärmkartierung aller kartierten Straßen LNight – Tempo 30



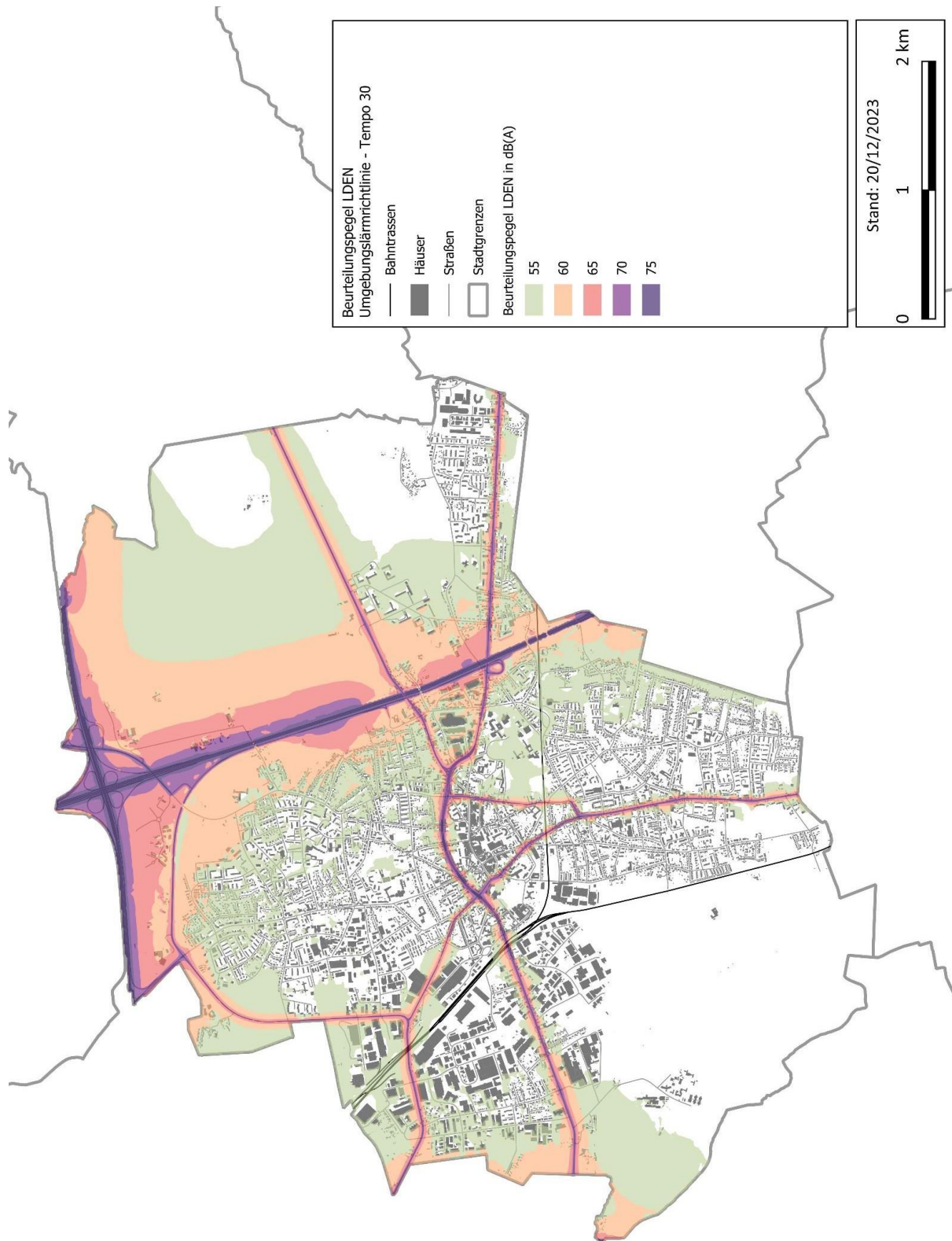
Lärmkartierung aller kartierten Straßen LDEN Hotspots – Tempo 30



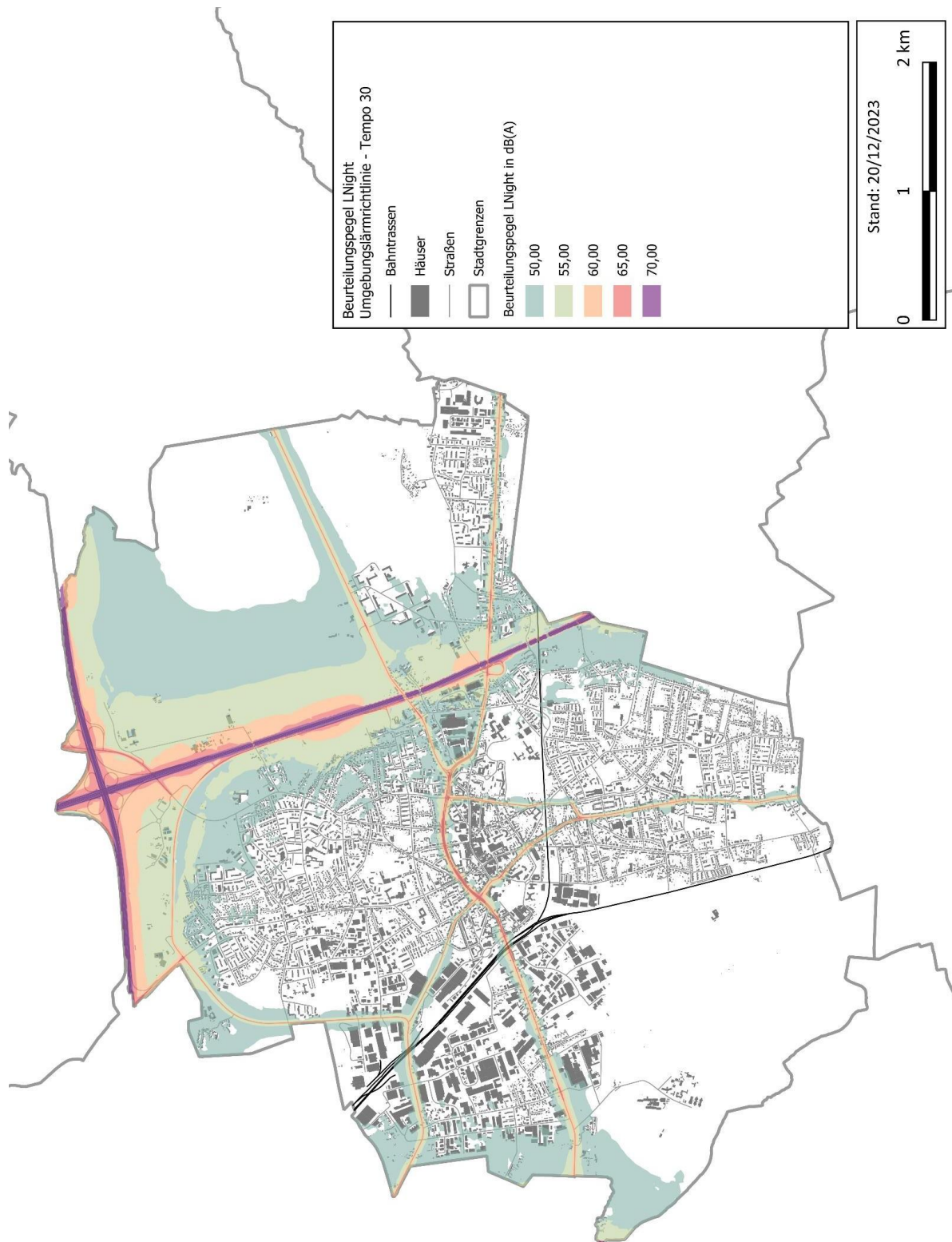
Lärmkartierung aller kartierten Straßen LNight Hotspots – Tempo 30



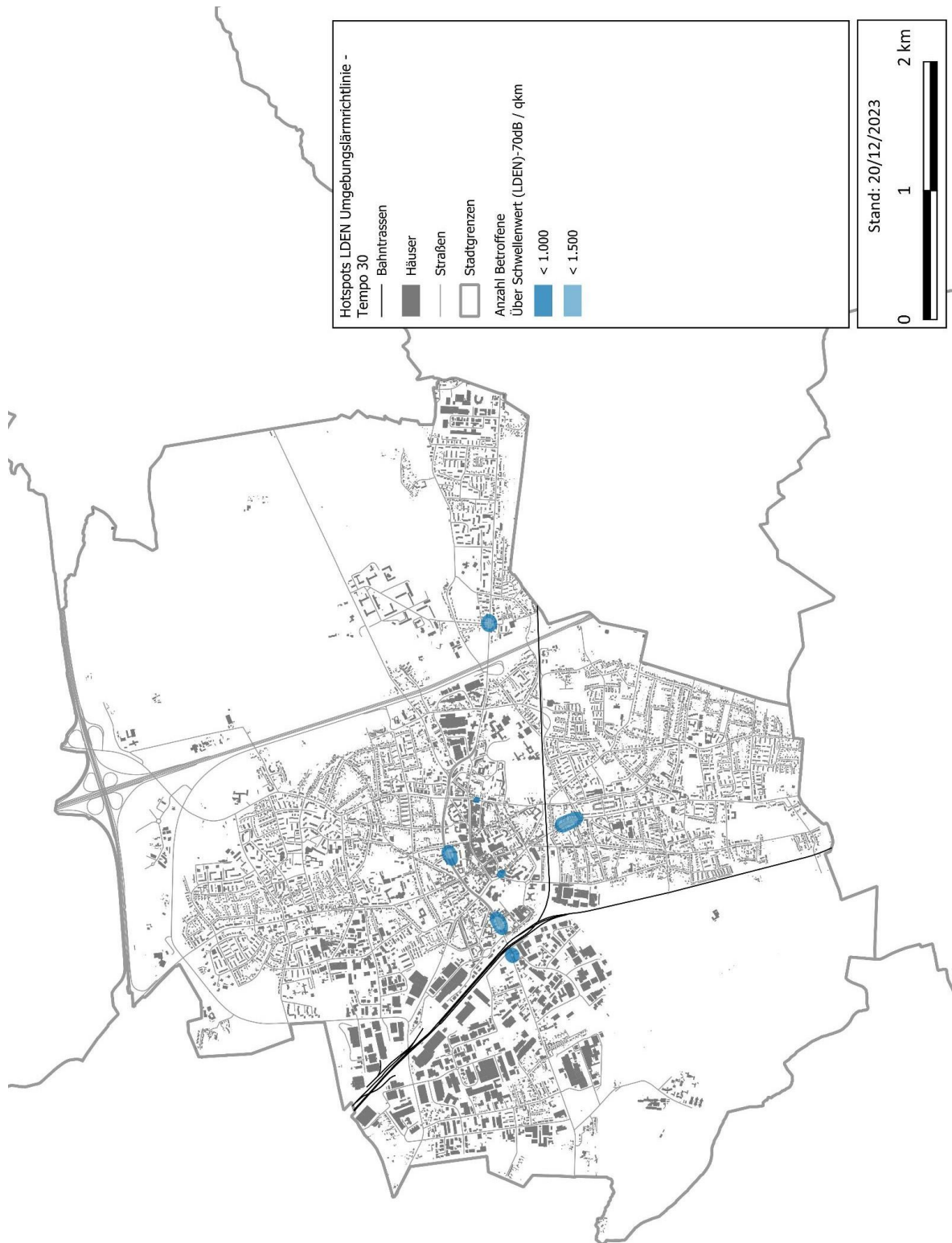
Lärmkartierung Umgebungslärmrichtlinie LDEN – Tempo 30



Lärmkartierung Umgebungslärmrichtlinie LNight – Tempo 30



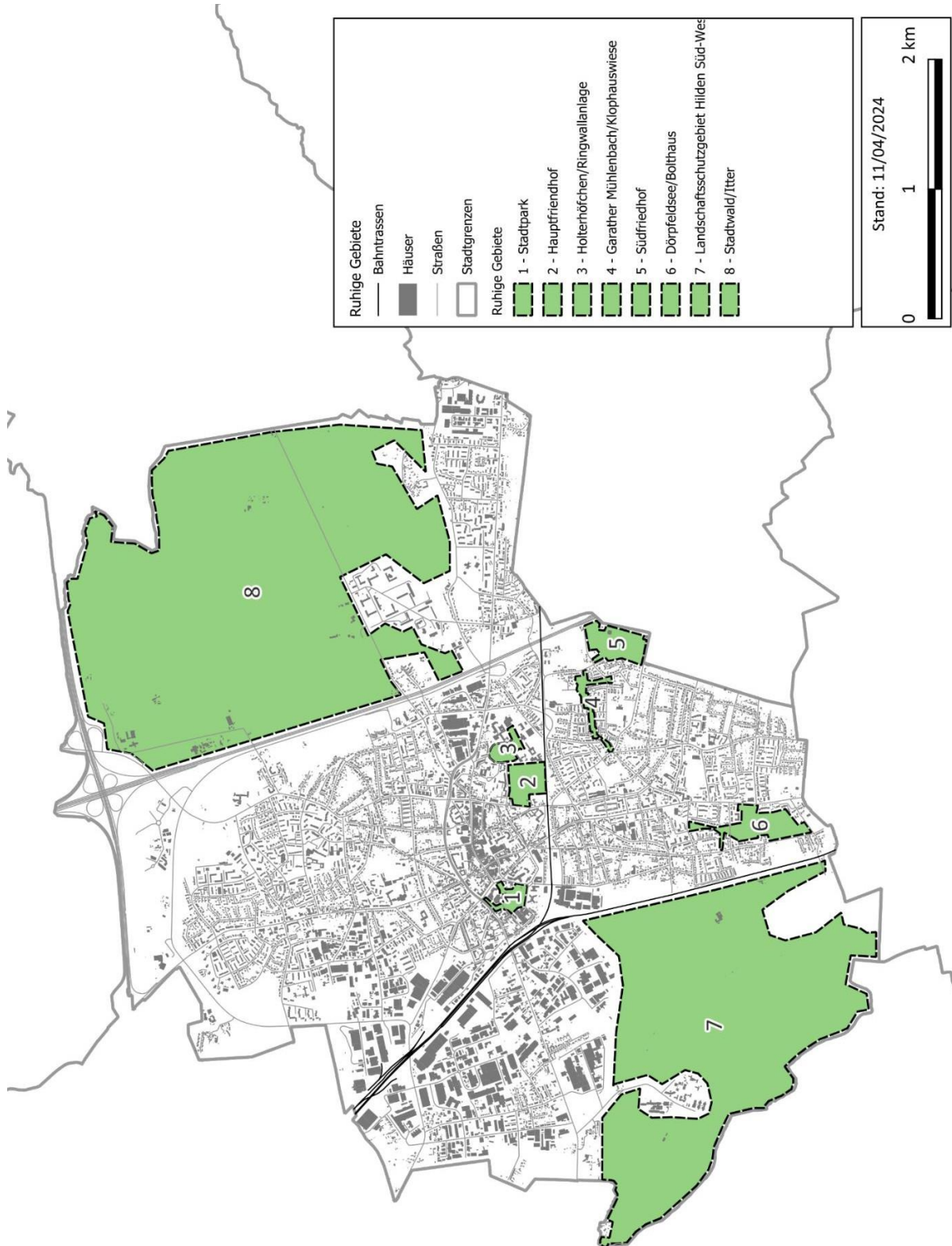
Lärmkartierung Umgebungslärmrichtlinie LDEN Hotspots – Tempo 30



