

Der Bürgermeister



Hilden, den 20.10.2011
AZ.: IV/61.1 Lärm Or

WP 09-14 SV 61/121

Hilden

Beschlussvorlage

öffentlich

**Lärmaktionsplan in Hilden:
Abhandlung der Anregungen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher
Belange
Beschluss über den Lärmaktionsplan**

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss	16.11.2011
Stadtentwicklungsausschuss	18.01.2012
Rat der Stadt Hilden	15.02.2012

Abstimmungsergebnis/se

Stadtentwicklungsausschuss	16.11.2011	vertagt
Stadtentwicklungsausschuss	18.01.2012	Ja 11 Nein 6 Enthaltung 2 s. Niederschrift
Rat der Stadt Hilden	15.02.2012	

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Hilden beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss, zur Umsetzung der Lärminderungsplanung nach §§ 47 a–f BImSchG (Lärmaktionsplan Stufe 1) zu den Anregungen der Träger Öffentlicher Belange wie folgt Stellung zu nehmen:

- 1.1 Schreiben des Kreises Mettmann vom 16. September 2011

Kreisgesundheitsamt

Das Kreisgesundheitsamt befürwortet insbesondere aktive Schallschutzmaßnahmen aus dem Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Hilden, sieht allerdings auch die Problematik bei der Umsetzung aufgrund der Zuständigkeiten von nicht-städtischen Straßen.

Daher wird seitens des Kreisgesundheitsamtes angeregt, bereits bei der Aufstellung von zu künftigen Bebauungsplänen darauf zu achten, dass sensible Nutzungen wie Wohnen vorrangig in Bereichen vorgesehen werden sollten, die eine Einhaltung der schalltechnischen Grenzwerte nach DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) unter Bevorzugung aktiver Schallschutzmaßnahmen sicherstellen.

Die geläufige Praxis bei der Aufstellung von Bebauungsplänen und den darin enthaltenen schalltechnischen Festsetzungen beschränkt sich dann nach Auffassung des Kreisgesundheitsamtes meistens auf passive Schallschutzmaßnahmen, die eine Verbesserung der Schallsituation ergeben sollen. Tatsächlich wird der Forderung nach gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen dadurch nur eingeschränkt Rechnung getragen, da nicht alle Wohn- und Freibereiche gleichermaßen berücksichtigt werden, bemerkt das Kreisgesundheitsamt in seiner Stellungnahme.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Der Kritik seitens des Kreisgesundheitsamtes bzgl. der in Bebauungsplänen vorrangig angewendeten passiven Schallschutzmaßnahmen wird bedingt zugestimmt.

Städtebau findet gerade in Hilden vorwiegend im Bestand statt. D.h., dass neue oder auch ältere Bebauungspläne fast immer an bereits bestehenden Lärmemissionsquellen wie Straßen, Gewerbegebiete oder Schienenstrecken angrenzen. Somit sind die Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes bereits bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sehr begrenzt oder auch nicht umsetzbar.

Die Stadt Hilden ist im Rahmen der Bauleitplanung stets bemüht, den Ansprüchen nach gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen gerecht zu werden. Allerdings erlauben die oftmals restriktiven Rahmenbedingungen nicht, den gewünschten Maximalforderungen bzgl. des Lärmschutzes, die oftmals von den zuständigen Behörden gestellt werden, entgegen zu kommen. Urbanität ist eine Symbiose menschlicher, sozialer, ökologischer und auch ökonomischer Bedürfnisse und Anforderungen, welche letztlich nur durch Kompromisslösungen erreicht werden kann. Daher bleibt einer Kommune oftmals aufgrund städtebaulicher Voraussetzungen nur der Einsatz von passiven Lärmschutzmaßnahmen, auch wenn seitens des Kreisgesundheitsamtes der aktive Schallschutz Vorrang haben sollte.

Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.

