

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Hilden beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss, zur Umsetzung der Lärminderungsplanung nach §§ 47 a–f BImSchG (Lärmaktionsplan Stufe 2) zu den eingegangenen Anregungen wie folgt Stellung zu nehmen:

- 1.1 Schreiben der Bezirksregierung Düsseldorf vom 04.01.2016

Die Bezirksregierung weist darauf hin, dass der Lärmaktionsplan keine eigene Rechtsgrundlage zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen baulicher oder straßenverkehrsrechtlicher Art darstellt. Es sind zur Durchführung die spezialgesetzlichen Rechtsgrundlagen anzuwenden.

- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)
- 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV)
- Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)
- Richtlinien zum Lärmschutz an Straßen (RLS 90)

Maßgeblich für die verkehrsrechtlichen Anordnungen ist die Berechnungsmethode gemäß RLS 90. Die VBUS Methode kann hierbei nicht herangezogen werden.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

In allen Maßnahmensteckbriefen wird unter „Voraussetzungen“ beschrieben, welche Grundbedingungen für eine mögliche Umsetzung erfüllt sein müssen. Neben der Berechnung nach RLS 90 sind auch weitere Prüfaufträge, z.B. Überprüfung der Leistungsfähigkeit und Überprüfung der Signalschaltung, aufgelistet. Daher werden die Hinweise der Bezirksregierung zur Kenntnis genommen.

- 1.2 Schreiben des Kreis Mettmann vom 11.01.2016

Der Kreis Mettmann weist darauf hin, dass die im Lärmaktionsplan der Stufe 2 untersuchten Straßen Bestandteil des bestehenden Vorfahrtsstraßennetzes der Stadt Hilden sind. Diese haben leistungsfähig zu sein und die Bedürfnisse des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs sicherzustellen. Grundsätzlich sollte auf diesen Straßen Tempo 50 km/h gelten. Wie im Schreiben der Bezirksregierung weist der Kreis Mettmann auch darauf hin, dass die Lärmaktionsplanung keine rechtliche Grundlage für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen darstellt.

Der Kreis Mettmann stellt heraus, dass die im Lärmaktionsplan Stufe 2 untersuchten Maßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen so vorgesehen sind, dass zunächst eine Prüfung nach RLS 90 erfolgen soll. Es wird darum gebeten, dass die Ergebnisse der Untersuchung der Fachaufsicht des Kreises Mettmann vor Umsetzung der Maßnahme zur Verfügung gestellt werden.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

In den Maßnahmensteckbriefen ist enthalten, dass vor Umsetzung der Maßnahmen zu prüfen ist, ob die die Leistungsfähigkeit und Voraussetzungen nach RLS 90 erfüllt sind. Daher sind die geforderten Voraussetzungen des Kreises Mettmann erfüllt. Der Anregung, der

Fachaufsicht die Ergebnisse der Prüfaufträge zur Verfügung zu stellen, wird gefolgt.

Anliegen des Kreisgesundheitsamtes und anderer Ämter:

Das Kreisgesundheitsamt sieht die vorgesehenen Maßnahmen als sinnvoll an und befürwortet grundsätzlich die schallmindernden Maßnahmen. Aus Sicht der Unteren Wasserbehörde, Unteren Immissionsschutzbehörde, sowie dem Liegenschaftsamt bestehen keine Bedenken.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Diese Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.

1.3 Schreiben des Landesbetriebs Straßenbau NRW vom 18.02.2016

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat den Entwurf des Lärmaktionsplans zur Kenntnis genommen. Ein Einvernehmen mit den einzelnen Maßnahmen kann jedoch nicht vorausgesetzt werden. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW verweist hier darauf, dass mögliche Anordnungen von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde getroffen werden müssen und die Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen sind. Hierzu ist auch der Landesbetrieb zu beteiligen und wird eine Stellungnahme abgeben.