Lärmkartierung Umgebungslärmrichtlinie LNight Hotspots – Tempo 30



Ruhige Gebiete



Anhang 2 – Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete

Anhang 2.1 - Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete, Straßen gesamt, Status Quo

Anhang 2.2 - Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete, Umgebungslärmrichtlinie, Status Quo

Anhang 2.3 - Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete, Straßen gesamt, Tempo 30

Anhang 2.4 - Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete, Umgebungslärmrichtlinie Tempo 30

Anhang 2.1 – Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete, Straßen gesamt, Status Quo

Name	Größe [m²]	Schwellenwert	EU Flächenstatistik Größe [km²]	
			LDEN	LN
Hilden	25942392	> 55	14,12	5,05
		> 65	3,73	1,02
		> 75	0,83	0,11

Anhang 2.2 - Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete, Umgebungslärmrichtlinie, Status Quo

Name	Größe [m²]	Schwellenwert	EU Flächenstatistik Größe [km²]	
			LDEN	LN
Hilden	25942392	> 55	13,56	4,69
		> 65	3,42	0,99
		> 75	0,80	0,11

Anhang 2.3 Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete, Straßen gesamt, Tempo 30

Name	Größe [m²]	Schwellenwert	EU Flächenstatistik Größe [km²]	
			LDEN	LN
Hilden	25.942.392	> 55	13,37	4,58
		> 65	3,13	0,71
		> 75	0,54	0,12

Anhang 2.4 Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete, Umgebungslärmrichtlinie Tempo 30

Name	Größe [m²]	Schwellenwert	EU Flächenstatistik Größe [km²]	
			LDEN	LN
Hilden	25.942.392	> 55	12,94	4,27
		> 65	2,89	0,71
		> 75	0,53	0,12

Anhang 3 – Emissionsberechnungen

Anhang 3.1 - Emissionsberechnung, Straßen gesamt, Status Quo

Anhang 3.2 - Emissionsberechnung, Umgebungslärmrichtlinie, Status Quo

Anhang 3.3 - Legende zu der Emissionsberechnung

Anhang 3.1 - Emissionsberechnung, Straßen gesamt, Status Quo

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Gerresheimer Straße L404															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Richard-Wagner-Str bis Beethovenstr	0+000	9230	1	551	364	74	50	50	30	1	10,0	-1,2 / 0,3	82,3	79,7	70,7
			2	16	4	2	50	50	30						
			3	24	6	4	50	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Beethovenstr bis Mozartstr	0+257	9540	1	570	376	77	50	50	30	1	10,0	-4,9 / 0,8	82,4 - 82,8	79,8 - 80,0	70,8 - 71,2
			2	16	5	3	50	50	30						
			3	24	6	4	50	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Stockshausstr bis Auf dem Sand	0+548	13200	1	788	521	106	50	50	30	1	10,0	-0,5 / 1,6	83,9	81,3	72,3
			2	23	6	4	50	50	30						
			3	34	9	5	50	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Auf dem Sand bis Heerstr	0+629	9080	1	542	358	73	30	50	30	1	10,0	-1,5 / 3,3	79,0 - 79,3	79,6	70,6 - 70,8
			2	16	4	2	30	50	30						
			3	23	6	4	30	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Heerstr bis Augustastr	0+855	8620	1	515	340	69	30	50	30	1	10,0	-3,3 / 5,7	78,8 - 79,3	79,4 - 79,6	70,3 - 70,9
			2	15	4	2	30	50	30						
			3	22	6	3	30	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Augustastr bis D.-Erleben-Str	1+104	8860	1	529	350	71	30	50	30	1	10,0	-1,1 / 1,9	78,9 - 79,0	79,5	70,4 - 70,6
			2	15	4	2	30	50	30						
			3	23	6	3	30	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
D.-Erleben-Str bis Berliner Str	1+262	9230	1	551	364	74	30	50	30	1	10,0	-1,3 / 0,6	79,1	79,7	70,7
			2	16	4	2	30	50	30						
			3	24	6	4	30	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						



Projekt 231329 Hilden, Lärmkartierung Stufe IV
Straßen gesamt - Emissionsberechnung Straßenverkehr -

Anlage A1-1

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Gerresheimer Straße L404															
KV Richard-Wagner-Str	0+000	9230	1	551	364	74	50	50	50	1	10,0	0,0	82,3	79,7	73,7
			2	16	4	2	50	50	50						
			3	24	6	4	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Gerresheimer Straße L404															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Kosenberg bis Regerstr	0+000	8680	1	518	343	70	50	50	50	1	10,0	-1,7 / 2,7	82,0 - 82,1	79,4	73,5 - 73,6
			2	15	4	2	50	50	50						
			3	22	6	3	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Regerstr bis Richard-Wagner-Str	0+321	8760	1	523	346	70	50	50	50	1	10,0	-2,2 / 1,2	82,2	79,5	73,6
			2	15	4	2	50	50	50						
			3	22	6	3	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Grünstraße															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Baustr bis Walder Str	0+000	9970	1	595	393	80	50	50	30	1	10,0	-1,6 / 5,1	82,6 - 83,0	80,0 - 80,2	71,0 - 71,4
			2	17	5	3	50	50	30						
			3	26	6	4	50	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Oststraße															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Walder Str bis Mühlenbachweg	0+000	8230	1	491	325	66	30	30	30	1	10,0	-0,1 / 0,2	78,6	75,7	70,1
			2	14	4	2	30	30	30						
			3	21	5	3	30	30	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Mühlenbachweg bis Elberfelder Str	0+092	7680	1	459	303	62	30	30	30	1	10,0	-2,8 / 1,9	78,3 - 78,5	75,4	69,8 - 70,0
			2	13	4	2	30	30	30						
			3	20	5	3	30	30	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Elberfelder Str bis Ostring	0+490	4960	1	296	196	40	50	50	50	1	10,0	-2,1 / 1,7	79,6	77,0	71,1
			2	9	2	1	50	50	50						
			3	13	3	2	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+722	4960	1	296	196	40	30	30	30	1	10,0	-2,6 / 7,4	76,4 - 77,3	73,6 - 74,2	68,0 - 68,9
			2	9	2	1	30	30	30						
			3	13	3	2	30	30	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Gerresheimer Straße L404															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
ab Nordring bis Lodenheide	0+000	10650	1	636	420	86	50	50	50	1	10,0	-0,4	82,9	80,3	74,4
			2	18	5	3	50	50	50						
			3	27	7	4	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Lodenheide bis Kosenberg	0+115	10350	1	618	408	83	50	50	50	1	10,0	-0,6 / -0,3	82,8	80,2	74,3
			2	18	5	3	50	50	50						
			3	26	7	4	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Kosenberg bis Regerstr	0+000	10350	1	618	408	83	50	50	50	1	10,0	0,0	82,8	80,2	74,2
			2	18	5	3	50	50	50						
			3	26	7	4	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Hochdahler Straße															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Ostring bis Richard-Wagner-Str	0+000	13310	1	795	525	107	50	50	50	1	10,0	-3,9 / 2,7	83,9 - 84,1	81,3 - 81,4	75,3 - 75,6
			2	23	6	4	50	50	50						
			3	34	9	5	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
R.-Wagner-Str bis An-der-Bibel	0+569	12360	1	738	488	99	50	50	50	1	10,0	-2,4 / 2,5	83,6 - 83,7	81,0	75,0 - 75,1
			2	21	6	3	50	50	50						
			3	32	8	5	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
An-der-Bibelskirch bis Beethov	0+949	11810	1	705	466	95	50	50	50	1	10,0	-1,5 / 0,7	83,4	80,8	74,8
			2	20	6	3	50	50	50						
			3	30	8	5	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Beethovenstr bis Jägersteig	1+160	13160	1	786	519	106	30	30	30	1	10,0	-1,0 / 0,6	80,7	77,8	72,2
			2	23	6	4	30	30	30						
			3	34	9	5	30	30	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	1+335	13160	1	786	519	106	50	50	50	1	10,0	0,3	83,8	81,2	75,3
			2	23	6	4	50	50	50						
			3	34	9	5	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Am Jägersteig bis Auf der Hübben	1+338	13210	1	789	521	106	50	50	50	1	10,0	-1,2 / 0,1	83,9	81,3	75,4
			2	23	6	4	50	50	50						
			3	34	9	5	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Auf der Hübben bis Hoffeldstr	1+405	14270	1	852	563	115	50	50	50	1	10,0	-3,4 / 1,6	84,2 - 84,4	81,6	75,6 - 75,8
			2	25	7	4	50	50	50						
			3	37	9	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Hoffeldstr bis Berliner Str	1+754	14490	1	865	572	116	50	50	50	1	10,0	-12,7 / 16,6	84,2 - 86,3	81,6 - 83,1	75,7 - 77,8
			2	25	7	4	50	50	50						
			3	37	9	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Baustraße Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Richrather Str bis Lindenstr	0+000	7640	1	456	301	61	50	50	30	1	10,0	-0,3 / 1,3	81,5	78,9	69,9
			2	13	4	2	50	50	30						
			3	20	5	3	50	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Lindenstr bis Forstbachstr	0+133	7990	1	477	315	64	50	50	30	1	10,0	-0,3 / 2,6	81,7 - 81,8	79,1	70,0 - 70,2
			2	14	4	2	50	50	30						
			3	20	5	3	50	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Forstbachstr bis Grünstr	0+558	8630	1	515	341	69	50	50	30	1	10,0	-5,1 / 5,0	82,0 - 82,3	79,4 - 79,6	70,3 - 70,8
			2	15	4	2	50	50	30						
			3	22	6	3	50	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Kemperdick															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
OA bis Hochdahler Str	0+000	18300	1	1093	722	147	50	50	50	1	10,0	-1,9 / 2,6	85,3 - 85,4	82,7	76,7 - 76,9
			2	32	9	5	50	50	50						
			3	47	12	7	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Hochdahler Straße															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Kemperdick bis Ostring	0+000	18300	1	1093	722	147	50	50	50	1	10,0	-4,3 / 2,3	85,3 - 85,5	82,7 - 82,8	76,7 - 77,0
			2	32	9	5	50	50	50						
			3	47	12	7	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Kirchhofstraße															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Berliner Str bis Am Kronengarten	0+000	12960	1	774	511	104	50	50	50	1	10,0	-0,8 / 3,5	83,8 - 83,9	81,3	75,2 - 75,4
			2	22	6	3	50	50	50						
			3	33	8	5	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Am Kronengarten bis Am Feuerwehrhaus	0+281	11090	1	662	438	89	50	50	50	1	10,0	1,4	83,1	80,5	74,6
			2	19	5	3	50	50	50						
			3	28	7	4	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+293	11090	1	662	438	89	50	50	30	1	10,0	-1,9 / 1,3	83,1	80,5	71,4 - 71,5
			2	19	5	3	50	50	30						
			3	28	7	4	50	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Am Feuerwehrhaus bis Hagelkreuzstr	0+445	10520	1	628	415	85	50	50	30	1	10,0	-1,3 / -0,1	82,9	80,3	71,2
			2	18	5	3	50	50	30						
			3	27	7	4	50	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+622	10520	1	628	415	85	30	30	30	1	10,0	-4,0 / 0,0	79,7 - 80,0	76,8 - 77,0	71,2 - 71,5
			2	18	5	3	30	30	30						
			3	27	7	4	30	30	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Hagelkreuzstr bis Lindenplatz	0+753	10520	1	628	415	85	30	30	30	1	10,0	-0,5 / 1,5	79,7	76,8	71,2
			2	18	5	3	30	30	30						
			3	27	7	4	30	30	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Lindenplatz bis Baustr	0+814	5280	1	315	208	42	50	50	30	1	10,0	-1,2 / 1,4	79,9	77,3	68,2
			2	9	3	1	50	50	30						
			3	14	3	2	50	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Baustraße															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Baustr bis Richrather Str	0+000	13640	1	814	538	110	50	50	30	1	10,0	-0,2 / 1,3	84,0	81,4	72,4
			2	24	7	4	50	50	30						
			3	35	9	5	50	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+145	5280	1	315	208	42	50	50	30	1	10,0	-0,3	79,9	77,3	68,2
			2	9	3	1	50	50	30						
			3	14	3	2	50	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
A3															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
-	0+000	111213	1	5753	3953	951	120	120	120	7	10,0	-1,9 / 1,9	94,2	92,4	88,1 - 88,3
			2	333	197	145	80	80	80						
			3	706	431	327	80	80	80						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						



Projekt 231329 Hilden, Lärmkartierung Stufe IV
Straßen gesamt - Emissionsberechnung Straßenverkehr -

