



BERGISCH-RHEINISCHER WASSERVERBAND

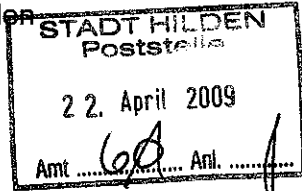
Körperschaft des öffentlichen Rechts

Der Geschäftsführer

BRW · Postfach 101765 · 42761 Haan

Stadtverwaltung Hilden
Postfach 100880

40708 Hilden



[Handwritten signature]
22.4.

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom
09.04. 2009

Unser Zeichen
IT-BP-2595-2-KL

E-Mail
Marita.Kolk@brw-haan.de

Datum
20.04.2009

Bebauungsplan 73A, 4. Änderung sowie 73A Aufhebung zur 3. Änderung für den Bereich Berliner Straße/Am Rathaus

Hier: Benachrichtigung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange von der öffentlichen Auslegung gem. § 3(2) BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den Bebauungsplan bestehen nun nach Berücksichtigung unserer Einwände unsererseits keine Bedenken mehr.

Mit freundlichem Gruß

i. A.

[Handwritten signature: Wedmann]

Dipl.-Ing. Wedmann

Ø 2.d.A. 73A-03-AH



Gruiten
Düsseldorfer Straße 2
42781 Haan

Telefon (02104) 69 13-0
Telefax (02104) 69 13 66
E-Mail brw@brw-haan.de
Internet www.brw-haan.de
Auskunft erteilt - Nebenstelle
Frau Kolk -236



Industrie- und Handelskammer
zu Düsseldorf

IHK Düsseldorf | Postfach 10 10 17 | 40001 Düsseldorf

Stadtverwaltung Hilden
Herrn
Peter Stuhlträger
Amtsleiter
Planungs- und Vermessungsamt
Postfach 100880
40708 Hilden



Hausadresse:
Ernst-Schneider-Platz 1
40212 Düsseldorf

Tel. 02 11 35 57-0

E-mail: ihkdus@duesseldorf.ihk.de
Internet: www.duesseldorf.ihk.de

23. April 2009

Ihr Zeichen
IV/61.1

Ihr Schreiben vom
09.04.2009

Unser Zeichen
III Jab/mk

Durchwahl
35 57-361

Fax
35 57-379

E-Mail
jablonowski@duesseldorf.ihk.de

Bebauungsplan 73A, 4. beschleunigte Änderung - Berliner Straße / Am Rathaus für den Bereich Hilden - Mitte

Sehr geehrter Herr Stuhlträger,

mit Schreiben vom 9. April informierten Sie uns über die Beteiligung Träger öffentlicher Belange sowie die öffentliche Auslegung oben genannter Planung bis zum 25. Mai.

Die IHK nimmt wie folgt Stellung:

Das zirka 0,75 Hektar große Plangebiet liegt in der Hildener Innenstadt. Es handelt sich um die Grundstücke westlich und östlich der Straße „Am Rathaus“, im direkten Einmündungsbereich zur Berliner Straße (Grundstücke Am Rathaus 21 und Am Rathaus 40). Geplant ist hier die Festsetzung zweier allgemeiner Wohngebiete (WA). Um die Immissionssituation nicht weiter zu verstärken, werden in den Plangebieten verkehrsintensive Nutzungen wie Läden, die der Versorgung dienen, nicht störende Handwerksbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Anlagen für sportliche Zwecke, Hotels, nicht störende Gewerbebetriebe, Gartenbaubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen. Des Weiteren wird in der Begründung auf Seite 6 dargelegt, dass der Ausschluss auch dazu dient, Konkurrenz in der Innenstadt zu vermeiden. In den textlichen Festsetzungen erfolgt der Ausschluss unter Hinweis auf die Absätze 5 und 6 des § 1 BauNVO.

Grundsätzlich sind wir mit der Planung einverstanden.

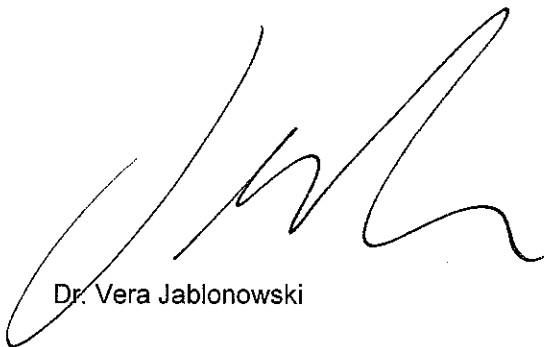
Allerdings halten wir den in der Begründung aufgeführten Konkurrenzschutz der vorhandenen Innenstadtnutzungen für rechtlich angreifbar. Nutzungen können - wie im hier vorliegenden Fall geschehen - nach Absatz 5 und 6 des § 1 BauNVO in Plangebieten ausgeschlossen werden und/oder nach Absatz 9

des § 1 BauNVO. Ein Ausschluss nach Absatz 9 setzt städtebauliche Gründe voraus. Der Hinweis auf eine Innenstadt, die vor Konkurrenz geschützt werden muss, ist aus Sicht der IHK kein städtebaulicher Grund.

Ein städtebaulicher Grund könnte beispielsweise die Stärkung der Wohnfunktion in der Innenstadt sein, die durch Nachverdichtung erreicht werden soll. Den Ausschluss der Nutzungen könnte man mit Hinweis auf das vielfältige Innenstadtangebot, das bereits vorhanden ist, begründen.

Mit freundlichen Grüßen

Handel, Dienstleistungen,
Regionalwirtschaft und Verkehr

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'V' followed by a series of loops and a horizontal stroke at the end.

Dr. Vera Jablonowski



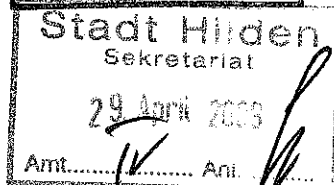
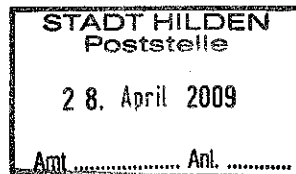
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Ortsgruppe Hilden

Georg Blanchot
Bahnhofsallee 24
40721 Hilden
☎ 02103 / 51074

ADFC Ortsgruppe Hilden, Georg Blanchot, Bahnhofsallee 24, 40721 Hilden

Stadtverwaltung
Am Rathaus 1
40721 Hilden

z. Hd. Herrn
Bürgermeister
Günter Scheib



Hilden, den 28.4.2009

6111 23.4.

Bebauungsplan Nr. 73 A, 4. And. für den Bereich Berliner Straße / Am Rathaus Fahrradabstellanlagen

Sehr geehrter Herr Scheib,

im Rahmen der Offenlage des Bebauungsplanes Nr. 73 A bitten wir folgende Anregungen zu berücksichtigen:

In unmittelbarer Nähe der Eingangsbereiche zu den geplanten Seniorenwohnanlagen sind mindestens 20 stabile Fahrradabstellanlagen (z.B. „Modell HILDEN“ oder orion beta) zu errichten.

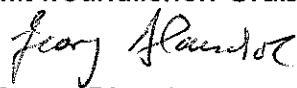
Seit dem 1.1.2000 müssen gemäß § 51 (1) und (2) BauONRW bei der Errichtung oder wesentlichen Änderung von baulichen und anderen Anlagen Fahrradabstellplätze hergestellt werden, wenn und soweit Zu- und Abgangsverkehr von Fahrrädern zu erwarten ist.

Es besteht somit die gesetzliche Verpflichtung, sowohl bei der Aufstellung von Bebauungsplänen als auch bei der Erteilung von Baugenehmigungen auf die Einrichtung von Fahrradabstellplätzen zu achten.

Überdies würde damit auch dem vom Rat am 21.11.2007 beschlossenen "Maßnahmenkatalog Klimaschutz" entsprochen, wonach im Innenstadtbereich weitere attraktive Standorte für Fahrradabstellanlagen identifiziert und geschaffen werden sollen.

Die Qualität der Fahrradbügel, an die man das Rad stand- und diebstahlsicher anschließen kann, sollte den Anlagen rund ums Rathaus bzw. am Warringtonplatz entsprechen.

Mit freundlichen Grüßen


Georg Blanchot



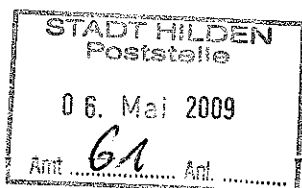
Straßen.NRW.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Niederrhein
Postfach 101027 · 41010 Mönchengladbach

Regionalniederlassung Niederrhein

Stadt Hilden
Planungs- u. Vermessungsamt
Postfach 100880
40708 Hilden



Kontakt: Herr Budnick
Telefon: 02161/ 409-290
Fax: 02161/ 409-155
E-Mail: klaus.budnick@strassen.nrw.de
Zeichen: 20400/42.030/2.10.07
(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum: 04.05.2009

Bebauungsplan Nr. 73A, 4. Änderung
Bereich: Berliner Straße/ Am Rathaus, Hilden-Mitte

hier: Öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB

Ihr Schreiben vom 09.04.2009

Sehr geehrte Damen und Herren,

das o.a. Plangebiet wird im Norden von einem Abschnitt der Bundesstraße 228 (Berliner Straße) innerhalb der Ortsdurchfahrt Hilden begrenzt: **Abschnitt 2, Stat. 0,555 bis Stat. 0,735**. Baulastträger der Bundesstraße ist die Bundesrepublik Deutschland.

Zu beachten ist, dass bzgl. des von der B 228 einwirkenden Lärms auf das o.a. Plangebiet, keine rechtlichen Ansprüche auf aktiven oder passiven Lärmschutz gegenüber der Straßenbauverwaltung geltend gemacht werden können.

Gegen den o.a. Bebauungsplan werden seitens der hiesigen Niederlassung keine Bedenken erhoben.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


(Budnick)

Straßen.NRW-Betriebssitz · Postfach 10 16 53 · 45816 Gelsenkirchen ·
Telefon: 0209/3808-0
Internet: www.strassen.nrw.de · E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de

WestLB Düsseldorf · BLZ 30050000 · Konto-Nr 4005815
Steuernummer: 5319/5972/0701

Regionalniederlassung Niederrhein

Breitenbachstr. 90 · 41065 Mönchengladbach
Postfach 101027 · 41010 Mönchengladbach
Telefon: 02161/409-0

Peter Stuhlraeger - Bebauungsplan B73A

Von: Friese, Günter <Guenter.Friese@stadtwerke-hilden.de>
An: <peter.stuhlraeger@hilden.de>, <lutz.groll@hilden.de>
Datum: Dienstag, 12. Mai 2009 15:37
Betreff: Bebauungsplan B73A
CC: "Borneck, Martina" <Martina.Borneck@stadtwerke-hilden.de>
Anlagen: Am Rathaus_1205.pdf

Sehr geehrter Herr Stuhlträger, sehr geehrter Herr Groll,

durch die erneute Prüfung des Bebauungsplanes haben wir festgestellt, dass unsere Versorgungsleitungen Elektro zur Trafostation und eine Trasse mit Meldekabeln für die Notwasserversorgung in der öffentlichen Grünfläche bei einer Veräußerung der Parzelle 803 nicht gesichert sind. Wir bitten gemäß des Konzessionsvertrages §2 Absatz 4 um eine grunddienstliche Absicherung.

Zu Punkt 8 des Begründungsentwurfes merken wir an, dass Kosten für die Umlegung der Zu- und Ableitungen der Reserve-/Notwasserversorgung der Stadt Hilden nicht zu unseren Lasten gehen.

Die Trassenführung für die Versorgungsleitungen Elektro ist in der angehängten Datei dargestellt. Ich bitte zu entschuldigen, dass ich bei der meiner Stellungnahme zum Bebauungsplan nicht darauf eingegangen bin. Bei Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

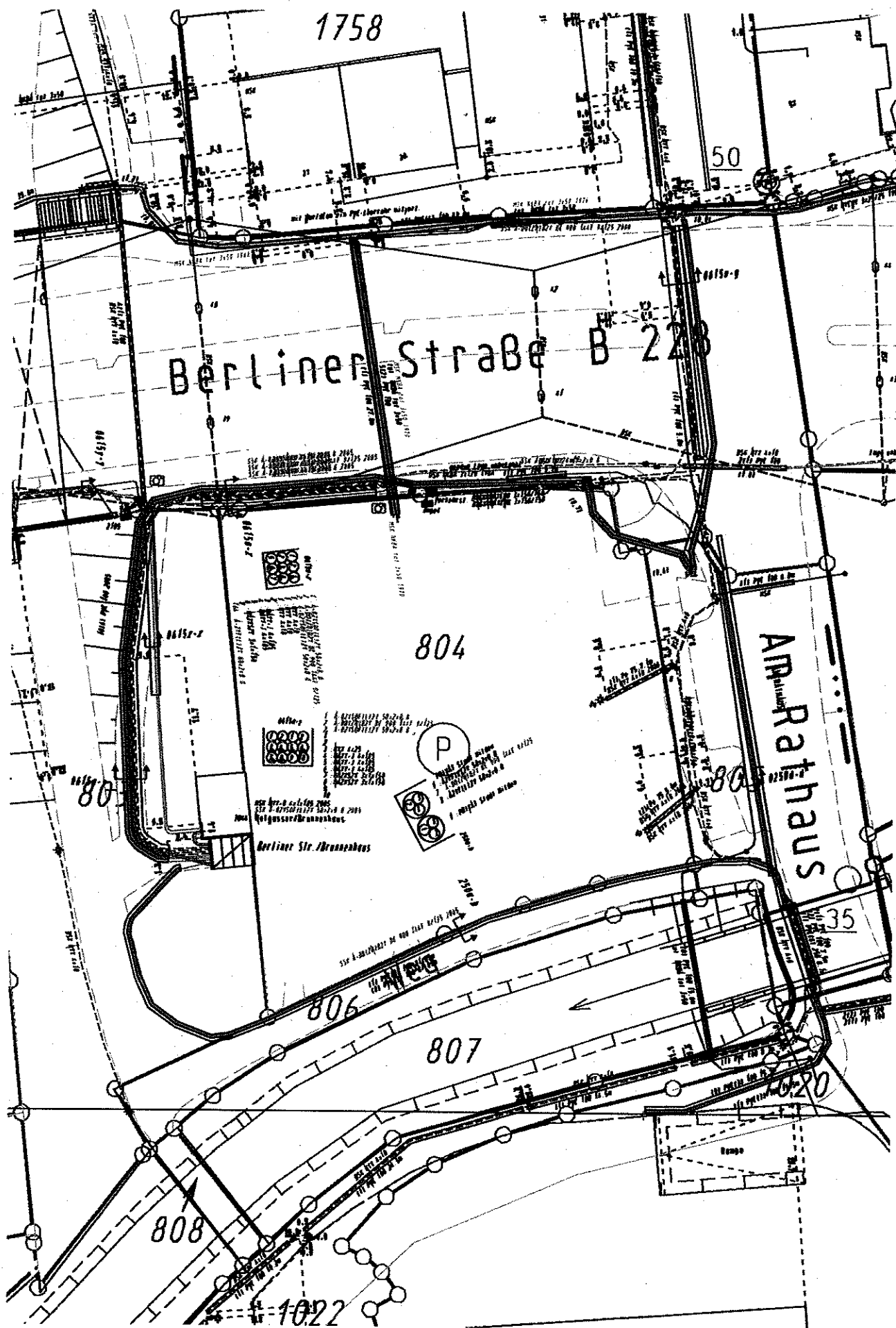
Mit freundlichen Grüßen
Günter Friese

Diese E-Mail wurde Ihnen übersandt von:

Günter Friese
Center Netze
Team Netzplanung / Netzführung

Stadtwerke Hilden GmbH
Am Feuerwehrhaus 1
40724 Hilden
T 02103 795-134
F 02103 795-130
M 0163 7951275
guenter.friese@stadtwerke-hilden.de

Geschäftsführer: Dipl.-Ing., Dipl.-Wirt.Ing. Bodo Taube (Sprecher); Dipl.-Ing. Matthias Trunk
Aufsichtsratsvorsitzender: Jürgen Scholz
Sitz der Gesellschaft: 40724 Hilden
Amtsgericht Düsseldorf: HRB 45055
Steuernummer: 135/5790/0194



Massstab 1:500

Elisabeth Leimberg
Christoph Leimberg
Bismarckstr. 24

40721 Hilden

Leimberg, Bismarckstr. 24, 40721 Hilden

Stadt Hilden
- Planungs- und Vermessungsamt -
z. Hd. Herrn Stuhlträger (Zi. 441)
Am Rathaus 1

40721 Hilden

 25.5.

