

Niederschrift

**über die 25. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des
Stadtentwicklungsausschusses am Mittwoch, 15.05.2024 um 17:00 Uhr, im
Bürgersaal des Bürgerhauses (Mittelstraße 40 in 40721 Hilden)**

Anwesend waren:

Vorsitz

Frau Anabela Barata SPD

stell. Vorsitz

Herr Rudolf Joseph FDP

Ratsmitglieder

Herr Peter Groß CDU

Herr Thomas Grünendahl CDU

Herr Kevin Peter Schneider CDU

Herr Norbert Schreier CDU

Frau Susanne Brandenburg CDU für Frau Claudia Schlottmann ab TOP 4.1

Herr Kevin Buchner SPD

Frau Dagmar Hebestreit SPD

Herr Philip Razum CDU für Herrn Ramon Ludwig Kimmel

Herr Matthias Schumann CDU für Herrn Christian Gartmann

Herr Hans-Jürgen Weber SPD

Herr Heinz Albers Bündnis 90/Die Grünen

Frau Helen Kehmeier Bündnis 90/Die Grünen

Frau Susanne Vogel Bündnis 90/Die Grünen

Herr Ludger Reffgen BÜRGERAKTION

Frau Lisa Didschuneit Die Linke

Sachkundige Bürger/innen

Herr Ben Juan Eisenblätter SPD

Herr Yorck-Peter Wolf Bündnis 90/Die Grünen

Herr Dietmar Vocke AfD

Herr Darius Alexander Behner Allianz für Hilden

Beiräte

Herr Raimund Meven Seniorenbeirat nur öffentliche Sitzung

Frau Sabine Anna Roth Behindertenbeirat

Von der Verwaltung

Herr Beigeordneter Peter Stuhlträger Stadt Hilden

Frau Christina Herzberg Stadt Hilden

Herr Martin Barnat Stadt Hilden

Herr Lutz Groll Stadt Hilden

Frau Karin Herzfeld Stadt Hilden

Tagesordnung:

Eröffnung der Sitzung

Änderungen zur Tagesordnung

- | | | |
|---|---|-----------------------|
| 1 | Bestellung eines weiteren Schriftführers für den Stadtentwicklungsausschuss | WP 20-25 SV
60/057 |
|---|---|-----------------------|

Einwohnerfragestunde

- | | | |
|-----|--|-----------------------|
| 2 | Befangenheitserklärungen | |
| 3 | Angelegenheiten des Bauverwaltungs- und Bauaufsichtsamtes | |
| 3.1 | Beschlusskontrolle der Beschlüsse des Stadtentwicklungsausschusses: Stand 30.04.2024 | WP 20-25 SV
60/058 |
| 4 | Anträge | |
| 4.1 | Antrag der Ratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 24.04.2024
"Einrichtung einer Arbeitsgruppe zum Handlungsfeld Schulwegsicherung im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes" | WP 20-25 SV
40/034 |
| 4.2 | Antrag der Ratsfraktion Allianz für Hilden - vom 10.04.2024 "Sicherheit der Schulwege in Hilden" | WP 20-25 SV
40/033 |
| 4.3 | Antrag der FDP-Fraktion vom 10.04.2024;
Freie Fahrt und freie Gehwege | WP 20-25 SV
61/167 |
| 5 | Angelegenheiten des Planungs- und Vermessungsamtes | |
| 5.1 | Stellplatzsatzung der Stadt Hilden vom 23.09.2022:
hier: 1. Nachtragssatzung | WP 20-25 SV
61/165 |
| 5.2 | Lärmaktionsplanung in Hilden:
Abhandlung der Anregungen
Beschluss über den Lärmaktionsplan der Stufe 4 | WP 20-25 SV
61/166 |
| 5.3 | Bebauungsplan Nr. 264 für einen Bereich zwischen St. Konrad-Allee und Richrather Straße:
1. Abwägung der Anregungen aus der erneuten Offenlage
2. Bestätigung der Abwägung a.d. frühz. Beteiligung und Offenlage
3. Beschluss des Bebauungsplanes als Satzung | WP 20-25 SV
61/169 |
| 6 | Mitteilungen und Beantwortungen von Anfragen | |
| 7 | Entgegennahme von Anfragen und Anträgen | |

- 7.1 Antrag FDP - Aufstockung des Gebäudes auf der Herdestraße 33-35
- 7.2 Antrag FDP - Akzeptanz und Auslastung von Schnellbuslinien
- 7.3 Antrag BA - Zusätzliche Fahrradabstellplätze an der Stadthalle
- 7.4 Antrag BA - Kastanienhof/Ersatzpflanzung/Entfernen der Baumspitze
- 7.5 Baufortschritt auf dem ehemaligen Albert-Schweitzer-Schulgelände

Eröffnung der Sitzung

Die Vorsitzende, Rm Barata/SPD, eröffnete die Sitzung und begrüßte die anwesenden Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses, die Vertreter des Behinderten- und Seniorenbeirats und die erschienenen Zuhörerinnen und Zuhörer sowie die Presse.

Sie stellte die form-und fristgerechte Zustellung der Unterlagen fest.

Änderungen zur Tagesordnung

Anträge auf die Änderung der Tagesordnung wurden nicht gestellt.

1	Bestellung eines weiteren Schriftführers für den Stadtentwicklungsausschuss	WP 20-25 SV 60/057
---	---	-----------------------

Es lagen keine Wortmeldungen vor.