Anlage A1-1

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
A46 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
-	0+000	107375	1	5555	3816	918	100	100	100	7	10,0	-1,9 / 1,3	92,8	91,0	87,3 - 87,5
			2	321	190	140	80	80	80						
			3	682	416	316	80	80	80						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	3+235	106844	1	5527	3797	913	100	100	100	7	10,0	0,4 / 0,7	92,8	91,0	87,3
			2	320	189	139	80	80	80						
			3	679	414	314	80	80	80						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	4+451	114927	1	5945	4085	982	100	100	100	7	10,0	0,5 / 1,2	93,2	91,3	87,6
			2	344	204	150	80	80	80						
			3	730	445	338	80	80	80						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	5+888	89635	1	4637	3186	766	100	100	100	7	10,0	1,0 / 4,1	92,1 - 92,3	90,3 - 90,5	86,6 - 87,0
			2	268	159	117	80	80	80						
			3	569	347	264	80	80	80						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	7+582	79452	1	4110	2824	679	100	100	100	7	10,0	2,6 / 3,5	91,8	89,9	86,2 - 86,4
			2	238	141	104	80	80	80						
			3	505	308	234	80	80	80						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
A59 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
-	0+000	51542	1	2666	1832	441	130	130	130	8	10,0	-1,3 / 1,0	96,1	94,3	90,1
			2	154	91	67	80	80	80						
			3	327	200	152	80	80	80						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	1+481	48418	1	2505	1721	414	130	130	130	8	10,0	-1,1 / 0,9	95,8	94,0	89,7
			2	145	86	63	80	80	80						
			3	308	187	142	80	80	80						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
-	4+200	50841	1	2630	1807	435	130	130	130	8	10,0	-0,3 / 1,8	96,0	94,2	89,9 - 90,1
			2	152	90	66	80	80	80						
			3	323	197	150	80	80	80						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Gerresheimer Straße L404 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
-	0+000	25430	1	1518	1004	204	70	70	70	1	10,0	-0,1 / 2,0	89,7	87,0	81,2
			2	44	12	7	70	70	70						
			3	65	17	10	70	70	70						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+561	23570	1	1407	930	189	70	70	70	1	10,0	-1,3 / 1,6	89,4	86,7	80,8
			2	41	11	6	70	70	70						
			3	60	15	9	70	70	70						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Westring L282 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Gerresheimer Str bis Schalbruch	0+000	11730	1	700	463	94	70	70	70	1	10,0	-2,0 / 0,4	85,9	83,4	77,3
			2	20	6	3	60	60	60						
			3	30	8	5	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+928	11730	1	700	463	94	50	50	50	1	10,0	-0,8 / -0,3	83,3	80,7	74,8
			2	20	6	3	50	50	50						
			3	30	8	5	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Schalbruch bis Westring	1+025	12420	1	742	490	100	50	50	50	1	10,0	-1,3 / 1,3	83,6	81,0	75,1
			2	21	6	3	50	50	50						
			3	32	8	5	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Westring bis Auf dem Sand	1+576	12180	1	727	481	98	50	50	50	1	10,0	-0,1 / 0,8	83,5	80,9	75,0
			2	21	6	3	50	50	50						
			3	31	8	5	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Auf dem Sand bis Ellerstr	1+752	13150	1	785	519	106	30	30	30	1	10,0	-3,0 / 0,8	80,6 - 80,8	77,8 - 77,9	72,2 - 72,4
			2	23	6	4	30	30	30						
			3	34	9	5	30	30	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Hülensenstraße L85 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Westring bis Im Hülensenfeld	0+000	18430	1	1100	727	148	50	50	50	1	10,0	-3,7 / 3,1	85,3 - 85,5	82,7 - 82,8	76,8 - 77,0
			2	32	9	5	50	50	50						
			3	47	12	7	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Im Hülensenfeld bis Niedenstr	0+499	16490	1	985	651	133	50	50	50	1	10,0	-1,6 / 0,3	84,8	82,2	76,3
			2	28	8	4	50	50	50						
			3	42	11	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Niedenstr bis Forststr	0+834	16580	1	990	654	133	50	50	50	1	10,0	-0,9 / 0,3	84,8	82,2	76,3
			2	29	8	4	50	50	50						
			3	42	11	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Forststr bis Ortsausgang	0+922	16510	1	986	652	133	50	50	50	1	10,0	-0,6 / 0,3	84,8	82,2	76,3
			2	29	8	4	50	50	50						
			3	42	11	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	1+112	16510	1	986	652	133	70	70	70	1	10,0	-0,7 / 0,6	87,3	84,9	78,8
			2	29	8	4	60	60	60						
			3	42	11	6	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Ellerstraße L85 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Westring bis Körnerstr	0+000	10940	1	653	432	88	50	50	50	1	10,0	-1,2 / 1,6	83,1	80,4	74,5
			2	19	5	3	50	50	50						
			3	28	7	4	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Körnerstr bis Heerstr	0+700	9640	1	576	380	77	50	50	50	1	10,0	-0,1 / 0,8	82,5	79,9	73,9
			2	17	5	3	50	50	50						
			3	25	6	4	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Heerstr bis Feldstr	0+870	10600	1	633	418	85	50	50	50	1	10,0	-0,7 / 1,8	82,9	80,3	74,4
			2	18	5	3	50	50	50						
			3	27	7	4	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Feldstr bis Berliner Str	1+000	10890	1	650	430	88	50	50	50	1	10,0	0,0 / 1,2	83,0	80,4	74,5
			2	19	5	3	50	50	50						
			3	28	7	4	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Benrather Straße L404															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Berliner Str bis Mittelstr	0+000	19980	1	1193	788	161	50	50	50	1	10,0	-2,6 / 1,9	85,6 - 85,8	83,0	77,1 - 77,2
			2	35	10	5	50	50	50						
			3	51	13	8	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Nordring L282															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Gerreseheimer Str bis Hochdahl	0+000	14180	1	847	560	114	50	50	50	1	10,0	-0,3 / 2,3	84,2	81,6	75,7
			2	25	7	4	50	50	50						
			3	36	9	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+065	14180	1	847	560	114	70	70	70	1	10,0	-0,6 / 1,6	86,7	84,2	78,1
			2	25	7	4	60	60	60						
			3	36	9	6	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+252	14180	1	847	560	114	100	100	100	1	10,0	-1,1 / 1,2	89,3	87,1	80,7
			2	25	7	4	60	60	60						
			3	36	9	6	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
-	0+803	14180	1	847	560	114	70	70	70	1	10,0	0,1 / 3,8	86,7 - 86,8	84,3	78,1 - 78,3
			2	25	7	4	60	60	60						
			3	36	9	6	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Ostring L403															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Hochdahler Str bis Oststr	0+000	17360	1	1037	685	140	50	50	50	1	10,0	-1,2 / 0,6	85,1	82,4	76,5
			2	30	8	5	50	50	50						
			3	44	11	7	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+149	17360	1	1037	685	140	70	70	70	1	10,0	-0,4 / 0,7	87,6	85,1	79,0
			2	30	8	5	60	60	60						
			3	44	11	7	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+411	17360	1	1037	685	140	100	100	100	1	10,0	-1,3 / 1,5	90,2	88,0	81,5
			2	30	8	5	60	60	60						
			3	44	11	7	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	1+516	17360	1	1037	685	140	50	50	50	1	10,0	1,3 / 1,8	85,1	82,5	76,6
			2	30	8	5	50	50	50						
			3	44	11	7	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Oststr bis Walder Str	1+670	12420	1	742	490	100	50	50	50	1	10,0	-0,5 / 1,5	83,6	81,0	75,1
			2	21	6	3	50	50	50						
			3	32	8	5	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	1+983	12420	1	742	490	100	70	70	70	1	10,0	-1,0 / 2,0	86,1	83,7	77,6
			2	21	6	3	60	60	60						
			3	32	8	5	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
-	2+450	12420	1 2 3 4a 4b	742 21 32 - -	490 6 8 - -	100 3 5 - -	50 50 50 - -	50 50 50 - -	50 50 50 - -	1	10,0	-5,2 / 5,6	83,6 - 84,0	81,0 - 81,2	75,1 - 75,5
Walder Straße															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Itterpark bis Grünstr	0+000	10580	1 2 3 4a 4b	632 18 27 - -	418 5 7 - -	85 3 4 - -	50 50 50 - -	50 50 50 - -	50 50 50 - -	1	10,0	-0,6 / 1,3	82,9	80,3	74,4
Grünstr bis Ostring	0+391	11070	1 2 3 4a 4b	661 19 28 - -	437 5 7 - -	89 3 4 - -	50 50 50 - -	50 50 50 - -	50 50 50 - -	1	10,0	-0,1 / 1,3	83,1	80,5	74,6
Ostring bis Lievenstr	0+665	22320	1 2 3 4a 4b	1333 39 57 - -	881 11 14 - -	179 6 9 - -	50 50 50 - -	50 50 50 - -	50 50 50 - -	1	10,0	-0,4 / 2,2	86,2	83,5	77,6
Lievenstr bis Rethelweg	1+058	21450	1 2 3 4a 4b	1281 37 55 - -	846 10 14 - -	172 6 8 - -	50 50 50 - -	50 50 50 - -	50 50 50 - -	1	10,0	0,5 / 1,9	86,0	83,4	77,4
Rethelweg bis Rembrandtweg	1+283	19960	1 2 3 4a 4b	1192 34 51 - -	788 10 13 - -	160 5 8 - -	50 50 50 - -	50 50 50 - -	50 50 50 - -	1	10,0	0,5 / 0,8	85,7	83,0	77,1
Rembrandtweg bis Menzelweg	1+641	19040	1 2 3 4a 4b	1137 33 49 - -	751 9 12 - -	153 5 7 - -	50 50 50 - -	50 50 50 - -	50 50 50 - -	1	10,0	0,9 / 1,3	85,5	82,8	76,9

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Menzelweg bis Holbeinweg	1+790	18340	1	1095	724	147	50	50	50	1	10,0	0,9 / 2,8	85,3	82,7	76,8 - 76,9
			2	32	9	5	50	50	50						
			3	47	12	7	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Holbeinweg bis Dürerweg	2+020	16830	1	1005	664	135	50	50	50	1	10,0	0,5 / 2,0	85,0	82,3	76,4
			2	29	8	5	50	50	50						
			3	43	11	7	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Dürerweg bis Teichstr	2+438	16160	1	965	638	130	50	50	50	1	10,0	-4,8 / 2,8	84,7 - 85,0	82,1 - 82,3	76,2 - 76,5
			2	28	8	4	50	50	50						
			3	41	10	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Berliner Straße B228															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Itterpark bis Elberfelder Str	0+000	12220	1	702	463	100	50	50	50	1	10,0	-1,9 / -0,7	84,1	81,3	76,4
			2	26	7	5	50	50	50						
			3	50	18	12	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Elberfelder Str bis Hochdahler Str	0+207	19750	1	1135	748	161	50	50	50	1	10,0	-2,8 / 0,2	86,1 - 86,2	83,4 - 83,5	78,4 - 78,7
			2	43	12	8	50	50	50						
			3	81	28	19	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Hochdahler Str bis Am Rathaus	0+389	23770	1	1366	900	194	50	50	50	1	10,0	-7,9 / 7,7	86,9 - 87,9	84,2 - 84,9	79,3 - 80,5
			2	51	14	9	50	50	50						
			3	97	34	23	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Am Rathaus bis Bismarckstr	0+620	22910	1	1316	867	187	50	50	50	1	10,0	-1,0 / -0,1	86,7	84,0	79,1
			2	50	14	9	50	50	50						
			3	93	33	22	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Bismarckstr bis Gerresheimer Str	0+763	22880	1	1315	866	186	50	50	50	1	10,0	-0,9 / 0,2	86,7	84,0	79,1
			2	50	14	9	50	50	50						
			3	93	33	22	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Gerresheimer Str bis Benrather Str	1+042	23540	1	1353	891	192	50	50	50	1	10,0	-0,9 / 0,3	86,8	84,1	79,2
			2	51	14	9	50	50	50						
			3	96	34	23	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Benrather Straße B228															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Ellerstr bis Wehrstr	0+000	18840	1	1082	713	154	50	50	50	1	10,0	-2,2 / 0,6	85,9 - 86,0	83,2	78,2 - 78,4
			2	41	11	7	50	50	50						
			3	77	27	18	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Wehrstr bis Bahnhofsallee	0+229	19550	1	1123	740	159	50	50	50	1	10,0	-1,2 / 1,2	86,0	83,3	78,4
			2	42	12	8	50	50	50						
			3	80	28	19	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Bahnhofsallee bis Otto-Hahn-Str	0+344	20460	1	1176	775	167	50	50	50	1	10,0	-2,7 / -0,6	86,2 - 86,4	83,6	78,6 - 78,8
			2	44	12	8	50	50	50						
			3	83	29	20	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Düsseldorfer Straße B228															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Otto-Hahn-Straße bis Liebigstr	0+000	18730	1	1076	709	153	50	50	50	1	10,0	-0,6 / 3,1	85,8 - 86,0	83,1 - 83,3	78,2 - 78,5
			2	41	11	7	50	50	50						
			3	76	27	18	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Liebigstr bis Niedenstr	0+605	16700	1	960	632	136	50	50	50	1	10,0	-0,6 / 2,5	85,3 - 85,5	82,6	77,7 - 77,9
			2	36	10	7	50	50	50						
			3	68	24	16	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Niedenstr bis Forststr	1+184	17790	1	1022	674	145	50	50	50	1	10,0	-0,5 / 1,3	85,6	82,9	78,0
			2	39	11	7	50	50	50						
			3	73	26	17	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Forststr bis Horster Allee	1+410	17830	1	1024	675	145	50	50	50	1	10,0	-1,3 / 0,6	85,6	82,9	78,0
			2	39	11	7	50	50	50						
			3	73	26	17	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Horster Allee bis OA	1+494	16210	1	931	614	132	50	50	50	1	10,0	-1,4 / 1,6	85,2	82,5	77,6 - 77,7
			2	35	10	6	50	50	50						
			3	66	23	16	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Elberfelder Straße B228															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Berliner Str bis Spinnerweg	0+000	9150	1	526	346	75	50	50	50	1	10,0	-2,1 / 6,4	82,7 - 83,4	80,0 - 80,5	75,1 - 76,0
			2	20	5	4	50	50	50						
			3	37	13	9	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Spinnerweg bis Oststr	0+248	9410	1	541	356	77	50	50	50	1	10,0	-1,2 / 3,5	82,8 - 83,1	80,1 - 80,3	75,2 - 75,5
			2	20	6	4	50	50	50						
			3	38	14	9	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Oststr bis Sportanlage	0+495	13420	1	771	508	109	50	50	50	1	10,0	-1,0 / 2,4	84,4 - 84,5	81,7	76,8 - 76,9
			2	29	8	5	50	50	50						
			3	55	19	13	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	1+027	13420	1	771	508	109	70	70	70	1	10,0	0,8 / 2,0	86,9	84,3	79,1
			2	29	8	5	60	60	60						
			3	55	19	13	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Sportanlage bis Waldkaserne	1+326	12630	1	726	478	103	70	70	70	1	10,0	0,7 / 3,9	86,6 - 86,7	84,0 - 84,1	78,8 - 79,0
			2	27	8	5	60	60	60						
			3	51	18	12	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Waldkaserne bis Ortsende	1+614	12280	1	706	465	100	70	70	70	1	10,0	0,4 / 4,7	86,4 - 86,7	83,9 - 84,1	78,7 - 79,0
			2	27	7	5	60	60	60						
			3	50	18	12	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	3+120	12280	1	706	465	100	50	50	50	1	10,0	1,8 / 5,4	84,1 - 84,5	81,4 - 81,6	76,5 - 77,0
			2	27	7	5	50	50	50						
			3	50	18	12	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Ostring															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Ostring bis Hochdahler Str	0+000	6710	1	401	265	54	50	50	50	1	10,0	-4,8 / 5,7	80,9 - 81,3	78,3 - 78,5	72,4 - 72,8
			2	12	3	2	50	50	50						
			3	17	4	3	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Klotzstraße															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Mittelstr bis Robert-Gies-Str	0+000	19980	1	1193	788	161	50	50	50	1	10,0	0,6 / 2,1	85,7	83,1	77,2
			2	35	10	5	50	50	50						
			3	51	13	8	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Robert-Gies-Str bis Hagelkreuz	0+057	15980	1	954	631	128	50	50	50	1	10,0	-0,3 / 2,4	84,7 - 84,8	82,1	76,1 - 76,2
			2	28	8	4	50	50	50						
			3	41	10	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Richrather Straße															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Hagelkreuzstr bis Talstr	0+000	15010	1	896	592	121	50	50	50	1	10,0	-1,2 / 0,3	84,4	81,8	75,9
			2	26	7	4	50	50	50						
			3	38	10	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
-	0+174	15010	1	896	592	121	30	30	30	1	10,0	-1,0 / 0,7	81,3	78,4	72,8
			2	26	7	4	30	30	30						
			3	38	10	6	30	30	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Talstr bis Baustr	0+253	14430	1	862	569	116	30	30	30	1	10,0	-1,0 / -0,7	81,1	78,2	72,6
			2	25	7	4	30	30	30						
			3	37	9	6	30	30	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+317	14430	1	862	569	116	50	50	50	1	10,0	-1,5 / 1,3	84,3	81,6	75,7
			2	25	7	4	50	50	50						
			3	37	9	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Baustr bis Verbindungsstr	0+491	16050	1	958	633	129	50	50	50	1	10,0	-0,1 / 0,8	84,7	82,1	76,2
			2	28	8	4	50	50	50						
			3	41	10	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Verbindungsstr bis Aldi	0+593	15610	1	932	616	125	50	50	50	1	10,0	-1,0 / 1,1	84,6	82,0	76,1
			2	27	8	4	50	50	50						
			3	40	10	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Aldi bis Ende	0+863	14860	1	887	586	119	50	50	50	1	10,0	-3,8 / 2,9	84,4 - 84,6	81,7 - 81,9	75,8 - 76,0
			2	26	7	4	50	50	50						
			3	38	10	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Anhang 3.2 - Emissionsberechnung, Umgebungslärmrichtlinie, Status Quo