23.5.2009/Fax 02103-72-622

Bebauungsplan Nr. 73A, 3. u. 4. Änderung für den Bereich Berliner
Straße / Am Rathaus

**./.. Widerspruch gegen den Abbau von 60 öffentlichen Stellplätzen, die
behauptete Eignung als Wohngebiet und zu hohe Bebauungsdichte**

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Bewohner und Eigentümer eines Hausgrundstücks in der südlichen
Bismarckstraße, die sich von der Mittelstraße (Fußgängerzone) bis zur
Berliner Straße erstreckt, widersprechen wir den geplanten Änderungen
des o. g. Bebauungsplans.

Unser Grundstück liegt im Geltungsbereichs des Bebauungsplans 73 A.
Es wird von den Festsetzungen des o. g. Vorhabens negativ betroffen,
weil damit ein **ersatzloser Abbau von 60 öffentlichen Pkw-Stellplätzen**
in der parallel verlaufenden Straße Am Rathaus verbunden ist. Dies
wird zu einer Zunahme des in der südlichen Bismarckstraße seit Jahren
feststellbaren Fehlverkehrs führen.

Die Pufferfunktion des Parkplatzes in der Straße Am Rathaus

Die 60 öffentlichen Stellplätze in der Straße Am Rathaus bewältigen
täglich einen Pkw-Verkehr von rund 1.000 Fahrten bzw. 500 Kfz (8
Pkw/pro Stellplatz x 2 Fahrten), ohne Wohnraumnutzungen zu beein-
trächtigen. Dieser Verkehr fällt mit den Stellplätzen nicht weg, weil
die Straße Am Rathaus mit dem Rathaus, dem Bürgerhaus, dem geplanten
Sparkassenzentrum und der angrenzenden Fußgängerzone Gebäude mit
starkem Publikumsverkehr erschließt.

Darunter sind viele Kurzzeitparker, die am besten auf dem Parkplatz
Am Rathaus untergebracht werden, weil dessen Nutzung am einfachsten
ist. Da sein Parkverkehr direkt am Zubringer Berliner Straße (B 228)
aufgefangen wird, entfällt die störendere und aufwendigere Fahrt in
die Tiefgarage Am Rathaus; diese wird so entlastet und kann mehr
Stellplätze für Langzeitparker anbieten.

...

Außerdem schützt der Parkplatz Am Rathaus die verkehrsberuhigten Bereiche der benachbarten Wohngebiete Mühlenstraße und südliche Bismarckstraße vor Zentrumsbesuchern, die auf Anwohnerparkplätzen und in Halte- und Parkverbotszonen ordnungswidrig parken, weil sie nur "ganz schnell" etwas im Rathaus, bei der Bank oder den Geschäften des täglichen Bedarfs in der Fußgängerzone erledigen wollen.

Schon heute stört dieser Fehlverkehr in der südlichen Bismarckstraße (Nr. 11-27) die Nutzung von 8 privaten Grundstückszufahrten und 40 Anwohnerparkplätzen, er verletzt permanent die Park- und Halteverbote im Wendebereich vor der Fußgängerzone und in der KurtKappel-Straße und führt zu wesentlichen Lärm- und Abgasbelastungen der Anwohner.

Die Fehlverkehrsbelastung der südlichen Bismarckstraße

Deswegen hat die Stadtverwaltung im Oktober 1998 und im März 2006 umfangreiche Verkehrsmessungen in der südlichen Bismarckstraße durchgeführt, die eine Belastung von 1.000 Fahrten (500 Kfz) und 1.275 Fahrten (638 Kfz) ergaben. Im Juni 2007 ermittelte eine Verkehrsuntersuchung im Rahmen des Bauvorhabens Sparkasse eine Belastung von rund 1.500 Fahrten (750 Kfz) täglich.

Der Verkehrszuwachs von 50% in 9 Jahren gefährdet die Wohnqualität der 120 m lange Sackgasse mit über 40 Wohnungen. Auf ihren Erhalt haben die Grundstückseigentümer einen Rechtsanspruch. Betrachtet man die Relation zu den Fahrten, die die bisher **160 nicht öffentlich zugänglichen Stellplätze** der südlichen Bismarckstraße mit Kurt-Kappel-Straße und alter Sparkasse nach den Nutzungsfaktoren der vorgenannten Verkehrsuntersuchung normalerweise erzeugen müssten, wird das Ausmaß der Überlastung deutlich: 480 Fahrten (240 Kfz) täglich wären normal.

Das heißt: bereits 2007 waren von den ermittelten 1.500 Fahrten in der südlichen Bismarckstraße bis zu 1.000 Fahrten irregulär! Dieser städtebauliche Mißstand wird sich verschlimmern, wenn die 60 öffentlichen Pkw-Stellplätze in der Straße Am Rathaus mit ihrer hohen Nutzungsfrequenz als Puffer für die Kurzzeitparker wegfallen.

Keine Alternativen für Abbau von 60 Stellplätzen

Ein Ersatz für die 60 Parkplätze ist nicht vorgesehen. Als Begründung gaben die Planungsamtsvertreter während der Bürgeranhörung am 18.12.08 an, es seien in Hilden genügend Parkplätze vorhanden.

Diese Aussage ist falsch, weil sie nicht berücksichtigt, ob in den Verkehrsbrennpunkten ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen: dies ist nachweislich nicht der Fall. Wie die anliegende Dokumentation "Auslastung Parkhäuser" zeigt, wiesen die Parkhäuser Novo-Mesto-Platz, Rathaus und Kronengarten in der Woche vom 9.-15.9.08 (6 Werktagen) in den **Spitzenzeiten** Auslastungen von 85,66%, 71,45% und 37,24% aus. Am Samstagmittag waren die erstgenannten Parkhäuser zu fast 100% belegt - der nur wenige Gehminuten entfernte Kronengarten

aber nur zu 57,39%. In diesem Parkhaus, das genauso weit von der Fußgängerzone und dem Zentrum (Bürgerhaus etc.) entfernt ist, wie die beiden anderen Parkhäuser, stehen von 352 Stellplätzen durchschnittlich 221 Plätze leer - an Samstagmittag noch 150!

Das Parkhaus Kronengarten ist eine planerische Fehlkonstruktion: es liegt zu tief im Stadttinneren an zu engen Zufahrten - es wird nicht angenommen. Stattdessen fließt der Parkverkehr über die Hauptverkehrsader Berliner Straße in die Parkhäuser Novo-Mesto-Platz, Rathaus - und in die südliche Bismarckstraße, obwohl es dort keinen öffentlichen Parkraum gibt!

Die Planung schweigt zu der Frage, wo die 500 Kfz täglich unterkommen sollen, wenn die 60 Stellplätze Am Rathaus wegfallen. Am Samstag gibt es für diesen Bedarf keinen Platz in der Tiefgarage Am Rathaus. An Wochentagen wird sich deren Auslastung von 835 Kfz täglich (Verkehrsuntersuchung für Sparkassenneubau) massiv erhöhen.

Die unbekannte Belastung der Tiefgarage Am Rathaus: Sparkassenneubau

Noch dramatischer wird die Verkehrsbelastung in der Straße Am Rathaus und der südlichen Bismarckstraße zunehmen, wenn der Sparkassenneubau wie geplant fertiggestellt werden sollte.

Statt der alten Sparkasse mit 4.700 qm Nutzfläche, 70 Mitarbeiterparkplätzen und einem Verkehr von täglich 120 Fahrten, wird dann ein Bank-/Kongress-/Einkaufszentrum von 8.000 qm Nutzfläche dort stehen. Es wird nur über 93(!) Stellplätze verfügen, die aus einem Bedarf von 135 Plätzen nach Abzug von 42 Plätzen wegen bestehender öffentlichen Nahverkehrsanbindung ermittelt wurden. Diese Plätze müssen sich 123 Mitarbeiter (Verkehrsuntersuchung, Anlage 3.2.1), Sparkassenkunden für 60.000 Konten, Besucher für Versammlungen bis 400 Personen und die Kunden von P&C für einen kalkuierten Umsatz von EUR 46.600 täglich teilen, der nach der Verträglichkeitsanalyse (S. 22) im Planverfahren Sparkasse nur zu einem Drittel aus Hilden stammen wird.

Der Öffentlichkeit und auch dem Stadtrat wurden im Planverfahren Sparkassenneubau versichert, diese Stellplatzzahl reiche nach den Maßstäben der Landesbauordnung aus und erzeuge nur einen Mehrverkehr von 1.000 Fahrten täglich.

Im anhängigen Verwaltungsgerichtsverfahren gegen diesen Neubau ergab Einsicht in nicht öffentlich zugängliche Unterlagen, dass die verantwortlichen Ämter seit 2007 von viel stärkeren Verkehrsbelastungen ausgehen. Danach sind nach Landesbauordnung 295 Stellplätze erforderlich, von denen nach Ablösungen 202(!) Plätze nicht gebaut werden. Diese Zahlen finden sich im Bauantrag der Sparkasse, der eingereicht wurde, noch bevor der Stadtrat im Glauben, es seien 135 Plätze erforderlich und nur 42 Plätze ablösbar, den Bebauungsplan genehmigte.

Weder das Beschlussgremium noch die betroffenen Anwohner wußten, dass die Verkehrsbelastung des Sparkassenneubaus nach diesen Stellplatzerfordernissen mit über 3.000 Mehrfahrten mehr als drei Mal so hoch

nach Bauantrag anzusetzen ist, als es die Planung vermittelte. Von den 202 Ablösungen erfolgten 103 Plätze in die Tiefgarage Am Rathaus. Das heißt, diese Plätze sind dort für den Kundenverkehr des neuen Sparkassenzentrums notwendig, was eine Belastung von bis zu 1.200 Fahrten bzw. 600 Kfz täglich bedeutet.

Damit wird die Tiefgarage Am Rathaus durch neue Nutzergruppen für Versammlungsstätte und Textileinzelhandel künftig viel stärker belastet als bisher. Dazu kommt, dass 143 erforderliche Stellplätze aus rechtlichen und technischen Gründen für das Sparkassenzentrum nicht gebaut werden können und weitere 60 Stellplätze in der Straße Am Rathaus entfallen sollen. Dem Zentrumsbereich werden also trotz starker Erhöhung der Verkehrsbelastung ab 2011 über 200 Stellplätze für 1.300 Kfz täglich fehlen.

Keine Eignung als Allgemeines Wohngebiet (WA): Lärmbelastung

Dass die Folgen des Parkplatzabbaus nicht geprüft wurden, ist unverantwortlich; ebenso die Absicht, dem Plangebiet Am Rathaus eine für Wohnraumnutzung erforderliche Wohnqualität zu bescheinigen.

Nach den Anforderung der TA Lärm darf ein Allgemeines Wohngebiet keiner Lärmbelastung ausgesetzt sein, die 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht überschreitet. Liegt die Belastung darüber, kann dort allenfalls eine gewerbliche oder industrielle Nutzung erfolgen.

Nach diesem Maßstab hat der von Planungsamt beauftragte Sachverständige grasy + zanolli engineering (Projekt 080324, Bebauungsplan Nr. 73A-04, Stadt Hilden, 7.11.08) ein Lärmgutachten erstellt, das die Eignung der für die Wohnraumbebauung vorgesehenen Grundstücke feststellen sollte. Es kommt zu dem Ergebnis:

Zu prüfen war die Geräuscheinwirkung auf das Plangebiet durch den Straßenverkehr sowie die Auswirkungen des durch die geplanten Wohnanlagen hervorgerufenen Parkverkehrs.

Das Plangebiet soll als "Allgemeines Wohngebiet (WA)" eingestuft werden. Die hierfür in der DIN 18005 angegebenen Orientierungswerte wurden bei der Untersuchung zugrunde gelegt.

Die Ergebnisse zeigen, dass im Tag- wie im Nachtzeitraum die Orientierungswerte bei der Freifelduntersuchung wie auch bei Berücksichtigung einer möglichen Bebauung nach vorliegenden Entwurf durchgehend überschritten werden. Die Überschreitungen liegen dabei teilweise bei über 10 dB(A).

Dieses Resultat ist vernichtend. Eine Überschreitung bis zu "10 dB(A)" bedeutet, dass das Gebiet doppelt so laut ist, wie vorgeschrieben. Nach Anlage A 3a) treten an der Gebäudenordseite zur B 228 Lärmpegelwerte von 80-75 dB(A) auf, an der Gebäudeostseite zur Straße Am Rathaus 75-65 dB(A), an der Gebäudewestseite 70-60 dB(A) und an der Gebäudesüdseite zur Itter hin 60-55 dB(A) auf.

Diese Werte sind gesundheitsgefährdend; sie schließen eine Wohnraumnutzung grundsätzlich aus. Deshalb ist in den geplanten Gebäuden eine Isolierung gegen Schall und Luft vorgesehen. Die Menschen müssen dort wie in einer Thermoskanne leben: Fenster sind nicht zu öffnen - eine automatische Belüftungsanlage ist notwendig.

Zum Vergleich: Am 7.6.07 wurde mit der Novellierung des Flughafenlärmgesetzes der Lärmschutz für die Anwohner von zivilen und militärischen Flugplätzen verbessert. Der Grenzwert für die Tag-Schutzzone 1 wurde bei bestehenden Verkehrsflughäfen von bisher 75 dB(A) um 10 Dezibel auf 65 dB(A) abgesenkt. Für neue oder wesentlich erweiterte Verkehrs- oder Militärflugplätze mit über 25.000 Flugbewegungen pro Jahr gelten für die Tag-Schutzzone 1 nun Grenzwerte von 60 dB(A) bzw. 63 dB(A) Dauerschallpegel außen.

In diesen Schutzzonen werden nach § 5 FluglG abgestufte Bauverbote wirksam. So dürfen **schutzbedürftige Einrichtungen** wie Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche Einrichtungen im gesamten Lärmschutzbereich nicht mehr neu gebaut werden. Das gilt auch für Schulen oder Kindergärten. Auch für übliche Wohnungen gelten **grundsätzlich Bauverbote in Schutzzone 1**, die nur Ausnahmen wie z. B. Wohnungen für Betriebsangehörige etc. zulassen.

Die geplanten Wohngebäude werden an drei Seiten Lärmpegel von 80-60 dB(A) aufweisen. Diese Lage war der Stadt für die Unterbringung ihrer Verwaltungsangestellten nicht mehr gut genug. Jetzt soll dort ein besonders schutzbedürftiger Teil der Bevölkerung wohnen - in Gebäuden für "ältere Menschen (...), welche mit Neben- und Hilfseinrichtungen entsprechend den besonderen Bedürfnissen dieser Bevölkerungsgruppe ausgestattet sind".

In das Planverfahren Sparkassenneubau schaltete sich das **Kreisgesundheitsamt** ein, weil im Lärmgutachten für das Haus Bismarckstr. 23 ein Ist-Wert von 68 dB(A) ausgewiesen wurde; laut Gutachter ist er "zu einem großen Teil auf den Anteil der Berliner Straße zurück zu führen". Das Gesundheitsamt fragte deshalb am 20.12.07 nach "Angaben zur Schallsituation der evtl. vorgesehenen Wohnbebauung im Plangebiet selber". Darauf antwortete das Planungsamt in der Entwurfsbegründung vom 17.1.08 für den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 73A, 5 Änderung (VEP Nr. 9) für den Bereich "Mittelstraße/Bismarckstraße/Dr. Ellen Wiederholt Platz" auf S. 8 unter "6 Immissionsschutz":

Auf Stellungnahme des Kreisgesundheitsamtes wurden im Vorhabensbereich Wohnungen ab dem 1. Obergeschoss ausgeschlossen, um den allgemeinen Anforderungen an gesundes Wohnen entsprechend Rechnung zu tragen.

Wenn das Planungsamt diese Maßnahme bei einem Gebiet, das 200 m von der Lärmquelle B 228 entfernt liegt, für erforderlich hielt, wie kann es dann unmittelbar neben dieser Lärmquelle eine Wohnbebauung für eine besonders schutzbedürftige Bevölkerungsgruppe planen?

