Stadt Hilden

N i e d e r s c h r i f t

über die 29. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am Mittwoch, 22.01.2025 um 17:00 Uhr, im Bürgersaal des Bürgerhauses (Mittelstraße 40 in 40721 Hilden)

Anwesend waren:

Vorsitz		
Frau Anabela Barata	SPD	
stell. Vorsitz		
Herr Rudolf Joseph	FDP	
Ratsmitglieder		
Herr Christian Gartmann	CDU	
Herr Peter Groß	CDU	
Herr Thomas Grünendahl	CDU	
Herr Ramon Kimmel	CDU	
Frau Claudia Schlottmann	CDU	
Herr Rainer Schlottmann	CDU	für Herrn Norbert Schreier nach Eröffnung der Sitzung
Herr Kevin Schneider	CDU	
Herr Kevin Buchner	SPD	
Frau Dagmar Hebestreit	SPD	
Herr Hans-Jürgen Weber	SPD	
Herr Heinz Albers	Bündnis 90/Die Grünen	
Frau Lisa Didschuneit	Bündnis 90/Die Grünen	
Frau Helen Kehmeier	Bündnis 90/Die Grünen	nur öffentl. Teil
Frau Susanne Vogel	Bündnis 90/Die Grünen	
Herr Ludger Reffgen	BÜRGERAKTION	ab Änderung TO
Sachkundige Bürger/innen		
Herr Ben Juan Eisenblätter	SPD	
Herr Yorck-Peter Wolf	Bündnis 90/Die Grünen	
Herr Dietmar Vocke	AfD	
Herr Darius Alexander Behner	Fraktionslos	
Beiräte		
Herr Raimund Meven	Seniorenbeirat	
Herr Dieter Englich	Behindertenbeirat	
Von der Verwaltung		
Herr Beigeordneter Peter Stuhlträger	Stadt Hilden	
Frau Birgit Kamer	Stadt Hilden	
Frau Sabine Waiss	Stadt Hilden	
Herr Martin Barnat	Stadt Hilden	
Herr Daniel Beier	Stadt Hilden	
Herr Uwe Schielke	Stadt Hilden	

Tagesordnung:

Eröffnung der Sitzung

Verpflichtung eines beratenden Mitglieds

Änderungen zur Tagesordnung

Einwohnerfragestunde

1	Befangenheitserklärungen	
2	Bürgeranregung/Beschwerde gem. §24 GO NRW	
2.1	Bürgerantrag gem. §24 GO "Zufahrt Schwanenstraße"	WP 20-25 SV 66/125/1
3	Angelegenheiten des Tiefbau-und Grünflächenamtes	
3.1	Brückenneubau Schwanenstraße / Marktstraße: Unterlagen nach § 13 KomHVO / 01	WP 20-25 SV 66/096/1
4	Angelegenheiten des Bauverwaltungs- und Bauaufsichtsamtes	
4.1	Beschlusskontrolle der Beschlüsse des Stadtentwicklungsausschusses: Stand:Januar 2025	WP 20-25 SV 60/065
5	Angelegenheiten des Planungs- und Vermessungsamtes	
5.1	Beteiligungsverfahren zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes - Potenzielle Radvorrangrouten und Radwege	WP 20-25 SV 61/196
5.2	Benennung von Straßen im Stadtgebiet von Hilden: Bebauungsplan Nr. 265 für den Bereich "Erikaweg 44-46"	WP 20-25 SV 61/187/1
5.3	Bebauungsplan Nr. 10C Teil 1 für den Bereich Poststraße: 1. Städtebaulicher Vertrag 2. Abhandlung der Anregungen 3. Satzungsbeschluss	WP 20-25 SV 61/199
5.4	Bebauungsplan Nr. 267 für den Bereich Westring / Schalbruch: Offenlagebeschluss	WP 20-25 SV 61/197
5.5	Beschluss des Mobilitätskonzepts für die Stadt Hilden	WP 20-25 SV 61/191/2
6	Mitteilungen und Beantwortungen von Anfragen	
7	Entgegennahme von Anfragen und Anträgen	

Eröffnung der Sitzung

Die Vorsitzende, Rm Barata/SPD, eröffnete die Sitzung um 17:00 Uhr und begrüßte die anwesenden Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses, die Vertreter des Behinderten- und Seniorenbeirats und die erschienenen Zuhörerinnen und Zuhörer sowie die Presse.