Projekt 231329 Hilden, Lärmkartierung Stufe IV
Straßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie - Emissionsberechnung Straßenverkehr -

Anlage A1-2

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Kemperdick															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
OA bis Hochdahler Str	0+000	18300	1	1093	722	147	50	50	50	1	10,0	-1,9 / 2,6	85,3 - 85,4	82,7	76,7 - 76,9
			2	32	9	5	50	50	50						
			3	47	12	7	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Hochdahler Straße															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Kemperdick bis Ostring	0+000	18300	1	1093	722	147	50	50	50	1	10,0	-4,3 / 2,3	85,3 - 85,5	82,7 - 82,8	76,7 - 77,0
			2	32	9	5	50	50	50						
			3	47	12	7	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Kirchhofstraße															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Berliner Str bis Am Kronengarten	0+000	12960	1	774	511	104	50	50	50	1	10,0	-0,8 / 3,5	83,8 - 83,9	81,3	75,2 - 75,4
			2	22	6	3	50	50	50						
			3	33	8	5	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Am Kronengarten bis Am Feuerwehrhaus	0+281	11090	1	662	438	89	50	50	50	1	10,0	1,4	83,1	80,5	74,6
			2	19	5	3	50	50	50						
			3	28	7	4	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+293	11090	1	662	438	89	50	50	30	1	10,0	-1,9 / 1,3	83,1	80,5	71,4 - 71,5
			2	19	5	3	50	50	30						
			3	28	7	4	50	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Am Feuerwehrhaus bis Hagelkreuzstr	0+445	10520	1	628	415	85	50	50	30	1	10,0	-1,3 / -0,1	82,9	80,3	71,2
			2	18	5	3	50	50	30						
			3	27	7	4	50	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+622	10520	1	628	415	85	30	30	30	1	10,0	-4,0 / 0,0	79,7 - 80,0	76,8 - 77,0	71,2 - 71,5
			2	18	5	3	30	30	30						
			3	27	7	4	30	30	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Hagelkreuzstr bis Lindenplatz	0+753	10520	1	628	415	85	30	30	30	1	10,0	-0,5 / 1,5	79,7	76,8	71,2
			2	18	5	3	30	30	30						
			3	27	7	4	30	30	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Lindenplatz bis Baustr	0+814	5280	1	315	208	42	50	50	30	1	10,0	-1,2 / 1,4	79,9	77,3	68,2
			2	9	3	1	50	50	30						
			3	14	3	2	50	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Baustraße Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Baustr bis Richrather Str	0+000	13640	1	814	538	110	50	50	30	1	10,0	-0,2 / 1,3	84,0	81,4	72,4
			2	24	7	4	50	50	30						
			3	35	9	5	50	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+145	5280	1	315	208	42	50	50	30	1	10,0	-0,3	79,9	77,3	68,2
			2	9	3	1	50	50	30						
			3	14	3	2	50	50	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
A3 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
-	0+000	111213	1	5753	3953	951	120	120	120	7	10,0	-1,9 / 1,9	94,2	92,4	88,1 - 88,3
			2	333	197	145	80	80	80						
			3	706	431	327	80	80	80						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
A46 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
-	0+000	107375	1	5555	3816	918	100	100	100	7	10,0	-1,9 / 1,3	92,8	91,0	87,3 - 87,5
			2	321	190	140	80	80	80						
			3	682	416	316	80	80	80						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	3+235	106844	1	5527	3797	913	100	100	100	7	10,0	0,4 / 0,7	92,8	91,0	87,3
			2	320	189	139	80	80	80						
			3	679	414	314	80	80	80						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
-	4+451	114927	1	5945	4085	982	100	100	100	7	10,0	0,5 / 1,2	93,2	91,3	87,6
			2	344	204	150	80	80	80						
			3	730	445	338	80	80	80						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	5+888	89635	1	4637	3186	766	100	100	100	7	10,0	1,0 / 4,1	92,1 - 92,3	90,3 - 90,5	86,6 - 87,0
			2	268	159	117	80	80	80						
			3	569	347	264	80	80	80						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	7+582	79452	1	4110	2824	679	100	100	100	7	10,0	2,6 / 3,5	91,8	89,9	86,2 - 86,4
			2	238	141	104	80	80	80						
			3	505	308	234	80	80	80						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
A59 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
-	0+000	51542	1	2666	1832	441	130	130	130	8	10,0	-1,3 / 1,0	96,1	94,3	90,1
			2	154	91	67	80	80	80						
			3	327	200	152	80	80	80						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	1+481	48418	1	2505	1721	414	130	130	130	8	10,0	-1,1 / 0,9	95,8	94,0	89,7
			2	145	86	63	80	80	80						
			3	308	187	142	80	80	80						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	4+200	50841	1	2630	1807	435	130	130	130	8	10,0	-0,3 / 1,8	96,0	94,2	89,9 - 90,1
			2	152	90	66	80	80	80						
			3	323	197	150	80	80	80						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Gerresheimer Straße L404 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
-	0+000	25430	1	1518	1004	204	70	70	70	1	10,0	-0,1 / 2,0	89,7	87,0	81,2
			2	44	12	7	70	70	70						
			3	65	17	10	70	70	70						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
-	0+561	23570	1	1407	930	189	70	70	70	1	10,0	-1,3 / 1,6	89,4	86,7	80,8
			2	41	11	6	70	70	70						
			3	60	15	9	70	70	70						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Westring L282															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Gerresheimer Str bis Schalbruch	0+000	11730	1	700	463	94	70	70	70	1	10,0	-2,0 / 0,4	85,9	83,4	77,3
			2	20	6	3	60	60	60						
			3	30	8	5	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+928	11730	1	700	463	94	50	50	50	1	10,0	-0,8 / -0,3	83,3	80,7	74,8
			2	20	6	3	50	50	50						
			3	30	8	5	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Schalbruch bis Westring	1+025	12420	1	742	490	100	50	50	50	1	10,0	-1,3 / 1,3	83,6	81,0	75,1
			2	21	6	3	50	50	50						
			3	32	8	5	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Westring bis Auf dem Sand	1+576	12180	1	727	481	98	50	50	50	1	10,0	-0,1 / 0,8	83,5	80,9	75,0
			2	21	6	3	50	50	50						
			3	31	8	5	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Auf dem Sand bis Ellerstr	1+752	13150	1	785	519	106	30	30	30	1	10,0	-3,0 / 0,8	80,6 - 80,8	77,8 - 77,9	72,2 - 72,4
			2	23	6	4	30	30	30						
			3	34	9	5	30	30	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Hülsenstraße L85															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Westring bis Im Hülsenfeld	0+000	18430	1	1100	727	148	50	50	50	1	10,0	-3,7 / 3,1	85,3 - 85,5	82,7 - 82,8	76,8 - 77,0
			2	32	9	5	50	50	50						
			3	47	12	7	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Im Hülsenfeld bis Niedenstr	0+499	16490	1	985	651	133	50	50	50	1	10,0	-1,6 / 0,3	84,8	82,2	76,3
			2	28	8	4	50	50	50						
			3	42	11	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Niedenstr bis Forststr	0+834	16580	1	990	654	133	50	50	50	1	10,0	-0,9 / 0,3	84,8	82,2	76,3
			2	29	8	4	50	50	50						
			3	42	11	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Forststr bis Ortsausgang	0+922	16510	1	986	652	133	50	50	50	1	10,0	-0,6 / 0,3	84,8	82,2	76,3
			2	29	8	4	50	50	50						
			3	42	11	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	1+112	16510	1	986	652	133	70	70	70	1	10,0	-0,7 / 0,6	87,3	84,9	78,8
			2	29	8	4	60	60	60						
			3	42	11	6	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Ellerstraße L85															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Westring bis Körnerstr	0+000	10940	1	653	432	88	50	50	50	1	10,0	-1,2 / 1,6	83,1	80,4	74,5
			2	19	5	3	50	50	50						
			3	28	7	4	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Körnerstr bis Heerstr	0+700	9640	1	576	380	77	50	50	50	1	10,0	-0,1 / 0,8	82,5	79,9	73,9
			2	17	5	3	50	50	50						
			3	25	6	4	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Heerstr bis Feldstr	0+870	10600	1	633	418	85	50	50	50	1	10,0	-0,7 / 1,8	82,9	80,3	74,4
			2	18	5	3	50	50	50						
			3	27	7	4	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Feldstr bis Berliner Str	1+000	10890	1	650	430	88	50	50	50	1	10,0	0,0 / 1,2	83,0	80,4	74,5
			2	19	5	3	50	50	50						
			3	28	7	4	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Benrather Straße L404 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Berliner Str bis Mittelstr	0+000	19980	1	1193	788	161	50	50	50	1	10,0	-2,6 / 1,9	85,6 - 85,8	83,0	77,1 - 77,2
			2	35	10	5	50	50	50						
			3	51	13	8	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Nordring L282 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Gerreseheimer Str bis Hochdahl	0+000	14180	1	847	560	114	50	50	50	1	10,0	-0,3 / 2,3	84,2	81,6	75,7
			2	25	7	4	50	50	50						
			3	36	9	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+065	14180	1	847	560	114	70	70	70	1	10,0	-0,6 / 1,6	86,7	84,2	78,1
			2	25	7	4	60	60	60						
			3	36	9	6	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+252	14180	1	847	560	114	100	100	100	1	10,0	-1,1 / 1,2	89,3	87,1	80,7
			2	25	7	4	60	60	60						
			3	36	9	6	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+803	14180	1	847	560	114	70	70	70	1	10,0	0,1 / 3,8	86,7 - 86,8	84,3	78,1 - 78,3
			2	25	7	4	60	60	60						
			3	36	9	6	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Ostring L403 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Hochdahler Str bis Oststr	0+000	17360	1	1037	685	140	50	50	50	1	10,0	-1,2 / 0,6	85,1	82,4	76,5
			2	30	8	5	50	50	50						
			3	44	11	7	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
-	0+149	17360	1	1037	685	140	70	70	70	1	10,0	-0,4 / 0,7	87,6	85,1	79,0
			2	30	8	5	60	60	60						
			3	44	11	7	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+411	17360	1	1037	685	140	100	100	100	1	10,0	-1,3 / 1,5	90,2	88,0	81,5
			2	30	8	5	60	60	60						
			3	44	11	7	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	1+516	17360	1	1037	685	140	50	50	50	1	10,0	1,3 / 1,8	85,1	82,5	76,6
			2	30	8	5	50	50	50						
			3	44	11	7	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Oststr bis Walder Str	1+670	12420	1	742	490	100	50	50	50	1	10,0	-0,5 / 1,5	83,6	81,0	75,1
			2	21	6	3	50	50	50						
			3	32	8	5	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	1+983	12420	1	742	490	100	70	70	70	1	10,0	-1,0 / 2,0	86,1	83,7	77,6
			2	21	6	3	60	60	60						
			3	32	8	5	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	2+450	12420	1	742	490	100	50	50	50	1	10,0	-5,2 / 5,6	83,6 - 84,0	81,0 - 81,2	75,1 - 75,5
			2	21	6	3	50	50	50						
			3	32	8	5	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Walder Straße															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Itterpark bis Grünstr	0+000	10580	1	632	418	85	50	50	50	1	10,0	-0,6 / 1,3	82,9	80,3	74,4
			2	18	5	3	50	50	50						
			3	27	7	4	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Grünstr bis Ostring	0+391	11070	1	661	437	89	50	50	50	1	10,0	-0,1 / 1,3	83,1	80,5	74,6
			2	19	5	3	50	50	50						
			3	28	7	4	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Ostring bis Lievenstr	0+665	22320	1	1333	881	179	50	50	50	1	10,0	-0,4 / 2,2	86,2	83,5	77,6
			2	39	11	6	50	50	50						
			3	57	14	9	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Lievenstr bis Rethelweg	1+058	21450	1	1281	846	172	50	50	50	1	10,0	0,5 / 1,9	86,0	83,4	77,4
			2	37	10	6	50	50	50						
			3	55	14	8	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Rethelweg bis Rembrandtweg	1+283	19960	1	1192	788	160	50	50	50	1	10,0	0,5 / 0,8	85,7	83,0	77,1
			2	34	10	5	50	50	50						
			3	51	13	8	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Rembrandtweg bis Menzelweg	1+641	19040	1	1137	751	153	50	50	50	1	10,0	0,9 / 1,3	85,5	82,8	76,9
			2	33	9	5	50	50	50						
			3	49	12	7	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Menzelweg bis Holbeinweg	1+790	18340	1	1095	724	147	50	50	50	1	10,0	0,9 / 2,8	85,3	82,7	76,8 - 76,9
			2	32	9	5	50	50	50						
			3	47	12	7	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Holbeinweg bis Dürerweg	2+020	16830	1	1005	664	135	50	50	50	1	10,0	0,5 / 2,0	85,0	82,3	76,4
			2	29	8	5	50	50	50						
			3	43	11	7	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Dürerweg bis Teichstr	2+438	16160	1	965	638	130	50	50	50	1	10,0	-4,8 / 2,8	84,7 - 85,0	82,1 - 82,3	76,2 - 76,5
			2	28	8	4	50	50	50						
			3	41	10	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						



Projekt 231329 Hilden, Lärmkartierung Stufe IV
Straßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie - Emissionsberechnung Straßenverkehr -