Der darauf angesprochene Planungsamtsleiter versuchte den Widerspruch mit Verweis auf "gewerbliche Lärmimmissionen" zu entkräften, die

auch eine Rolle gespielt hätte. Dies wird aber durch die zitierte Entwurfsbegründung (a.a.O., S. 8) nicht belegt:

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass in Bezug auf den gewerblichen Lärm, der sich aus dem Betrieb des Planungsvorhabens ergibt die einschlägigen Immissionsrichtwerte nach TA-Lärm an den Immissionsorten tagsüber eingehalten werden

Diese Werte lagen bei 43-52 dB(A) am Tag (Lärmgutachten TAC, S. 16) Die einzige nennenswerte gewerbliche Lärmquelle in diesem Gebiet ist das Restaurant im "Alten Meldeamt" Mittelstr. 42. Ausgerechnet dort sind Wohnungen "ab dem 1. Obergeschoss zulässig" (Textliche Festsetzungen Nr. 1.5) - es ist die einzige Ausnahme.

Größe und Lage der Wohnanlage; fehlende Kinderspielplätze; Nutzung der Tiefgarage

Die zwei geplanten Gebäude überschreiten in Höhe und Flächenausdehnung erheblich die Maße der zwei alten Verwaltungsgebäude, die dort bis 2002 standen. Die hinter dem jetzigen westlichen Parkplatz vorhandene Grünfläche wird überbaut: **wertvoller Baumbestand wird beseitigt, die Bodenversiegelung nimmt zu.** Entsprechendes musste für das Bauvorhaben Sparkassenneubau festgestellt werden.

Aus der Planzeichnung und den Textlichen Festsetzungen ist nicht ersichtlich, wo die für **zwei Wohngebäude mit insgesamt 50 Wohnungen** grundsätzlich vorgeschriebenen **Kinderspielplätze** angelegt werden sollen; ein solcher Platz befand sich noch bis zum Abriß des alten Verwaltungsgebäudes auf dem westlichen Gelände. Die Ausweisung eines herkömmlichen Kinderspielplatzes in zentraler Lage eines Wohngebiets entspricht den **städteplanerischen Grundsätzen** (BVerwG, Urteil v. 12.12.1991, az.: 4 C 5/88, NJW 1992, S. 1779 u.a.).

Der Einwand, eine Wohnanlage für Senioren benötige keine Kinderspielplätze, greift nicht, weil diese Nutzungsbeschränkung in den Textlichen Festsetzungen fehlt. Läßt sich die geplante Nutzung für Senioren nicht verwirklichen, müssen für Familien oder Alleinerziehende auch Kinderspielplätze vorgehalten werden.

Die Planung berücksichtigt diese Flächen nicht; sie können auch bei einer Nutzungsänderung später nicht einfach ergänzt werden. Abgesehen von zu erwartenden technischen Problemen kann dies auch zu erheblichen rechtlichen Schwierigkeiten führen, da von den Immissionen betroffene Eigentümer sich auf diese Ergänzungen beim Kauf mangels Kenntnis nicht einzustellen brauchten.

Selbst wenn sich eine Seniorenanlage festsetzen und realisieren ließe, wäre es unverständlich, einen "Spielplatz" für Senioren nicht einzuplanen. Ebenso wie Kinder benötigt auch diese Bevölkerungsgruppe Plätze zur körperlichen Betätigung, um dem altersbedingten Verfall entgegenzuwirken. Es gibt entsprechende Anlagen mit wetterbeständigen Geräten, die ein altersgerechtes Bewegungstraining im Freien ermöglichen und die sozialer Kontakte der Bewohner verbessern.

Wie wenig an die Bedürfnisse der genannten Zielgruppe gedacht wird, zeigt auch die Konstruktion der Tiefgarage mit den geplanten 50 Stellplätzen. Weil es auf dem östlichen Grundstück aus technischen Gründen keine Tiefgarage geben wird, werden die erforderlichen 20 Stellplätze in die Tiefgarage auf der westlichen Seite verlegt.

Wie muss man sich deren Nutzung durch die auf der östlichen Seite wohnenden Senioren vorstellen? Es gibt 80jährige, die einen Pkw fahren können, aber Schwierigkeiten haben, zu Fuß zu gehen. Diese Gruppe müsste ihren Pkw im westlichen Gebäude abstellen, dieses verlassen, die Straße Am Rathaus überqueren und zum östlichen Gebäude gehen, statt von der hauseigenen Tiefgarage mit dem Aufzug zur Wohnebene zu fahren. Diese Beeinträchtigungen, zumal mit Gepäck, lassen sich nicht mit dem Anspruch auf altersgerechtes Wohnen vereinbaren.

Fazit

Das einzige erkennbare Motiv für die Bebauungsplanänderung besteht darin, die Grundstücke an einen Investor möglichst teuer zu verkaufen, um Haushaltslöcher in der Stadtkasse zu schließen.

Das hat mit Stadtplanung nichts zu tun. Der Parkplatzabbau wird den Verkehrsfluß massiv beeinträchtigen und die benachbarten Wohngebiete mit Fehlverkehr schwer belasten; von Wohnqualität, die für wichtige Zielgruppen wie Senioren oder Familien/Alleinerziehende ausreichend wäre, kann nicht gesprochen werden.

Die 60 öffentlichen Parkplätze an der Straße Am Rathaus müssen wegen ihrer wichtigen **verkehrsregulierenden Funktion** erhalten werden; ebenso die sie umgebenden Grünflächen zur Kompensation der hohen Bebauungsdichte im Innenstadtbereich und der Immissionen der B 228. Bessere Wohngebiete für die angesprochene Zielgruppe finden sich im Kronengarten (Bebauungsplan wird nicht realisiert), im Bereich des Sparkassenneubaus (falls Baugenehmigung aufgehoben wird) und der zum Abriß vorgesehenen Albert-Schweizer-Realschule.

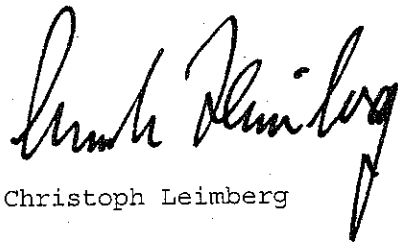
Mit freundlichen Grüßen

Anlage

Auslastung Parkhäuser (1)



Elisabeth Leimberg



Christoph Leimberg

Auslastung Parkhäuser

Parkhaus	Kapazität Stellplätze	Wochentag	Datum	Uhrzeit	freie Plätze im Parkhaus	Auslastung in Prozent
Novo-Mesto	225	Dienstag	09.09.08	11.00-11.10	45	80,00%
Rathaus	371	Dienstag	09.09.08	11.00-11.10	110	70,35%
Kronengarten	352	Dienstag	09.09.08	11.00-11.10	225	36,08%
Novo-Mesto	225	Dienstag	09.09.08	16.00-16.10	60	73,33%
Rathaus	371	Dienstag	09.09.08	16.00-16.10	155	58,22%
Kronengarten	352	Dienstag	09.09.08	16.00-16.10	250	28,98%
Novo-Mesto	225	Mittwoch	10.09.08	11.00-11.10	0	100,00%
Rathaus	371	Mittwoch	10.09.08	11.00-11.10	70	81,13%
Kronengarten	352	Mittwoch	10.09.08	11.00-11.10	190	46,02%
Novo-Mesto	225	Mittwoch	10.09.08	16.00-16.10	40	82,22%
Rathaus	371	Mittwoch	10.09.08	16.00-16.10	130	64,96%
Kronengarten	352	Mittwoch	10.09.08	16.00-16.10	225	36,08%
Novo-Mesto	225	Donnerstag	11.09.08	11.00-11.10	20	91,11%
Rathaus	371	Donnerstag	11.09.08	11.00-11.10	100	73,05%
Kronengarten	352	Donnerstag	11.09.08	11.00-11.10	230	34,66%
Novo-Mesto	225	Donnerstag	11.09.08	16.00-16.10	40	82,22%
Rathaus	371	Donnerstag	11.09.08	16.00-16.10	125	66,31%
Kronengarten	352	Donnerstag	11.09.08	16.00-16.10	225	36,08%
Novo-Mesto	225	Freitag	12.09.08	11.00-11.10	60	73,33%
Rathaus	371	Freitag	12.09.08	11.00-11.10	95	74,39%
Kronengarten	352	Freitag	12.09.08	11.00-11.10	235	33,24%
Novo-Mesto	225	Freitag	12.09.08	16.00-16.10	50	77,78%
Rathaus	371	Freitag	12.09.08	16.00-16.10	120	67,65%
Kronengarten	352	Freitag	12.09.08	16.00-16.10	235	33,24%
Novo-Mesto	225	Samstag	13.09.08	13.00-13.15	0	100,00%
Rathaus	371	Samstag	13.09.08	13.00-13.15	10	97,30%
Kronengarten	352	Samstag	13.09.08	13.00-13.15	150	57,39%
Novo-Mesto	225	Montag	15.09.08	11.00-11.10	30	86,67%
Rathaus	371	Montag	15.09.08	11.00-11.10	120	67,65%
Kronengarten	352	Montag	15.09.08	11.00-11.10	230	34,66%
Novo-Mesto	225	Montag	15.09.08	16.00-16.10	10	95,56%
Rathaus	371	Montag	15.09.08	16.00-16.10	130	64,96%
Kronengarten	352	Montag	15.09.08	16.00-16.10	235	33,24%
Summen/Durchschnitt 6 Werktage	316	1 x Samstag	9.-15.9.08		120	62,12%

Durchschnitt der einzelnen Parkhäuser

Novo-Mesto	225	1 x Samstag	9.-15.9.08	32	85,66%
Rathaus	371	1 x Samstag	9.-15.9.08	106	71,45%
Kronengarten	352	1 x Samstag	9.-15.9.08	221	37,24%

Rolf-Peter Cremer
Bismarckstr. 16

40721 Hilden

Cremer, Bismarckstr. 16, 40721 Hilden

Stadt Hilden

- Planungs- und Vermessungsamt -
z. Hd. Herrn Stuhlträger (Zi. 441)
Am Rathaus 1

40721 Hilden

23.5.2009/Fax 02103-72-622

Bebauungsplan Nr. 73A, 3. u. 4. Änderung für den Bereich Berliner
Straße / Am Rathaus

./.. Widerspruch gegen den Abbau von 60 öffentlichen Stellplätzen, die
behauptete Eignung als Wohngebiet und zu hohe Bebauungsdichte

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Bewohner und Eigentümer eines Hausgrundstücks in der südlichen
Bismarckstraße, die sich von der Mittelstraße (Fußgängerzone) bis zur
Berliner Straße erstreckt, widersprechen wir den geplanten Änderungen
des o. g. Bebauungsplans.

Unser Grundstück liegt im Geltungsbereichs des Bebauungsplans 73 A.
Es wird von den Festsetzungen des o. g. Vorhabens negativ betroffen,
weil damit ein ersatzloser Abbau von 60 öffentlichen Pkw-Stellplätzen
in der parallel verlaufenden Straße Am Rathaus verbunden ist. Dies
wird zu einer Zunahme des in der südlichen Bismarckstraße seit Jahren
feststellbaren Fehlverkehrs führen.

Die Pufferfunktion des Parkplatzes in der Straße Am Rathaus

Die 60 öffentlichen Stellplätze in der Straße Am Rathaus bewältigen
täglich einen Pkw-Verkehr von rund 1.000 Fahrten bzw. 500 Kfz (3
Pkw/pro Stellplatz x 2 Fahrten), ohne Wohnraumnutzungen zu beein-
trächtigen. Dieser Verkehr fällt mit den Stellplätzen nicht weg, weil
die Straße Am Rathaus mit dem Rathaus, dem Bürgerhaus, dem geplanten
Sparkassenzentrum und der angrenzenden Fußgängerzone Gebäude mit
starkem Publikumsverkehr erschließt.

Darunter sind viele Kurzzeitparker, die am besten auf dem Parkplatz
Am Rathaus untergebracht werden, weil dessen Nutzung am einfachsten
ist. Da sein Parkverkehr direkt am Zubringer Berliner Straße (B 228)
aufgefangen wird, entfällt die störendere und aufwendigere Fahrt in
die Tiefgarage Am Rathaus; diese wird so entlastet und kann mehr
Stellplätze für Langzeitparker anbieten.

- 2 -

Außerdem schützt der Parkplatz Am Rathaus die verkehrsberuhigten Bereiche der benachbarten Wohngebiete Mühlenstraße und südliche Bismarckstraße vor Zentrumsbesuchern, die auf Anwohnerparkplätzen und in Halte- und Parkverbotszonen ordnungswidrig parken, weil sie nur "ganz schnell" etwas im Rathaus, bei der Bank oder den Geschäften des täglichen Bedarfs in der Fußgängerzone erledigen wollen.

Schon heute stört dieser Fehlverkehr in der südlichen Bismarckstraße (Nr. 11-27) die Nutzung von 8 privaten Grundstückszufahrten und 40 Anwohnerparkplätzen, er verletzt permanent die Park- und Halteverbote im Wendebereich vor der Fußgängerzone und in der KurtKappel-Straße und führt zu wesentlichen Lärm- und Abgasbelastungen der Anwohner.

Die Fehlverkehrsbelastung der südlichen Bismarckstraße

Deswegen hat die Stadtverwaltung im Oktober 1998 und im März 2006 umfangreiche Verkehrsmessungen in der südlichen Bismarckstraße durchgeführt, die eine Belastung von 1.000 Fahrten (500 Kfz) und 1.275 Fahrten (638 Kfz) ergaben. Im Juni 2007 ermittelte eine Verkehrsuntersuchung im Rahmen des Bauvorhabens Sparkasse eine Belastung von rund 1.500 Fahrten (750 Kfz) täglich.

Der Verkehrszuwachs von 50% in 9 Jahren gefährdet die Wohnqualität der 120 m lange Sackgasse mit über 40 Wohnungen. Auf ihren Erhalt haben die Grundstückseigentümer einen Rechtsanspruch. Betrachtet man die Relation zu den Fahrten, die die bisher 160 nicht öffentlich zugänglichen Stellplätze der südlichen Bismarckstraße mit Kurt-Kappel-Straße und alter Sparkasse nach den Nutzungsfaktoren der vorgenannten Verkehrsuntersuchung normalerweise erzeugen müssten, wird das Ausmaß der Überlastung deutlich: 480 Fahrten (240 Kfz) täglich wären normal.

Das heißt: bereits 2007 waren von den ermittelten 1.500 Fahrten in der südlichen Bismarckstraße bis zu 1.000 Fahrten irregulär! Dieser städtebauliche Mißstand wird sich verschlimmern, wenn die 60 öffentlichen Pkw-Stellplätze in der Straße Am Rathaus mit ihrer hohen Nutzungsfrequenz als Puffer für die Kurzzeitparker wegfallen.

Keine Alternativen für Abbau von 60 Stellplätzen

Ein Ersatz für die 60 Parkplätze ist nicht vorgesehen. Als Begründung gaben die Planungsamtsvertreter während der Bürgeranhörung am 18.12.08 an, es seien in Hilden genügend Parkplätze vorhanden.

Diese Aussage ist falsch, weil sie nicht berücksichtigt, ob in den Verkehrsbrennpunkten ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen: dies ist nachweislich nicht der Fall. Wie die anliegende Dokumentation "Auslastung Parkhäuser" zeigt, wiesen die Parkhäuser Novomesto-Platz, Rathaus und Kronengarten in der Woche vom 9.-15.9.08 (6 Werktagen) in den Spitzenzeiten Auslastungen von 85,66%, 71,45% und 37,24% aus. Am Samstagmittag waren die erstgenannten Parkhäuser zu fast 100% belegt - der nur wenige Gehminuten entfernte Kronengarten

- 3 -

aber nur zu 57,39%. In diesem Parkhaus, das genauso weit von der Fußgängerzone und dem Zentrum (Bürgerhaus etc.) entfernt ist, wie die beiden anderen Parkhäuser, stehen von 352 Stellplätzen durchschnittlich 221 Plätze leer - an Samstagmittag noch 150!