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss bestellt für die Zeit ab einschließlich 15.05.2024 bis zum Ende der Wahlperiode 2020 - 2025

Frau Christina Herzberg zur weiteren Schriftführerin des Stadtentwicklungsausschusses.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig beschlossen

Einwohnerfragestunde

Die Sitzung wurde für die Durchführung der Einwohnerfragestunde um 17.05 Uhr unterbrochen.

Herr Blanchot erkundigte sich danach, wann mit der Fertigstellung der Beleuchtung im Fußgängertunnel am Hildener Bahnhof gerechnet werden könne.

Beig. Stuhlträger sicherte zu, bezüglich der Fertigstellung der Beleuchtung im Fachamt nachzufragen. Die Vorsitzende sicherte zu, dass die Antwort in das Protokoll aufgenommen werde.

Sachstand: Die Maßnahme stehe kurz vor dem Abschluss; es seien noch Restarbeiten durchzuführen. Die Programmierung sei fertig, aber die dokumentierte Messung der Beleuchtungsstärke stehe noch aus.

Darüber hinaus fragte Herr Blanchot nach dem aktuellen Sachstand der Überdachung des Bahnsteigs der DB.

Beig. Stuhlträger antwortete, dass hierzu keine Auskunft gegeben werden könne, da es keine Baumaßnahme der Stadt sei. Jedoch würde am 29.05.24 ein Gespräch mit der DB stattfinden. Gegebenenfalls könnten dann neue Informationen weitergegeben werden.

2 Befangenheitserklärungen

- keine -

3 Angelegenheiten des Bauverwaltungs- und Bauaufsichtsamtes

3.1 Beschlusskontrolle der Beschlüsse des Stadtentwicklungsausschusses: Stand 30.04.2024

WP 20-25 SV
60/058

Ohne Aussprache nahm der Stadtentwicklungsausschuss den Sachstandsbericht über die Umsetzung politisch initiiertter Beschlüsse sowie Beschlüsse zu Anregungen gemäß § 24 GO NRW des Stadtentwicklungsausschusses zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis:
Kenntnis genommen

- | | |
|--|-----------------------|
| 4.1 Antrag der Ratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 24.04.2024
"Einrichtung einer Arbeitsgruppe zum Handlungsfeld Schulwegsicherung im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes" | WP 20-25 SV
40/034 |
|--|-----------------------|
-

Rm Kehmeier/Grüne begrüßte, dass auf entsprechende Hinweise die Verwaltung kurzfristig die Lage beurteile und - falls erforderlich - Lösungen gesucht werden. Sie hatte daher vorgeschlagen, statt einer Schulkonferenz je Schule eine gesamtstädtische Schulkonferenz durchzuführen, die durch Projekttag / Elternbeteiligung der einzelnen Schulen vorzubereiten wäre.

Sie bat um Änderung des Antrages: Der letzte Satz solle gestrichen werden.

Die Fraktionen BA und die Linke begrüßten die Initiative der Grünen. Die restlichen Fraktionen lehnten den Antrag der Grünen ab. RM Groß/CDU teilte mit, dass im derzeit erarbeitenden Mobilitätskonzept ausreichend zusätzliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung vorhanden seien und Herr Eisenblätter/SPD sah den Antrag kritisch. Die Schulwegsicherung sollte nach Erstellen des Mobilitätskonzeptes neu aufgegriffen werden. Rm Joseph/FDP wisse nicht, ob es einen aktuellen Handlungsbedarf gebe. Er schlug vor, die Polizei in die nächste Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses einzuladen, um deren Sicht zu erfahren. Die Verwaltung tue das Bestmögliche, dass es sichere Schulwege gebe. Ggfs. könnte eine Aufgabenstellung an das Kinder- und Jugendparlament gerichtet werden, um Vorschläge zu erarbeiten.

Beig. Stuhlträger wies darauf hin, dass es aufgrund des hohen Niveaus der Schulwegsicherheit so gut wie keine Schulwegunfälle geben würde und aus seiner Sicht kein Handlungsbedarf für die Einrichtung einer Arbeitsgruppe vorhanden sei.

Antragstext:

Die Fraktion von Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Rat der Stadt Hilden stellt folgenden Antrag:
Einrichtung einer Arbeitsgruppe zum Handlungsfeld Schulwegsicherung im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes.

Zur Umsetzung und Einrichtung von sicheren Schulwegen sollen die Stadtverwaltung, die Schulleitungen, die Schulpflegschaftsvorsitzenden, die SV-Vertretungen, die Polizei, sowie Vertretungen des Kinder - / Jugendparlamentes einen gemeinsamen Vorschlag erarbeiten, der in das Mobilitätskonzept der Stadt Hilden eingebunden wird.

~~Beginnend mit den Grundschulen ist eine Konferenz je Schule / Schulverbund durchzuführen.~~

Abstimmungsergebnis:

Nach geändertem Antragstext mehrheitlich abgelehnt mit
6 Ja-Stimmen (Grüne, Linke, BA)
15 Nein-Stimmen (SPD, CDU, FDP, AfD, Allianz)

- | | |
|---|-----------------------|
| 4.2 Antrag der Ratsfraktion Allianz für Hilden - vom 10.04.2024 "Sicherheit der Schulwege in Hilden" | WP 20-25 SV
40/033 |
|---|-----------------------|
-

Laut Rm Behner/Allianz sei die von der Verwaltung formulierte Antwort zwar nicht so umfassend wie gewünscht, aber zum heutigen Zeitpunkt sieht seine Fraktion die Erläuterungen für ausreichend an. Er kündigte aber an, dass seine Fraktion einen neuen Antrag einreichen würde, um Schulweg-/Radschulwegpläne erstellen zu lassen.