- 1.2 Schreiben der IHK Düsseldorf vom 13. September 2011

Im Schreiben der IHK Düsseldorf werden die im Entwurf des Lärmaktionsplanes vorgeschlagenen Maßnahmen zu einem großen Teil befürwortet, solange diese realisierbar und finanzierbar sind. Als problematisch werden jene Maßnahmen angesehen und daher abgelehnt, die eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h innerhalb des Stadtgebietes und eine Reduzierung des Straßenquerschnittes beinhalten.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

zu Maßnahme M 1.1 (A3):

Dieser Anregung wird grundsätzlich gefolgt, da auch die Stadt Hilden der Auffassung ist, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Teilstrecken auf der A3 nicht zu einem befriedigenden Ergebnis führen würden und daher eine Ausweitung über die Stadtgebietsgrenze der Stadt Hilden hinaus greifen sollte.

Der im Lärmaktionsplanentwurf getroffene Maßnahmenvorschlag ist dadurch begründet, dass nur Maßnahmen vorgeschlagen werden durften, die sich auf das Stadtgebiet Hildens beschränken.

zu Maßnahme M2.2 auf der Walder Straße :

Die IHK Düsseldorf befürchtet, dass durch die vorgeschlagene Maßnahme den Straßenquerschnitt zu reduzieren, die Leistungsfähigkeit der Walder Straße stark beeinträchtigt werden könnte.

Diese Einschätzung wird insofern nicht geteilt, da durch die optische und auch tatsächliche Verschmälerung der Fahrbahn der Verkehrsfluss eher verstetigt wird, statt ihn zu stören, wie von der IHK angenommen wird. Warum durch eine Fahrbahnbreitenreduzierung Brems- und Beschleunigungsvorgänge erzeugt werden, ist nicht nachvollziehbar und auch nicht entsprechend begründet worden.

zu M 2.4

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen, da eine Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahme nicht absehbar ist.

M 3.1 und 3.2 Maßnahmen zwischen Fritz-Gressard-Platz und Baustraße:

Die im Entwurf zum Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen M 3.1 (Absenkung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h) und M 3.2 (Verstetigung des Verkehrsflusses durch Anpassung der „Grünen Welle“) lehnt die IHK ab, ohne dies im Einzelnen zu begründen.

Untersuchungen haben ergeben, dass durch die Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h der maximale Schallpegel um 5 bis 6 dB und der äquivalente Dauerschallpegel um 5 dB verringert werden kann. Hinzu kommt, dass durch eine gezielte und planerisch optimierte Einteilung der Gesamtfahrbahn für alle Verkehrsteilnehmer, die Gefährdung für Fußgänger und Radfahrer abnimmt, ohne dabei die Leistungsfähigkeit auch bei einer Hauptverkehrsstraße zu reduzieren.

Die Stadt Hilden hält die vorgeschlagenen Maßnahmen deshalb nach wie vor für sinnvoll und zielführend und nimmt daher die Stellungnahme der IHK nur zur Kenntnis.

1.3 Schreiben der Handwerkskammer Düsseldorf vom 13. September 2011

In ihrer Stellungnahme befürwortet die Handwerkskammer Düsseldorf eine Vielzahl der im Lärmaktionsplan getroffenen Maßnahmen. Sie weist aber auch auf Abhängigkeiten der einzelnen Maßnahmen untereinander hin. So wird z.B. die Reduzierung der Fahrbahnbreite auf der Walder Straße nur in Verbindung mit einem im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Autobahnanschluss in Langenfeld befürwortet, um dadurch eine Entlastung der Walder Straße zu erreichen. Im Weiteren befürchtet die Handwerkskammer allerdings auch, dass es bei einer Fahrbahnreduzierung zu Problemverlagerungen (Schleichverkehre) kommen könnte und lehnt daher diese Maßnahme ab.

Im Weiteren bezweifelt die Handwerkskammer Düsseldorf, ob ein „Tempolimit sinnvoll und praktikabel“ ist, da „Teilstrecken großzügig ausgebaut sind und entsprechend größere

Mengen Verkehr aufnehmen“ können. Dieser Einwand ist nicht nachvollziehbar, da die Breite einer Straße, alleine von der Handwerkskammer Düsseldorf als „großzügig“ bezeichnet, keinen Einfluss auf die Verkehrsmenge hat. Vielmehr definiert sich die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße in starkem Maße durch die im Straßenraum jeweils festzustellenden Nutzungsoptionen, wie beispielsweise Ein- und Ausparkvorgänge, Liefer- und Ladevorgänge sowie Halte von Fahrzeugen des ÖPNV auf der Fahrbahn sowie durch die Zahl der Fahrspuren je Richtung. Eine reduzierte Fläche für den Individualverkehr bedeutet größere Flächen mit mehr Bewegungskomfort und Sicherheit für „schwächere“ Verkehrsteilnehmer und bietet gleichzeitig die Chance den Straßenraum städtebaulich besser zu integrieren und mit mehr Lebensqualität zu gestalten.

Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.

1.4 Schreiben des Landesbetriebs Straßen.NRW vom 14. September 2011

Teilaktionsplan: Hilden-2008-01 (A3)

Der Landesbetrieb Straßen.NRW lehnt die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen bzgl. einer Deckensanierung für die A3 zum jetzigen Zeitpunkt ab, weist allerdings darauf hin, dass mittelfristig eine Untersuchung erfolgt, ob und in welchem Umfang Lärmschutzmaßnahmen zum Tragen kommen können. Die Stadt Hilden wird dann über das Ergebnis informiert.

Hinsichtlich der im Teilaktionsplan vorgeschlagenen Geschwindigkeitsüberwachungen verweist der Landesbetrieb Straßen.NRW auf die Zuständigkeit der jeweiligen Straßenverkehrsbehörde.

Teilaktionsplan: Hilden-2008-02 und Hilden-2008-03 (L 85/L 404)

Eine Deckensanierung für die L85 (Walder Straße) und L 404 (Klotzstraße/Richrather Straße) lehnt der Landesbetrieb Straßen.NRW in seiner Stellungnahme ebenso ab. Er begründet dies u.a. damit, dass nach Auffassung des Landesbetriebs Straßen.NRW eine Lärmschutzwirkung unter Verwendung LOA 5D (Lärmoptimierte Asphaltdeckschicht) in den für Bundesfernstraßen maßgebenden Richtlinien (RLS-90) nicht festgelegt ist.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Diese Einschätzung wird seitens der Stadt Hilden nicht geteilt, da die Stadt Düsseldorf bereits seit 2007 den lärmoptimierten Asphaltbeton verwendet und Lärmmessungen gezeigt haben, dass bei PKW-Reifen bei 50 km/h für diesen Belag eine Lärmreduktion von 4-5 dB(A), verglichen mit der ursprünglichen Deckschicht aus Asphaltbeton, erreicht worden ist. Viele andere Städte, wie z.B. Köln, erproben vermehrt in Pilotprojekten auf den neuartigen Straßendeckenbelag und leisten somit einen konkreten Beitrag zum aktiven Lärmschutz an Stadtstraßen.

Lichtsignalanlage und „Grüne Welle“ auf der Walder Straße

Die Modernisierung der Lichtsignalanlage auf der Walder Straße unter besonderer Berücksichtigung der Optimierung einer „Grünen Welle“ wird voraussichtlich Ende des Jahres 2011 abgeschlossen sein.

Maßnahmenvorschläge M 2.3 und M 3.3 aus dem Lärmaktionsplan

Die unter den Punkten 2.3 und 3.3 im Lärmaktionsplan formulierten Maßnahmenvorschläge beziehen sich auf die Aufnahme in das Schallschutzfensterprogramm des Landes NRW für ausgewählte Wohngebäude entlang der Walder Straße und der Klotzstraße/Richrather Stra-

ße.

Hier hat sich der Landesbetrieb Straßen NRW bereit erklärt, diese Bereiche lärmtechnisch zu überprüfen. Die dazu benötigten Unterlagen seitens der Stadt Hilden werden dem Landesbetrieb Straßen NRW kurzfristig zur Verfügung gestellt.

Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.

1.5 Schreiben der Bezirksregierung Düsseldorf vom 15. September 2011

Die Bezirksregierung lehnt eine Geschwindigkeitsbeschränkung in einem Teilabschnitt der A3 im Bereich des Autobahnkreuzes Hilden bis Stadtgrenze Hilden/Solingen ab, da die erforderlichen Grundlagen nicht gegeben sind. Die Bezirksregierung begründet ihre Ablehnung damit, dass die maßgebende Größe für den Lärmpegel der LKW-Anteil ist. Dieser beträgt ca. 11,4 % tagsüber und ist bei Nacht noch höher. Es gilt für LKW eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf Bundesautobahnen. Mit ihren Motoren- und Rollgeräuschen stellen LKW ab einem Anteil von 10% im Verhältnis zum Gesamtverkehrsaufkommen daher die maßgebende Größe für den Mittelungspegel an Autobahnen dar. Dies führt dazu, dass sich Geschwindigkeitsbeschränkungen den PKW-Verkehr betreffend im Mittelungspegel praktisch nicht bemerkbar machen.