Das Parkhaus Kronengarten ist eine planerische Fehlkonstruktion: es liegt zu tief im Stadttinneren an zu engen Zufahrten - es wird nicht angenommen. Stattdessen fließt der Parkverkehr über die Hauptverkehrsader Berliner Straße in die Parkhäuser Novo-Mesto-Platz, Rathaus - und in die südliche Bismarckstraße, obwohl es dort keinen öffentlichen Parkraum gibt!

Die Planung schweigt zu der Frage, wo die 500 Kfz täglich unterkommen sollen, wenn die 60 Stellplätze Am Rathaus wegfallen. Am Samstag gibt es für diesen Bedarf keinen Platz in der Tiefgarage Am Rathaus. An Wochentagen wird sich deren Auslastung von 835 Kfz täglich (Verkehrsuntersuchung für Sparkassenneubau) massiv erhöhen.

Die unbekannte Belastung der Tiefgarage Am Rathaus: Sparkassenneubau

Noch dramatischer wird die Verkehrsbelastung in der Straße Am Rathaus und der südlichen Bismarckstraße zunehmen, wenn der Sparkassenneubau wie geplant fertiggestellt werden sollte.

Statt der alten Sparkasse mit 4.700 qm Nutzfläche, 70 Mitarbeiterparkplätzen und einem Verkehr von täglich 120 Fahrten, wird dann ein Bank-/Kongress-/Einkaufszentrum von 8.000 qm Nutzfläche dort stehen. Es wird nur über 93(!) Stellplätze verfügen, die aus einem Bedarf von 135 Plätzen nach Abzug von 42 Plätzen wegen bestehender öffentlichen Nahverkehrsanbindung ermittelt wurden. Diese Plätze müssen sich 123 Mitarbeiter (Verkehrsuntersuchung, Anlage 3.2.1), Sparkassenkunden für 60.000 Konten, Besucher für Versammlungen bis 400 Personen und die Kunden von P&C für einen kalkulierten Umsatz von EUR 46.600 täglich teilen, der nach der Verträglichkeitsanalyse (S. 22) im Planverfahren Sparkasse nur zu einem Drittel aus Hilden stammen wird.

Der Öffentlichkeit und auch dem Stadtrat wurden im Planverfahren Sparkassenneubau versichert, diese Stellplatzzahl reiche nach den Maßstäben der Landesbauordnung aus und erzeuge nur einen Mehrverkehr von 1.000 Fahrten täglich.

Im anhängigen Verwaltungsgerichtsverfahren gegen diesen Neubau ergab Einsicht in nicht öffentlich zugängliche Unterlagen, dass die verantwortlichen Ämter seit 2007 von viel stärkeren Verkehrsbelastungen ausgehen. Danach sind nach Landesbauordnung 295 Stellplätze erforderlich, von denen nach Ablösungen 202(!) Plätze nicht gebaut werden. Diese Zahlen finden sich im Bauantrag der Sparkasse, der eingereicht wurde, noch bevor der Stadtrat im Glauben, es seien 135 Plätze erforderlich und nur 42 Plätze ablösbar, den Bebauungsplan genehmigte.

Weder das Beschlussgremium noch die betroffenen Anwohner wußten, dass die Verkehrsbelastung des Sparkassenneubaus nach diesen Stellplatzerfordernissen mit über 3.000 Mehrfahrten mehr als drei Mal so hoch

- 4 -

nach Bauantrag anzusetzen ist, als es die Planung vermittelte. Von den 202 Ablösungen erfolgten 103 Plätze in die Tiefgarage Am Rathaus. Das heißt, diese Plätze sind dort für den Kundenverkehr des neuen Sparkassenzentrums notwendig, was eine Belastung von bis zu 1.200 Fahrten bzw. 600 Kfz täglich bedeutet.

Damit wird die Tiefgarage Am Rathaus durch neue Nutzergruppen für Versammlungsstätte und Textileinzelhandel künftig viel stärker belastet als bisher. Dazu kommt, dass 143 erforderliche Stellplätze aus rechtlichen und technischen Gründen für das Sparkassenzentrum nicht gebaut werden können und weitere 60 Stellplätze in der Straße Am Rathaus entfallen sollen. Dem Zentrumsbereich werden also trotz starker Erhöhung der Verkehrsbelastung ab 2011 über 200 Stellplätze für 1.300 Kfz täglich fehlen.

Keine Eignung als Allgemeines Wohngebiet (WA): Lärmbelastung

Dass die Folgen des Parkplatzabbaus nicht geprüft wurden, ist unverantwortlich; ebenso die Absicht, dem Plangebiet Am Rathaus eine für Wohnraumnutzung erforderliche Wohnqualität zu bescheinigen.

Nach den Anforderung der TA Lärm darf ein Allgemeines Wohngebiet keiner Lärmbelastung ausgesetzt sein, die 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht überschreitet. Liegt die Belastung darüber, kann dort allenfalls eine gewerbliche oder industrielle Nutzung erfolgen.

Nach diesem Maßstab hat der von Planungsamt beauftragte Sachverständige grasy + zanolli engineering (Projekt 080324, Bebauungsplan Nr. 73A-04, Stadt Hilden, 7.11.08) ein Lärmgutachten erstellt, das die Eignung der für die Wohnraumbauung vorgesehenen Grundstücke feststellen sollte. Es kommt zu dem Ergebnis:

Zu prüfen war die Geräuscheinwirkung auf das Plangebiet durch den Straßenverkehr sowie die Auswirkungen des durch die geplanten Wohnanlagen hervorgerufenen Parkverkehrs.

Das Plangebiet soll als "Allgemeines Wohngebiet (WA)" eingestuft werden. Die hierfür in der DIN 18005 angegebenen Orientierungswerte wurden bei der Untersuchung zugrunde gelegt.

Die Ergebnisse zeigen, dass im Tag- wie im Nachtzeitraum die Orientierungswerte bei der Freifelduntersuchung wie auch bei Berücksichtigung einer möglichen Bebauung nach vorliegenden Entwurf durchgehend überschritten werden. Die Überschreitungen liegen dabei teilweise bei über 10 dB(A).

Dieses Resultat ist vernichtend. Eine Überschreitung bis zu "10 dB(A)" bedeutet, dass das Gebiet doppelt so laut ist, wie vorgeschrieben. Nach Anlage A 3a) treten an der Gebäudenordseite zur B 228 Lärmpegelwerte von 80-75 dB(A) auf, an der Gebäudeostseite zur Straße Am Rathaus 75-65 dB(A), an der Gebäudewestseite 70-60 dB(A) und an der Gebäudesüdseite zur Itter hin 60-55 dB(A) auf.

- 5 -

Diese Werte sind gesundheitsgefährdend; sie schließen eine Wohnraumnutzung grundsätzlich aus. Deshalb ist in den geplanten Gebäuden eine Isolierung gegen Schall und Luft vorgesehen. Die Menschen müssen dort wie in einer Thermoskanne leben: Fenster sind nicht zu öffnen - eine automatische Belüftungsanlage ist notwendig.

Zum Vergleich: Am 7.6.07 wurde mit der Novellierung des Flughafenlärmgesetzes der Lärmschutz für die Anwohner von zivilen und militärischen Flugplätzen verbessert. Der Grenzwert für die Tag-Schutzzone 1 wurde bei bestehenden Verkehrsflughäfen von bisher 75 dB(A) um 10 Dezibel auf 65 dB(A) abgesenkt. Für neue oder wesentlich erweiterte Verkehrs- oder Militärflugplätze mit über 25.000 Flugbewegungen pro Jahr gelten für die Tag-Schutzzone 1 nun Grenzwerte von 60 dB(A) bzw. 63 dB(A) Dauerschallpegel außen.

In diesen Schutzzonen werden nach § 5 FluglG abgestufte Bauverbote wirksam. So dürfen schutzbedürftige Einrichtungen wie Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche Einrichtungen im gesamten Lärmschutzbereich nicht mehr neu gebaut werden. Das gilt auch für Schulen oder Kindergärten. Auch für übliche Wohnungen gelten grundsätzlich Bauverbote in Schutzzone 1, die nur Ausnahmen wie z. B. Wohnungen für Betriebsangehörige etc. zulassen.

Die geplanten Wohngebäude werden an drei Seiten Lärmpegel von 80-60 dB(A) aufweisen. Diese Lage war der Stadt für die Unterbringung ihrer Verwaltungsangestellten nicht mehr gut genug. Jetzt soll dort ein besonders schutzbedürftiger Teil der Bevölkerung wohnen - in Gebäuden für "ältere Menschen (...), welche mit Neben- und Hilfseinrichtungen entsprechend den besonderen Bedürfnissen dieser Bevölkerungsgruppe ausgestattet sind".

In das Planverfahren Sparkassenneubau schaltete sich das Kreisgesundheitsamt ein, weil im Lärmgutachten für das Haus Bismarckstr. 23 ein Ist-Wert von 68 dB(A) ausgewiesen wurde; laut Gutachter ist er "zu einem großen Teil auf den Anteil der Berliner Straße zurück zu führen". Das Gesundheitsamt fragte deshalb am 20.12.07 nach "Angaben zur Schallsituation der evtl. vorgesehenen Wohnbebauung im Plangebiet selber". Darauf antwortete das Planungsamt in der Entwurfsbegründung vom 17.1.08 für den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 73A, 5 Änderung (VEP Nr. 9) für den Bereich "Mittelstraße/Bismarckstraße/Dr. Ellen Wiederholt Platz" auf S. 8 unter "6 Immissionsschutz":

Auf Stellungnahme des Kreisgesundheitsamtes wurden im Vorhabensbereich Wohnungen ab dem 1. Obergeschoss ausgeschlossen, um den allgemeinen Anforderungen an gesundes Wohnen entsprechend Rechnung zu tragen.

Wenn das Planungsamt diese Maßnahme bei einem Gebiet, das 200 m von der Lärmquelle B 228 entfernt liegt, für erforderlich hielt, wie kann es dann unmittelbar neben dieser Lärmquelle eine Wohnbebauung für eine besonders schutzbedürftige Bevölkerungsgruppe planen?

Der darauf angesprochene Planungsamtsleiter versuchte den Widerspruch mit Verweis auf "gewerbliche Lärmimmissionen" zu entkräften, die

- 6 -

auch eine Rolle gespielt hätte. Dies wird aber durch die zitierte Entwurfsbegründung (a.a.O., S. 8) nicht belegt:

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass in Bezug auf den gewerblichen Lärm, der sich aus dem Betrieb des Planungsvorhabens ergibt die einschlägigen Immissionsrichtwerte nach TA-Lärm an den Immissionsorten tagsüber eingehalten werden

Diese Werte lagen bei 43-52 dB(A) am Tag (Lärmgutachten TAC, S. 16). Die einzige nennenswerte gewerbliche Lärmquelle in diesem Gebiet ist das Restaurant im "Alten Meldeamt" Mittelstr. 42. Ausgerechnet dort sind Wohnungen "ab dem 1. Obergeschoss zulässig" (Textliche Festsetzungen Nr. 1.5) - es ist die einzige Ausnahme.

Größe und Lage der Wohnanlage; fehlende Kinderspielplätze; Nutzung der Tiefgarage

Die zwei geplanten Gebäude überschreiten in Höhe und Flächenausdehnung erheblich die Maße der zwei alten Verwaltungsgebäude, die dort bis 2002 standen. Die hinter dem jetzigen westlichen Parkplatz vorhandene Grünfläche wird überbaut: wertvoller Baumbestand wird beseitigt, die Bodenversiegelung nimmt zu. Entsprechendes musste für das Bauvorhaben Sparkassenneubau festgestellt werden.

Aus der Planzeichnung und den Textlichen Festsetzungen ist nicht ersichtlich, wo die für zwei Wohngebäude mit insgesamt 50 Wohnungen grundsätzlich vorgeschriebenen Kinderspielplätze angelegt werden sollen; ein solcher Platz befand sich noch bis zum Abriß des alten Verwaltungsgebäudes auf dem westlichen Gelände. Die Ausweisung eines herkömmlichen Kinderspielplatzes in zentraler Lage eines Wohngebiets entspricht den städteplanerischen Grundsätzen (BVerwG, Urteil v. 12.12.1991, az.: 4 C 5/88, NJW 1992, S. 1779 u.a.).

Der Einwand, eine Wohnanlage für Senioren benötige keine Kinderspielplätze, greift nicht, weil diese Nutzungsbeschränkung in den Textlichen Festsetzungen fehlt. Läßt sich die geplante Nutzung für Senioren nicht verwirklichen, müssen für Familien oder Alleinerziehende auch Kinderspielplätze vorgehalten werden.

Die Planung berücksichtigt diese Flächen nicht; sie können auch bei einer Nutzungsänderung später nicht einfach ergänzt werden. Abgesehen von zu erwartenden technischen Problemen kann dies auch zu erheblichen rechtlichen Schwierigkeiten führen, da von den Immissionen betroffene Eigentümer sich auf diese Ergänzungen beim Kauf mangels Kenntnis nicht einzustellen brauchten.

Selbst wenn sich eine Seniorenanlage festsetzen und realisieren ließe, wäre es unverständlich, einen "Spielplatz" für Senioren nicht einzuplanen. Ebenso wie Kinder benötigt auch diese Bevölkerungsgruppe Plätze zur körperlichen Betätigung, um dem altersbedingten Verfall entgegenzuwirken. Es gibt entsprechende Anlagen mit wetterbeständigen Geräten, die ein altersgerechtes Bewegungstraining im Freien ermöglichen und die sozialer Kontakte der Bewohner verbessern.

- 7 -

Wie wenig an die Bedürfnisse der genannten Zielgruppe gedacht wird, zeigt auch die Konstruktion der Tiefgarage mit den geplanten 50 Stellplätzen. Weil es auf dem östlichen Grundstück aus technischen Gründen keine Tiefgarage geben wird, werden die erforderlichen 20 Stellplätze in die Tiefgarage auf der westlichen Seite verlegt.

Wie muss man sich deren Nutzung durch die auf der östlichen Seite wohnenden Senioren vorstellen? Es gibt 80jährige, die einen Pkw fahren können, aber Schwierigkeiten haben, zu Fuß zu gehen. Diese Gruppe müsste ihren Pkw im westlichen Gebäude abstellen, dieses verlassen, die Straße Am Rathaus überqueren und zum östlichen Gebäude gehen, statt von der hauseigenen Tiefgarage mit dem Aufzug zur Wohnetage zu fahren. Diese Beeinträchtigungen, zumal mit Gepäck, lassen sich nicht mit dem Anspruch auf altersgerechtes Wohnen vereinbaren.

Fazit

Das einzige erkennbare Motiv für die Bebauungsplanänderung besteht darin, die Grundstücke an einen Investor möglichst teuer zu verkaufen, um Haushaltslöcher in der Stadtkasse zu schließen.

Das hat mit Stadtplanung nichts zu tun. Der Parkplatzabbau wird den Verkehrsfluß massiv beeinträchtigen und die benachbarten Wohngebiete mit Fehlverkehr schwer belasten; von Wohnqualität, die für wichtige Zielgruppen wie Senioren oder Familien/Alleinerziehende ausreichend wäre, kann nicht gesprochen werden.