Herr Behner/Allianz erklärte auf Nachfrage der Vorsitzenden, Frau Barata, den Antrag für seine Fraktion für erledigt.

Antragstext:

Die Allianz für Hilden beantragt, dass die Verwaltung über den aktuellen Sachstand zum Thema „Sicherheit der Schulwege in Hilden“ berichtet und hierbei auch die nachfolgenden Fragen beantwortet:

1. Liegen der Verwaltung **Zahlen** vor, zu folgenden Fragen:
 - **Wie viele Schüler*innen gehen zu Fuß** zur Schule oder mit dem Fahrrad / Tretroller?
 - Gibt es ausreichend **Abstellmöglichkeiten für Fahrräder / Tretroller** vor den Schulen?
 - Wie viele Schüler*innen werden mit dem Auto zur Schule gebracht?
2. Um Schulwege sicherer zu gestalten, sind **Schulweg- und Radschulwegpläne** sinnvoll. Gibt es dies in Hilden?
3. Plant die Stadt Hilden **Aktionen**, um Kinder und Jugendliche dabei zu unterstützen, ihren **Schulweg** eigenständig und **sicher** zu gestalten?
4. Wird es die Aktion „**Bye Bye Elterntaxi**“ auch **in diesem Jahr** geben, um die Verkehrsteilnehmenden und vor allem auch die Elternschaft nachhaltig zu sensibilisieren?

4.3 Antrag der FDP-Fraktion vom 10.04.2024;
Freie Fahrt und freie Gehwege

WP 20-25 SV
61/167

Rm Joseph/FDP sehe Probleme beim Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen auf Gehwegen und halte es für eine gute Idee, wenn feste Abstellzonen im Innenstadtbereich geschaffen würden. Er sehe auch den Bezug zur Gestaltungssatzung. Diese Idee wäre ein vergleichbarer Punkt, um mehr Ordnung zu schaffen. Auch spare die Schaffung einer zentralen Anlaufstelle Emissionen, weil Anbieter zum Akkutausch nur wenige Punkte anfahren müssten.

Im Innenstadtbereich und an S-Bahnhöfen würden die Grünen mitgehen, stellte Frau Kehmeier/Grüne fest. Das reine Abmarkieren löse keine weiteren Unterhaltungsmaßnahmen der Stadtverwaltung aus.

Aus Sicht von Rm Schneider/CDU dürften im Innenstadtbereich sowieso keine Fahrzeuge abgestellt werden. Sie lehnten daher den Antrag ab.

Rm Reffgen/BA schilderte ein Erlebnis in der Unterführung Berliner Str. / Am Rathaus. Er habe einen E-Scooter beinahe übersehen.

Daraufhin entgegnete Herr Groll, dass die Stadt individuelles Fehlverhalten nicht beeinflussen könne. Einige der auch in Hilden tätigen Anbieter versuchten, dem Problem so Herr zu werden,

indem die Kunden ein Foto machen müssten, damit die Betreiber feststellen könnten, ob die Fahrzeuge richtig abgestellt seien. Nur dann könne das Mietverhältnis korrekt beendet werden.

Auf Nachfrage von Rm Reffgen /BA nach der Begrenzung der Geo-Fencing-Zonen erwiderte Beig. Stuhlträger, dass die Verwaltung zwar den Vorschlag gemacht habe, das politische Gremium den Beschluss jedoch gefasst habe.

Frau Roth teilte mit, dass der Behindertenbeirat ausdrücklich den gestellten Antrag der FDP unterstütze. E-Scooter stellten eine Gefahr für alle Fußgänger, besonders für Personen mit Beeinträchtigungen, dar. Sie reichte die als Anlage beigefügte Stellungnahme ein. Zusätzlich werde empfohlen, dass die Verwaltung mit den Firmen Kontakt aufnehme, um das genutzte Geo-Fencing auch auf Straßen mit schmalen Bürgersteigen wie z. B. die Heiligenstraße oder am Kronengarten auszuweiten. Darüber hinaus solle die Verwaltung beauftragt werden zu analysieren, welche weiteren Straßen hierfür noch in Frage kämen.

Auch Rm Joseph/FDP bat um die Ausweitung des Innenstadtbereichs z. B. Heiligenstr., Am Kronengarten, Axlerhof. Die Gehwege würden täglich zugestellt.

Rm Vocke /AfD fragte, wer nach einem Unfall haften würde. Ggfs. läge ein Organisationsverschulden der Stadt vor? Daraufhin antwortete Beig. Stuhlträger, dass eine Haftung der Stadt nicht gegeben sei.

Antragstext:

Die Verwaltung wird gebeten, mit den Anbietern für das Ausleihen von Elektrokleinstfahrzeugen (E-Scooter oder E-Fahrräder) in Kontakt zu treten, gemeinsam ein Konzept für sichere Abstellflächen für Elektrokleinstfahrzeuge im Innenstadtbereich in der Nähe von Fahrradabstellplätzen an den potenziellen Standorten Fritz-Gressard-Platz, Gabelung, Hilden Süd S, Hilden S und Warrington Platz zu erarbeiten und dieses dem Stadtentwicklungsausschuss im vierten Quartal 2024 beziehungsweise im ersten Quartal 2025 zur Beratung und Abstimmung vorzustellen.