Vielmehr weist die Bezirksregierung darauf hin, dass Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen keinen Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein sollen. Daher hält es die Bezirksregierung für sinnvoller und effektiver, die Lärmpegel durch straßenbauliche Maßnahmen, wie z.B. Deckenerneuerungen und den Einbau von lärmindernde Asphaltsschichten bereits an der Lärmquelle abzusenken.

Sie verweist in diesem Zusammenhang auf den Vorrang von straßenbaulichen und -planerischen Maßnahmen gegenüber verkehrsbehördlichen Eingriffen und im Weiteren auf die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde. Diese hat die Erfordernis straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zu überprüfen. Die hierzu erforderlichen notwendigen Lärmberechnungen sind wiederum vom Straßenbaulasträger durchzuführen.

Die im Maßnahmenkatalog vorgeschlagenen Reduzierungen der Höchstgeschwindigkeiten auf Stadtstraßen im Allgemeinen und deren positiven Auswirkungen (Verkehrssicherheit, Verstetigung des Verkehrs, Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Lärmemissionen) werden von der Bezirksregierung angezweifelt.

In dem Schreiben wird auf die Verlagerung des Verkehrs in andere, meist sensiblere Bereiche verwiesen.

Daher lehnt die Bezirksregierung Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen ab und verweist auf den Einsatz von straßenbauliche Maßnahmen, wie Deckschichterneuerungen und den Einsatz von lärmindernden Asphaltsschichten.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Die Stadt Hilden widerspricht der Bezirksregierung bzgl. der Auswirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen auf Stadtstraßen. Es gibt eine Vielzahl an Untersuchungen, die einen Zusammenhang zwischen Geschwindigkeitsreduzierungen und Minderung der Lärm- und Abgasemissionen und insbesondere der Verkehrssicherheit deutlich werden lassen.

Die Anzweiflung hinsichtlich der möglichen Verkehrsverlagerung in sensiblere Bereiche ist insofern nicht nachvollziehbar und auch nicht wahrscheinlich, da gerade die an Hauptverkehrsstraßen angrenzenden Wohngebiete fast ausschließlich Tempo-30-Zonen sind, ein Ausweichen für den Autofahrer somit keinen Zeitgewinn bedeuten würde.

Da die Stadt Hilden die vorgeschlagenen Maßnahmen bzgl. einer Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich zwischen Fritz-Gressard-Platz und Baustraße zur Lärminderung nach wie vor für sinnvoll und auch zielführend hält, wird das Schreiben zur Kenntnis genom-

men.

1.6 Schreiben der Stadt Solingen vom 05. September 2011

Die Stadt Solingen befürwortet die im Lärmaktionsplan der Stadt Hilden vorgeschlagenen Maßnahmen bzgl. der L85 (Walder Straße) und bittet um eine gemeinsame Abstimmung im Rahmen der breiteren Untersuchungen der 2. Stufe der Lärmkartierung.

Dieser Anregung kann nachgekommen werden.

1.7 Schreiben der Stadt Erkrath vom 5. September 2011

Die Stadt Erkrath bittet in ihrem Schreiben um die Aufnahme der Maßnahme „Errichtung einer Lärmschutzwand an der Tangente A46-A3 Richtung Oberhausen im Bereich des Autobahnkreuzes (AK) Hilden“ in den Lärmaktionsplan der Stadt Hilden.

Sie begründet ihre Anregung u.a. damit, dass die Lärmbelastung an dieser Stelle für die dort wohnenden Erkrather Bürger, nach Berechnung eines Gutachtens, trotz Einbau von lärmarmen Fahrbahnbelägen, die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreitet.

Um diese Belastung effektiv zu mindern, hat der Landesbetrieb Straßen NRW bereits den Bau einer angemessenen Lärmschutzwand einschließlich der Kosten zugesagt.