Die 60 öffentlichen Parkplätze an der Straße Am Rathaus müssen wegen ihrer wichtigen verkehrsregulierenden Funktion erhalten werden; ebenso die sie umgebenden Grünflächen zur Kompensation der hohen Bebauungsdichte im Innenstadtbereich und der Immissionen der B 228. Bessere Wohngebiete für die angesprochene Zielgruppe finden sich im Kronengarten (Bebauungsplan wird nicht realisiert), im Bereich des Sparkassenneubaus (falls Baugenehmigung aufgehoben wird) und der zum Abriß vorgesehenen Albert-Schweizer-Realschule.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage
Auslastung Parkhäuser (1)



Rolf-Peter Cremer

Auslastung Parkhäuser

Parkhaus	Kapazität Stellplätze	Wochentag	Datum	Uhrzeit	freie Plätze im Parkhaus	Auslastung in Prozent
Novo-Mesto	225	Dienstag	09.09.08	11.00-11.10	45	80,00%
Rathaus	371	Dienstag	09.09.08	11.00-11.10	110	70,35%
Kronengarten	352	Dienstag	09.09.08	11.00-11.10	225	36,08%
Novo-Mesto	225	Dienstag	09.09.08	16.00-16.10	60	73,33%
Rathaus	371	Dienstag	09.09.08	16.00-16.10	155	58,22%
Kronengarten	352	Dienstag	09.09.08	16.00-16.10	250	28,98%
Novo-Mesto	225	Mittwoch	10.09.08	11.00-11.10	0	100,00%
Rathaus	371	Mittwoch	10.09.08	11.00-11.10	70	81,13%
Kronengarten	352	Mittwoch	10.09.08	11.00-11.10	190	46,02%
Novo-Mesto	225	Mittwoch	10.09.08	16.00-16.10	40	82,22%
Rathaus	371	Mittwoch	10.09.08	16.00-16.10	130	64,96%
Kronengarten	352	Mittwoch	10.09.08	16.00-16.10	225	36,08%
Novo-Mesto	225	Donnerstag	11.09.08	11.00-11.10	20	91,11%
Rathaus	371	Donnerstag	11.09.08	11.00-11.10	100	73,05%
Kronengarten	352	Donnerstag	11.09.08	11.00-11.10	230	34,66%
Novo-Mesto	225	Donnerstag	11.09.08	16.00-16.10	40	82,22%
Rathaus	371	Donnerstag	11.09.08	16.00-16.10	125	66,31%
Kronengarten	352	Donnerstag	11.09.08	16.00-16.10	225	36,08%
Novo-Mesto	225	Freitag	12.09.08	11.00-11.10	60	73,33%
Rathaus	371	Freitag	12.09.08	11.00-11.10	95	74,39%
Kronengarten	352	Freitag	12.09.08	11.00-11.10	235	33,24%
Novo-Mesto	225	Freitag	12.09.08	16.00-16.10	50	77,78%
Rathaus	371	Freitag	12.09.08	16.00-16.10	120	67,65%
Kronengarten	352	Freitag	12.09.08	16.00-16.10	235	33,24%
Novo-Mesto	225	Samstag	13.09.08	13.00-13.15	0	100,00%
Rathaus	371	Samstag	13.09.08	13.00-13.15	10	97,30%
Kronengarten	352	Samstag	13.09.08	13.00-13.15	150	57,39%
Novo-Mesto	225	Montag	15.09.08	11.00-11.10	30	86,67%
Rathaus	371	Montag	15.09.08	11.00-11.10	120	67,65%
Kronengarten	352	Montag	15.09.08	11.00-11.10	230	34,66%
Novo-Mesto	225	Montag	15.09.08	16.00-16.10	10	95,56%
Rathaus	371	Montag	15.09.08	16.00-16.10	130	64,96%
Kronengarten	352	Montag	15.09.08	16.00-16.10	235	33,24%
Summen/Durchschnitt 6 Werktage	316	1 x Samstag	9.-15.9.08		120	62,12%

Durchschnitt der einzelnen Parkhäuser

Novo-Mesto	225	1 x Samstag	9.-15.9.08	32	85,66%
Rathaus	371	1 x Samstag	9.-15.9.08	106	71,45%
Kronengarten	352	1 x Samstag	9.-15.9.08	221	37,24%

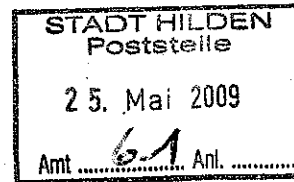
Kai Siepmann
Bismarckstr. 14

40721 Hilden

Siepmann, Bismarckstr. 14, 40721 Hilden

Stadt Hilden
- Planungs- und Vermessungsamt -
z. Hd. Herrn Stuhlträger (Zi. 441)
Am Rathaus 1

40721 Hilden



23.5.2009/Fax 02103-72-622

Bebauungsplan Nr. 73A, 3. u. 4. Änderung für den Bereich Berliner Straße / Am Rathaus
././. Widerspruch gegen den Abbau von 60 öffentlichen Stellplätzen, die behauptete Eignung als Wohngebiet und zu hohe Bebauungsdichte

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Bewohner und Eigentümer eines Hausgrundstücks in der südlichen Bismarckstraße, die sich von der Mittelstraße (Fußgängerzone) bis zur Berliner Straße erstreckt, widersprechen wir den geplanten Änderungen des o. g. Bebauungsplans.

Unser Grundstück liegt im Geltungsbereichs des Bebauungsplans 73 A. Es wird von den Festsetzungen des o. g. Vorhabens negativ betroffen, weil damit ein ersatzloser Abbau von 60 öffentlichen Pkw-Stellplätzen in der parallel verlaufenden Straße Am Rathaus verbunden ist. Dies wird zu einer Zunahme des in der südlichen Bismarckstraße seit Jahren feststellbaren Fehlverkehrs führen.

Die Pufferfunktion des Parkplatzes in der Straße Am Rathaus

Die 60 öffentlichen Stellplätze in der Straße Am Rathaus bewältigen täglich einen Pkw-Verkehr von rund 1.000 Fahrten bzw. 500 Kfz (8 Pkw/pro Stellplatz x 2 Fahrten), ohne Wohnraumnutzungen zu beeinträchtigen. Dieser Verkehr fällt mit den Stellplätzen nicht weg, weil die Straße Am Rathaus mit dem Rathaus, dem Bürgerhaus, dem geplanten Sparkassenzentrum und der angrenzenden Fußgängerzone Gebäude mit starkem Publikumsverkehr erschließt.

Darunter sind viele Kurzzeitparker, die am besten auf dem Parkplatz Am Rathaus untergebracht werden, weil dessen Nutzung am einfachsten ist. Da sein Parkverkehr direkt am Zubringer Berliner Straße (B 228) aufgefangen wird, entfällt die störendere und aufwendigere Fahrt in die Tiefgarage Am Rathaus; diese wird so entlastet und kann mehr Stellplätze für Langzeitparker anbieten.

Außerdem schützt der Parkplatz Am Rathaus die verkehrsberuhigten Bereiche der benachbarten Wohngebiete Mühlenstraße und südliche Bismarckstraße vor Zentrumsbesuchern, die auf Anwohnerparkplätzen und in Halte- und Parkverbotszonen ordnungswidrig parken, weil sie nur "ganz schnell" etwas im Rathaus, bei der Bank oder den Geschäften des täglichen Bedarfs in der Fußgängerzone erledigen wollen.

Schon heute stört dieser Fehlverkehr in der südlichen Bismarckstraße (Nr. 11-27) die Nutzung von 8 privaten Grundstückszufahrten und 40 Anwohnerparkplätzen, er verletzt permanent die Park- und Halteverbote im Wendebereich vor der Fußgängerzone und in der KurtKappel-Straße und führt zu wesentlichen Lärm- und Abgasbelastungen der Anwohner.

Die Fehlverkehrsbelastung der südlichen Bismarckstraße

Deswegen hat die Stadtverwaltung im Oktober 1998 und im März 2006 umfangreiche Verkehrsmessungen in der südlichen Bismarckstraße durchgeführt, die eine Belastung von 1.000 Fahrten (500 Kfz) und 1.275 Fahrten (638 Kfz) ergaben. Im Juni 2007 ermittelte eine Verkehrsuntersuchung im Rahmen des Bauvorhabens Sparkasse eine Belastung von rund 1.500 Fahrten (750 Kfz) täglich.

Der Verkehrszuwachs von 50% in 9 Jahren gefährdet die Wohnqualität der 120 m lange Sackgasse mit über 40 Wohnungen. Auf ihren Erhalt haben die Grundstückseigentümer einen Rechtsanspruch. Betrachtet man die Relation zu den Fahrten, die die bisher 160 nicht öffentlich zugänglichen Stellplätze der südlichen Bismarckstraße mit Kurt-Kappel-Straße und alter Sparkasse nach den Nutzungsfaktoren der vorgenannten Verkehrsuntersuchung normalerweise erzeugen müssten, wird das Ausmaß der Überlastung deutlich: 480 Fahrten (240 Kfz) täglich wären normal.

Das heißt: bereits 2007 waren von den ermittelten 1.500 Fahrten in der südlichen Bismarckstraße bis zu 1.000 Fahrten irregulär! Dieser städtebauliche Mißstand wird sich verschlimmern, wenn die 60 öffentlichen Pkw-Stellplätze in der Straße Am Rathaus mit ihrer hohen Nutzungsfrequenz als Puffer für die Kurzzeitparker wegfallen.

Keine Alternativen für Abbau von 60 Stellplätzen

Ein Ersatz für die 60 Parkplätze ist nicht vorgesehen. Als Begründung gaben die Planungsamtsvertreter während der Bürgeranhörung am 18.12.08 an, es seien in Hilden genügend Parkplätze vorhanden.

Diese Aussage ist falsch, weil sie nicht berücksichtigt, ob in den Verkehrsbrennpunkten ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen: dies ist nachweislich nicht der Fall. Wie die anliegende Dokumentation "Auslastung Parkhäuser" zeigt, wiesen die Parkhäuser Novo-Mesto-Platz, Rathaus und Kronengarten in der Woche vom 9.-15.9.08 (6 Werktagen) in den Spitzenzeiten Auslastungen von 85,66%, 71,45% und 37,24% aus. Am Samstagmittag waren die erstgenannten Parkhäuser zu fast 100% belegt - der nur wenige Gehminuten entfernte Kronengarten

aber nur zu 57,39%. In diesem Parkhaus, das genauso weit von der Fußgängerzone und dem Zentrum (Bürgerhaus etc.) entfernt ist, wie die beiden anderen Parkhäuser, stehen von 352 Stellplätzen durchschnittlich 221 Plätze leer - an Samstagmittag noch 150!

Das Parkhaus Kronengarten ist eine planerische Fehlkonstruktion: es liegt zu tief im Stadtinneren an zu engen Zufahrten - es wird nicht angenommen. Stattdessen fließt der Parkverkehr über die Hauptverkehrsader Berliner Straße in die Parkhäuser Novo-Mesto-Platz, Rathaus - und in die südliche Bismarckstraße, obwohl es dort keinen öffentlichen Parkraum gibt!

Die Planung schweigt zu der Frage, wo die 500 Kfz täglich unterkommen sollen, wenn die 60 Stellplätze Am Rathaus wegfallen. Am Samstag gibt es für diesen Bedarf keinen Platz in der Tiefgarage Am Rathaus. An Wochentagen wird sich deren Auslastung von 835 Kfz täglich (Verkehrsuntersuchung für Sparkassenneubau) massiv erhöhen.

Die unbekannte Belastung der Tiefgarage Am Rathaus: Sparkassenneubau

Noch dramatischer wird die Verkehrsbelastung in der Straße Am Rathaus und der südlichen Bismarckstraße zunehmen, wenn der Sparkassenneubau wie geplant fertiggestellt werden sollte.

Statt der alten Sparkasse mit 4.700 qm Nutzfläche, 70 Mitarbeiterparkplätzen und einem Verkehr von täglich 120 Fahrten, wird dann ein Bank-/Kongress-/Einkaufszentrum von 8.000 qm Nutzfläche dort stehen. Es wird nur über 93(!) Stellplätze verfügen, die aus einem Bedarf von 135 Plätzen nach Abzug von 42 Plätzen wegen bestehender öffentlichen Nahverkehrsanbindung ermittelt wurden. Diese Plätze müssen sich 123 Mitarbeiter (Verkehrsuntersuchung, Anlage 3.2.1), Sparkassenkunden für 60.000 Konten, Besucher für Versammlungen bis 400 Personen und die Kunden von P&C für einen kalkuierten Umsatz von EUR 46.600 täglich teilen, der nach der Verträglichkeitsanalyse (S. 22) im Planverfahren Sparkasse nur zu einem Drittel aus Hilden stammen wird.

Der Öffentlichkeit und auch dem Stadtrat wurden im Planverfahren Sparkassenneubau versichert, diese Stellplatzzahl reiche nach den Maßstäben der Landesbauordnung aus und erzeuge nur einen Mehrverkehr von 1.000 Fahrten täglich.

Im anhängigen Verwaltungsgerichtsverfahren gegen diesen Neubau ergab Einsicht in nicht öffentlich zugängliche Unterlagen, dass die verantwortlichen Ämter seit 2007 von viel stärkeren Verkehrsbelastungen ausgehen. Danach sind nach Landesbauordnung 295 Stellplätze erforderlich, von denen nach Ablösungen 202(!) Plätze nicht gebaut werden. Diese Zahlen finden sich im Bauantrag der Sparkasse, der eingereicht wurde, noch bevor der Stadtrat im Glauben, es seien 135 Plätze erforderlich und nur 42 Plätze ablösbar, den Bebauungsplan genehmigte.

Weder das Beschlussgremium noch die betroffenen Anwohner wußten, dass die Verkehrsbelastung des Sparkassenneubaus nach diesen Stellplatzerfordernissen mit über 3.000 Mehrfahrten mehr als drei Mal so hoch

nach Bauantrag anzusetzen ist, als es die Planung vermittelte. Von den 202 Ablösungen erfolgten 103 Plätze in die Tiefgarage Am Rathaus. Das heißt, diese Plätze sind dort für den Kundenverkehr des neuen Sparkassenzentrums notwendig, was eine Belastung von bis zu 1.200 Fahrten bzw. 600 Kfz täglich bedeutet.

Damit wird die Tiefgarage Am Rathaus durch neue Nutzergruppen für Versammlungsstätte und Textileinzelhandel künftig viel stärker belastet als bisher. Dazu kommt, dass 143 erforderliche Stellplätze aus rechtlichen und technischen Gründen für das Sparkassenzentrum nicht gebaut werden können und weitere 60 Stellplätze in der Straße Am Rathaus entfallen sollen. Dem Zentrumsbereich werden also trotz starker Erhöhung der Verkehrsbelastung ab 2011 über 200 Stellplätze für 1.300 Kfz täglich fehlen.

Keine Eignung als Allgemeines Wohngebiet (WA): Lärmbelastung

Dass die Folgen des Parkplatzabbaus nicht geprüft wurden, ist unverantwortlich; ebenso die Absicht, dem Plangebiet Am Rathaus eine für Wohnraumnutzung erforderliche Wohnqualität zu bescheinigen.

Nach den Anforderung der TA Lärm darf ein Allgemeines Wohngebiet keiner Lärmbelastung ausgesetzt sein, die 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht überschreitet. Liegt die Belastung darüber, kann dort allenfalls eine gewerbliche oder industrielle Nutzung erfolgen.

Nach diesem Maßstab hat der von Planungsamt beauftragte Sachverständige grasy + zanolli engineering (Projekt 080324, Bebauungsplan Nr. 73A-04, Stadt Hilden, 7.11.08) ein Lärmgutachten erstellt, das die Eignung der für die Wohnraumbauung vorgesehenen Grundstücke feststellen sollte. Es kommt zu dem Ergebnis:

Zu prüfen war die Geräuscheinwirkung auf das Plangebiet durch den Straßenverkehr sowie die Auswirkungen des durch die geplanten Wohnanlagen hervorgerufenen Parkverkehrs.

Das Plangebiet soll als "Allgemeines Wohngebiet (WA)" eingestuft werden. Die hierfür in der DIN 18005 angegebenen Orientierungswerte wurden bei der Untersuchung zugrunde gelegt.

Die Ergebnisse zeigen, dass im Tag- wie im Nachtzeitraum die Orientierungswerte bei der Freifelduntersuchung wie auch bei Berücksichtigung einer möglichen Bebauung nach vorliegenden Entwurf durchgehend überschritten werden. Die Überschreitungen liegen dabei teilweise bei über 10 dB(A).

Dieses Resultat ist vernichtend. Eine Überschreitung bis zu "10 dB(A)" bedeutet, dass das Gebiet doppelt so laut ist, wie vorgeschrieben. Nach Anlage A 3a) treten an der Gebäudenordseite zur B 228 Lärmpegelwerte von 80-75 dB(A) auf, an der Gebäudeostseite zur Straße Am Rathaus 75-65 dB(A), an der Gebäudewestseite 70-60 dB(A) und an der Gebäudesüdseite zur Itter hin 60-55 dB(A) auf.

Diese Werte sind gesundheitsgefährdend; sie schließen eine Wohnraumnutzung grundsätzlich aus. Deshalb ist in den geplanten Gebäuden eine Isolierung gegen Schall und Luft vorgesehen. Die Menschen müssen dort wie in einer Thermoskanne leben: Fenster sind nicht zu öffnen - eine automatische Belüftungsanlage ist notwendig.