Abstimmungsergebnis:

Mehrheitlich abgelehnt mit

7 Ja-Stimmen (Grüne, FDP, BA, Linke)

14 Nein-Stimmen (SPD, CDU, AfD Allianz)

5 **Angelegenheiten des Planungs- und Vermessungsamtes**

5.1 **Stellplatzsatzung der Stadt Hilden vom 23.09.2022:**
 hier: 1. Nachtragssatzung

WP 20-25 SV
61/165

Ohne Aussprache fasste der Stadtentwicklungsausschuss den nachfolgenden Beschluss:

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hilden beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss

aufgrund der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NRW S.666/SGV NRW 2023), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. April 2022 (GV NRW S. 490), in Verbindung mit § 89 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) vom 21.07.2018 (GV NRW S. 421), in der zur Zeit geltenden Fassung, die 1. Nachtragssatzung zur Stellplatzsatzung der Stadt Hilden:

§ 1

Die Stellplatzsatzung der Stadt Hilden wird wie folgt ergänzt bzw. neu gefasst:

01. § 3 Anzahl der notwendigen KFZ-Stellplätze und Fahrradabstellplätze wird wie folgt ergänzt:
 - (9) *Auch bei Wohngebäuden mit max. 4 Wohneinheiten müssen Stellplätze unabhängig voneinander anfahrbar sein.*
 - (10) *Bei Wohngebäuden mit max. 1 Wohneinheit wird die Anzahl der unabhängig anfahrbaren Stellplätze auf 3 begrenzt. Sollten mehr Stellplätze nachgewiesen werden müssen, kann dies - über 3 hinaus - auch mit Stellplätzen erfolgen, die nicht unabhängig von anderen Stellplätzen nutzbar sind.*
 - (11) *Bei Wohngebäuden mit max. 4 Wohneinheiten ist bei Abweichungen kein eigenes Mobilitätskonzept (gem. Anlage 2 der Satzung) erforderlich.*
02. § 4 Anforderungen an KFZ-Stellplätze und Fahrradabstellplätze wird in Absatz 4 wie folgt neu gefasst:
Auf die Regelungen des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) bezüglich der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität bei bestehenden und neu zu errichtenden Gebäuden wird verwiesen.
03. § 6 Ordnungswidrigkeiten wird in Absatz 1 Satz 1 wie folgt geändert:
Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Abs 1 Nr. 21 Landesbauordnung des Landes Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) handelt, wer entgegen § 2 Abs. 1 die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung einer baulichen oder sonstigen Anlage vornimmt, ohne den hierdurch ausgelösten KFZ-Stellplatzbedarf oder Mehrbedarf an KFZ-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in ausreichender Zahl hergestellt oder abgelöst zu haben oder entgegen den Anforderungen in den §§ 2 und 4 herstellt oder nutzt.
04. Anlage 1 der Stellplatzsatzung „Richtzahlentabelle der verschiedenen Nutzungsarten & Nutzungen“ wird in Punkt 1.1 „Anzahl der PKW-Stellplätze“ wie folgt geändert:
1,25 je Wohneinheit, ab 100m² BGF 0,25 je weitere angefangene 25m².
05. Anlage 1 der Stellplatzsatzung „Richtzahlentabelle der verschiedenen Nutzungsarten & Nutzungen“ wird in Punkt 1.3 „Nutzungsart/Nutzung“ wie folgt geändert:
Wohngebäude mit zwei und mehr Wohneinheiten im öffentlich geförderten Wohnungsbau“

§ 2

Die Satzung tritt einen Tag nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig beschlossen

Rm Reffgen/BA kritisierte die Ausführungen der Die Autobahn GmbH zum achtstreifigen Ausbau, der im Abwägungsvorschlag nicht ausdrücklich widersprochen würde. Daraufhin sagte Beig. Stuhlträger zu, dass die ablehnende Haltung der Stadt gegen den achtstreifen Ausbau zum Ratsbeschluss mit einem Satz aufgenommen werde.

Rm Joseph/FDP und Rm Schneider /CDU sahen die Einführung von Tempo 30 sehr kritisch. Rm Kehmeier/Grüne und Rm Buchner/SPD begrüßten Tempo 30. Rm Buchner/SPD ergänzte, dass er schon befürchtet habe, dass die heutige Diskussion sich fast ausschließlich mit dem Prüfauftrag zu Tempo 30 befasse. Es gehe darum, die Bürgerinnen und Bürger vor Lärm zu schützen und Vorschläge zu unterbreiten. Rm Kehmeier bat darum, Tempo 30 nächtlich mehr zu kontrollieren.

Rm Joseph/FDP hob hervor, dass natürlich vor Lärm geschützt werden soll. Der Durchgangsverkehr durch die Hildener Innenstadt müsse geprüft werden. Er sprach von der Zukunftsvision Südring. Der Transitverkehr müsse verlagert werden. Auch eine Westumgehung würde die Menschen schützen, ebenso Schnellbusse und Flüsterasphalt.

Rm Schneider/CDU hob hervor, dass auch Fassadengestaltung eine Schallschutzmaßnahme wäre. Ebenso würden Schallschutzfenster vor Lärm schützen. Hier handele es sich allerdings um private Maßnahmen. Rm Buchner/SPD wies darauf hin, dass der Lärmaktionsplan auch herangezogen werde beim Einbau von Lärmschutzfenstern z. B. für zukünftige Bebauungen der WGH an der Straße Am Feuerwehrhaus.

Auch Rm Wolf/Grüne begrüßte den Reichtum an Anregungen des Lärmaktionsplans, die nicht wegen der Tempo 30-Diskussion untergehen sollten. Es gehe schließlich um Lärmschutz.