Des Weiteren weist der Landesbetrieb Straßenbau NRW ebenfalls darauf hin, dass die Lärmaktionsplanung keine Rechtsgrundlage zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen baulicher oder straßenverkehrsrechtlicher Art darstellt.

In dem Schreiben beschreibt der Landesbetrieb mögliche Folgen von verkehrsrechtlichen Anordnungen und geht auf das Ablaufverfahren zum Einbau von lärmarmen Deckschichten ein. Erst bei einer anstehenden Straßen-Deckensanierung wird geprüft, ob eine lärmarme Deckschicht eingebaut werden kann.

Der Landesbetrieb geht in dem Schreiben auch auf das Verfahren zum Einbau von Schallschutzfenstern ein und bittet, den Passus zu Schallschutzfenstern im Lärmaktionsplan abzuändern. Ein Lärmschutzfensterprogramm des Landes NRW gibt es nicht, es besteht ferner nur die Möglichkeit für Eigentümer, eine Überprüfung bei Überschreitungen der Auslösewerte nach RLS 90 zu beantragen. Ein Rechtsanspruch besteht nicht.

Ergänzend werden noch Sachverhalte zur Maßnahme K-M2-1 (Bereich Klotzstraße / Richrather Straße) erläutert. Die Maßnahme ist noch nicht terminiert und hängt von Genehmigungs- und Finanzierungsvoraussetzungen ab.

Im Bereich der A3 ist gemäß den baulichen Maßnahmenvorschlägen im Lärmaktionsplan eine Verbesserung der vorhandenen baulichen Schallschutzanlagen vorgesehen. Voraussichtlich 2018 soll ein neuer lärmarmen Asphalt eingebaut werden. Vorhandene Lärmschutzwände und Wälle sollen verbessert werden. All dies ist vorbehaltlich der Genehmigung der Planung sowie der Finanzmittel aus dem Bundeshaushalt.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden, wie in Punkt „Voraussetzungen“ der Maßnahmensteckbriefe beschrieben, im Einzelfall geprüft. In diesem Zusammenhang wird auch der Landesbetrieb Straßenbau NRW beteiligt, um ein Einvernehmen herzustellen. Geplante Geschwindigkeitsreduzierungen werden erst nach Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörde

angeordnet.

Dem Wunsch, den Passus zum Schallschutzfensterprogramm zu ändern, wird entsprochen.

Die Äußerung, dass dem baulichen Maßnahmenvorschlag zur A3 entsprochen wird, ist äußerst begrüßenswert und wird für die Lärmbelastung Hildens eine Erleichterung darstellen, wenn dann einmal eine Umsetzung erfolgt ist.

Die weiteren Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

1.4 Schreiben der Handwerkskammer Düsseldorf vom 18.02.2016

Zu Geschwindigkeitsreduzierungen:

Generell werden Geschwindigkeitsreduzierungen im Bereich von Kindergärten, Schulen etc. begrüßt, an Hauptverkehrsstraßen wird dies jedoch kritisch gesehen. Unter Anderem wird hier ein mögliches Ausweichverhalten benannt. Eine Einzelfallabwägung der Maßnahmen sollte durch die Straßenverkehrsbehörde erfolgen. Die Maßnahmen auf der Kirchhofstraße und Ellerstraße sollten gestrichen werden, da diese den Aufwand nicht rechtfertigen würden. Für die Klotzstraße / Richrather Straße und Hochdahler Straße sollten ebenfalls Prüfaufträge einfließen.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Wie in den Maßnahmensteckbriefen aufgezeigt, wird für jede Maßnahme noch eine Einzelfallprüfung durchgeführt werden. Eine verkehrsrechtliche Anordnung darf nur durch die Straßenverkehrsbehörde erfolgen, auf Grundlage der RLS 90. In den Maßnahmen wird zudem beschrieben, dass auch die Leistungsfähigkeit sowie die Vereinbarkeit mit der Signalsteuerung fachgerecht geprüft werden. Daher sind die Bedenken der Handwerkskammer, dass solche Maßnahmen die Funktionalität der Verkehrsführung gefährden, unbegründet. Für die Klotzstraße / Hochdahler Straße sind bereits entsprechende Prüfaufträge formuliert, weshalb hier dem Anliegen der Handwerkskammer stattgegeben werden kann.