Zum Vergleich: Am 7.6.07 wurde mit der Novellierung des Flughafenlärmsgesetzes der Lärmschutz für die Anwohner von zivilen und militärischen Flugplätzen verbessert. Der Grenzwert für die Tag-Schutzzone 1 wurde bei bestehenden Verkehrsflughäfen von bisher 75 dB(A) um 10 Dezibel auf 65 dB(A) abgesenkt. Für neue oder wesentlich erweiterte Verkehrs- oder Militärflugplätze mit über 25.000 Flugbewegungen pro Jahr gelten für die Tag-Schutzzone 1 nun Grenzwerte von 60 dB(A) bzw. 63 dB(A) Dauerschallpegel außen.

In diesen Schutzzonen werden nach § 5 FluglG abgestufte Bauverbote wirksam. So dürfen **schutzbedürftige Einrichtungen** wie Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche Einrichtungen im gesamten Lärmschutzbereich nicht mehr neu gebaut werden. Das gilt auch für Schulen oder Kindergärten. Auch für übliche Wohnungen gelten **grundsätzlich Bauverbote in Schutzzone 1**, die nur Ausnahmen wie z. B. Wohnungen für Betriebsangehörige etc. zulassen.

Die geplanten Wohngebäude werden an drei Seiten Lärmpegel von 80-60 dB(A) aufweisen. Diese Lage war der Stadt für die Unterbringung ihrer Verwaltungsangestellten nicht mehr gut genug. Jetzt soll dort ein besonders schutzbedürftiger Teil der Bevölkerung wohnen - in Gebäuden für "ältere Menschen (...), welche mit Neben- und Hilfseinrichtungen entsprechend den besonderen Bedürfnissen dieser Bevölkerungsgruppe ausgestattet sind".

In das Planverfahren Sparkassenneubau schaltete sich das **Kreisgesundheitsamt** ein, weil im Lärmgutachten für das Haus Bismarckstr. 23 ein Ist-Wert von 68 dB(A) ausgewiesen wurde; laut Gutachter ist er "zu einem großen Teil auf den Anteil der Berliner Straße zurück zu führen". Das Gesundheitsamt fragte deshalb am 20.12.07 nach "Angaben zur Schallsituation der evtl. vorgesehenen Wohnbebauung im Plangebiet selber". Darauf antwortete das Planungsamt in der Entwurfsbegründung vom 17.1.08 für den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 73A, 5 Änderung (VEP Nr. 9) für den Bereich "Mittelstraße/Bismarckstraße/Dr. Ellen Wiederholt Platz" auf S. 8 unter "6 Immissionsschutz":

Auf Stellungnahme des Kreisgesundheitsamtes wurden im Vorhabensbereich Wohnungen ab dem 1. Obergeschoss ausgeschlossen, um den allgemeinen Anforderungen an gesundes Wohnen entsprechend Rechnung zu tragen.

Wenn das Planungsamt diese Maßnahme bei einem Gebiet, das 200 m von der Lärmquelle B 228 entfernt liegt, für erforderlich hielt, wie kann es dann unmittelbar neben dieser Lärmquelle eine Wohnbebauung für eine besonders schutzbedürftige Bevölkerungsgruppe planen?

Der darauf angesprochene Planungsamtsleiter versuchte den Widerspruch mit Verweis auf "gewerbliche Lärmimmissionen" zu entkräften, die

auch eine Rolle gespielt hätte. Dies wird aber durch die zitierte Entwurfsbegründung (a.a.O., S. 8) nicht belegt:

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass in Bezug auf den gewerblichen Lärm, der sich aus dem Betrieb des Planungsvorhabens ergibt die einschlägigen Immissionsrichtwerte nach TA-Lärm an den Immissionsorten tagsüber eingehalten werden

Diese Werte lagen bei 43-52 dB(A) am Tag (Lärmgutachten TAC, S. 16) Die einzige nennenswerte gewerbliche Lärmquelle in diesem Gebiet ist das Restaurant im "Alten Meldeamt" Mittelstr. 42. Ausgerechnet dort sind Wohnungen "ab dem 1. Obergeschoss zulässig" (Textliche Festsetzungen Nr. 1.5) - es ist die einzige Ausnahme.

Größe und Lage der Wohnanlage; fehlende Kinderspielplätze; Nutzung der Tiefgarage

Die zwei geplanten Gebäude überschreiten in Höhe und Flächenausdehnung erheblich die Maße der zwei alten Verwaltungsgebäude, die dort bis 2002 standen. Die hinter dem jetzigen westlichen Parkplatz vorhandene Grünfläche wird überbaut: wertvoller Baumbestand wird beseitigt, die Bodenversiegelung nimmt zu. Entsprechendes musste für das Bauvorhaben Sparkassenneubau festgestellt werden.

Aus der Planzeichnung und den Textlichen Festsetzungen ist nicht ersichtlich, wo die für zwei Wohngebäude mit insgesamt 50 Wohnungen grundsätzlich vorgeschriebenen Kinderspielplätze angelegt werden sollen; ein solcher Platz befand sich noch bis zum Abriß des alten Verwaltungsgebäudes auf dem westlichen Gelände. Die Ausweisung eines herkömmlichen Kinderspielplatzes in zentraler Lage eines Wohngebiets entspricht den städteplanerischen Grundsätzen (BVerwG, Urteil v. 12.12.1991, az.: 4 C 5/88, NJW 1992, S. 1779 u.a.).

Der Einwand, eine Wohnanlage für Senioren benötige keine Kinderspielplätze, greift nicht, weil diese Nutzungsbeschränkung in den Textlichen Festsetzungen fehlt. Läßt sich die geplante Nutzung für Senioren nicht verwirklichen, müssen für Familien oder Alleinerziehende auch Kinderspielplätze vorgehalten werden.

Die Planung berücksichtigt diese Flächen nicht; sie können auch bei einer Nutzungsänderung später nicht einfach ergänzt werden. Abgesehen von zu erwartenden technischen Problemen kann dies auch zu erheblichen rechtlichen Schwierigkeiten führen, da von den Immissionen betroffene Eigentümer sich auf diese Ergänzungen beim Kauf mangels Kenntnis nicht einzustellen brauchten.

Selbst wenn sich eine Seniorenanlage festsetzen und realisieren ließe, wäre es unverständlich, einen "Spielplatz" für Senioren nicht einzuplanen. Ebenso wie Kinder benötigt auch diese Bevölkerungsgruppe Plätze zur körperlichen Betätigung, um dem altersbedingten Verfall entgegenzuwirken. Es gibt entsprechende Anlagen mit wetterbeständigen Geräten, die ein altersgerechtes Bewegungstraining im Freien ermöglichen und die sozialer Kontakte der Bewohner verbessern.

Wie wenig an die Bedürfnisse der genannten Zielgruppe gedacht wird, zeigt auch die Konstruktion der Tiefgarage mit den geplanten 50 Stellplätzen. Weil es auf dem östlichen Grundstück aus technischen Gründen keine Tiefgarage geben wird, werden die erforderlichen 20 Stellplätze in die Tiefgarage auf der westlichen Seite verlegt.

Wie muss man sich deren Nutzung durch die auf der östlichen Seite wohnenden Senioren vorstellen? Es gibt 80jährige, die einen Pkw fahren können, aber Schwierigkeiten haben, zu Fuß zu gehen. Diese Gruppe müsste ihren Pkw im westlichen Gebäude abstellen, dieses verlassen, die Straße Am Rathaus überqueren und zum östlichen Gebäude gehen, statt von der hauseigenen Tiefgarage mit dem Aufzug zur Wohnetage zu fahren. Diese Beeinträchtigungen, zumal mit Gepäck, lassen sich nicht mit dem Anspruch auf altersgerechtes Wohnen vereinbaren.

Fazit

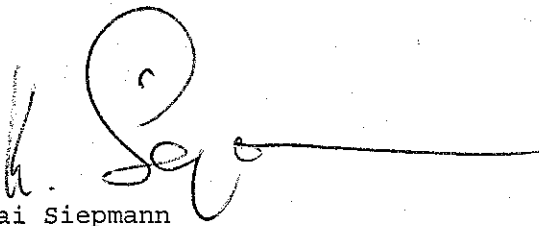
Das einzige erkennbare Motiv für die Bebauungsplanänderung besteht darin, die Grundstücke an einen Investor möglichst teuer zu verkaufen, um Haushaltslöcher in der Stadtkasse zu schließen.

Das hat mit Stadtplanung nichts zu tun. Der Parkplatzabbau wird den Verkehrsfluß massiv beeinträchtigen und die benachbarten Wohngebiete mit Fehlverkehr schwer belasten; von Wohnqualität, die für wichtige Zielgruppen wie Senioren oder Familien/Alleinerziehende ausreichend wäre, kann nicht gesprochen werden.

Die 60 öffentlichen Parkplätze an der Straße Am Rathaus müssen wegen ihrer wichtigen **verkehrsregulierenden Funktion** erhalten werden; ebenso die sie umgebenden Grünflächen zur Kompensation der hohen Bebauungsdichte im Innenstadtbereich und der Immissionen der B 228. Bessere Wohngebiete für die angesprochene Zielgruppe finden sich im Kronengarten (Bebauungsplan wird nicht realisiert), im Bereich des Sparkassenneubaus (falls Baugenehmigung aufgehoben wird) und der zum Abriß vorgesehenen Albert-Schweizer-Realschule.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage
Auslastung Parkhäuser (1)


Kai Siepmann

Auslastung Parkhäuser

Parkhaus	Kapazität Stellplätze	Wochentag	Datum	Uhrzeit	freie Plätze im Parkhaus	Auslastung in Prozent
Novo-Mesto	225	Dienstag	09.09.08	11.00-11.10	45	80,00%
Rathaus	371	Dienstag	09.09.08	11.00-11.10	110	70,35%
Kronengarten	352	Dienstag	09.09.08	11.00-11.10	225	36,08%
Novo-Mesto	225	Dienstag	09.09.08	16.00-16.10	60	73,33%
Rathaus	371	Dienstag	09.09.08	16.00-16.10	155	58,22%
Kronengarten	352	Dienstag	09.09.08	16.00-16.10	250	28,98%
Novo-Mesto	225	Mittwoch	10.09.08	11.00-11.10	0	100,00%
Rathaus	371	Mittwoch	10.09.08	11.00-11.10	70	81,13%
Kronengarten	352	Mittwoch	10.09.08	11.00-11.10	190	46,02%
Novo-Mesto	225	Mittwoch	10.09.08	16.00-16.10	40	82,22%
Rathaus	371	Mittwoch	10.09.08	16.00-16.10	130	64,96%
Kronengarten	352	Mittwoch	10.09.08	16.00-16.10	225	36,08%
Novo-Mesto	225	Donnerstag	11.09.08	11.00-11.10	20	91,11%
Rathaus	371	Donnerstag	11.09.08	11.00-11.10	100	73,05%
Kronengarten	352	Donnerstag	11.09.08	11.00-11.10	230	34,66%
Novo-Mesto	225	Donnerstag	11.09.08	16.00-16.10	40	82,22%
Rathaus	371	Donnerstag	11.09.08	16.00-16.10	125	66,31%
Kronengarten	352	Donnerstag	11.09.08	16.00-16.10	225	36,08%
Novo-Mesto	225	Freitag	12.09.08	11.00-11.10	60	73,33%
Rathaus	371	Freitag	12.09.08	11.00-11.10	95	74,39%
Kronengarten	352	Freitag	12.09.08	11.00-11.10	235	33,24%
Novo-Mesto	225	Freitag	12.09.08	16.00-16.10	50	77,78%
Rathaus	371	Freitag	12.09.08	16.00-16.10	120	67,65%
Kronengarten	352	Freitag	12.09.08	16.00-16.10	235	33,24%
Novo-Mesto	225	Samstag	13.09.08	13.00-13.15	0	100,00%
Rathaus	371	Samstag	13.09.08	13.00-13.15	10	97,30%
Kronengarten	352	Samstag	13.09.08	13.00-13.15	150	57,39%
Novo-Mesto	225	Montag	15.09.08	11.00-11.10	30	86,67%
Rathaus	371	Montag	15.09.08	11.00-11.10	120	67,65%
Kronengarten	352	Montag	15.09.08	11.00-11.10	230	34,66%
Novo-Mesto	225	Montag	15.09.08	16.00-16.10	10	95,56%
Rathaus	371	Montag	15.09.08	16.00-16.10	130	64,96%
Kronengarten	352	Montag	15.09.08	16.00-16.10	235	33,24%
Summen/Durchschnitt 6 Werktage	316	1 x Samstag	9.-15.9.08		120	62,12%

Durchschnitt der einzelnen Parkhäuser

Novo-Mesto	225	1 x Samstag	9.-15.9.08	32	85,66%
Rathaus	371	1 x Samstag	9.-15.9.08	106	71,45%
Kronengarten	352	1 x Samstag	9.-15.9.08	221	37,24%

Sibylle Drews
Bismarckstr. 20

40721 Hilden

Drews, Bismarckstr. 20, 40721 Hilden

Stadt Hilden
- Planungs- und Vermessungsamt -
z. Hd. Herrn Stuhlträger (Zi. 441)
Am Rathaus 1

40721 Hilden



23.5.2009/Fax 02103-72-622

Bebauungsplan Nr. 73A, 3. u. 4. Änderung für den Bereich Berliner Straße / Am Rathaus

./.. Widerspruch gegen den Abbau von 60 öffentlichen Stellplätzen, die behauptete Eignung als Wohngebiet und zu hohe Bebauungsdichte

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Bewohner und Eigentümer eines Hausgrundstücks in der südlichen Bismarckstraße, die sich von der Mittelstraße (Fußgängerzone) bis zur Berliner Straße erstreckt, widersprechen wir den geplanten Änderungen des o. g. Bebauungsplans.

Unser Grundstück liegt im Geltungsbereichs des Bebauungsplans 73 A. Es wird von den Festsetzungen des o. g. Vorhabens negativ betroffen, weil damit ein **ersatzloser Abbau von 60 öffentlichen Pkw-Stellplätzen** in der parallel verlaufenden Straße Am Rathaus verbunden ist. Dies wird zu einer Zunahme des in der südlichen Bismarckstraße seit Jahren feststellbaren Fehlverkehrs führen.

Die Pufferfunktion des Parkplatzes in der Straße Am Rathaus

Die 60 öffentlichen Stellplätze in der Straße Am Rathaus bewältigen täglich einen **Pkw-Verkehr von rund 1.000 Fahrten bzw. 500 Kfz** (8 Pkw/pro Stellplatz x 2 Fahrten), ohne Wohnraumnutzungen zu beeinträchtigen. Dieser Verkehr fällt mit den Stellplätzen nicht weg, weil die Straße Am Rathaus mit dem Rathaus, dem Bürgerhaus, dem geplanten Sparkassenzentrum und der angrenzenden Fußgängerzone Gebäude mit starkem Publikumsverkehr erschließt.

Darunter sind viele Kurzzeitparker, die am besten auf dem Parkplatz Am Rathaus untergebracht werden, weil dessen Nutzung am einfachsten ist. Da sein Parkverkehr direkt am Zubringer Berliner Straße (B 228) aufgefangen wird, entfällt die störendere und aufwendigere Fahrt in die Tiefgarage Am Rathaus; diese wird so entlastet und kann mehr Stellplätze für Langzeitparker anbieten.

...

Außerdem schützt der Parkplatz Am Rathaus die verkehrsberuhigten Bereiche der benachbarten Wohngebiete Mühlenstraße und südliche Bismarckstraße vor Zentrumsbesuchern, die auf Anwohnerparkplätzen und in Halte- und Parkverbotszonen ordnungswidrig parken, weil sie nur "ganz schnell" etwas im Rathaus, bei der Bank oder den Geschäften des täglichen Bedarfs in der Fußgängerzone erledigen wollen.

Schon heute stört dieser Fehlverkehr in der südlichen Bismarckstraße (Nr. 11-27) die Nutzung von 8 privaten Grundstückszufahrten und 40 Anwohnerparkplätzen, er verletzt permanent die Park- und Halteverbote im Wendebereich vor der Fußgängerzone und in der KurtKappel-Straße und führt zu wesentlichen Lärm- und Abgasbelästigungen der Anwohner.