Beig. Stuhlträger fasste zusammen, dass der Lärmaktionsplan ein Strategiepapier für den nächsten Schritt sei, in den betroffenen Bereichen Lärmgutachten auf Grundlage der RLS-19 als straßenverkehrsrechtliche Anordnungsgrundlage zu erarbeiten. Mit einem beschlossenen Lärmaktionsplan läge ein Prüfauftrag für Tempo 30 vor. Bezüglich der von den Grünen geforderten nächtlichen Kontrollen könne die Verwaltung allerdings nicht tätig werden.

Rm Groß/CDU verlässt vor der Abstimmung den Sitzungsraum.

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 Düsseldorfer 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 Lärmminierungsstrategie 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 Düsseldorfer 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 Fahrtzeitverlängerung 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 berücksichtige 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 vor-

handenen 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 (Lärminderung 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 Betracht 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 Lärm minderungsvorschläge in

Lärmaktionsplänen setzten kein Einvernehmen 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 grundhafte 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 grundhafte 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 Lärmaktionsplanungen 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 lärmmindernden 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 lärmindernden bzw. lärmoptimierten 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 verbundenen 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 Maßnahmenvorschläge 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 lärmmarmem 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 lärminderndem 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	Lärminderungspotenzial	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 würde 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 (L8S) seien unkritisch.



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



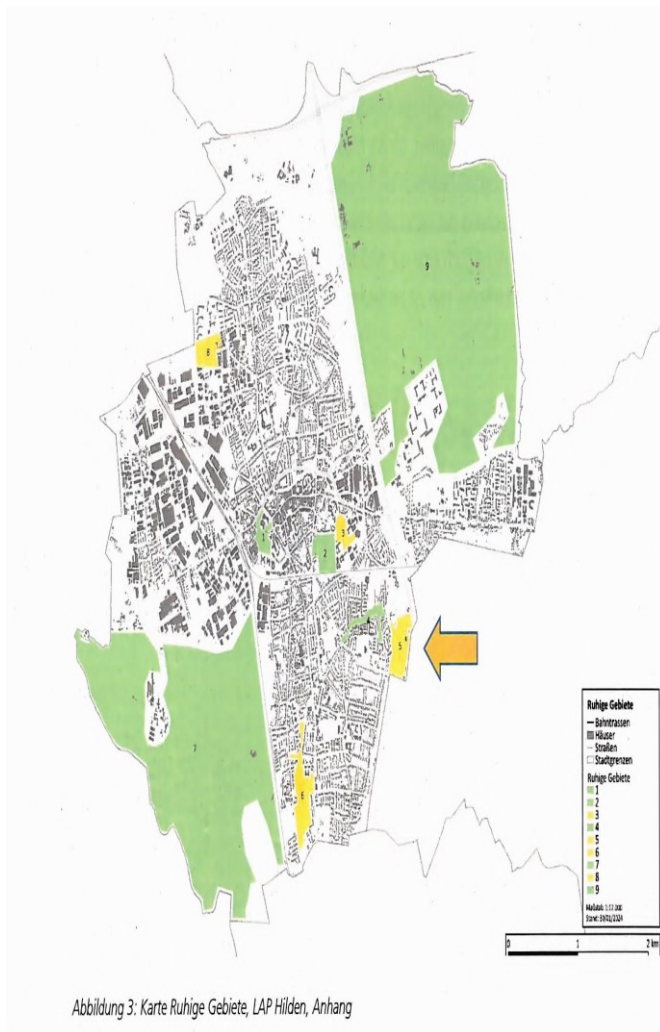
Abbildung 2: Über 24-Stunden (Day, Evening, Night = DEN) gemittelte Hotspots an der Walder Straße (L85), LAP Hilden S. 41

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 Hilden 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 Hilden 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 Hilden 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 Lärmminderungsmaßnahmen 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 werden 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. Fahrtzeitverlängerungen 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).

Fahrtzeitverluste 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 Ausfall-

straße 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 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 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 Verstetigung 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, so dass 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 lärmmindernden 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 lärmmindernden 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 lärmminderndem 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 lärmarmer 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 Bau- last 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 Stadt- grenze 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 Erar- beitung befindliche Mobilitätskonzept verwiesen, im Rahmen dessen in einem Verkehrsmodell ver- schiedene Szenarien mit Tempo 30 geprüft wurden. Der Gutachter kam zu dem Fazit, dass we- sentliche Einschränkungen nicht zu erwarten sind. Des Weiteren wurden Lärmemissionsberech- nungen 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 Be- hauptung der IHK bezüglich der Verringerung der Leistungsfähigkeit der Straßen bei einer Tempo- reduzierung wird von der Stadt Hilden widersprochen. Eine Senkung der zulässigen Höchstge- schwindigkeit 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 Knoten- punkten (Ampelkreuzungen) bestimmt wird (hier insbesondere von der Dauer der Grünphase (Freigabezeitanteil an der Umlaufzeit der Lichtsignalanlage). Die Dauer der Grünphase steht je- doch 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 wider- legten, 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-Umgebungs-lärmrichtlinie in der als Anlage beiliegenden Form.

Abstimmungsergebnis:

Mehrheitlich beschlossen mit

12 Ja-Stimmen (Grüne, SPD, Allianz, BA, Linke)

7 Nein-Stimmen (CDU - ohne Rm Groß -, FDP)

1 Enthaltung (AfD)

5.3	Bebauungsplan Nr. 264 für einen Bereich zwischen St. Konrad-Allee und Richrather Straße:	WP 20-25 SV 61/169
	1. Abwägung der Anregungen aus der erneuten Offenlage	
	2. Bestätigung der Abwägung a.d. frühz. Beteiligung und Offenlage	
	3. Beschluss des Bebauungsplanes als Satzung	

Rm Reffgen/BA wies darauf hin, dass seine Fraktion den Bebauungsplan ablehne aufgrund der nicht ausgeräumten Wohnumfeldverschlechterung.