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

Verpflichtung eines beratenden Mitglieds

Die Vorsitzende informierte, dass die Vertreter des Seniorenbeirats vom Rat als beratendes Mitglied in den Stadtentwicklungsausschuss berufen worden seien. Da damit auch eine Teilnahme an der nichtöffentlichen Sitzung verbunden sei, werde die Verpflichtung von Herrn Meven erforderlich.

Die Vorsitzende, Rm Barata/SPD, verlas die Vereidigungsformel und verpflichtete Herrn Meven als beratendes Mitglied des Stadtentwicklungsausschusses zur gesetzmäßigen und gewissenhaften Wahrnehmung seiner Aufgaben.

Änderungen zur Tagesordnung

Rm Reffgen/BA beantragte die TOP 2.1 und 3.1 (Itterbrücke Schwanenstraße) gemeinsam zu beraten, jedoch getrennt abzustimmen.

Es ergab sich kein Widerspruch.

Einwohnerfragestunde

Die Vorsitzende unterbrach die Sitzung um 17:06 Uhr zur Durchführung der Einwohnerfragestunde.

Es wurden keine Fragen von den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern gestellt, so dass die Sitzung fortgesetzt wurde.

1 Befangenheitserklärungen

- keine -

2 Bürgeranregung/Beschwerde gem. §24 GO NRW

2.1 Bürgerantrag gem. §24 GO "Zufahrt Schwanenstraße" WP 20-25 SV 66/125/1

Es erfolgte eine gemeinsame Beratung der TOP 2.1 und 3.1. Die Beratung ist unter TOP 2.1, die Beschlussfassung beim jeweiligen TOP protokoliert.

Aus der Diskussion bleibt festzuhalten, dass Rm Groß/CDU, Rm Buchner/SPD, Rm Kehmeier/Grüne und Rm Joseph/FDP für ihre Fraktionen dem Bürgerantrag zustimmten und den Brü-

ckenneubau befürworteten. Sie machten deutlich, dass der Prüfauftrag an die Verwaltung nur dazu diente, aufgrund der Kostenhöhe Alternativen aufgezeigt zu bekommen. Darüber hinaus sprach sich Rm Joseph/FDP dafür aus, zunächst nur die Planungskosten für den Brückenneubau freizugeben und die Baukosten mit einem Sperrvermerk zu versehen.

Rm Reffgen/BA sprach sich für seine Fraktion unter Bezug auf die Haushaltslage für eine Verschiebung der Maßnahme aus und wollte wissen, wie lange der Status Quo toleriert werden könne, wenn eine Gewichtsbegrenzung bis 3,5t erfolge. Die Entwicklung solle weiter beobachtet werden, damit Gefahr im Verzug ausgeschlossen werde. Weiter fragte er nach, welche Kosten entstanden seien für die Prüfung, ob eine Polleranlage installiert werden könne.

Information:
Die Kosten für die Erstellung des Gutachtens zur Prüfung der Möglichkeit des Einbaus einer Polleranlage beliefen sich auf rd. 14.000 €.

Auf Nachfrage von Rm Schneider/CDU und Rm Kimmel/CDU erläuterte Herr Beig. Stuhlträger, dass der aktuelle Zeitplan aus den zusätzlichen Erläuterungen ersichtlich sei. Im Zuge der Sanierung müsse die Itter entsprechend der Wasserrechtsrahmen-Richtlinie ökologisch aufgewertet werden. Unter Berücksichtigung des Alters der Brücke werde kein Brückenbauingenieur eine Garantie für die Nutzungsdauer der Brücke abgeben. Im Zuge der Erneuerung werde eine optische Anpassung an den historischen Stadtkern berücksichtigt.

Antragstext für den Stadtentwicklungsausschuss:

Gemeinsam mit den Unterzeichnenden auf den Blättern der Anlagen beantrage ich, dass sichergestellt wird, dass die Passage für KfZ unter 3,5 t auf der Schwanenstraße weiterhin möglich ist.

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich beschlossen
20 Ja-Stimmen (CDU, SPD, Grüne, FDP, AfD, BA)
1 Nein-Stimme (Herr Behner)

3 Angelegenheiten des Tiefbau-und Grünflächenamtes

3.1	Brückenneubau Schwanenstraße / Marktstraße: Unterlagen nach § 13 KomHVO / 01	WP 20-25 SV 66/096/1

Es erfolgte eine gemeinsame Beratung der TOP 2.1 und 3.1. Die Beratung ist unter TOP 2.1, die Beschlussfassung beim jeweiligen TOP protokoliert.