Die Fehlverkehrsbelastung der südlichen Bismarckstraße

Deswegen hat die Stadtverwaltung im Oktober 1998 und im März 2006 umfangreiche Verkehrsmessungen in der südlichen Bismarckstraße durchgeführt, die eine Belastung von 1.000 Fahrten (500 Kfz) und 1.275 Fahrten (638 Kfz) ergaben. Im Juni 2007 ermittelte eine Verkehrsuntersuchung im Rahmen des Bauvorhabens Sparkasse eine Belastung von rund 1.500 Fahrten (750 Kfz) täglich.

Der Verkehrszuwachs von 50% in 9 Jahren gefährdet die Wohnqualität der 120 m lange Sackgasse mit über 40 Wohnungen. Auf ihren Erhalt haben die Grundstückseigentümer einen Rechtsanspruch. Betrachtet man die Relation zu den Fahrten, die die bisher **160 nicht öffentlich zugänglichen Stellplätze** der südlichen Bismarckstraße mit Kurt-Kappel-Straße und alter Sparkasse nach den Nutzungsfaktoren der vorgenannten Verkehrsuntersuchung normalerweise erzeugen müssten, wird das Ausmaß der Überlastung deutlich: 480 Fahrten (240 Kfz) täglich wären normal.

Das heißt: bereits 2007 waren von den ermittelten 1.500 Fahrten in der südlichen Bismarckstraße bis zu 1.000 Fahrten irregulär! Dieser städtebauliche Mißstand wird sich verschlimmern, wenn die 60 öffentlichen Pkw-Stellplätze in der Straße Am Rathaus mit ihrer hohen Nutzungsfrequenz als Puffer für die Kurzzeitparker wegfallen.

Keine Alternativen für Abbau von 60 Stellplätzen

Ein Ersatz für die 60 Parkplätze ist nicht vorgesehen. Als Begründung gaben die Planungsamtsvertreter während der Bürgeranhörung am 18.12.08 an, es seien in Hilden genügend Parkplätze vorhanden.

Diese Aussage ist falsch, weil sie nicht berücksichtigt, ob in den Verkehrsbrennpunkten ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen: dies ist nachweislich nicht der Fall. Wie die anliegende Dokumentation "Auslastung Parkhäuser" zeigt, wiesen die Parkhäuser Novo-Mesto-Platz, Rathaus und Kronengarten in der **Woche vom 9.-15.9.08** (6 Werktagen) in den **Spitzenzeiten** Auslastungen von 85,66%, 71,45% und 37,24% aus. Am Samstagmittag waren die erstgenannten Parkhäuser zu fast 100% belegt - der nur wenige Gehminuten entfernte Kronengarten

aber nur zu 57,39%. In diesem Parkhaus, das genauso weit von der Fußgängerzone und dem Zentrum (Bürgerhaus etc.) entfernt ist, wie die beiden anderen Parkhäuser, stehen von 352 Stellplätzen durchschnittlich 221 Plätze leer - an Samstagmittag noch 150!

Das Parkhaus Kronengarten ist eine planerische Fehlkonstruktion: es liegt zu tief im Stadttinneren an zu engen Zufahrten - es wird nicht angenommen. Stattdessen fließt der Parkverkehr über die Hauptverkehrsader Berliner Straße in die Parkhäuser Novo-Mesto-Platz, Rathaus - und in die südliche Bismarckstraße, obwohl es dort keinen öffentlichen Parkraum gibt!

Die Planung schweigt zu der Frage, wo die 500 Kfz täglich unterkommen sollen, wenn die 60 Stellplätze Am Rathaus wegfallen. Am Samstag gibt es für diesen Bedarf keinen Platz in der Tiefgarage Am Rathaus. An Wochentagen wird sich deren Auslastung von 835 Kfz täglich (Verkehrsuntersuchung für Sparkassenneubau) massiv erhöhen.

Die unbekannte Belastung der Tiefgarage Am Rathaus: Sparkassenneubau

Noch dramatischer wird die Verkehrsbelastung in der Straße Am Rathaus und der südlichen Bismarckstraße zunehmen, wenn der Sparkassenneubau wie geplant fertiggestellt werden sollte.

Statt der alten Sparkasse mit 4.700 qm Nutzfläche, 70 Mitarbeiterparkplätzen und einem Verkehr von täglich 120 Fahrten, wird dann ein Bank-/Kongress-/Einkaufszentrum von 8.000 qm Nutzfläche dort stehen. Es wird nur über 93(!) Stellplätze verfügen, die aus einem Bedarf von 135 Plätzen nach Abzug von 42 Plätzen wegen bestehender öffentlichen Nahverkehrsanbindung ermittelt wurden. Diese Plätze müssen sich 123 Mitarbeiter (Verkehrsuntersuchung, Anlage 3.2.1), Sparkassenkunden für 60.000 Konten, Besucher für Versammlungen bis 400 Personen und die Kunden von P&C für einen kalkuierten Umsatz von EUR 46.600 täglich teilen, der nach der Verträglichkeitsanalyse (S. 22) im Planverfahren Sparkasse nur zu einem Drittel aus Hilden stammen wird.

Der Öffentlichkeit und auch dem Stadtrat wurden im Planverfahren Sparkassenneubau versichert, diese Stellplatzzahl reiche nach den Maßstäben der Landesbauordnung aus und erzeuge nur einen Mehrverkehr von 1.000 Fahrten täglich.

Im anhängigen Verwaltungsgerichtsverfahren gegen diesen Neubau ergab Einsicht in nicht öffentlich zugängliche Unterlagen, dass die verantwortlichen Ämter seit 2007 von viel stärkeren Verkehrsbelastungen ausgehen. Danach sind nach Landesbauordnung 295 Stellplätze erforderlich, von denen nach Ablösungen 202(!) Plätze nicht gebaut werden. Diese Zahlen finden sich im Bauantrag der Sparkasse, der eingereicht wurde, noch bevor der Stadtrat im Glauben, es seien 135 Plätze erforderlich und nur 42 Plätze ablösbar, den Bebauungsplan genehmigte.

Weder das Beschlussgremium noch die betroffenen Anwohner wußten, dass die Verkehrsbelastung des Sparkassenneubaus nach diesen Stellplatzerfordernissen mit über 3.000 Mehrfahrten mehr als drei Mal so hoch

nach Bauantrag anzusetzen ist, als es die Planung vermittelte. Von den 202 Ablösungen erfolgten **103 Plätze in die Tiefgarage Am Rathaus**. Das heißt, diese Plätze sind dort für den Kundenverkehr des neuen Sparkassenzentrums notwendig, was eine Belastung von bis zu 1.200 Fahrten bzw. 600 Kfz täglich bedeutet.

Damit wird die Tiefgarage Am Rathaus durch neue Nutzergruppen für Versammlungsstätte und Textileinzelhandel künftig viel stärker belastet als bisher. Dazu kommt, dass **143 erforderliche Stellplätze** aus rechtlichen und technischen Gründen für das Sparkassenzentrum nicht gebaut werden können und weitere **60 Stellplätze** in der Straße Am Rathaus entfallen sollen. Dem Zentrumsbereich werden also trotz starker Erhöhung der Verkehrsbelastung ab 2011 über **200 Stellplätze für 1.300 Kfz täglich** fehlen.

Keine Eignung als Allgemeines Wohngebiet (WA): Lärmbelastung

Dass die Folgen des Parkplatzabbaus nicht geprüft wurden, ist unverantwortlich; ebenso die Absicht, dem Plangebiet Am Rathaus eine für Wohnraumnutzung erforderliche Wohnqualität zu bescheinigen.

Nach den Anforderung der TA Lärm darf ein Allgemeines Wohngebiet keiner Lärmbelastung ausgesetzt sein, die **55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht** überschreitet. Liegt die Belastung darüber, kann dort allenfalls eine gewerbliche oder industrielle Nutzung erfolgen.

Nach diesem Maßstab hat der von Planungsamt beauftragte Sachverständige grasy + zanolli engineering (Projekt 080324, Bebauungsplan Nr. 73A-04, Stadt Hilden, 7.11.08) ein Lärmgutachten erstellt, das die Eignung der für die Wohnraumbauung vorgesehenen Grundstücke feststellen sollte. Es kommt zu dem Ergebnis:

Zu prüfen war die Geräuscheinwirkung auf das Plangebiet durch den Straßenverkehr sowie die Auswirkungen des durch die geplanten Wohnanlagen hervorgerufenen Parkverkehrs.

Das Plangebiet soll als "Allgemeines Wohngebiet (WA)" eingestuft werden. Die hierfür in der DIN 18005 angegebenen Orientierungswerte wurden bei der Untersuchung zugrunde gelegt.

Die Ergebnisse zeigen, dass im Tag- wie im Nachtzeitraum die Orientierungswerte bei der Freifelduntersuchung wie auch bei Berücksichtigung einer möglichen Bebauung nach vorliegenden Entwurf durchgehend überschritten werden. Die Überschreitungen liegen dabei teilweise bei über 10 dB(A).

Dieses Resultat ist vernichtend. Eine Überschreitung bis zu "10 dB(A)" bedeutet, dass das Gebiet doppelt so laut ist, wie vorgeschrieben. Nach Anlage A 3a) treten an der Gebäudenordseite zur B 228 Lärmpegelwerte von 80-75 dB(A) auf, an der Gebäudeostseite zur Straße Am Rathaus 75-65 dB(A), an der Gebäudewestseite 70-60 dB(A) und an der Gebäudesüdseite zur Itter hin 60-55 dB(A) auf.

Diese Werte sind gesundheitsgefährdend; sie schließen eine Wohnraumnutzung grundsätzlich aus. Deshalb ist in den geplanten Gebäuden eine Isolierung gegen Schall und Luft vorgesehen. Die Menschen müssen dort wie in einer Thermoskanne leben: Fenster sind nicht zu öffnen - eine automatische Belüftungsanlage ist notwendig.

Zum Vergleich: Am 7.6.07 wurde mit der Novellierung des Flughafenlärmgesetzes der Lärmschutz für die Anwohner von zivilen und militärischen Flugplätzen verbessert. Der Grenzwert für die Tag-Schutzzone 1 wurde bei bestehenden Verkehrsflughäfen von bisher 75 dB(A) um 10 Dezibel auf 65 dB(A) abgesenkt. Für neue oder wesentlich erweiterte Verkehrs- oder Militärflugplätze mit über 25.000 Flugbewegungen pro Jahr gelten für die Tag-Schutzzone 1 nun Grenzwerte von 60 dB(A) bzw. 63 dB(A) Dauerschallpegel außen.

In diesen Schutzzonen werden nach § 5 FluglG abgestufte Bauverbote wirksam. So dürfen **schutzbedürftige Einrichtungen** wie Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche Einrichtungen im gesamten Lärmschutzbereich nicht mehr neu gebaut werden. Das gilt auch für Schulen oder Kindergärten. Auch für übliche Wohnungen gelten **grundsätzlich Bauverbote in Schutzzone 1**, die nur Ausnahmen wie z. B. Wohnungen für Betriebsangehörige etc. zulassen.

Die geplanten Wohngebäude werden an drei Seiten Lärmpegel von 80-60 dB(A) aufweisen. Diese Lage war der Stadt für die Unterbringung ihrer Verwaltungsangestellten nicht mehr gut genug. Jetzt soll dort ein besonders schutzbedürftiger Teil der Bevölkerung wohnen - in Gebäuden für "ältere Menschen (...), welche mit Neben- und Hilfseinrichtungen entsprechend den besonderen Bedürfnissen dieser Bevölkerungsgruppe ausgestattet sind".

In das Planverfahren Sparkassenneubau schaltete sich das **Kreisgesundheitsamt** ein, weil im Lärmgutachten für das Haus Bismarckstr. 23 ein Ist-Wert von 68 dB(A) ausgewiesen wurde; laut Gutachter ist er "zu einem großen Teil auf den Anteil der Berliner Straße zurück zu führen". Das Gesundheitsamt fragte deshalb am 20.12.07 nach "Angaben zur Schallsituation der evtl. vorgesehenen Wohnbebauung im Plangebiet selber". Darauf antwortete das Planungsamt in der Entwurfsbegründung vom 17.1.08 für den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 73A, 5 Änderung (VEP Nr. 9) für den Bereich "Mittelstraße/Bismarckstraße/Dr. Ellen Wiederholt Platz" auf S. 8 unter "6 Immissionsschutz":

Auf Stellungnahme des Kreisgesundheitsamtes wurden im Vorhabensbereich Wohnungen ab dem 1. Obergeschoss ausgeschlossen, um den allgemeinen Anforderungen an gesundes Wohnen entsprechend Rechnung zu tragen.

Wenn das Planungsamt diese Maßnahme bei einem Gebiet, das 200 m von der Lärmquelle B 228 entfernt liegt, für erforderlich hielt, wie kann es dann unmittelbar neben dieser Lärmquelle eine Wohnbebauung für eine besonders schutzbedürftige Bevölkerungsgruppe planen?

Der darauf angesprochene Planungsamtsleiter versuchte den Widerspruch mit Verweis auf "gewerbliche Lärmimmissionen" zu entkräften, die

auch eine Rolle gespielt hätte. Dies wird aber durch die zitierte Entwurfsbegründung (a.a.O., S. 8) nicht belegt:

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass in Bezug auf den gewerblichen Lärm, der sich aus dem Betrieb des Planungsvorhabens ergibt die einschlägigen Immissionsrichtwerte nach TA-Lärm an den Immissionsorten tagsüber eingehalten werden

Diese Werte lagen bei 43-52 dB(A) am Tag (Lärmgutachten TAC, S. 16) Die einzige nennenswerte gewerbliche Lärmquelle in diesem Gebiet ist das Restaurant im "Alten Meldeamt" Mittelstr. 42. Ausgerechnet dort sind Wohnungen "ab dem 1. Obergeschoss zulässig" (Textliche Festsetzungen Nr. 1.5) - es ist die einzige Ausnahme.

Größe und Lage der Wohnanlage; fehlende Kinderspielplätze; Nutzung der Tiefgarage

Die zwei geplanten Gebäude überschreiten in Höhe und Flächenausdehnung erheblich die Maße der zwei alten Verwaltungsgebäude, die dort bis 2002 standen. Die hinter dem jetzigen westlichen Parkplatz vorhandene Grünfläche wird überbaut: **wertvoller Baumbestand wird beseitigt, die Bodenversiegelung nimmt zu.** Entsprechendes musste für das Bauvorhaben Sparkassenneubau festgestellt werden.

Aus der Planzeichnung und den Textlichen Festsetzungen ist nicht ersichtlich, wo die für **zwei Wohngebäude mit insgesamt 50 Wohnungen** grundsätzlich vorgeschriebenen **Kinderspielplätze** angelegt werden sollen; ein solcher Platz befand sich noch bis zum Abriß des alten Verwaltungsgebäudes auf dem westlichen Gelände. Die Ausweisung eines herkömmlichen Kinderspielplatzes in zentraler Lage eines Wohngebiets entspricht den **städteplanerischen Grundsätzen** (BVerwG, Urteil v. 12.12.1991, az.: 4 C 5/88, NJW 1992, S. 1779 u.a.).

Der Einwand, eine Wohnanlage für Senioren benötige keine Kinderspielplätze, greift nicht, weil diese Nutzungsbeschränkung in den Textlichen Festsetzungen fehlt. Läßt sich die geplante Nutzung für Senioren nicht verwirklichen, müssen für Familien oder Alleinerziehende auch Kinderspielplätze vorgehalten werden.

Die Planung berücksichtigt diese Flächen nicht; sie können auch bei einer Nutzungsänderung später nicht einfach ergänzt werden. Abgesehen von zu erwartenden technischen Problemen kann dies auch zu erheblichen rechtlichen Schwierigkeiten führen, da von den Immissionen betroffene Eigentümer sich auf diese Ergänzungen beim Kauf mangels Kenntnis nicht einzustellen brauchten.

Selbst wenn sich eine Seniorenanlage festsetzen und realisieren ließe, wäre es unverständlich, einen "Spielplatz" für Senioren nicht einzuplanen. Ebenso wie Kinder benötigt auch diese Bevölkerungsgruppe Plätze zur körperlichen Betätigung, um dem altersbedingten Verfall entgegenzuwirken. Es gibt entsprechende Anlagen mit wetterbeständigen Geräten, die ein altersgerechtes Bewegungstraining im Freien ermöglichen und die sozialer Kontakte der Bewohner verbessern.