Da diese Maßnahme auf Hildener Stadtgebiet erfolgt, auch wenn keine Hildener Bürger von den Lärmbelastungen betroffen sind, bietet sich aus formalen Gründen die Aufnahme in den Lärmaktionsplan der Stadt Hilden an.

Der Anregung wird entsprochen.

1.8 Schreiben des BUND, Ortsgruppe Hilden, vom 15. September 2011

Der BUND fordert in seinem Schreiben, dass „für alle festgestellten Bereiche (also auch Eilerstraße/Hülsenstraße und Berliner Straße) ein Teilaktionsplan aufgestellt wird und im Weiteren, dass alle vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung zügig und vollständig umgesetzt werden sollen, auch wenn der Rat der Stadt Hilden beschlossen hat, aufgrund der geringen Anzahl an betroffenen Bürgern für diese Bereiche keine Teilaktionspläne aufzustellen.“

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Der BUND wünscht sich eine Maximallösung zur Behebung der im Laufe der Jahre sukzessiv gewachsenen Lärmproblematik an städtebaulich sensiblen Stellen. Auch wenn es unstrittig ist, dass in den genannten Bereichen eine geringe Anzahl an Anwohnern unter den dort bekannten Lärmbelastungen leben, können die Verhältnismäßigkeit von Maßnahmenforderungen und die leider auch formalen Randbedingungen nicht ignoriert werden. Wie auf Seite 4 des Lärmaktionsplanes ausführlich dargestellt, hat der Rat der Stadt Hilden seine Position dahingehend klar dargestellt und sieht auch keine rechtliche Möglichkeit, die vom BUND aufgeführten Forderungen realisieren zu lassen.

Dies betrifft insbesondere die Bereiche entlang der Autobahnen, Bundes- und Landstraßen. Hinsichtlich des Schienenverkehrs wird auf Seite 4 des Lärmaktionsplanes verwiesen wonach im Hildener Stadtgebiet aus Sicht der DB AG, die im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland alle "freiwilligen" Maßnahmen zur Lärmsanierung entlang von Schienenwegen durchführt, die Sanierung sämtlicher Eisenbahntrassen durch den Bau einer Lärmschutzwand im Bereich Bahnhofsallee / Neustraße und durch Fördermaßnahmen im Hildener Süden abgeschlossen ist.

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.

Anregung des BUND zum Teilaktionsplan Hilden-2008-01 (A3)

Der BUND weist in Bezug auf den Lärmschutz entlang der A3 auf vereinzelte „schadhafte“ ältere Abschnitte der Lärmschutzwände hin und regt an, diese nachzubessern und gegebenenfalls durch neue und wirksamere Systeme nachzubessern.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Diese Anregung ist bereits in den Maßnahmenvorschlägen zum Lärmaktionsplan unter der dem Punkt 1.4 enthalten und wird daher zur Kenntnis genommen.

Im Weiteren fordert der BUND eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 100 km/h und den Einbau von „Flüsterasphalt“ auf der A3.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Beide Maßnahmenvorschläge sind bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes und werden daher zur Kenntnis genommen.

Anregung des BUND, hier: Generelle Anregung zu allen innerstädtischen Teilaktionsplänen

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Der BUND regt an, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit generell auf den innerstädtischen Straßen in Hilden einzuführen. Davon ausgenommen sollen lediglich Teilabschnitte sein, die ungefährlich und aus Lärmaspekten unproblematisch sind.

Der Vorschlag des BUND geht über das Maß an zurzeit verkehrsrechtlichen Möglichkeiten hinaus. Eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h auf allen innerstädtischen Straßen einzuführen, sieht die Straßenverkehrsordnung nicht vor. Nach wie vor obliegt die Einführung von Geschwindigkeitsregelungen für Hauptverkehrsstraßen in den Händen der zuständigen Behörden (Straßenverkehrsbehörde im Benehmen mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW).

Dennoch hält es die Stadt Hilden für sinnvoll im Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplanes vorzuschlagen, die zulässige Geschwindigkeit in einzelnen Abschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes auf 30 km/h zu setzen. Dies wurde auch den zuständigen Behörden (Landesbetrieb Straßen.NRW) im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme eingereicht.