Anlage A1-2

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Berliner Straße B228															
Itterpark bis Elberfelder Str	0+000	12220	1	702	463	100	50	50	50	1	10,0	-1,9 / -0,7	84,1	81,3	76,4
			2	26	7	5	50	50	50						
			3	50	18	12	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Elberfelder Str bis Hochdahler Str	0+207	19750	1	1135	748	161	50	50	50	1	10,0	-2,8 / 0,2	86,1 - 86,2	83,4 - 83,5	78,4 - 78,7
			2	43	12	8	50	50	50						
			3	81	28	19	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Hochdahler Str bis Am Rathaus	0+389	23770	1	1366	900	194	50	50	50	1	10,0	-7,9 / 7,7	86,9 - 87,9	84,2 - 84,9	79,3 - 80,5
			2	51	14	9	50	50	50						
			3	97	34	23	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Am Rathaus bis Bismarckstr	0+620	22910	1	1316	867	187	50	50	50	1	10,0	-1,0 / -0,1	86,7	84,0	79,1
			2	50	14	9	50	50	50						
			3	93	33	22	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Bismarckstr bis Gerresheimer Str	0+763	22880	1	1315	866	186	50	50	50	1	10,0	-0,9 / 0,2	86,7	84,0	79,1
			2	50	14	9	50	50	50						
			3	93	33	22	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Gerresheimer Str bis Benrather Str	1+042	23540	1	1353	891	192	50	50	50	1	10,0	-0,9 / 0,3	86,8	84,1	79,2
			2	51	14	9	50	50	50						
			3	96	34	23	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Benrather Straße B228															
Ellerstr bis Wehrstr	0+000	18840	1	1082	713	154	50	50	50	1	10,0	-2,2 / 0,6	85,9 - 86,0	83,2	78,2 - 78,4
			2	41	11	7	50	50	50						
			3	77	27	18	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Wehrstr bis Bahnhofsallee	0+229	19550	1	1123	740	159	50	50	50	1	10,0	-1,2 / 1,2	86,0	83,3	78,4
			2	42	12	8	50	50	50						
			3	80	28	19	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Bahnhofsallee bis Otto-Hahn-Str	0+344	20460	1	1176	775	167	50	50	50	1	10,0	-2,7 / -0,6	86,2 - 86,4	83,6	78,6 - 78,8
			2	44	12	8	50	50	50						
			3	83	29	20	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Düsseldorfer Straße B228															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Otto-Hahn-Straße bis Liebigstr	0+000	18730	1	1076	709	153	50	50	50	1	10,0	-0,6 / 3,1	85,8 - 86,0	83,1 - 83,3	78,2 - 78,5
			2	41	11	7	50	50	50						
			3	76	27	18	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Liebigstr bis Niedenstr	0+605	16700	1	960	632	136	50	50	50	1	10,0	-0,6 / 2,5	85,3 - 85,5	82,6	77,7 - 77,9
			2	36	10	7	50	50	50						
			3	68	24	16	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Niedenstr bis Forststr	1+184	17790	1	1022	674	145	50	50	50	1	10,0	-0,5 / 1,3	85,6	82,9	78,0
			2	39	11	7	50	50	50						
			3	73	26	17	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Forststr bis Horster Allee	1+410	17830	1	1024	675	145	50	50	50	1	10,0	-1,3 / 0,6	85,6	82,9	78,0
			2	39	11	7	50	50	50						
			3	73	26	17	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Horster Allee bis OA	1+494	16210	1	931	614	132	50	50	50	1	10,0	-1,4 / 1,6	85,2	82,5	77,6 - 77,7
			2	35	10	6	50	50	50						
			3	66	23	16	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						



Projekt 231329 Hilden, Lärmkartierung Stufe IV
Straßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie - Emissionsberechnung Straßenverkehr -

Anlage A1-2

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Elberfelder Straße B228 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Berliner Str bis Spinnerweg	0+000	9150	1	526	346	75	50	50	50	1	10,0	-2,1 / 6,4	82,7 - 83,4	80,0 - 80,5	75,1 - 76,0
			2	20	5	4	50	50	50						
			3	37	13	9	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Spinnerweg bis Oststr	0+248	9410	1	541	356	77	50	50	50	1	10,0	-1,2 / 3,5	82,8 - 83,1	80,1 - 80,3	75,2 - 75,5
			2	20	6	4	50	50	50						
			3	38	14	9	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Oststr bis Sportanlage	0+495	13420	1	771	508	109	50	50	50	1	10,0	-1,0 / 2,4	84,4 - 84,5	81,7	76,8 - 76,9
			2	29	8	5	50	50	50						
			3	55	19	13	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	1+027	13420	1	771	508	109	70	70	70	1	10,0	0,8 / 2,0	86,9	84,3	79,1
			2	29	8	5	60	60	60						
			3	55	19	13	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Sportanlage bis Waldkaserne	1+326	12630	1	726	478	103	70	70	70	1	10,0	0,7 / 3,9	86,6 - 86,7	84,0 - 84,1	78,8 - 79,0
			2	27	8	5	60	60	60						
			3	51	18	12	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Waldkaserne bis Ortsende	1+614	12280	1	706	465	100	70	70	70	1	10,0	0,4 / 4,7	86,4 - 86,7	83,9 - 84,1	78,7 - 79,0
			2	27	7	5	60	60	60						
			3	50	18	12	60	60	60						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	3+120	12280	1	706	465	100	50	50	50	1	10,0	1,8 / 5,4	84,1 - 84,5	81,4 - 81,6	76,5 - 77,0
			2	27	7	5	50	50	50						
			3	50	18	12	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						



Projekt 231329 Hilden, Lärmkartierung Stufe IV
Straßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie - Emissionsberechnung Straßenverkehr -

Anlage A1-2

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Ostring															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Ostring bis Hochdahler Str	0+000	6710	1	401	265	54	50	50	50	1	10,0	-4,8 / 5,7	80,9 - 81,3	78,3 - 78,5	72,4 - 72,8
			2	12	3	2	50	50	50						
			3	17	4	3	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Klotzstraße															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Mittelstr bis Robert-Gies-Str	0+000	19980	1	1193	788	161	50	50	50	1	10,0	0,6 / 2,1	85,7	83,1	77,2
			2	35	10	5	50	50	50						
			3	51	13	8	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Robert-Gies-Str bis Hagelkreuz	0+057	15980	1	954	631	128	50	50	50	1	10,0	-0,3 / 2,4	84,7 - 84,8	82,1	76,1 - 76,2
			2	28	8	4	50	50	50						
			3	41	10	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Richrather Straße															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
Hagelkreuzstr bis Talstr	0+000	15010	1	896	592	121	50	50	50	1	10,0	-1,2 / 0,3	84,4	81,8	75,9
			2	26	7	4	50	50	50						
			3	38	10	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+174	15010	1	896	592	121	30	30	30	1	10,0	-1,0 / 0,7	81,3	78,4	72,8
			2	26	7	4	30	30	30						
			3	38	10	6	30	30	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Talstr bis Baustr	0+253	14430	1	862	569	116	30	30	30	1	10,0	-1,0 / -0,7	81,1	78,2	72,6
			2	25	7	4	30	30	30						
			3	37	9	6	30	30	30						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
-	0+317	14430	1	862	569	116	50	50	50	1	10,0	-1,5 / 1,3	84,3	81,6	75,7
			2	25	7	4	50	50	50						
			3	37	9	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						



Projekt 231329 Hilden, Lärmkartierung Stufe IV
Straßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie - Emissionsberechnung Straßenverkehr -

Anlage A1-2

Abschnittsname	Stationierung km	ADT Veh/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
				Tag Kfz/h	Abend Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]	ID	Lufttemp. [°]		Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Baustr bis Verbindungsstr	0+491	16050	1	958	633	129	50	50	50	1	10,0	-0,1 / 0,8	84,7	82,1	76,2
			2	28	8	4	50	50	50						
			3	41	10	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Verbindungsstr bis Aldi	0+593	15610	1	932	616	125	50	50	50	1	10,0	-1,0 / 1,1	84,6	82,0	76,1
			2	27	8	4	50	50	50						
			3	40	10	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						
Aldi bis Ende	0+863	14860	1	887	586	119	50	50	50	1	10,0	-3,8 / 2,9	84,4 - 84,6	81,7 - 81,9	75,8 - 76,0
			2	26	7	4	50	50	50						
			3	38	10	6	50	50	50						
			4a	-	-	-	-	-	-						
			4b	-	-	-	-	-	-						

Anhang 3.3 - Legende zu der Emissionsberechnung

Legende zu der Emissionsberechnung

ADT Veh/24h (Average daily traffic volume in vehicles per 24 hours):

Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen in Fahrzeugen pro 24 Stunden

Fahrzeugtypen:

Klasse	Bezeichnung	Beschreibung
1	Leichte Kraftfahrzeuge	PKW, Lieferwagen $\leq 3,5$ t, Geländewagen (SUV), Großraumlimousinen, einschließlich Anhänger und Wohnwagen
2	Mittelschwere Fahrzeuge	Mittelschwere Fahrzeuge, Lieferwagen $> 3,5$ t, Busse, Wohnmobile usw. mit zwei Achsen und Doppelbereifung auf der Hinterachse
3	Schwere Fahrzeuge	Schwere Nutzfahrzeuge, Reisebusse, Busse, mit drei oder mehr Achsen
4	Zweirädrige Kraftfahrzeuge	4a Zwei-, drei- und vierrädrige Mopeds 4b Motorräder mit und ohne Seitenwagen, drei- und vierrädrige Motorräder

Straßenoberfläche:

ID 1 = nationale Referenz

ID 7 = Betone nach ZTV Beton - StB mit Waschbetonoberfläche

ID 8 = Lärmarmer Gussasphalt nach ZTV Asphalt - StB07, Verfahren B

Anhang 4 – Statistik lärmbelastete Personen

Anhang 4.1 - Statistik lärmbelastete Personen, Straßen gesamt, Status Quo

Anhang 4.2 - Statistik lärmbelastete Personen, Umgebungslärmrichtlinie, Status Quo

Anhang 4.3 - Statistik lärmbelastete Personen, Straßen gesamt, Tempo 30

Anhang 4.4 Statistik lärmbelastete Personen, Umgebungslärmrichtlinie, Tempo 30

Anhang 4.1 - Statistik lärmbelastete Personen, Straßen gesamt, Status Quo

Name	Größe [m²]	Intervalle	EU Einwohnerstatistik				
			Einwohner		IHD	HA	HSD
			LDEN	LN	LDEN	LDEN	LN
Hilden	25.942.392	50 - 54	17135	7454	7,98	4001	1010
		55 - 59	10617	3858			
		60 - 64	4662	3050			
		65 - 69	3280	448			
		70 - 74	3047	-			
		> 75	321	-			

Anhang 4.2 - Statistik lärmbelastete Personen, Umgebungslärmrichtlinie, Status Quo

Name	Größe [m²]	Intervalle	EU Einwohnerstatistik				
			Einwohner		IHD	HA	HSD
			LDEN	LN	LDEN	LDEN	LN
Hilden	25.942.392	50 - 54	19180	6798	6,44	3348	814
		55 - 59	10822	2428			
		60 - 64	3821	2443			
		65 - 69	2025	440			
		70 - 74	2307	-			
		> 75	318	-			

Anhang 4.3 - Statistik lärmbelastete Personen, Straßen gesamt, Tempo 30

Name	Größe [m²]	Intervalle	EU Einwohnerstatistik				
			Einwohner		IHD	HA	HSD
			LDEN	LN	LDEN	LDEN	LN
Hilden	25.942.392	50 - 54	17362	6958	6,22	3209	816
		55 - 59	9645	4286			
		60 - 64	4290	1571			
		65 - 69	3943	59			
		70 - 74	1069	-			
		> 75	1	-			

Anhang 4.4 - Statistik lärmbelastete Personen, Umgebungslärmrichtlinie, Tempo 30

Name	Größe [m²]	Intervalle	EU Einwohnerstatistik				
			Einwohner		IHD	HA	HSD
			LDEN	LN	LDEN	LDEN	LN
Hilden	25.942.392	50 - 54	19048	6140	4,96	2659	644
		55 - 59	9591	2851			
		60 - 64	3328	1282			
		65 - 69	2545	59			
		70 - 74	920	-			
		> 75	1	-			

Anhang 5 – Lärmbelastete Wohnungen, Schulgebäude, Krankenhausgebäude

Anhang 5.1 lärmbelastete Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude, Straßen
gesamt, Status Quo

Anhang 5.2 lärmbelastete Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude,
Umgebungslärmrichtlinie, Status Quo

Anhang 5.3 lärmbelastete Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude, Straßen
gesamt, Tempo 30

Anhang 5.4 lärmbelastete Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude,
Umgebungslärmrichtlinie Tempo 30

**Anhang 5.1 - Lärmbelastete Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude, Straßen
gesamt, Status Quo**

Name	Größe [m²]	Intervalle	EU Flächenstatistik		
			Anzahl Wohnungen LDEN	Anzahl Schulen LDEN	Anzahl Krankenhäuser LDEN
Hilden	25942392	> 55	14281	90	3
		> 65	4000	11	-
		> 75	637	1	-

**Anhang 5.2 - Lärmbelastete Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude,
Umgebungslärmrichtlinie, Status Quo**



Projekt 231329 Hilden, Lärmkartierung Stufe IV
230919 lärmbelastete Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude, Straßen nach
Umgebungslärmrichtlinie

Name	Größe [m²]	Intervalle	EU Flächenstatistik		
			Anzahl Wohnungen LDEN	Anzahl Schulen LDEN	Anzahl Krankenhäuser LDEN
Hilden	25942392	> 55	12262	73	3
		> 65	2756	6	-
		> 75	561	1	-

**Anhang 5.3 - Lärmbelastete Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude, Straßen
gesamt, Tempo 30**

Name	Größe [m²]	Intervalle	EU Flächenstatistik		
			Anzahl Wohnungen LDEN	Anzahl Schulen LDEN	Anzahl Krankenhäuser LDEN
Hilden	25.942.392	> 55	12739	71	3
		> 65	3172	6	-
		> 75	105	-	-

**Anhang 5.4 - Lärmbelastete Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude,
Umgebungsärmrichtlinie Tempo 30**

Name	Größe [m²]	Intervalle	EU Flächenstatistik		
			Anzahl Wohnungen LDEN	Anzahl Schulen LDEN	Anzahl Krankenhäuser LDEN
Hilden	25.942.392	> 55	11536	61	3
		> 65	2170	5	-
		> 75	101	-	-

Anhang 7 - Abwägung der Öffentlichkeitsbeteiligungen

Erste Bürgerbeteiligung vom 16.10.2023 bis 03.11.2023

Zweite Bürgerbeteiligung vom 21.02.2024 bis 22.03.2024

Beteiligung Träger Öffentlicher Belange vom 14.02.2024 bis 22.03.2024

Erste Bürgerbeteiligung vom 16.10.2023 bis 03.11.2023. (Angaben zu personenbezogenen Daten wurden entfernt.)