Beschlussvorschlag:

Stadtentwicklungsausschuss:
Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die Erneuerung der Brücke an der Schwanenstraße / Marktstraße gemäß der vorgelegten Planung.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig beschlossen bei 3 Stimmenthaltungen (AfD, BA, Herr Behner)

4 Angelegenheiten des Bauverwaltungs- und Bauaufsichtsamtes

4.1	Beschlusskontrolle der Beschlüsse des Stadtentwicklungsausschusses: Stand:Januar 2025	WP 20-25 SV 60/065

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

Abstimmungsergebnis:
zur Kenntnis genommen

5 Angelegenheiten des Planungs- und Vermessungsamtes

5.1	Beteiligungsverfahren zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes - Potenzielle Radvorrangrouten und Radwege	WP 20-25 SV 61/196

Rm Schneider/CDU erläuterte, dass sich seine Fraktion enthalten werde, weil aus ihrer Sicht Radfahrende nicht auf Hauptverkehrsstraßen, sondern auf Nebenstraßen geführt werden sollten.

Sachk. Bürger Eisenblätter/SPD fragte nach, wann mit dem weiteren Ausbau des Radweges im Anschluss an die Richrather Straße auf Langenfelder Stadtgebiet zu rechnen sei.

Herr Beig. Stuhlträger sagte eine Nachfrage bei der Stadt Langenfeld zu.

Auf Nachfrage von Rm Reffgen/BA, ob - wie in Monheim geschehen - größere Baumfällungen zur Umsetzung der Planung erforderlich seien, antwortete Herr Beig. Stuhlträger, dass derzeit keine Ausführungsplanung vorliege, so dass diese Frage nicht beantwortet werden könne.

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt im Rahmen des zweiten Beteiligungsschritts B) „Stellungnahme zum Initialvorschlag eines landesweiten Radvorrangnetzes“ des Beteiligungsverfahrens zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes des Landes Nordrhein-Westfalen zu der seitens der Stadtverwaltung am 20.12.2024 vorbehaltlich eines Beschlusses im Stadtentwicklungsausschuss eingereichten Stellungnahme (siehe Anlage 1):

Es werden keine Änderungen oder Ergänzungen vorgenommen. Der Vorbehalt kann zurückgenommen werden.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig beschlossen bei 8 Enthaltungen (CDU, FDP)

5.2	Benennung von Straßen im Stadtgebiet von Hilden: Bebauungsplan Nr. 265 für den Bereich "Erikaweg 44-46"	WP 20-25 SV 61/187/1

Nach kurzer Aussprache rief die Vorsitzende zur alternativen Abstimmung auf.

Geänderter Beschlussvorschlag:

Rat der Stadt Hilden beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss für die im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 265 entstehende und noch zu bauende Straße den Straßennamen zu vergeben:

Vorschlag A: Walnussweg

oder

Vorschlag B: Apfeldornweg

Abstimmungsergebnis:
Vorschlag A = 4 Stimmen (FDP, AfD, BA, Herr Behner)
Vorschlag B= 17 Stimmen (CDU, SPD, Grüne)

5.3	Bebauungsplan Nr. 10C Teil 1 für den Bereich Poststraße: 1. Städtebaulicher Vertrag 2. Abhandlung der Anregungen 3. Satzungsbeschluss	WP 20-25 SV 61/199

Nach kurzer Aussprache rief die Vorsitzende zur Abstimmung auf.

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hilden beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss

1. das Angebot der Firma Jakob Durst GmbH & Cie., Talstraße 24, 41199 Mönchengladbach, vertreten durch Daniel Durst, auf Abschluss eines Städtebaulichen Vertrages anzunehmen und die Stadtverwaltung zu ermächtigen, den als Anlage 1 der Sitzungsvorlage beigefügten Städtebaulichen Vertrag gemäß § 63 und 64 Gemeindeordnung NW verbindlich für die Stadt Hilden abzuschließen.

2. die Anregungen aus der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB parallel zur öffentlichen Auslegung wie folgt abzuhandeln:

2.1 Schreiben der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen mit Datum vom 21.10.2024:

Die Bundesnetzagentur gibt folgende Hinweise:
(1) Beträgt die Höhe eines Bauwerkes weniger als 20 Meter, dann ist eine Betroffenheit des Richtfunks unwahrscheinlich. In diesem Fall ist eine Richtfunk-Untersuchung nicht erforderlich.
(2) Das Merkblatt zur Beteiligung der Bundesnetzagentur an Verfahren Dritter ist zu finden unter: www.netzausbau.de/Wissen/InformierenBeteiligen/VerfahrenDritter/de

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.
Da die Bauhöhe der Planung weniger als 20 m beträgt, wurde auf die Veranlassung einer Richtfunkuntersuchung verzichtet.