In ihrer Stellungnahme steht die Behörde dem Vorschlag einer Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen kritisch gegenüber und lehnt ihn aus folgenden Gründen ab:

- Verlagerung des Verkehrs in sensiblere Bereiche
- In Fragestellung der zu erwartenden positiven Auswirkungen wie Verkehrssicherheit, Verstetigung des Verkehrs, Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Lärmemissionen

Allerdings ist positiv zu erwähnen, dass der Landesbetrieb Straßen.NRW sich bereit erklärt hat, Belastungsschwerpunkte an der L85 (Walder Straße) und L 404 (Klotzstraße/Richrather Straße) in die Liste der für eine mögliche Lärmsanierung (z.B. Maßnahmenvorschlag M 2.3 und M 3.3) lärmtechnisch zu überprüfenden Bereiche aufzunehmen.

Die Stadt Hilden verweist in ihrer Abhandlung zur eingereichten Stellungnahme des Landesbetriebs auf eine Vielzahl an Untersuchungen, die einen Zusammenhang zwischen Ge-

schwindigkeitsreduzierungen und Minderung der Lärm- und Abgasemissionen und insbesondere der Verkehrssicherheit deutlich werden lassen.

Die Anzweiflung hinsichtlich der möglichen Verkehrsverlagerung in sensiblere Bereiche ist insofern nicht nachvollziehbar und auch nicht wahrscheinlich, da gerade die an Hauptverkehrsstraßen angrenzenden Wohngebiete in Hilden fast ausschließlich Tempo-30-Zonen sind, ein Ausweichen für den Autofahrer somit keinen Zeitgewinn bedeuten würde.

Zwar widerspricht die Stadt Hilden der Bezirksregierung und dem Landesbetrieb Straßen.NRW bzgl. der Auswirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen auf Stadtstraßen, sieht aber auch die Notwendigkeit bestimmte Hauptverkehrsstraßen in ihrer Funktion als Vorbehaltsnetz und mit gesamtstädtischer Erschließungsfunktion, mit Tempo 50 als Standardtempo beizubehalten.

Diese Anregung wird daher zur Kenntnis genommen.

Anregung des BUND zum Teilaktionsplan Hilden-2008-03 (Klotzstraße/Richrather Straße)

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Der Vorschlag ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes und wird daher zur Kenntnis genommen.

Anregung des BUND zum Schienenverkehr

Der Hinweis bzgl. der Vermeidung von Lärmbelästigungen durch Schienenverkehrslärm wird zur Kenntnis genommen.

2. Der Rat der Stadt Hilden beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss den Lärmaktionsplan der Stufe 1 in der als Anlage vorliegenden Form.

Stand: 13.12.2011

Zusätzliche Erläuterungen zum Antrag der FL- Freie Liberale vom 16.11.2011 im Stadtentwicklungsausschuss

In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 16.11.2011 stellte die Fraktion Freie Liberale den als Anlage beigefügten Antrag. In diesem geht es darum, die Beratung zum Lärmaktionsplan der Stadt Hilden zu verschieben, um die Forderungen der Bürgerinitiative „Hildener Bürger gegen Autobahnlärm“ in den Lärmaktionsplan aufnehmen zu können.

Dem Antrag wurde in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 16.11.2011 stattgegeben.

Dem Antrag ist erwähnt, dass die Initiative von über 3.000 Bürgern unterschrieben wurde, die sich durch die Lärmemissionen der Autobahnen A3 und A46 stark belästigt und in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt fühlen. Gleichzeitig soll die Vielzahl der gesammelten Unterschriften deutlich machen, dass die Zahlen der tatsächlich vom Autobahnlärm belästigten Bürger deutlich höher sind als die rechnerisch ermittelten.

Im Text der Interessengemeinschaft „Hildener Bürger gegen Autobahnlärm“ werden Maßnahmen formuliert, die bereits Inhalt des Lärmaktionsplanes sind und daher zur Kenntnis genommen werden können.

Mit der Gründung der Interessengemeinschaft und den anschließend gesammelten Unterschriften

soll der Druck auf die zuständigen Behörden erhöht werden, um kurzfristig Maßnahmen zu erwirken, die eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation an den betroffenen Autobahnen bedeuten. Hierzu ist festzustellen, dass die Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplanes fast deckungsgleich sind mit den Vorschlägen der Bürgerinitiative. Es ist kein Widerspruch vorhanden. Die Unterschriftenliste sollte – wenn sie etwas erreichen soll – dem zuständigen Minister übergeben werden. Der Lärmaktionsplan ist nach seinem Beschluss durch den Rat den zuständigen Behörden zur Beachtung und Bearbeitung zurückzusenden.