Nach der Abstimmung über diesen Tagesordnungspunkt kehrte Rm Groß/CDU wieder in den Sitzungsraum zurück.

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Hilden beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss zu den eingegangenen Anregungen wie folgt Stellung zu nehmen:

1.1 Schreiben des Kreises Mettmann vom 19.04.2024

In Bezug auf den Immissionsschutz, Altlasten, Landschaftsplan und die Eingriffsregelung bzw. Umweltprüfung, das Planungsrecht und vom Kreisgesundheitsamt werden keine Bedenken, Hinweise oder Anregungen mitgeteilt.

In Bezug auf den Artenschutz wird mitgeteilt, dass in den Textlichen Hinweisen zu ergänzen ist, dass die Ergebnisse der Kontrollen der Gebäude auf Lebensstätten für Fledermäuse und Vögel der Unteren Naturschutzbehörde mitzuteilen sind.

Hierzu nimmt die Stadt Hilden wie folgt Stellung:

In den Textlichen Hinweisen Nr. 2.1 und 2.3 wird ergänzt, dass die Ergebnisse der Kontrollen der Gebäude auf Lebensstätten für Fledermäuse und Vögel der Unteren Naturschutzbehörde mitzuteilen sind.

1.2 Schreiben des Landesbüros der Naturschutzverbände (hier: BUND) vom 22.04.2024

Der BUND kritisiert, dass die klimatischen Auswirkungen der Zerstörung der Bodenstruktur durch den Bau einer Tiefgarage nicht betrachtet und berechnet worden seien. Es fehle daher die Basis für eine gerechte Abwägung.

Dies gelte ähnlich auch für die durch die Baumaßnahme verbrauchte Graue Energie (CO₂-Ausstoß) zusätzlich verursachte Klimabelastung.

Er kritisiert auch die Abwägung seiner Stellungnahme aus der Offenlage. In dieser wurde dargestellt, dass die Festsetzungen zur Versickerung einen gegenüber dem bestehenden Baurecht verbesserten Umgang mit im Plangebiet anfallendem Regenwasser ermöglichen.

Der BUND äußert die Befürchtung, dass hier keine sachgerechte Abwägung erfolgt sei, da aus dem B-Plan nicht hervorgehe, wieviel Fläche zusätzlich versiegelt und wie viel Wasserspeicherpotential im Boden vernichtet würde

Er befürchtet zudem, dass die Darstellung der Stadtverwaltung, die durch die Planung ermöglichte Lückenschließung auf dem Grundstück St-Konrad-Allee 36 - 42 stelle in Bezug auf die Störung der Kaltluftströmung keine „wesentliche Beeinträchtigung“ dar, ein Abwägungsfehler sei.

Hierzu nimmt die Stadt Hilden wie folgt Stellung:

Bei der Tiefgaragenausweisung auf den Grundstücken an der Richrather Straße handelt es sich um eine Ausweisung für den Fall einer derzeit nicht absehbaren Aufstockung oder eines Neubaus. Es handelt sich in diesem Bereich um seit Jahrzehnten bebaute Grundstücke mit Gartennutzungen, nicht um unberührte Bodenschichten.

Die klimatischen Auswirkungen der Zerstörung der Bodenstruktur sind nicht berechenbar. Dem Bodenschutz wird durch den Textlichen Hinweis auf den Schutz des Bodens während der Baumaßnahmen Rechnung getragen. Die textliche Festsetzung Nr. 4.5 setzt für Tiefgaragen eine mindestens 80cm hohe Überdeckung fest. Dies dient der Retention und dem Klimaschutz durch Begrünung und sichert die Gartenfunktion innerhalb des dicht bebauten Umfeldes.

Der CO₂-Ausstoß für Baumaßnahmen kann im Rahmen der Bauleitplanung nicht quantifiziert werden, die Anregung bezieht sich nicht auf konkrete Bauvorhaben.

Der Bebauungsplan trifft Festsetzungen zum Schutz von Grünflächen, Bäumen und Gehölzen und zur Versickerung. Da bei einer Genehmigung nach § 34 BauGB vergleichbare Maßnahmen nicht durchgesetzt werden könnten, stellen die getroffenen Vorgaben eine Verbesserung des Umgangs mit Regenwasser im Plangebiet im Falle von Baumaßnahmen dar. Damit wird entsprechend des Planungsziels des Bauleitplanverfahrens zur Erhaltung der Grünflächen, Bäume und Gehölze im Plangebiet beigetragen.

Gemäß städtischem Klimagutachten verlaufen Kaltluftströmungen im Hildener Süden von Ost nach West. Im vorliegenden Fall treffen diese Luftströmungen nicht unvermittelt auf eine neue Bebauung, vielmehr werden Luftströmungen bereits ab der Stadtgrenze Hilden- Solingen durch die bestehende dichte Bestandsbebauung ab- und umgelenkt. Auch direkt gegenüber der möglichen Baulückenschließung an der St.Konrad-Allee stehen heute bereits II- und III-geschossige Wohngebäude.

Daher sind durch die Querspange Gerhart-Hauptmann-Hof (Ost-West-Richtung) und die unbebauten Grundstücksanteile Durchlüftung und klimatische Funktionen am ehesten gesichert.