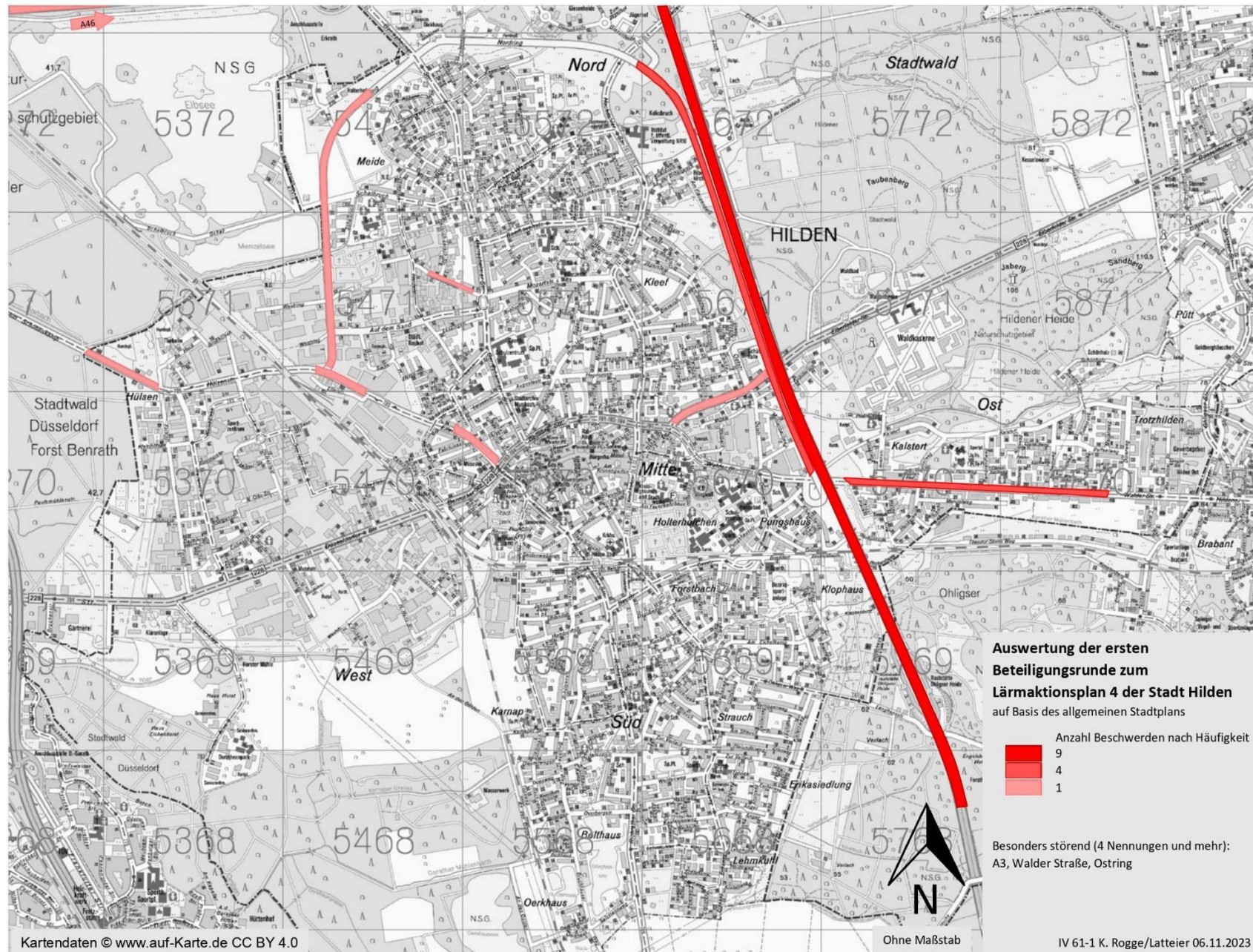
Nr.	Eingang	Straße	Inhalt	Abwägung
1	11.10.2023	-	Lärmbelästigung Laubbläser vor 7 Uhr	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans der Stufe 4.
2	11.10.2023	A 3 und Ostring	Steigerung Lärmbelastung A 3 und Ostring; Anregung: Prüfung Lärmschutzwand	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und der Anregung. Für die A3 ist die Autobahn GmbH (Region Rheinland) der zuständige Straßenbaulastträger.
3	11.10.2023	Walder Straße	Lärmbelastung Walder Straße; Anregung: Tempo-30, Flüsterasphalt	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und der Anregung. Im Entwurf des Lärmaktionsplanes werden für diese Bereiche Maßnahmen zur Lärminderung angeführt. Eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf Tempo-30 km/h nächtlich (22-6h) ist eine dieser Maßnahmenvorschläge. (Maßnahmen 1-1 bis 1-8 und 2-1, Tabelle 12, Seite 62) Eine Fahrbahnsanierung ist seitens Straßen NRW zwischen Ostring und Stadtgrenze geplant.
4	11.10.2023	A 3 und Walder Straße	Lärmbelastung A 3 und Walder Straße	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und der Anregung. Im Entwurf des Lärmaktionsplanes werden für die Walder Straße Maßnahmen zur Lärminderung angeführt. Eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf Tempo-30 km/h nächtlich (22-6h) ist eine dieser Maßnahmenvorschläge. (Maßnahmen 1-1 bis 1-8 und 2-1, Tabelle 12, Seite 62) Für die A3 ist die Autobahn GmbH (Region Rheinland) der zuständige Straßenbaulastträger.
5	11.10.2023	Westring, A 46, Ellerstraße	Lärmbelästigung durch den Westring, Autobahn A 46, Gewerbe- und Industrielärm, hier besonders durch die Fa. Containerdienst Müller GmbH (Altmetalle), Ellerstraße	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und der Anregung. Eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf Tempo-30 km/h (nächtlich oder sogar ganztägig) ist ein Prüfauftrag des Lärmaktionsplanes auf der Ellerstraße. (Maßnahmen 1-1 bis 1-8 und 2-1, Tabelle 12, Seite 62)

6	12.10.2023	A3	Steigerung Lärmbelastung A 3; Anregung: Lärmmessung als Argument gegen Ausbau auf 8 Spuren	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und der Anregung. Für die A3 ist die Autobahn GmbH (Region Rheinland) der zuständige Straßenbaulastträger.
7	13.10.2023	A3	Lärmbelastung A 3; Anregung: Lärmschutzwand	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und der Anregung. Für die A3 ist die Autobahn GmbH (Region Rheinland) der zuständige Straßenbaulastträger.
8	13.10.2023	A3, Segelflugplatz in Wiescheid	Lärmbelastung A 3, Lärmbelastung Segelflugplatz in Wiescheid	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und der Anregung. Für die A3 ist die Autobahn GmbH (Region Rheinland) der zuständige Straßenbaulastträger. Segelflugplätze werden im Allgemeinen als Freizeitanlagen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) betrachtet.
9	16.10.2023	-	Probleme mit LKW und Autotransporter, die Tempolimit nicht einhalten (Ab "Im Hock" in Richtung Düsseldorf); Anregung: teilmobile Blitzgeräte	Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Beobachtungen von erhöhten Geschwindigkeiten werden an die entsprechend zuständigen Stellen weitergeleitet.
10	16.10.2023	-	Lärm durch Missachtung des Tempolimits (besonders abends) sowie durch Lkw und Sprinter (Rangieren nachts und Stehen auf der Straße)	Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Beobachtungen von erhöhten Geschwindigkeiten werden an die entsprechend zuständigen Stellen weitergeleitet.
11	18.10.2023	Walder Straße	Hinweis auf Lärmbelästigung zwischen Walder Straße 234 bis 356, vermutlich wegen einer Bodenwelle oder eines Schlagloches	Eine Fahrbahnsanierung ist seitens Straßen NRW zwischen Ostring und Stadtgrenze geplant. Eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf Tempo-30 km/h nächtlich (22-6h) ist eine dieser Maßnahmenvorschläge. (Maßnahmen 1-1 bis 1-8 und 2-1, Tabelle 12, Seite 62)

12	20.10.2023	Ostring	Lärmsteigerung durch die Autobahnen nach den Baumfällungen am Ostring; Fragen nach individuellen Fördermaßnahmen, zum Beispiel für Schalldämmungen, Lüftungsanlagen	Gefördert wird der Einbau von schalldämmenden Fenstern und Balkontüren in zum Aufenthalt bestimmten Wohnräumen im Sinne des § 48 Landesbauordnung (BauO NRW) i. V. m. Nr. 37.2 Abs. 2 der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97). (Maßnahme 7-1, Seite 64)
13	24.10.2023	Walder Straße, Ostring, A3	Lärmbelastung durch Walder Straße, Ostring und A 3; ständiges Dauerrauschen vorhanden	Kenntnisnahme der Lärmhinweise. Im Entwurf des Lärmaktionsplanes werden teilweise für diese Bereiche Maßnahmen zur Lärminderung aufgeführt. Eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf Tempo-30 km/h nächtlich (22-6h) ist eine dieser Maßnahmenvorschläge. (Maßnahmen 1-1 bis 1-8 und 2-1, Tabelle 12, Seite 62)
14	24.10.2023	-	Nächtliche Lärmbelastung am Wohnstandort; Frage nach weiterer Beteiligungsmöglichkeit	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und der Anregung Eine 2. Öffentliche Bürgerbeteiligung hat zwischen dem 21.2. und 22.3.2024 stattgefunden.
15	25.10.2023	A3	Lärmbelastung A 3; Anregung: Geschwindigkeitsbegrenzung ab 22 Uhr	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und der Anregung.
16	25.10.2023	Elberfelder Straße	Steigerung Lärmbelastung Elberfelder Straße durch Geschwindigkeitsüberschreitungen; Anregung: Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen (22-6)	Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Beobachtungen von erhöhten Geschwindigkeiten werden an die entsprechend zuständigen Stellen weitergeleitet. Eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf Tempo-30 km/h (nächtlich oder sogar ganztägig) ist ein Prüfauftrag des Lärmaktionsplanes.
17	29.10.2023	Ellerstraße	Ellerstraße als lärmbelasteten Bereich betrachten, auch hinsichtlich der Betroffenenanzahlen; Busse sehr laut; hohe Lkw-Frequenz; nächtliche Tempo-30-Regelung wird nicht beachtet (z.B. Raser im Sommer stadtauswärts). Maßnahmen: Geschwindigkeits- & Fahrzeugkontrollen, Optimierung der	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und Anregungen. Die Busflotte der Rheinbahn AG wird bereits zum jetzigen Zeitpunkt sukzessive durch lärmoptimierte

			Ampelschaltung zu Stauzeiten; Konzepte (Prüfung Ausbau Ostring) zur Stadtumfahrung insbes. für Lkw und Ortsfremde (Umleitungsempfehlung überprüfen).	Busse mit entsprechend neuster Technik ausgetauscht. (Maßnahme 6-1, Tabelle 12, Seite 63) Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Beobachtungen von erhöhten Geschwindigkeiten werden an die entsprechend zuständigen Stellen weitergeleitet.
18	02.11.2023	A3, Ostring	Lärmbelastung durch A 3 und Ostring; Zunahme des Fluglärms; Fehlende Lärmschutzwand nach Autobahnsanierung; Maßnahme: nächtliches Tempolimit auf A3.	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und der Anregung. Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung des Flughafens Düsseldorf bzw. Köln/Bonn liegt in der Regel bei den relevanten Umweltbehörden auf verschiedenen Ebenen. In Nordrhein-Westfalen (NRW) ist die für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung zuständige Landesbehörde das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV NRW, o.D.). Diese Behörde ist verantwortlich für die Umsetzung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) auf Landesebene.
19	09.11.2023		folgende Straßenabschnitte sollten zusätzlich in die Betrachtung einfließen: Hofstr., Neustr., Lindenstr. bis Erikaweg/Lehmkuhlerweg, Beethovenstr., Mühlenbachweg, Schützenstr., Baustr., Niedenstr., Forststr., Hagelkreuzstr., Südstr., Kolpingstr., Schulstr., Mozartstr., St.-Konrad-Allee, Am Kronengarten, Liebigstr./Weststr., Verbindungsstr., Karnaper Str., Robert-Gies-Str., Auf dem Sand, Kölnerstr., Lortzingstr., Richard-Wagner-Str., Ohligser Weg sowie aufgrund des erhöhten SV-Anteils diverse Straßen in den Gewerbegebieten.	Die Lärmkartierung der vierten Stufe erfolgte für kartierungspflichtige Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz./Jahr (Umgebungsärmrichtlinie) und auf Basis freiwilliger Gemeindestraßen (Ergänzende Kartierung: Hochdahler Straße, Gerresheimer Straße, Oststraße, Baustraße). Kenntnisnahme der Lärmhinweise und deren Anregungen. Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stadt Hilden besitzt selbst

		Prüfung des Verkehrslärms der öffentlichen / städtischen Parkplätze im Stadtgebiet (insb. zu nennen: Lindenplatz, Robert-Gies-Str., Mühlenhof). Neben dem allgemeinen Verkehrslärm sollten weitere verkehrsbedingte Verlärmungen bedacht werden, die zwar nicht gesundheitsgefährdend sind, aber durchaus eine nicht hinnehmbare Störwirkung für Anwohnende an Hauptverkehrswegen entfalten. Dabei sind insbesondere kurzzeitiger Motorenlärm durch ordnungswidriges Aufheulen, Geschwindigkeitsüberschreitungen sowie unzureichend eingebaute Gulli-/Kanaldeckel, Flickenteppich am Asphalt und Schlaglöcher zu nennen. Flächendeckend oder weitestgehend auch auf Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 anordnen Politik und die Stadtverwaltung auffordern, im Rahmen Ihrer Zuständigkeit, sämtliche mögliche Maßnahmen zur Lärminderung und zum Schutz von ruhigen Bereichen prüfen und deren Umsetzung verbindlich politisch beschließen zu lassen.	keine Blitzgeräte oder anderweitige Geräte zur Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen und für derartige Kontrollen ist ausschließlich die Kreispolizeibehörde zuständig. Die Beobachtungen von erhöhten Geschwindigkeiten werden an die entsprechend zuständigen Stellen weitergeleitet. Die Anordnung von Tempo 30 statt 50 in den Hotspotbereichen ist eine der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation. (Seiten 43 bis 58) Diverse Ruhige Gebiete werden für die Stadt Hilden vorgeschlagen. (Kapitel 6, Seite 65)
--	--	--	--



Zweite Bürgerbeteiligung vom 21.02.2024 bis 22.03.2024. (Angaben zu personenbezogenen Daten wurden entfernt.)