2.2 Schreiben der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, Referat 226 Richtfunkt, Campusnetze, Flug- und Seefunk mit Datum vom 29.10.2024:

Auch das Referat 266 der Bundesnetzagentur teilt mit:

Sollte die Baumaßnahme eine Bauhöhe von unter 20 Meter aufweisen, dann ist eine Betroffenheit des Richtfunks durch die Planung unwahrscheinlich. In diesem Fall ist eine Richtfunk-Untersuchung nicht erforderlich.

Darüber hinaus werden folgende Hinweise zur Beteiligung der Bundesnetzagentur gegeben:
==========
(1) Das Formular „Richtfunk-Bauleitplanung“ sowie weitere Informationen sind auf folgender Internetseite zu finden: www.bundesnetzagentur.de/bauleitplanung
(2) Auf das Merkblatt zur Beteiligung der Bundesnetzagentur an Verfahren Dritter wird verwiesen: www.netzausbau.de/Wissen/InformierenBeteiligen/VerfahrenDritter/de

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.
Da die Bauhöhe der Planung weniger als 20 m beträgt, wurde auf die Veranlassung einer Richtfunkuntersuchung verzichtet.

2.3 Schreiben der Handwerkskammer Düsseldorf mit Datum vom 12.11.2024:

Die Belange des Handwerks sind durch die vorliegende Planung aktuell nicht betroffen. Bedenken oder Anregungen werden daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vorgebracht.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.

2.4 Schreiben der Deutsche Telekom Technik GmbH mit Datum vom 22.11.2024:

Die Deutsche Telekom Technik GmbH teilt mit, dass der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linie bis zu einer ordentlichen Kündigung weiterhin gewährleistet bleiben müssen. Die Kündigung eines Hausanschlusses kann über www.telekom.de/hilfe/bauherren/hausanschluss-nicht-nutzen oder 0800 33 06707 beauftragt werden. Bei Planungen, die die Anlagen der Telekom betreffen, wird um erneute Beteiligung gebeten. Bei Bautätigkeiten im genannten Bereich ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.
https://trassenauskunftkabel.telekom.de
https://trassenauskunftkabel.telekom.de/tak/downloads/cable_protection

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.

2.5 Schreiben des Kreis Mettmann mit Datum vom 25.11.2024:

Aus Sicht der Unteren Immissionsschutzbehörde:

Die Untere Immissionsschutzbehörde hinterfragt die Aussage in der von ACCON erstellten Schalltechnischen Untersuchung vom 24.11.2022, wonach erklärt wurde (Seite 19), dass als Gewerbelärm nur der von der angrenzenden Poststelle ausgehende Lärm und auch nur tagsüber zu berücksichtigen ist, da Tätigkeiten in der Nachtzeit zu Überschreitungen bereits im Bestand führen würden und daher seitens des Schallgutachters angenommen wurde, dass nachts keine Tätigkeiten auf dem Betriebsgelände der Post stattfinden. Diese pauschale Aussage ist nach Auffassung der Unteren Immissionsschutzbehörde nicht ausreichend. Derartige Poststellen werden üblicherweise zur Nachtzeit beliefert bzw. findet auch die Auslieferung zur Nachtzeit statt. Eine Aussage hierzu findet sich ggf. in der Baugenehmigung und wäre vor Ort zu überprüfen.
In der Begründung zum Bebauungsplan werde auf Seite 5 erklärt, dass sich in der Umgebung zum Plangebiet Dienstleistungsbetriebe, Gastronomie und in Hinterhöfen gewerbliche Garagen und Lagerflächen befänden.
Aus Sicht des anlagenbezogenen Immissionsschutzes ist das Schallgutachten zu überarbeiten unter Berücksichtigung der anlagenbezogenen Geräusche aus den angrenzenden gewerblichen Nutzungen.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Eine vertiefende Untersuchung des Schallgutachters ergibt folgenden aktuellen Sachstand: Auf dem Grundstück der Post befindet sich derzeit nur eine Zustellstation; dort finden keine weiteren Dienstleistungen für Kunden statt. Daneben wird das Betriebsgelände der Post für interne Abläufe und die Verteilung der Post genutzt. Die Anlieferung und Abholung von Paketen erfolgt montags bis freitags zwischen 6 Uhr und 22 Uhr und samstags von 6 Uhr bis 18 Uhr. Sonntags findet keine Arbeit dort statt. Perspektivisch soll auch die Stilllegung des Postbetriebs erfolgen. Der Mietvertrag zwischen Eigentümer des Hauses Poststr. 21 und Post läuft im Jahr 2030 aus und soll nicht verlängert werden, da der Eigentümer dann das Haus wieder vollständig für Wohnzwecke nutzen will und den Hinterhof mit weiterer Wohnbebauung entwickeln möchte.
In der ergänzenden Stellungnahme des Gutachters vom 18.12.2024 betrachtet dieser auch die schalltechnisch relevanten umliegenden gewerblichen Nutzungen. Dabei betrachtet er das Postgelände auf dem Grundstück Poststraße 21 bis 23, den Autohandel auf dem Grundstück Benrather Straße 60, den Handwerksbetrieb (Fliesen und Bauen) auf dem Grundstück Benrather Straße 58) und die Parkfläche des medi Towers an der Ecke Bahnhofsallee / Benrather Straße. In der ergänzenden Stellungnahme kommt der Gutachter zu dem Schluss, dass „auch unter Berücksichtigung der weiteren im direkten Umfeld gelegenen gewerblichen Nutzungen zu erwartenden Geräuschimmissionen innerhalb des Plangebietes keine Beurteilungspegel zu erwarten sind, die die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete erreichen“.