Die Querspange Gerhart-Hauptmann-Hof (direkt nördlich des Gebäudes St.-Konrad-Allee 36) und der unbebaute Grundstücksrandstreifen direkt südlich des Gebäudes St.-Konrad-Allee 42 führen von der St-Konrad-Allee bis zur Richrather Straße und können daher stärker zur Durchlüftung beitragen, als die Baulücke zwischen St-Konrad-Allee 38 und 40. Die ermöglichte

Schließung der Gebäudezeile auf dem Grundstück St.-Konrad-Allee 36-42 wird daher als unbedenklich angesehen, eine wesentliche Beeinträchtigung ist nicht erkennlich.

Weitere neue Themen oder Argumente werden durch das Landesbüro der Naturschutzverbände nicht vorgebracht. Die Anregungen bei den o.g. Themen werden als nicht zutreffend betrachtet, ansonsten zur Kenntnis genommen.

1.3 Schreiben der Westnetz GmbH, Regionalzentrum Neuss - Netzplanung vom 22.04.2024

Die Westnetz GmbH, Regionalzentrum Neuss - Netzplanung hat keine Bedenken gegen die Planung.

Hierzu nimmt die Stadt Hilden wie folgt Stellung:

Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.

1.4 Schreiben der StraßenNRW vom 23. April 2024

StraßenNRW hat keine Bedenken gegen die Planung. Es wird darauf hingewiesen, dass - auch künftig - aus dem B-Plan gegenüber der Straßenbauverwaltung keine rechtlichen Ansprüche auf aktiven und/oder passiven Lärmschutz geltend gemacht werden können.

Hierzu nimmt die Stadt Hilden wie folgt Stellung:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

- 2 a. dass die während der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB eingegangenen Anregungen nicht anders zu bewerten sind, als bereits im Offenlagebeschluss des Rates vom 13.12.2022 (Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/099) beschlossen. Es wird insoweit auf den Beschluss vom 13.12.2022 verwiesen.
- b. dass die während der Offenlage nach § 3 Abs. 2 BauGB und der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Anregungen nicht anders zu bewerten sind, als bereits im Beschluss des Rates zur erneuten Offenlage vom 13.03.2024 (Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/138) beschlossen. Es wird insoweit auf den Beschluss vom 13.03.2024 verwiesen.
- 3 den Bebauungsplan Nr. 264 für den Bereich Gerhart-Hauptmann-Hof zwischen St.-Konrad-Allee und Richrather Straße gem. der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung NW vom 14.07.1994 (GV NRW S.666) in der zzt. gültigen Fassung sowie gem. §10 Abs. 1 Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) geändert worden ist, als Satzung zu beschließen.

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Hilden-Süd zwischen St.-Konrad-Allee und Richrather Straße. Es wird begrenzt durch die westliche Straßenbegrenzung der St.-Konrad-Allee, die Süd- und Westgrenze des Flurstücks 1200, die Nord- und Westgrenze des Flurstücks 794, die Westgrenze der Flurstücke 949, 131, 503, 504, 133, 134, die Südgrenze der Flurstücke 134, 751, 140 und 335, alle in Flur 62 der Gemarkung Hilden.

Ziel des Bebauungsplans Nr. 264 ist es, die vorhandenen Grünflächen zu erhalten und einen planerischen Ausgleich zwischen dem vorhandenen Verdichtungspotenzial und dem Erhalt der Grünflächen zu erreichen.

Dem Satzungsbeschluss liegt die Begründung inklusive der Informationen zur Umweltverträglichkeit vom 29.04.2024 zugrunde.

Abstimmungsergebnis:

Mehrheitlich beschlossen mit

18 Ja-Stimmen (CDU - ohne Rm Groß - , SPD, Grüne, AfD, Allianz, Linke)

2 Nein-Stimmen (FDP, BA)

6 Mitteilungen und Beantwortungen von Anfragen

- keine -

7 Entgegennahme von Anfragen und Anträgen

7.1 Antrag FDP - Aufstockung des Gebäudes auf der Herdestraße 33-35

Rm Joseph/FDP reichte für seine Fraktion folgenden Antrag ein:

„Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob die Möglichkeit besteht, das Gebäude auf der Herdestraße 33-35 aufzustocken.

Die Ausführung soll in Modulbauweise, z. B. nach dem Vorbild der Aufstockung der GGS am Elbsee oder etwa der, der Vonovia gehörenden, Wohngebäude auf der Beethovenstraße 6-8 realisiert werden.

Begründung:

Die Aufstockung von Gebäuden in Modulbauweise bietet sich an, um schnell und effizient zusätzlichen menschenwürdigen Wohnraum für geflüchtete Menschen in Hilden zur Verfügung zu stellen. Von Vorteil ist dabei auch, dass es nahezu keine zusätzlichen Anforderungen an die Statik der vorhandenen, aufzustockenden Gebäude gibt. Durch das so neu geschaffene Unterbringungs-Angebot sollte gänzlich auf die Baumaßnahme auf der Hofstraße 98 verzichtet werden.

Die Hildener FDP vertritt nach wie vor die Ansicht, dass im Hinblick darauf, dass unklar ist, wie viele geflüchtete Menschen in den nächsten Jahren nach Hilden kommen und untergebracht werden müssen und dass mit Rücksicht auf die angespannte städtische Haushaltslage unbedingt alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden müssen, um den kostspieligen und umstrittenen Neubau auf der Hofstraße 98 zu vermeiden.“

7.2 Antrag FDP - Akzeptanz und Auslastung von Schnellbuslinien

Rm Joseph/FDP überreichte folgenden Antrag für seine Fraktion:

„Die Verwaltung wird gebeten, folgenden Sachverhalt anhand von Erfahrungsberichten in den Städten Haan, Ratingen, Langenfeld und Mettmann abzufragen und die folgende Frage schriftlich zu beantworten:

Wie hoch ist die Akzeptanz und Auslastung der folgenden Schnellbuslinien:

SB 50 in Haan
SB 55 in Ratingen
SB 57 und SB 79 in Langenfeld
SB 68 in Mettmann

Im Rahmen und im Ergebnis des Mobilitätskonzeptes der Stadt Hilden soll neben dem Radverkehr auch der Ausbau des ÖPNV eine übergeordnete Rolle spielen.