In Ergänzung zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan, hat der Bürgermeister der Stadt Hilden ein Schreiben an den Landesbetrieb Straßen.NRW geschickt, mit der Bitte und Forderung, sich möglichst kurzfristig der Hildener Problematik anzunehmen und konkrete Maßnahmen zur Lärmreduzierung umzusetzen (siehe Anlage zur Sitzungsvorlage).

Mit Schreiben vom 29.11.2011 weist der Landesbetrieb Straßen.NRW darauf hin, dass zunächst eine neue lärmtechnische Bestandsaufnahme vorgenommen wird, bei der auch der Bereich der Stadt Hilden berücksichtigt wird, ein konkreter Termin wird nicht genannt. Die Untersuchung der einzelnen Bereiche erfolgt dann nach einer Prioritätenreihung (Anzahl der Betroffenen, Grad der Betroffenheit, Verhältnismäßigkeit von Kosten und Schutzzweck).

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

gez. H. Thiele

Erläuterungen und Begründungen:

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

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

Die von den verschiedenen Trägern öffentlicher Belange eingegangenen Anregungen werden größtenteils zur Kenntnis genommen. Dies begründet sich u.a. damit, dass oftmals unterschiedliche Auffassungen bestehen, bzgl. der Wirksamkeit vereinzelter vorgeschlagener Maßnahmen und deren Zuständigkeiten.

So treffen unterschiedliche Einschätzungen und Bewertungen aufeinander. Hier im Besonderen bzgl. der Wirksamkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Fahrbahnbreitenreduzierungen innerörtlicher Straßen.

Sowohl die IHK Düsseldorf, die Handwerkskammer als auch die Bezirksregierung stehen solchen Maßnahmen kritisch gegenüber.

Die Stadtverwaltung hält die im Entwurf zum Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung nach wie vor für sinnvoll und auch zielführend.

Im Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wird vorgeschlagen, nur der Anregung der Stadt Erkrath zu folgen und den Teilaktionsplan: Hilden-2008-01, um die Maßnahme M 1.2a: „Errichtung einer Lärmschutzwand an der Tangente A46-A3 Richtung Oberhausen im Bereich des Autobahnkreuzes (AK) Hilden“ zu ergänzen.

Anknüpfend an zahlreiche Einzelmaßnahmen zum Lärmschutz in der Vergangenheit, z. B. die flächendeckende Ausweisung von Tempo-30-Zonen, Ausbau des Radwegenetzes, Ampelphasenoptimierungen („Grüne Welle“ auf der Walder Straße), Förderung des ÖPNV-Angebotes, bedeutet der hier zur Beschlussfassung vorgelegte Lärmaktionsplan den Einstieg in eine systematische Erfassung und Bekämpfung von Verkehrslärm in Hilden entsprechend den Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie in der dort festgelegten 1. Stufe.

Sollte der Rat der Stadt Hilden den Lärmaktionsplan der 1. Stufe in der zur Beratung vorliegenden Form beschließen, erfolgt daraufhin die Bekanntmachung an die Bezirksregierung Düsseldorf über den Kreis Mettmann.

Mit der vom Gesetzgeber vorgeschriebenen 2. Stufe der Lärminderungsplanung wird der Umfang der Lärmkartierung und der daraus abzuleitenden Maßnahmen nochmals deutlich erweitert: Dann sind u. a. auch Straßen ab einer Verkehrsbelastung von ca. 4.000 Kfz/Tag zu erfassen und hinsichtlich der Lärmbelastung zu bewerten. Dies bedeutet erheblichen Bearbeitungs- und Kostenaufwand für die Verwaltung. Die flächendeckende Erfassung der maßgeblichen Lärmquellen schafft jedoch in der Folge eine sehr gute Datengrundlage für die Bauleitplanung.

Die umfassendere Lärmkartierung der 2. Stufe wird für die Stadt Hilden durch das Land NRW vertreten durch das LANUV erstellt. Die darauf basierende Aktionsplanung ist von der Stadt Hilden bis zum 18.07.2013 zu beschließen.

gez. H. Thiele