Wie wenig an die Bedürfnisse der genannten Zielgruppe gedacht wird, zeigt auch die Konstruktion der Tiefgarage mit den geplanten 50 Stellplätzen. Weil es auf dem östlichen Grundstück aus technischen Gründen keine Tiefgarage geben wird, werden die erforderlichen 20 Stellplätze in die Tiefgarage auf der westlichen Seite verlegt.

Wie muss man sich deren Nutzung durch die auf der östlichen Seite wohnenden Senioren vorstellen? Es gibt 80jährige, die einen Pkw fahren können, aber Schwierigkeiten haben, zu Fuß zu gehen. Diese Gruppe müsste ihren Pkw im westlichen Gebäude abstellen, dieses verlassen, die Straße Am Rathaus überqueren und zum östlichen Gebäude gehen, statt von der hauseigenen Tiefgarage mit dem Aufzug zur Wohnebene zu fahren. Diese Beeinträchtigungen, zumal mit Gepäck, lassen sich nicht mit dem Anspruch auf altersgerechtes Wohnen vereinbaren.

Fazit

Das einzige erkennbare Motiv für die Bebauungsplanänderung besteht darin, die Grundstücke an einen Investor möglichst teuer zu verkaufen, um Haushaltslöcher in der Stadtkasse zu schließen.

Das hat mit Stadtplanung nichts zu tun. Der Parkplatzabbau wird den Verkehrsfluß massiv beeinträchtigen und die benachbarten Wohngebiete mit Fehlverkehr schwer belasten; von Wohnqualität, die für wichtige Zielgruppen wie Senioren oder Familien/Alleinerziehende ausreichend wäre, kann nicht gesprochen werden.

Die 60 öffentlichen Parkplätze an der Straße Am Rathaus müssen wegen ihrer wichtigen **verkehrsregulierenden Funktion** erhalten werden; ebenso die sie umgebenden Grünflächen zur Kompensation der hohen Bebauungsdichte im Innenstadtbereich und der Immissionen der B 228. Bessere Wohngebiete für die angesprochene Zielgruppe finden sich im Kronengarten (Bebauungsplan wird nicht realisiert), im Bereich des Sparkassenneubaus (falls Baugenehmigung aufgehoben wird) und der zum Abriß vorgesehenen Albert-Schweizer-Realschule.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage
Auslastung Parkhäuser (1)



Sibylle Drews

Auslastung Parkhäuser

Parkhaus	Kapazität Stellplätze	Wochentag	Datum	Uhrzeit	freie Plätze im Parkhaus	Auslastung in Prozent
Novo-Mesto	225	Dienstag	09.09.08	11.00-11.10	45	80,00%
Rathaus	371	Dienstag	09.09.08	11.00-11.10	110	70,35%
Kronengarten	352	Dienstag	09.09.08	11.00-11.10	225	36,08%
Novo-Mesto	225	Dienstag	09.09.08	16.00-16.10	60	73,33%
Rathaus	371	Dienstag	09.09.08	16.00-16.10	155	58,22%
Kronengarten	352	Dienstag	09.09.08	16.00-16.10	250	28,98%
Novo-Mesto	225	Mittwoch	10.09.08	11.00-11.10	0	100,00%
Rathaus	371	Mittwoch	10.09.08	11.00-11.10	70	81,13%
Kronengarten	352	Mittwoch	10.09.08	11.00-11.10	190	46,02%
Novo-Mesto	225	Mittwoch	10.09.08	16.00-16.10	40	82,22%
Rathaus	371	Mittwoch	10.09.08	16.00-16.10	130	64,96%
Kronengarten	352	Mittwoch	10.09.08	16.00-16.10	225	36,08%
Novo-Mesto	225	Donnerstag	11.09.08	11.00-11.10	20	91,11%
Rathaus	371	Donnerstag	11.09.08	11.00-11.10	100	73,05%
Kronengarten	352	Donnerstag	11.09.08	11.00-11.10	230	34,66%
Novo-Mesto	225	Donnerstag	11.09.08	16.00-16.10	40	82,22%
Rathaus	371	Donnerstag	11.09.08	16.00-16.10	125	66,31%
Kronengarten	352	Donnerstag	11.09.08	16.00-16.10	225	36,08%
Novo-Mesto	225	Freitag	12.09.08	11.00-11.10	60	73,33%
Rathaus	371	Freitag	12.09.08	11.00-11.10	95	74,39%
Kronengarten	352	Freitag	12.09.08	11.00-11.10	235	33,24%
Novo-Mesto	225	Freitag	12.09.08	16.00-16.10	50	77,78%
Rathaus	371	Freitag	12.09.08	16.00-16.10	120	67,65%
Kronengarten	352	Freitag	12.09.08	16.00-16.10	235	33,24%
Novo-Mesto	225	Samstag	13.09.08	13.00-13.15	0	100,00%
Rathaus	371	Samstag	13.09.08	13.00-13.15	10	97,30%
Kronengarten	352	Samstag	13.09.08	13.00-13.15	150	57,39%
Novo-Mesto	225	Montag	15.09.08	11.00-11.10	30	86,67%
Rathaus	371	Montag	15.09.08	11.00-11.10	120	67,65%
Kronengarten	352	Montag	15.09.08	11.00-11.10	230	34,66%
Novo-Mesto	225	Montag	15.09.08	16.00-16.10	10	95,56%
Rathaus	371	Montag	15.09.08	16.00-16.10	130	64,96%
Kronengarten	352	Montag	15.09.08	16.00-16.10	235	33,24%
Summen/Durchschnitt 6 Werktage	316	1 x Samstag	9.-15.9.08		120	62,12%

Durchschnitt der einzelnen Parkhäuser

Novo-Mesto	225	1 x Samstag	9.-15.9.08	32	85,66%
Rathaus	371	1 x Samstag	9.-15.9.08	106	71,45%
Kronengarten	352	1 x Samstag	9.-15.9.08	221	37,24%

Der Bürgermeister
Stadt Hilden

Planungsamt

40721 Hilden

Ihr Schreiben 9.4.2009
Aktenzeichen 63-2
Datum 25. Mai 2009

Auskunft erteilt Herr Saxler
Zimmer 2.105
Tel. 02104_99_ 2606
Fax 02104_99_ 5602
E-Mail klaus.saxler@kreis-mettmann.de

Bitte geben Sie bei jeder
Antwort das Aktenzeichen an.

Beteiligung als Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr. 73 A – 3. Änderung – Aufhebung
Bebauungsplan Nr. 73 A – 4. Änderung
Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB
Bereich Berliner Str. / Am Rathaus

Zu der og. Planungsmaßnahme äußere ich mich wie folgt:

Aus Sicht des **Umweltamtes**:

Untere Wasserbehörde:

Es sollte noch ein zusätzlicher Grünstreifen an der Nordseite der Itter auf dem Flurstück 1786 festgesetzt werden, damit auch hier noch eine gewisse ökologische Aufwertung der Gewässerparzelle erfolgt. Gegen die Aufhebung der 3. Änderung des BP 73 A bestehen keine Bedenken.

Hinweis:

Mit der Änderung des Landeswassergesetzes (LWG) am 31.12.2007 wurde die Einteilung der Gewässer geändert. Danach sind alle Gewässer im Kreis Mettmann nunmehr „sonstige Gewässer“ im Sinne des LWG und nicht mehr Gewässer 2. Ordnung. Die Gewässer 2. Ordnung sind in der Anlage 2 zum LWG näher beschrieben.

Untere Immissionsschutzbehörde:

Das Planungsgebiet soll als Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO festgesetzt werden. Zu den geplanten Baumaßnahmen im Plangebiet gehören eine Tiefgarage und ein offenes Parkdeck, die durch die Bewohner der Neubauvorhaben genutzt werden. Die durch die Nutzung der Parkmöglichkeiten entstehenden Verkehrsgläusche sind den Neubauvorhaben als anlagenbezogene Verkehrsgläusche zuzuordnen.

In der Schalltechnischen Untersuchung 8081107 BSI gy 080324 vom 07.11.2008 durch die Gutachter Grasny und Zanolli GbR wird auf diese Geräuschquellen eingegangen. Der Gutachter beurteilt diese Geräusche im Vergleich zu den übrigen Verkehrsgläuschen als unerheblich und kommt zu dem Ergebnis, dass die zulässigen Werte der TA Lärm an den

...

maßgeblichen Immissionsorten an der Wohnbebauung südlich des Itterbaches eingehalten werden.

Allerdings werden die Bewohner der Neubauvorhaben selbst durch die bei der Nutzung der Tiefgarage und des Parkdecks entstehenden Geräusche belastet.

Zur Geräuschminderung sind die Seitenwände der Tiefgaragenzufahrt und von oben offenen Parkdecks schallabsorbierend auszubilden und im Bereich von Zufahrten sind die Gitterroste von Regenrinnen auf Hartgummiprofilen aufzulagern.

Der B-Plan enthält entsprechende textliche Festsetzungen.

Die einzelnen Maßnahmen sind in den nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen.

Immissionsschutzrechtlich relevante gewerbliche Anlagen sind im Umfeld nicht vorhanden.

Erkenntnisse über eine Beschwerdesituation in diesem Bereich bestehen nicht.

Daher bestehen aus Sicht des anlagenbezogenen Immissionsschutzes keine Bedenken gegen den Bebauungsplan.

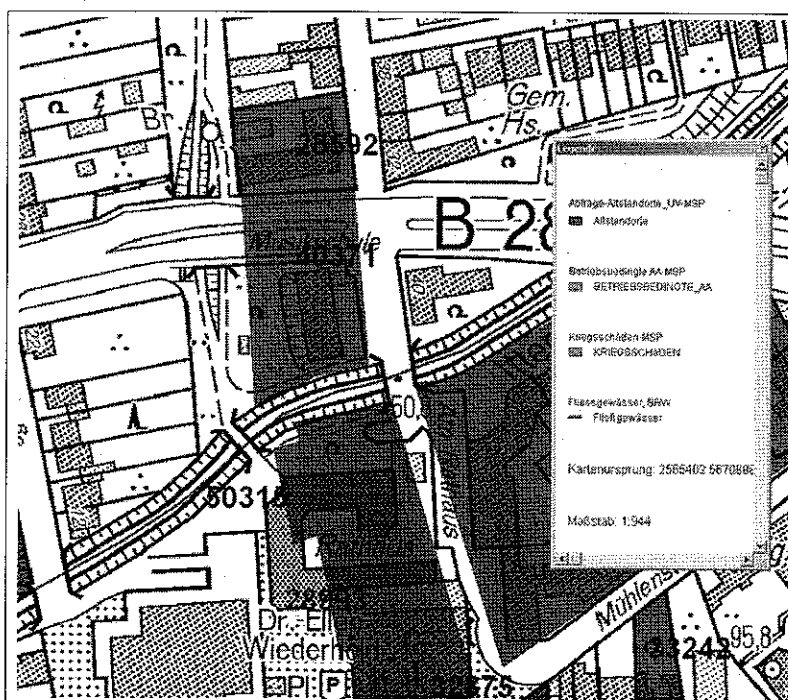
Untere Bodenschutzbehörde:

Im Plangebiet befinden sich keine Flächen, die im „Altlastenkataster“ des Kreises Mettmann verzeichnet sind. Es liegen für den Geltungsbereich der Planung keine konkreten Erkenntnisse zu Altlasten, schädlichen Bodenveränderungen sowie dadurch bedingten Beeinträchtigungen vor.

Nach den Ergebnissen der flächendeckenden Altstandorterfassung des Kreises Mettmann befindet sich im Plangebiet der Altstandort Nr. 40371 zur Herstellung und zum Vertrieb von chemischen Erzeugnissen. Der Altstandort (Altlastverdacht) ist bislang nicht untersucht worden, so dass unklar ist, ob Belastungen vorhanden sind und ob von der Fläche Gefahren ausgehen.

Ich rege an, die altlastenverdächtige Fläche im Bebauungsplan zu kennzeichnen und den Hinweis aufzunehmen, dass die Untere Bodenschutzbehörde des Kreises Mettmann in baurechtlichen Genehmigungsverfahren zu beteiligen ist, die die altlastenverdächtige Fläche betreffen.

Auszug aus dem Informellen Altstandortverzeichnis



Aus Sicht des Kreisgesundheitsamtes:

Zu dem BP wurde eine Ergänzung zu dem Schallgutachten vom 07.11.08 (von Grasy und Zanolli) vorgelegt, die jetzt konkrete Überschreitungen der Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005 Teil 1 für WA-Gebiete nennt. In die Begründung des BP wurden entsprechende Angaben mit aufgenommen. Zur Vervollständigung sollte aber in der Begründung ebenfalls noch auf die ergänzende Stellungnahme des Schallgutachters hingewiesen werden (siehe unter Nr. 5.8 der Begründung).

In dem BP wurden weiterhin – wie angeregt - Festsetzungen zur Ausführung der geplanten Tiefgarage im Bereich der Zufahrt ergänzt.

Nicht festgesetzt wurden jedoch Vorgaben zur Anordnung von Aufenthaltsräumen in den geplanten Gebäuden; hierzu ist weiterhin nur ein entsprechender textlicher Hinweis im BP (Hinweis 1.1) vorhanden.

In der Ergänzung zu dem Schallgutachten und der Begründung zum BP wird darauf hingewiesen, dass die Orientierungswerte des Beiblatts 1 zur DIN 18005 Teil 1 im Innenbereich oftmals nicht eingehalten werden können. Nach den Ausführungen in diesem Beiblatt sollte aber in den Fällen, in denen „von den Orientierungswerten abgewichen wird, möglichst ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen (z.B. geeignete Gebäudeanordnung und Grundrissgestaltung, bauliche Schallschutzmaßnahmen – insbesondere für Schlafräume) vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden“. Eine planungsrechtliche Absicherung allein durch einen Hinweis im BP erscheint aus Sicht des Gesundheitsamtes, wie bereits dargestellt, nicht ausreichend, da die Hinweise nicht verbindlich sind.

Es wird daher nochmals angeregt, textlich festzusetzen, dass Aufenthaltsräume abgewandt von der Berliner Straße und der Straße Am Rathaus anzuordnen sind. Der textliche Hinweis 1.1 bezog sich im vorhergehenden Verfahren auf „Schlafräume und Aufenthaltsräume“ und wurde jetzt in „zum Schlafen geeignete Räume und Kinderzimmer“ geändert. Aus Sicht des Gesundheitsamtes sollte sich die Anordnung von Räumen auf die lärmabgewandten Seiten nicht nur auf Schlafräume, sondern auch auf Wohnräume beziehen und – aufgrund der fast ebenso hohen Beurteilungspegel – nicht nur auf die Berliner Straße, sondern auch auf die Strasse „Am Rathaus“.

Aus Sicht des Planungsamtes:*Untere Landschaftsbehörde:***Landschaftsplan:**

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplanes. Natur- oder Landschaftsschutzgebiete werden auch nicht berührt. Eine Beteiligung von Beirat, ULAN-Fachausschuss sowie Kreisausschuss ist daher nicht erforderlich.

Umweltprüfung/ Eingriffsregelung:

Das Vorhaben kann als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a BauGB abgewickelt werden; ein Umweltbericht mit Umweltprüfung und Eingriffsregelung ist dann nicht erforderlich. Da die zulässige Grundfläche unter 20.000 qm liegt, gilt der zu erwartende Eingriff als im Sinne des § 1a Absatz 3 Satz 5 BauGB erfolgt oder zulässig. Eine Kompensation ist nicht erforderlich.

Artenschutz:

Der unteren Landschaftsbehörde ist das Vorhandensein von Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten streng geschützter Tiere im Planungsraum nicht bekannt.

Planungsrecht:

Die Anregungen aus der Stellungnahme der Kreisverwaltung Mettmann vom 28. Januar 2009 (Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB) sind in das städtebauliche Konzept nur zum Teil eingearbeitet worden.

Nach der Abwägung durch den Rat der Stadt bitte ich um Mitteilung des Ergebnisses und weiter um Benachrichtigung wann der Bebauungsplan in Kraft getreten ist.

Da die Bebauungsplanänderung die Kriterien des § 13a BauGB erfüllt ist der Flächennutzungsplan im Wege der Berichtigung anzupassen.

— Im Auftrag

Saxler