Aus Sicht der Hildener FDP gehört der Ausbau des ÖPNV, inklusive der Einrichtung von Schnellbuslinien in das Maßnahmenpaket I (Roteliste).“

7.3 Antrag BA - Zusätzliche Fahrradabstellplätze an der Stadthalle

Rm Reffgen/BA verlas für seine Fraktion nachfolgenden Antrag:

„Als unzureichend hat sich nach Einschätzung der Bürgeraktion das Stellplatzangebot für Zweiräder an der Stadthalle erwiesen. Zwar sind vor einiger Zeit auf Initiative der BA nach der Neugestaltung des Vorplatzes überhaupt erstmals eine Reihe Fahrrad-Abstellbügel installiert worden. Das Angebot erfüllt jedoch vor allem bei Veranstaltungen in der Halle bei weitem nicht den Bedarf.

Zur Behebung des Problems gibt es im Umfeld des Eingangs entlang der Gebäude-Fassade diverse Flächen, die es erlauben würden, unproblematisch mindestens eine weitere Serie an Abstellbügeln für Radnutzer bereitzustellen. Deshalb fragen wir die Verwaltung:

Sieht sich die Verwaltung in der Lage, mit zusätzlichen Fahrradabstellbügeln in Eigenregie oder auf Veranlassung durch die Stadt Hilden Holding GmbH als Eigentümer der Stadthalle, dem offensichtlichen Bedarf abzuhelpen?“

7.4 Antrag BA - Kastanienhof/Ersatzpflanzung/Entfernen der Baumspitze

Rm Reffgen/BA reichte für seine Fraktion folgenden Antrag ein:

„Auf dem Gelände der früheren städtischen Teestube an der Heiligenstraße (ehemals im städtischen Besitz) wurde vor einigen Jahren ein Bauvorhaben realisiert, dass unter der Projekt-Bezeichnung „Kastanienhof“ bekannt und vermarktet wurde. Die Bezeichnung ging auf eine großkronige Kastanie zurück, die für die Situation in der Örtlichkeit prägend war und nach Aussage von Gutachten durch das Bauvorhaben nicht gefährdet sei. Diese Aussage erwies sich bereits wenige Jahre nach Realisierung des Projekts als unhaltbar: Der Baum zeigte sich abgängig und musste gefällt werden. Der Bauherr kam seiner Verpflichtung zur Ersatzpflanzung mit dem jungen Exemplar einer Kastanie nach.

Inzwischen ist vor Ort zu beobachten, dass die Nachpflanzung gezielt so beschnitten wurde, dass der Baum daran gehindert ist, jemals eine artgerechte Krone auszubilden: Die Spitze des Jungbaums wurde komplett entfernt.

Vor diesem Hintergrund richten wir folgende Fragen an die Stadtverwaltung:

1. Ist die Verwaltung über den Sachverhalt informiert, oder ist der Baumbeschnitt mit dem Grünflächenamt abgestimmt?
2. Entspricht die Maßnahme den Vorgaben für eine Ersatzpflanzungen?
3. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, gegen das wie Baumfrevler anmutende Verhalten vorzugehen?
4. Welche Schlüsse zieht die Verwaltung für das Vorgehen im Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Nachpflanzung von Bäumen in der Zukunft?“

7.5 Baufortschritt auf dem ehemaligen Albert-Schweitzer-Schulgelände

Rm Reffgen/BA stellte für seine Fraktion nachfolgenden Antrag:

„Der Rat der Stadt Hilden hat im Jahr 2014 den Bebauungsplan 254 für das Gelände der ehemaligen Albert-Schweitzer-Schule beschlossen. Im Jahr 2018 fasste der Rat einen Beschluss zur Auswahl des Investors für das Bauprojekt.

Die mit dem Bebauungsplan nach hitzigen politischen Debatten mehrheitlich beschlossene Intensivbebauung war vor allem mit dringend benötigtem Wohnraum begründet worden. Bereits seit mehreren Jahren stellt sich das Gelände überwiegend als öde, unwirtliche Baustellen-Brache dar.

In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie viele Wohneinheiten sind fertiggestellt oder stehen kurz vor der Vollendung? (differenziert nach öffentlich geförderten Wohnungen der WGH und öffentlich geförderten bzw. freifinanzierten Wohneinheiten durch den Bauträger)
2. Wann werden weitere Wohnungen bezugsreif und um wieviele handelt es sich?
3. Wie ist die weitere Entwicklung hinsichtlich der Bebauung und Projektrealisierung auf dem erschlossenen Areal vorgesehen?
4. Wann werden die nächsten Bauvorhaben im Rahmen der schrittweisen Umsetzung des B-Plans in Angriff genommen und mit welcher Bauzeit bis zur Fertigstellung ist zu rechnen?“

Ende der Sitzung: 18:35 Uhr

Anabela Barata / Datum
Vorsitzende

Birgit Kamer
Schriftführer/in

Daniel Beier / Datum

Gesehen:

Dr. Claus Pommer / Datum
Bürgermeister

Peter Stuhlträger / Datum
Beigeordneter