Zu lärmindernden Asphaltsschichten:

Die Maßnahmen des Einbaus von lärmindernden Asphaltsschichten werden als besonders zielführend erachtet und es wird vorgeschlagen, diesen Maßnahmen eine Priorität einzuräumen. Hierdurch könnte auch auf eine Geschwindigkeitsreduzierung verzichtet und bestehende Einschränkungen aufgehoben werden.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Über den Einsatz von lärmoptimierten Asphaltsschichten auf Straßen in der Baulast des Landesbetriebs Straßenbau NRW, wird laut Stellungnahme des Landesbetriebs fallbezogen erst zu dem Zeitpunkt einer Deckensanierung entschieden. Daher sind weder der Zeitpunkt noch der Einsatz absehbar. Und es muss zunächst davon ausgegangen werden, dass lärmoptimierte Asphaltsschichten nicht oder nur eingeschränkt zum Einsatz kommen. Geschwindigkeitsreduzierungen sind im Gegensatz hierzu, nach Prüfung, schnell umsetzbar.

Des Weiteren sind Deckschichten in großen Teilen des Plangebietes bereits saniert worden, auf den Einsatz von speziellen lärmoptimierten Asphaltsschichten wurde jedoch verzichtet. Daher kann davon ausgegangen werden, dass eine weitere Sanierung in den nächsten Jahren

nicht ansteht. Vor diesem Hintergrund sei auch gesagt, dass insbesondere der von und in vielen Großstädten eingesetzte LOA 5D (Lärmoptimierter Asphalt) vom Landesbetrieb Straßenbau NRW nicht verwendet wird, bzw. nicht überall technisch angewendet werden kann. Einem generellen Verzicht auf Geschwindigkeitsreduzierungen kann demnach nicht entsprochen werden.

Zu Einsatz von lärmoptimierten Bussen:

Diese Maßnahme wird begrüßt und es wird darüber hinaus angeregt, bei Neuanschaffungen auf Elektrobusse zurückzugreifen.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die Rheinbahn bzw. den VRR weitergegeben.

Weitere Maßnahmen:

Die Handwerkskammer schreibt, dass die Maßnahmen in der Klotzstraße, Kirchhofstraße und Hochdahler Straße hinsichtlich städtebaulicher Maßnahmen und Knotenpunktumgestaltung vom Grundsatz her mitgetragen werden. Eine Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes wird begrüßt.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Passive Schallschutzmaßnahmen:

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Ausbau des passiven Schallschutzes an Wohngebäuden sowie die vorgeschlagene Auflage eines Schallschutzfensterprogrammes durch die Stadt Hilden an ausgewählten Straßen werden ausdrücklich begrüßt. Es werden hierdurch Kooperationsmöglichkeiten mit örtlichen Unternehmen gesehen.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Auflage eines kommunalen Förderprogrammes für Schallschutzfenster war und ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanes Stufe 2 der Stadt Hilden.

Zukunftsgerichtete Strategien:

Die Auffassung der Gutachter, dass Lärminderung eine kontinuierliche Querschnittsaufgabe ist, wird geteilt und die Strategien werden grundsätzlich mitgetragen. Eine kompakte Stadtentwicklung wird ausdrücklich begrüßt.