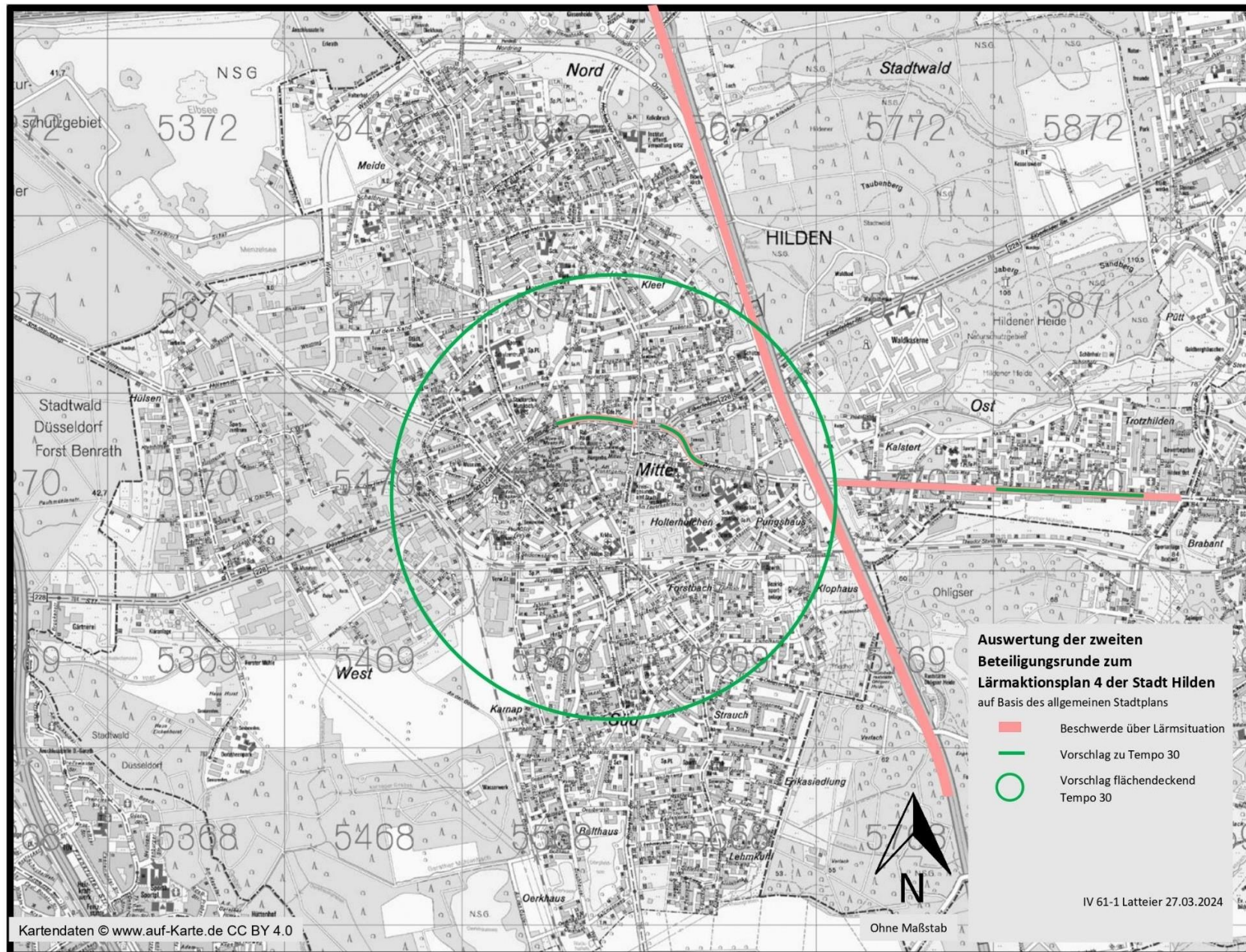
Nr.	Eingang	Straße	Inhalt	Abwägung
1	19.02.2024	Erikaweg	Sinnvolle Tempo 30 Erikaweg vor Seniorenheim und Grundschule vorhanden. Problem: keine Geschwindigkeitskontrollen.	Der Erikaweg ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans der Stufe 4. Der Hinweis auf fehlende Geschwindigkeitskontrollen wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
2	19.02.2024	Walder Straße	Lärmsituation Walder Straße. Vorschlag: Tempo 30 nachts. Vorschlag: Einrichtung eines Fußgängerüberweges in Höhe Haltestelle Holbeinweg	Der Vorschlag einer nächtlichen Temporeduzierung auf 30 km/h wurde berücksichtigt und gegenüber anderen Eingaben gegen eine Temporeduzierung auf 30 km/h (z. B. der Rheinbahn AG) abgewogen. Um den unterschiedlichen Belangen gerecht zu werden, wurden als Kompromiss im Steckbrief 1 - Walder Straße die Maßnahmenvorschläge "Tempo 30" und "LSA Optimierung im Zuge des Tempo 30" nunmehr lediglich nur noch auf den nächtlichen Zeitraum (22:00 - 6:00) beschränkt (siehe Maßnahme 2-1). (Tabelle 12, Seite 62) Der Vorschlag zur Einrichtung eines Fußgängerüberweges ist thematisch nicht der Lärmaktionsplanung zuzuordnen, wurde jedoch an die Mitarbeiter der zuständigen städtischen Dienststelle weitergeleitet.
3	20.02.2024	Klotzstraße	(nächtliche) Lärmsituation Klotzstraße; Sinnvolle nächtliche Tempo 30 Beschränkung. Problem: keine Geschwindigkeitskontrollen. Tempo 30 tagsüber wird nicht als sinnvoll angesehen: Beeinträchtigung des Verkehrsflusses.	Auf der Klotzstraße wird gemäß Lärmaktionsplan Maßnahme 1-2 ein Prüfauftrag Tempo 30 und eine Anpassung der LSA im Zuge von Tempo 30 vorgeschlagen (Maßnahme 3-2). Nach den Berechnungen des Verkehrsmodells der Stadt Hilden sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses zu erwarten. (Tabelle 12, Seite 62) Der Hinweis auf fehlende Geschwindigkeitskontrollen wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
4	20.02.2024	Berliner Straße	(nächtliche) Störung durch Lärm von der Berliner Straße; Wunsch nach Tempo 30 km/h (nachts) für die Berliner Straße.	Auf der Berliner Straße wird gemäß Lärmaktionsplan Maßnahme 1-1 ein Prüfauftrag Tempo 30 und eine Anpassung der LSA im Zuge von Tempo 30 vorgeschlagen (Maßnahme 3-1). (Tabelle 12, Seite 62)

5	22.02.2024	A3 und A46	Lärm durch A3 und A46; Frage, warum Lärmschutzwände an A3 entfernt und nicht wieder aufgestellt wurden; Trotz Fahrbelagssanierung lauter als zuvor.	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und Anregungen. Der Lärmschutz bei Neubau oder wesentlicher Änderung von Straßen, die Lärmvorsorge, wird durch das Bundesimmissionsschutzgesetz und die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung geregelt. Sofern demgemäß ein Anspruch auf Lärmschutz besteht, werden z. B. Wände, Wälle, Wall-/Wand-Kombinationen im Auftrag des zuständigen Straßenbaulastträgers errichtet. Im Gegensatz zur Lärmvorsorge (bei Neubau oder wesentlicher Änderung von Straßen), greift die Lärmsanierung dort, wo eine Lärmbelastung "gewachsen" ist und sich "verfestigt" hat, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt. Die durchgeführte Fahrbahnsanierung der A3 im Abschnitt zwischen Hilden und Langenfeld hat an einer bestehenden Autobahn stattgefunden und wird daher vom zuständigen Straßenbaulastträger als Lärmsanierung angesehen. Diese wirkt mit bis zu -3 dB(A). Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen (also in Abhängigkeit von den jeweils zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel von Bund und Land) durchgeführt. Im Zuge des im Bundesverkehrswegplan 2030 enthaltenen künftigen Ausbaus der A3 könnte ein höchstmöglicher Lärmschutz verwirklicht werden. Dieser 8-spurige Ausbau der A 3 ist jedoch umstritten. Zu einem möglichen Umfang später eventuell erfolgender Lärmschutzmaßnahmen kann von Seiten der Stadt Hilden daher nichts gesagt werden. Für die A3 und A46 ist die Autobahn GmbH (Region Rheinland) der zuständige Straßenbaulastträger. Für weitere Nachfragen sind dies die Kontaktdaten: Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Rheinland, Hansasträße 2, 47799 Krefeld, rheinland@autobahn.de.
6	02.03.2024	Hauptverkehrsstraßen	Tempo 30 ganztägig und flächendeckend sehr wirkungsvoll. Vorschläge LKW-Verkehr sollte beachtet	Im Stadtkern wird für die Stadt Hilden eine Geschwindigkeitsreduzierung mit den Maßnahmen 1-1 bis 1-8 und 2-1 festgehalten. (Tabelle 12, Seite 62) Abbildung 17, Seite 41 gibt stellt noch einmal visuell dar.

			werden (kein LKW-Verkehr durch die Stadt, dafür über Otto-Hahn Straße); Einsatz elektrifizierter Fahrzeuge der Rheinbahn (für Ortsbusse) vertraglich arrangieren.	Auch der Schwerlastverkehr wird thematisch im Entwurfsbericht des Lärmaktionsplanes behandelt. So kann durch verkehrslenkende Maßnahmen der Anteil des Lkw-Verkehrs am Verkehrsaufkommen in zu entlastenden Straßenzügen reduziert werden. Die Wirksamkeit der Maßnahme eines sog. Lkw-Führungskonzepts für die Lärminderung ist jedoch abhängig von der Ausgangssituation und vom Anteil der möglichen umzuleitenden Lkw-Verkehre in den konkreten Straßenräumen. Gerade die von Ihnen genannten Straßen (Berliner Straße/Benrather Straße / Düsseldorfer Straße) sind jedoch wichtige Hauptverkehrsstraßen, auf denen eine Sperrung für den LKW-Verkehr nicht möglich wäre, da gerade über diese Hauptverkehrsstraßen der LKW-Verkehr geführt wird, der z.B. Geschäfte direkt entlang dieser Straßen, Geschäfte in der Innenstadt oder Gewerbegebiete im Zentrum beliefert. Diese Straßen sind dafür ausgelegt und es ist beabsichtigt, dass auf ihnen notwendiger Lkw-Verkehr geführt wird. Die genannte Maßnahme der Temporeduzierung ist dagegen für die genannten Straßen die deutlich sinnvollere, denn auch LKW werden bei Tempo 30 km/h deutlich leiser und der Schadstoffausstoß reduziert sich merklich. Des Weiteren wird für die Stadt Hilden ein Mobilitätskonzept entwickelt, der sich auch weiterhin mit dem LKW-Verkehr beschäftigen wird. In welcher Art und Weise und was sich für Maßnahmen daraus ergeben könnten, dazu kann jedoch noch keine Aussage gemacht werden. Die Rheinbahn tauscht seit einigen Jahren ihre Busflotte aus und ersetzt sie sukzessive durch lärmarme Fahrzeuge. Dies ist seitens der Rheinbahn auch weiterhin so vorgesehen und so ist unter Maßnahme 6-1 im Lärmaktionsplan enthalten.
7	04.03.2024		Nochmals Anmerkungen zu LKW-Verkehr (Beispiel Darmstadt und Köln für LKW-Durchfahrtsverbote) und elektrifizierte Fahrzeuge.	Die von Ihnen angeführte Anregung zur Prüfung von alternativen LKW-Routen (z.B. für LKW, die ihr Ziel/Ursprung in Hilden-West (z.B. 3M Werk) haben) können Sie gerne an das Tiefbauamt der Stadt Hilden richten, das als untere Straßenverkehrsbehörde thematisch hierfür Ihr Ansprechpartner ist. Der Lärmaktionsplan ist leider hierfür nicht das richtige Instrument, denn dieser ist kein ausdrückliches Durchsetzungs-Instrument zur Umsetzung festgelegter Maßnahmen, sondern ist von allen Behörden und anderen Verwaltungsträgern nur zu berücksichtigen, und nur dann, wenn die fachrechtlichen Anforderungen im Aufstellungsverfahren ordnungsgemäß geprüft wurden. Es besteht rechtlich gesehen

				also keine verbindliche Handlungsverpflichtung der Baulastträger und Kommunen aus dem Lärmaktionsplan. Die genannten Beispiele für Durchfahrtsverbote für Lastkraftwagen gehen sowohl im Fall für Darmstadt, als auch für Köln auf einen Luftreinhalteplan der Städte zurück. Die Voraussetzungen für die Aufstellung eines Luftreinhalteplans sind in Hilden jedoch nicht gegeben. Des Weiteren wird für die Stadt Hilden ein Mobilitätskonzept entwickelt, das sich auch weiterhin mit dem LKW-Verkehr beschäftigen wird. In welcher Art und Weise und was sich für Maßnahmen daraus ergeben könnten, dazu kann jedoch noch keine Aussage gemacht werden. Die Rheinbahn tauscht seit einigen Jahren ihre Busflotte aus und ersetzt sie sukzessive durch lärmarme Fahrzeuge. Dies ist seitens der Rheinbahn auch weiterhin so vorgesehen und so ist unter Maßnahme 6-1 im Lärmaktionsplan enthalten.
8	17.03.2024		Anregungen: Tempo 30 statt 50; Geschwindigkeitskontrolle vor Sportmühle; Verbesserung Ampelschaltung; Verbesserung Lärmschutzwand A3; mehr Fahrradspuren; Verbesserte ÖPNV-Anbindung nach Düsseldorf.	Im Stadtkern wird für die Stadt Hilden eine Geschwindigkeitsreduzierung mit den Maßnahmen 1-1 bis 1-8 und 2-1 festgehalten. Abbildung 17 gibt stellt noch einmal visuell dar (Seite 41). Auch wird die Anpassung der LSA hier aufgenommen in den Maßnahmen 3-1 bis 3-9. (Tabelle 12, Seite 62) Der Hinweis auf fehlende Geschwindigkeitskontrollen wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Der Lärmschutz bei Neubau oder wesentlicher Änderung von Straßen, die Lärmvorsorge, wird durch das Bundesimmissionsschutzgesetz und die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung geregelt. Sofern demgemäß ein Anspruch auf Lärmschutz besteht, werden z. B. Wände, Wälle, Wall-/Wand-Kombinationen im Auftrag des zuständigen Straßenbaulastträgers errichtet. Im Gegensatz zur Lärmvorsorge (bei Neubau oder wesentlicher Änderung von Straßen), greift die Lärmsanierung dort, wo eine Lärmbelastung "gewachsen" ist und sich "verfestigt" hat, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt. Die

			durchgeführte Fahrbahnsanierung der A3 im Abschnitt zwischen Hilden und Langenfeld hat an einer bestehenden Autobahn stattgefunden und wird daher vom zuständigen Straßenbaulastträger als Lärmsanierung angesehen. Diese wirkt mit bis zu -3 dB(A). Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen (also in Abhängigkeit von den jeweils zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel von Bund und Land) durchgeführt. Im Zuge des im Bundesverkehrswegplan 2030 enthaltenen künftigen Ausbaus der A3 könnte ein höchstmöglicher Lärmschutz verwirklicht werden. Dieser 8-spurige Ausbau der A 3 ist jedoch umstritten. Zu einem möglichen Umfang später eventuell erfolgreicher Lärmschutzmaßnahmen kann von Seiten der Stadt Hilden daher nichts gesagt werden. Für die A3 ist die Autobahn GmbH (Region Rheinland) der zuständige Straßenbaulastträger. Für weitere Nachfragen sind dies die Kontaktdaten: Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Rheinland, Hansasträße 2, 47799 Krefeld, rheinland@autobahn.de. Des Weiteren wird für die Stadt Hilden ein Mobilitätskonzept entwickelt, das sich auch weiterhin mit dem Thema umweltfreundlicher Mobilität beschäftigen wird. In welcher Art und Weise und was sich für Maßnahmen daraus ergeben könnten, dazu kann jedoch noch keine Aussage gemacht werden. Im Rahmen dessen wird es auch noch einmal eine Beteiligungsmöglichkeit für die Bürger und Bürgerinnen geben.
--	--	--	---



Beteiligung Träger Öffentlicher Belange vom 14.02.2024 bis 22.03.2024. (Angaben zu personenbezogenen Daten wurden entfernt.)