Bei örtlichen Begehungen wurden weder Gerüche noch Lichtimmissionen festgestellt, die auf das Plangebiet einwirken.

Die ergänzende Stellungnahme schalltechnischen Gutachters wurde seitens der Stadtverwaltung der Unteren Immissionsschutzbehörde zu Kenntnisnahme per Email zugesandt. Es sind keine weiteren Rückmeldungen eingegangen.

Ergebnisse der ergänzenden Stellungnahme werden in die Begründung zum Bebauungsplan in Kapitel 7.3 Immissionsschutz eingearbeitet.

Aus Sicht der Unteren Wasserbehörde:

Die Untere Wasserbehörde teilt mir, dass gegen den o.g. B-Plan der Stadt Hilden aus entwässerungstechnischer Sicht keine Bedenken bestehen.
Die Punkte Überschwemmungsgebiet sowie Starkregen wurden in der Begründung zum BP behandelt.
Das anfallende Niederschlagswasser im Plangebiet soll über ein kombiniertes Mulden-Rigolensystem in den Untergrund geleitetet werden.
Folgende Hinweise bzw. Erlasse des Landes NRW und des LANUV sollten bei der Entwässerungskonzeption beachtet werden:
1. Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren - RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz- IV-9 031 001 2104 – vom 26.05.2004
2. Niederschlagswasserbeseitigung gemäß § 51a des Landeswassergesetzes RdErl. d. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 18. Mai 1998 (IV B 5 - 673/2-29010 / IV B 6 - 031 002 0901)
3. Anlagen zur naturnahen Regenwasserbewirtschaftung Planung, Bau und Betrieb von belebten, oberirdischen Anlagen LANUV-Arbeitsblatt 52
Das Entwässerungskonzept ist im weiteren Genehmigungsverfahren mit der UWB abzustimmen.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Als Textlicher Hinweis „Nr. 8. Entwässerung“ wird folgender Satz aufgenommen: „Das Entwässerungskonzept ist im weiteren Genehmigungsverfahren mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen“.
Die Begründung zum Bebauungsplan wird um Unterkapitel 5.12.8 Entwässerung ergänzt.

Aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde / Altlasten:

Die Untere Bodenschutzbehörde teilt mit:

<u>Allgemeiner Bodenschutz</u>
Der oben genannte Bebauungsplan ist ein Bebauungsplan der Innenentwicklung. Das Plangebiet ist nahezu vollständig mit Gebäuden bebaut, so dass dem Ziel mit Grund und Boden schonend und sparsam umzugehen entsprochen wird.

Die nach § 202 BauGB in Verbindung mit der DIN 18915 geltenden Schutzansprüche des Mutterbodens sind bei Errichtung oder Änderung von baulichen Anlagen im Plangebiet einzuhalten. So ist der Oberboden bei wesentlichen Änderungen der Erdoberfläche bzw. bei Aushubarbeiten in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung zu schützen.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
Absatz 2 der Stellungnahme ist bereits unter Nr. 3 der Textlichen Hinweise enthalten.