Den Strategien zur Straßenraumgestaltung steht man eher kritisch gegenüber, da diese zu vermehrtem Brems- und Beschleunigungsvorgängen führen. Ein Wegfall von Parkflächen im Zuge von Straßenraumgestaltungen kann bei hohem Parkdruck den Suchverkehr erhöhen.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass bei Planung und Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen den Belangen der ansässigen Betriebe Rechnung zu tragen ist. Die Betriebe sollen in die Planungsprozesse eingebunden werden.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Eine Straßenraumgestaltung bedeutet nicht zwangsläufig eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit und eine Reduzierung von Parkplatzflächen. Bei einer kontinuierlichen Geschwindigkeit können angesprochene Brems- und Beschleunigungsvorgänge minimiert werden. Die in der Stellungnahme erwähnten Bodenwellen kommen generell auf Hauptverkehrsstraßen nicht zum Einsatz. Eine Straßenraumgestaltung in Zusammenhang mit Geschwindigkeitsreduzierung erwirkt neben der Lärmreduzierung auch positive Synergieeffekte im Bereich Luftreinhaltung, Attraktivierung von Aufenthaltsbereichen, etc.. Die kritische Betrachtungsweise wird zur Kenntnis genommen und in die Abwägung im Planprozess eingebracht.

Der Hinweis, ansässige Unternehmen in die Planprozesse einzubinden, wird zur Kenntnis genommen. Generell werden betroffene Anlieger (insofern auch die Unternehmen) in den Planungsprozessen beteiligt und die Belange berücksichtigt.

1.5 Schreiben der Rheinbahn vom 23.02.2016

Die Rheinbahn weist darauf hin, dass zwischenzeitlich 70% der Busse der Rheinbahn auf dem neuesten technischen Stand sind.

Es erfolgt eine erste Überprüfung der Auswirkungen der in den Maßnahmensteckbriefen vorgeschlagenen Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Die Folge wäre eine zusätzliche Fahrtzeit je Umlauf bis zu 3 Minuten, ggf. könnten Anschlüsse zu S-Bahnlinien nicht mehr gewährleistet werden. Entsprechend müssten Pausen- und Wendezeiten angepasst werden, was zu Problemen in der Pausenzeitenregelung der Linie 741 und der DiscoLinie führen würde. Im Stundentakt müsste ein zusätzlicher Kurs eingesetzt werden. Die Rheinbahn schlägt zwischen der Stadt Hilden und der Rheinbahn ein Gespräch vor.

Zudem wird erläutert, dass eine Verstetigung des Verkehrsflusses zu einer spürbaren Lärm-minderung führen würde. Dies erfordert eine Grüne Welle für Busse, bzw. eigene Busspuren. Aufgrund von guten Erfahrungen mit anderen Städten bietet die Rheinbahn die Unterstützung bei der Umsetzung solcher Maßnahmen an.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Der Hinweis, dass mittlerweile 70% der Busse auf dem neuesten technischen Stand sind, wird zur Kenntnis genommen und der Bericht dahingehend geändert.

Die von der Rheinbahn eingebrachten ersten Überprüfungen sind größtenteils nachvollziehbar. Da eine Verschlechterung des ÖPNV-Angebotes generell nicht Ziel eines Lärmaktionsplanes sein kann, werden temporeduzierende Maßnahmen zwischen 06:00 – 22:00 Uhr aus dem Lärmaktionsplan gestrichen. Die Vorschläge zur Temporeduzierung während der Nachtzeiten zwischen 22:00 – 06:00 Uhr bleiben bestehen, da hier nicht von einer Verschlechterung des ÖPNV-Angebotes ausgegangen werden kann.

Demnach werden im Rahmen der in den Maßnahmensteckbriefen vorgesehenen Prüfungen vor Umsetzung der Maßnahmen die notwendigen Abstimmungen mit der Rheinbahn erfolgen, die in der Stellungnahme angeboten worden sind.

Die Anregungen der Rheinbahn wird damit teilweise gefolgt.

1.6 e-mail von Herrn P.Maiwald, Hilden, vom 25. Und 26.01.2016

Herr Maiwald beschäftigt sich in seinem Mails mit dem Vorschlag im Lärmaktionsplan, auf der Hochdahler Straße eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h einzuführen. Die damit verbundene Absicht der Reduzierung des Lärmpegels wird von Herrn Maiwald unterstützt. Die Unterstützung äußert sich u.a. darin, dass er für die Wochenenden (Sa/So) und Feiertage ein ganztägiges Tempolimit vorschlägt.