Nr.	TÖB	Adresse	Eingang	Stellungnahme der TÖB	Abwägung
1	Kreisverwaltung Mettmann	Der Landrat Düsseldorfer Str. 26 40822 Mettmann	20.03.2024	Die Umsetzung der Maßnahmen wird aus Sicht des Gesundheitsamtes als sinnvoll und zielführend angesehen. Die Lärminderung in den sogenannten „Hotspots“ sollte im Fokus stehen und die „Ruhigen Gebiete“ vor Lärmbelastung geschützt werden. Der Aspekt Lärm sollte bei Planungen und Gestaltungen, wie zum Beispiel im Rahmen der Bauleitplanung oder bei Neubebauungen gemäß § 34 BauGB berücksichtigt werden.	Die Eingabe vom Gesundheitsamt wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2	Die Autobahn GmbH des Bundes	Niederlassung Rheinland Hansastraße 2 47799 Krefeld	27.02.2024	Die Autobahn GmbH des Bundes weist darauf hin, dass für den Lärmaktionsplan unterschiedliche Berechnungsmethoden verwendet werden zu der RLS-19 mit der die Notwendigkeit für Lärmsanierung berechnet wird und erläutert die Unterschiede zwischen nationalen und EU-Vorschriften. Weiterhin informiert sie über laufende und geplante Lärmschutzmaßnahmen an Autobahnabschnitten der A3, A46 und A59 sowie über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen. Es ist eine grundlegende Instandsetzung der A59 zwischen Düsseldorf-Süd und Monheim-Süd geplant. Auch sind Erneuerung der Fahrbahnen mit einem lärm mindernden Asphaltbelag vorgesehen. Des Weiteren ist eine grundlegende Sanierung an der A3 zwischen der Anschlussstelle Leverkusen-Opladen und dem Autobahnkreuz Hilden im Stadtgebiet Hilden bereits umgesetzt worden und lärm mindernder Splittmastixasphalt wurde eingebaut. Wegen geplantem 8-streifigen Ausbau der A3 zwischen Leverkusen-Opladen und Hilden wurden im Zuge der Sanierungsmaßnahme keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen geplant.	Die geplante grundlegende Instandsetzung der A 59 zwischen Düsseldorf-Süd und Monheim wurde in dem Bericht ergänzt (Maßnahme 4-2, Seite 63) und die Formulierung für die grundlegende Sanierung an der A3 zwischen Leverkusen-Opladen und Autobahnkreuz Hilden mit einem lärm mindernden Splittmastixasphalt wurde angepasst.

				Sie betont, dass die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen nicht automatisch umgesetzt werden und kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH des Bundes voraussetzen.	
3	Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen	Regionalniederlassung Rhein-Berg /Außenstelle Köln Eumeniusstr. 15-17 50679 Köln	05.03.2024	Straßen NRW weist darauf hin, dass bei Steigerung der Lärmeinwirkung auf ruhige Gebiete kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmsanierung besteht. Des Weiteren werden Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu Lärmschutzzwecken sind bei der zuständigen Straßenbehörde beantragt bei der Straßen NRW beteiligt wird. Eine Fahrbahnsanierung findet in der jeweiligen zeitlichen Umsetzung nach den Erforderlichkeiten der Unterhaltungen/Erhaltung der Straße statt. Der Einsatz von lärmindernden bzw. lärmoptimierten Fahrbahnbelägen ist nach der RLS-19, Tabelle 4.a geregelt. Für Hauseigentümer an Straßen in der Baulast von Straßen NRW besteht die Möglichkeit eine finanzielle Förderung für den Einbau von Schallschutzfenster zu beantragen.	Auf die Möglichkeit der finanziellen Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern an Straßen in Baulast von Straßen NRW wird hingewiesen.
4	Eisenbahn-Bundesamt	Referat 53 Heinemannstraße 6 53175 Bonn	04.03.2024	Kein Träger öffentlicher Belange im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung; daher keine Betroffenheit.	Die Rückmeldung wird dankend angenommen.
5	Bezirksregierung Düsseldorf: Dez. 53	Immissionsschutz und Umweltschutz Cecilienallee 2 40474 Düsseldorf	/	/	/
6	Rheinbahn AG	Lierenfelder Str. 42 40231 Düsseldorf	20.03.2024	Die Rheinbahn AG weist darauf hin, dass bei einer Einführung von Tempo 30 ein Reisezeitverlust stattfindet. Somit werden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf ÖPNV-Achsen werden mit größter Sorge gesehen. Die im	Bei einer Einführung von Tempo 30 wird auf die Anpassung der LSA hingewiesen mit der

				Lärmaktionsplan vorgesehenen Temporeduzierungen beeinträchtigen die Linien 741, 781, 782, 783, 784, 785 und 3 massiv. Bei notwendigen Anpassungen des Fahrplans könnten Anschlüsse entfallen oder verschlechtert werden, und ein Mehrbedarf an Fahrzeugen und Personal entstehen. Der Fahrzeitenverlust müssen durch Beschleunigungsmaßnahmen (LSA) kompensiert werden.	Möglichkeit zur Busbeschleunigung.
7	Industrie- und Handelskammer Düsseldorf	Ernst-Schneider-Platz 1 40212 Düsseldorf	22.03.2024	Die IHK hat Stellung zu den jeweiligen Bereichen genommen: Bereich 1 Die Einführung lärmoptimierter Busse wird unterstützt, aber eine Geschwindigkeitsreduktion auf der Walder Straße wird kritisch betrachtet, da sie die Leistungsfähigkeit der Straße beeinträchtigen könnte. Bereich 2 Die IHK unterstützt die bereits vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung auf der L 404, einschließlich des Einsatzes lärmoptimierter Busse und der Koordinierung der Lichtsignalanlagen bei der bestehenden Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Sie lehnt eine Temporeduzierung zwischen 6.00 und 22.00 Uhr ab, da die Straße ein Gewerbegebiet erschließt, unterstützt jedoch eine Reduzierung zwischen 22.00 und 6.00 Uhr, wie bereits umgesetzt. Bereich 3 Der Einsatz leiser Busse in Zusammenarbeit mit der Rheinbahn zur Schallreduzierung erscheint sinnvoll. Auch der Einbau von lärmminderndem Asphalt und Schallschutzfenstern auf der L 403 wird unterstützt. Eine Temporeduzierung von 50 auf 30 km/h zwischen 6.00 und	Zu Bereich 1 Walder Straße wurde der Tempo 30 angepasst zu Tempo 30 zwischen 22-6h. Der lärmindernde Asphalt wird weiterhin auch von der Stadt Hilden befürwortet. (Maßnahme 2-1, Seite 62) Bezüglich den Temporeduzierungen wurde ein Verkehrsmodell für die Stadt Hilden angelegt, welche verschiedene Szenarien mit Tempo 30 geprüft hat und zu dem Fazit gekommen ist, dass eine wesentliche Einschränkung nicht vorliegt. Auch wurde eine weitere Berechnung der Lärmimmissionen durchgeführt mit Tempo 30, die aufzeigt, dass die Betroffenen größtenteils reduziert werden können und somit die Bevölkerung vor Lärm geschützt werden kann.

				22.00 Uhr wird abgelehnt, da dies die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs verringern und die Leistungsfähigkeit für den gewerblichen Verkehr beeinträchtigen könnte. Bereich 4 Der Einsatz leiser Busse in Zusammenarbeit mit der Rheinbahn zur Schallreduzierung erscheint sinnvoll. Eine Geschwindigkeitsreduzierung zwischen 6.00 und 22.00 Uhr wird abgelehnt, da die Straße eine wichtige innerstädtische Hauptstraße ist und eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit für den gewerblichen Verkehr sowie des öffentlichen Nahverkehrs befürchtet wird. Bereich 5 Der Einbau von lärm mindernden Asphalt, Einsatz von lärmarmen Bussen und Förderung für Schallschutzfenstern wird unterstützt. Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung an der Elberfelder Straße wird kritisch gesehen. Bereich 6 Die IHK unterstützt den Einbau von lärm minderndem Asphalt, den Einsatz leiserer Busse und die Verwendung von Schallschutzfenstern entlang der Straße. Eine vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung wird kritisch betrachtet, da der Kreuzungsbereich eine wichtige Verkehrsfunktion hat und die Leistungsfähigkeit für den gewerblichen Verkehr und den öffentlichen Nahverkehr erhalten bleiben muss. Bereich 7	Das ruhige Gebiet 8 (Nordfriedhof) wurde aus den Vorschlägen entfernt. (Kapitel 6, Seite 65)
--	--	--	--	---	---

				Die IHK unterstützt den Einbau lärm mindernden Asphalts, den Einsatz leiserer Busse und die Verwendung von Schallschutzfenstern. Eine vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 wird abgelehnt, da dies die Leistungsfähigkeit der Straße beeinträchtigen und die Erreichbarkeit der Betriebe im Gewerbegebiet einschränken könnte. Tempo 30 Die IHK betont, dass der Lärmaktionsplan mögliche (volks-)wirtschaftliche Nachteile wie Zeitverluste für Unternehmen, Pendler und Bürger sowie potenzielle Verkehrsverlagerungen bei Tempo 30 vernachlässigt. Es wird betont, dass eine transparente Betrachtung dieser Effekte und eine mögliche Monetarisierung im Sinne einer ausgewogenen Kosten-Nutzen-Analyse notwendig sind, um fundierte Entscheidungen über die Umsetzung der Maßnahmen zu treffen. Ruhige Gebiete Die IHK betrachtet Randbereiche der vorgeschlagenen ruhigen Gebiete (1,2,3,7,8) kritisch im Hinblick auf gewerbliche Ansiedlungen und die zulässigen Lärmemissionen, da die Umsetzung solcher Gebiete das Entwicklungspotenzial der örtlichen Wirtschaft nicht einschränken darf. Es wird empfohlen, ruhige Gebiete so zu wählen, dass angemessene Abstandsflächen zur bestehenden Gewerbebebauung und zu bereits gesicherten Gewerbestandorten berücksichtigt werden.	
8	Handwerkskammer Düsseldorf	Georg-Schulhoff-Platz 1 40221 Düsseldorf	19.03.2024	Temporeduzierung werden punktuell als sinnvoll gesehen. Bei Straßen des Vorrangstraßennetzes wird Temporeduzierung kritisch gesehen, da die Bündelfunktion dieser Straßen gefährdet wird und	Bezüglich den Temporeduzierungen wurde ein Verkehrsmodell für die Stadt Hilden angelegt, welche

				eine Verkehrsverlagerung durch Ausweichverhalten ausgelöst werden kann. Es wird empfohlen prioritär diese Maßnahmen zu verfolgen: Erneuerung der Fahrbahndecke mit lärmarmem Splittmastixasphalt; weiteren sukzessiven Austausch der bestehenden Busflotte; Prüfung Schallschutzfensterprogramm; bei Stärkung des Umweltverbunds, möglichst wenig Parkplätze reduzieren.	verschiedene Szenarien mit Tempo 30 geprüft hat und zu dem Fazit gekommen ist, dass eine wesentliche Einschränkung nicht vorliegt. Auch wurde eine weitere Berechnung der Lärmimmissionen durchgeführt mit Tempo 30, die aufzeigt, dass die Betroffenen größtenteils reduziert werden können und somit die Bevölkerung vor Lärm geschützt werden kann. Die anderen Maßnahmen werden weiterhin verfolgt. Zu einer Reduzierung von Parkplätzen kann aus der Sicht des Lärmaktionsplanes keine Stellung zu genommen werden.
9	Landeshauptstadt Düsseldorf	Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz Brinckmannstraße 7 40225 Düsseldorf	20.03.2024	Die Stadt Düsseldorf hat keine Bedenken gegenüber den Maßnahmen des Lärmaktionsplanes.	Die Stellungnahme wird von der Stadt Hilden begrüßt und zur Kenntnis genommen.
10	Stadt Haan	Die Bürgermeisterin Kaiserstraße 85 42781 Haan	26.02.2024	Die Stadt Haan bittet um Ergänzung der Buslinie 784 auf der Elberfelder Str./ B228 in der Steckbriefbeschreibung. Die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h muss mit dem Ziel der Stärkung des ÖPNV vertretbar sein. Es dürfen keine negativen Auswirkungen (Reisezeit, Anschlüsse) oder Mehrkosten entstehen. Aus diesem Grund sollten flankierende Maßnahmen (bspw. Vorrang für Buslinien) geprüft werden. Um insgesamt	Die Buslinie 784 wurde in dem Steckbrief der Elberfelder Str./B228 ergänzt. (Steckbrief 5, Seite 51) Weitere Gespräche mit der Rheinbahn zum Reisezeitverlust werden in Erwägung gezogen. Bei

				Verkehrsbeeinträchtigungen zu vermeiden, sollten die Ausweichrouten (Bsp. Ostring in Fahrtrichtung Düsseldorf) besser bekannt gemacht werden. Bei einer späteren Anordnung zum Tempo 30 bittet die Stadt Haan um Beteiligung. Die Stadt unterstützt grundsätzlich die Ausweisung des ruhigen Gebiets im Hildener Stadtwald/Itter, sofern es mit den vorhandenen und geplanten Nutzungen (Gewerbe- und Sondergebietsnutzungen) in Haan vereinbar ist.	einer Einführung von Tempo 30 wird auf die Anpassung der LSA hingewiesen mit der Möglichkeit zur Busbeschleunigung. Der Hinweis zur besseren Bekanntmachung der Ausweichrouten (Nord-/Ost-/Westring) wird zur Kenntnis genommen. Auch eine weitere Beteiligung der Stadt Haan wird zur Kenntnis genommen.
11	Stadt Solingen	Der Oberbürgermeister Postfach 100165 42601 Solingen	19.03.2024	Die meisten vorgeschlagen Maßnahmen, die das Solinger Stadtgebiet betreffen (Walder Straße/L85), sind sinnvoll, jedoch wird befürchtet, dass die geplante ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h den Verkehr in das Nebennetz verdrängen und den Busverkehr beeinträchtigen könnte. Es könnte zu Rückstauungen im Solinger Stadtgebiet kommen. Die Stadt Solingen bittet daher um Prüfung, ob die Maßnahme nur auf die tatsächlich ermittelten Belastungsschwerpunkte begrenzt wird oder eine nächtliche Absenkung der Geschwindigkeit (22 bis 6 Uhr) die gewünschte Entlastung erreichen kann. Es spricht nichts gegen die Ausweisung des Südfriedhofs als ruhiges Gebiet, obwohl dieses durch die Nähe zur A3 als nicht gut geeignet erscheint.	In dem Lärmaktionsplan wurde folgende Änderung für die Maßnahme an der Walder Straße vorgenommen: Der Vorschlag für die Maßnahme Tempo 30 wurde angepasst an Tempo 30 nachts zwischen 22-6h. (Maßnahme 2-1, Seite 62) Der Südfriedhof wird weiterhin als ruhiges Gebiet ausgewiesen. Lediglich der Vorschlag des Nordfriedhofs wurde rausgenommen. (Kapitel 6, Seite 65)
12	Stadt Langenfeld Rhld.	Der Bürgermeister Postfach 15 65 40740 Langenfeld	/	/	/

13	Stadt Erkrath	Der Bürgermeister Bahnstraße 16 40699 Erkrath	/	/	/
14	Stadt Hilden Feuerwehr	Am Feuerwehrhaus 17 40721 Hilden	21.03.2024	Es bestehen keine Bedenken von Seiten der Feuerwehr und die geplanten Maßnahmen haben keine direkten Auswirkungen auf den abwehrenden und/oder vorbeugenden Brandschutz. Bei den Baumaßnahmen auf der Liebigstraße/Düsseldorfer Straße sollte die Feuerwehr frühzeitig informiert werden, was normalerweise im Genehmigungsverfahren geschieht.	Die Stellungnahme wird von der Stadt Hilden begrüßt und zur Kenntnis genommen.