Darüber hinaus äußert sich Herr Maiwald zu weiteren Lärmquellen, die allerdings nicht Bestandteil einer Lärmaktionsplanung allerdings sind: Tankstellen-Verkehr, Start- und Halte-Vorgänge an Lichtsignalanlagen oder Busverkehr.

Zu den Anregungen wird wie folgt Stellung genommen:

Der Maßnahmensteckbrief für die Hochdahler Straße enthält weiterhin den Vorschlag einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Nachtzeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr. Ebenfalls im Lärmaktionsplan enthalten ist der Vorschlag, zunehmend lärmarme Linienbusse einzusetzen.

Insofern wird den Anregungen teilweise nachgekommen.

Die übrigen Äußerungen werden zur Kenntnis genommen.

2. Der Rat der Stadt Hilden beschließt aufgrund des § 47d des Bundesimmissionsschutzgesetzes – BImSchG – nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss den Lärmaktionsplan der Stufe 2 nach EU-Umgebungslärmrichtlinie in der als Anlage vorliegenden Form.

Erläuterungen und Begründungen:

Der Lärmaktionsplan ist eine Pflichtaufgabe gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Die Gemeinden sind gemäß § 47e BImSchG in Verbindung mit § 47d BImSchG angehalten, in zwei Stufen Lärmaktionspläne aufzustellen, die alle fünf Jahre überprüft und bei Bedarf überarbeitet und aktualisiert werden sollen.

Mit Beschluss vom 16.12.2015 hat der Rat der Stadt Hilden die Verwaltung mit der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Träger Öffentlicher Belange und sonstiger Behörden zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stufe 2 beauftragt.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit fand in der Zeit vom 18.01.2016 bis einschl. 19.02.2016 statt. Neben der Präsentation der Unterlagen im Rathaus (mit der Möglichkeit zur Beratung durch Mitarbeiter des Planungs- und Vermessungsamtes) bestand auch die Möglichkeit, den Entwurf des Lärmaktionsplanes Stufe II auf dem Weg über das Internet einzusehen. Zum Entwurf hat ein Bürger Stellung genommen. Zu seinen Anregungen wird im Beschlussvorschlag ein Abwägungsvorschlag gemacht.

Die Beteiligung der Behörden bzw. der Träger öffentlicher Belange fand im Zeitraum vom 15.01.2016 bis einschl. 19.02.2016 statt. Die von den verschiedenen Trägern öffentlicher Belange eingegangenen Anregungen werden größtenteils zur Kenntnis genommen.

Formal weisen die Behörden daraufhin, dass vor der Umsetzung der in den Maßnahmensteckbriefen vorgeschlagenen Maßnahmen eine Prüfung der straßenrechtlichen Vorgaben zu er-

folgen habe. Der Lärmaktionsplan alleine stelle für Maßnahmen im Straßenverkehr keine Rechtsgrundlage dar.

Inhaltlich treffen aber teilweise auch unterschiedliche Einschätzungen und Bewertungen aufeinander. Im Besonderen wird im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der Straßen von den oberen Straßenverkehrsbehörden in Frage gestellt, ob Geschwindigkeitsbeschränkungen inner-örtlicher Straßen im Zusammenhang mit der Straßenlärmminderung sinnvoll sind.

Die Stadtverwaltung hält die im öffentlich ausgelegten Entwurf zum Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärmminderung grundsätzlich nach wie vor für zielführend.

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist ein wirksames Mittel zur Lärmminderung. Der Mittelungspegel sinkt bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h um rund 2,4 dB (A). Eine Reduzierung um 3 dB (A) kommt einer Halbierung der Verkehrsmenge oder einer Verdopplung des Abstandes zur Straße gleich.

Vor dem Hintergrund der Anregungen der Träger öffentlicher Belange und der Behörden wird aber nunmehr unter besonderer Berücksichtigung des ÖPNV vorgeschlagen, die angestrebte Temporeduzierung auf den Hauptverkehrsstraßen auf die Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr zu beschränken.

Somit lassen sich die Vorschläge zur Lärmminderung für die „Hotspotabschnitte“ im Lärmaktionsplan in der Regel auf folgende Maßnahmen zusammenfassen:

1. Temporeduzierung von 50 km/h auf 30 km/h (in der Nachtzeit von 22.00 bis 6.00 Uhr),
2. Verstärkter Einsatz lärmoptimierter Busse sowie der
3. privater Einbau von Schallschutzfenstern

Vor Umsetzung bzw. Anordnung der vorgeschlagenen Temporeduzierung in der Zeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr an ausgewählten Straßen ist zu prüfen, ob und wie die betroffenen Lichtsignalanlagen (LSA) erweitert und angepasst werden müssen. Die Kosten der Prüfung und der ggfs. notwendigen Neuplanung gehen zu Lasten der Stadt, auch wenn es sich um Landes- oder Bundesstraßen handeln sollte.

Betroffen von dem Prüfauftrag sind die Hotspot-Bereiche 2 (Klotzstraße / Richrather Straße L 404 zwischen Fritz-Gressard-Platz und Baustraße), 3 (Kirchhofstraße L 403), 5 (Eller Straße L 85 zwischen Körnerstraße und Berliner Straße), 6 (Gerresheimer Straße zwischen Berliner Straße und Westring) und 7 (Hochdahler Straße zwischen Berliner Straße und Richard-Wagner-Straße). Die geschätzten Kosten für die Überprüfung einer Lichtsignalanlage liegen zwischen 2.000 – 3.000€. Insgesamt sind 17 Ampelanlagen in den betroffenen Hot-Spot-Abschnitten zu prüfen.

Insg. 6 von 17 LSA sind auch von der „Untersuchung zu Verbesserungsmöglichkeiten für Fußgänger an Ampeln“ (SV 66/061 WP 14-20) betroffen, welche in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 29.06.2016 zur Beratung gestellt wurde und könnten daher mit berücksichtigt und angepasst werden (siehe Anlage 6 dieser SV). Demnach wären 11 LSA im Rahmen der Lärmaktionsplanung (Tempo 30 nachts) zusätzlich anzupassen. Somit ist nur für die Prüfung der 17 von der nächtlichen Temporeduzierung betroffenen LSA ein Kostenrahmen zwischen 34.000 – 45.000€ einzuplanen.

Deutlich darauf hinzuweisen ist, dass die Anpassung aller Ampeln, die von der Tempo-30-Reduzierung zur Nachtzeit betroffen sind, losgelöst und eigenständig geprüft werden muss. Anhang 7 gibt noch mal einen Gesamtüberblick aller von der Lärmaktionsplanung betroffenen Lichtsignalanlagen zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr wieder.

Neben den geschätzten Kosten für die Prüfaufträge in Höhe von demnach 34.000 - 45.000€ entstehen daher abhängig vom Ergebnis der Prüfung weitere Kosten für die Umsetzung und die Anpassung der Signalsteuerung.

Auf den Straßen, deren Baulast bei der Stadt Hilden liegt, wie die Gerresheimer Straße (Bereich 6) und die Hochdahler Straße (Bereich 7), müsste die Stadt Hilden die Umsetzungskosten tragen. Auf den Bundes- und Landesstraßen hat der Landesbetrieb Straßen NRW nach einer Anordnung der Maßnahmen durch die Stadt Hilden als Straßenverkehrsbehörde die Kosten für die Anpassung zu tragen. Hier ist deutlich zu machen, dass die Straßenverkehrsbehörde Hilden für die Bundes- und Landstraßen die Maßnahmen zwar anordnen kann, aber keinen Einfluss darauf hat, wann der Landesbetrieb diese dann auch tatsächlich umsetzt.

Da die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aufgrund von Verkehrslärmemissionen durch die Straßenverkehrsverordnung (StVO) geregelt wird, ist die Berechnungsgrundlage für den vom Straßenverkehr herrührenden Beurteilungspegel am Immissionsort nach der RLS 90 (Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen) zu berechnen.

Für die Hotspot-Bereiche 2, 3 und 5 wurden bereits Berechnungen nach RLS 90 durchgeführt, sodass aufgrund der ermittelten Überschreitungen der Auslösepegel für Lärm für diese Abschnitte eine rechtssichere Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen gewährleistet ist. Für die Hotspot-Bereiche 6 und 7 ist eine Berechnung nach RLS 90 durch ein Lärmgutachterbüro durchzuführen. Die Kosten hierfür sind mit ca. 1.200 € anzusetzen.

Zusammengefasst müssten für die Durchführung der Prüfaufträge zu den sechs genannten Hotspot-Bereichen mit 17 LSA mittelfristig Finanzmittel in Höhe von 34.000 – 45.000 € bereitgestellt werden. Für die Bereiche 6 und 7, die in der Baulast der Stadt Hilden liegen, wären ggfs. weitere Kosten in Höhe von ca. 35.000 € für die Anpassung der Signalsteuerung aufzuwenden und ca. 1.200 € für die schalltechnische Berechnung nach RLS 90. In der Summe wären demnach zusätzliche Kosten für die Umsetzung der Maßnahme 1 (Temporeduzierung von 50 km/h auf 30 km/h in der Nachtzeit von 22.00 bis 6.00 Uhr) in Höhe von ca. 80.000 € zu erwarten und die Mittel hierzu mittelfristig bereitzustellen.

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

Sollte der Rat der Stadt Hilden den Lärmaktionsplan der 2. Stufe in der zur Beratung vorliegenden Form beschließen, erfolgt daraufhin seine Bekanntgabe an die Bezirksregierung Düsseldorf über den Kreis Mettmann.

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

Der Lärmaktionsplan muss aber künftig bei Planungen und Entscheidungen – ähnlich wie ein informeller Rahmenplan – berücksichtigt werden. Dies umfasst auch Planungen und Entscheidungen zum Bau, zum Umbau oder zur Sanierung von Straßen – unabhängig ob Bundes-, Landes- oder Stadtstraße.

In Vertretung

gez.

Norbert Danscheidt

1. Beigeordneter

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer / -bezeichnung	120101 120104	Verkehrsflächen Verkehrsentwicklungsplan		
Investitions-Nr. / -bezeichnung:				
Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme	Pflichtaufgabe	(hier ankreuzen)	freiwillige Leistung	X (hier ankreuzen)

**Folgende Mittel sind im Ergebnis- / Finanzplan veranschlagt:
(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

**Aus der Sitzungsvorlage ergeben sich folgende neue Ansätze:
(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €
2017ff	1201010010	521151	Unterhaltung der Straßen, Wege, Plätze, Brücken	80.000
2017	1201040010	529100	Verkehrsentwicklungsplan	1.200

Bei über-/außerplanmäßigem Aufwand oder investiver Auszahlung ist die Deckung gewährleistet durch:

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Stehen Mittel aus entsprechenden Programmen des Landes, Bundes oder der EU zur Verfügung? (ja/nein)	ja (hier ankreuzen)	nein X (hier ankreuzen)
Freiwillige wiederkehrende Maßnahmen sind auf drei Jahre befristet. Die Befristung endet am: (Monat/Jahr)		
Wurde die Zuschussgewährung Dritter durch den Antragsteller geprüft – siehe SV?	ja (hier ankreuzen)	nein (hier ankreuzen)
Finanzierung/Vermerk Kämmerer		
Gesehen Klausgrete		