Altlasten
Für das Plangebiet liegen keine Erkenntnisse, Hinweise oder Verdachtsmomente zu Altlasten, schädlichen Bodenveränderungen sowie dadurch bedingten Beeinträchtigungen vor, so dass diesbezüglich keine Hinweise oder Anregungen vorgebracht werden.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde:

Zu der vorgenannten Planung werden von der Unteren Naturschutzbehörde die nachfolgenden Hinweise und Anregungen gemacht.

Landschaftsplanung
Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplanes.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

Eingriffsregelung
Das Planverfahren wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB abgewickelt werden. In Anwendung des § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB gelten Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 6 vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

Artenschutz
Die vorliegende Artenschutzprüfung Stufe I konnte für planungsrelevante Vogel-, Amphibien-, Reptilien- oder Insektenarten das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG ausschließen.
Allerdings konnte nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass im Gebäude Sommerquartiere von planungsrelevanten Fledermäusen vorhanden waren. Eine vollständige Kontrolle erfolgte nicht, es wurden lediglich Maßnahmen ergriffen, die eine Tötung beim Abbruch der Gebäude ausschließen sollten. Aus Sicht der UNB kann mit den vorgeschlagenen Maßnahmen auf S. 19 der ASP ausgeschlossen werden, dass das Verbot Nr. 1 (Tötungsverbot) des § 44 (1) BNatSchG erfüllt wird. Es ist aber nicht auszuschließen, dass das Verbot Nr. 3 des § 44 (1) BNatSchG (Verbot der Beseitigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) erfüllt wird, da keine entsprechenden Untersuchungen vorliegen. Deshalb ist es aus Sicht der UNB erforderlich, dass die verlorengehenden Habitatstrukturen durch das Anbringen von Fledermausquartieren an den Neubauten ersetzt werden und zwar sowohl in Form von Angeboten für Tagesverstecke als auch für Wochenstuben. Die Anzahl und Art der Quartiere sind mit der UNB abzustimmen.
Falls diese Ersatzmaßnahmen in Form von Anbringen von Fledermausquartieren nicht durchgeführt werden sollen, sind aus Sicht der UNB Kartierungen zum Ausschluss des Eintretens des Verbots Nr. 3 des § 44 (1) BNatSchG erforderlich.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Unter den Textlichen Hinweisen Nr. 1 Artenschutz wird folgender Absatz ergänzt:
„Die verlorengehenden Habitatstrukturen werden durch das Anbringen von Fledermausquartieren ersetzt und zwar sowohl in Form von Angeboten für Tagesverstecke als auch für Wochenstuben. Ort, Anzahl und Art der Quartiere sind mit der UNB abzustimmen."
Die Begründung zum Bebauungsplan wird im Unterkapitel 5.12.1 Artenschutz um den zuvor genannten Punkt ergänzt.

Aus Sicht des Gesundheitsamtes:

Das Gesundheitsamt stellt fest:
Das Plangebiet ist bereits durch Geräusche des Straßen- und Schienenverkehrs vorbelastet – von den o.g. Straßen ist hier insbesondere die südlich verlaufene B228 hervorzuheben, dazu befindet sich westlich in rund 100 m Luftlinie der Bahnhof Hilden, hier fahren sowohl S-Bahnen als auch Güterverkehr. Im Jahr 2022 wurde daher eine schalltechnische Untersuchung durch die Accon Enviroment Consults (Accon Köln GmbH) durchgeführt. Dabei wurde festgestellt und auch in die Begründung aufgenommen, dass auf Grund des Verkehrslärms keine gesunden Lebensbedingungen gewährleistet sind und so zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Bebauungsplan entsprechende Festsetzungen getroffen werden müssen.
Werden die Gebäude wie geplant errichtet, werden dort tags- und nachts im WA1 Beurteilungspegel von bis zu 59 dB(A), im nördlichen Teil vom WA2 Beurteilungspegel von bis zu 60 dB(A) und im südlichen Teil vom WA2 Beurteilungspegel von bis zu 63 dB(A) erreicht. Die Orientierungswerte des Beiblatts 1 zur DIN 18005 mit 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts werden so am Tage um bis zu 8 dB(A) und in der Nacht um bis zu 18 dB(A) erheblich überschritten. Und auch der Schwellenwert für gesundheitlich bedenkliche Auswirkungen auf den Menschen von 60 dB(A) in der Nacht wird an den westlichen und südlichen Fronten des WA2 erreicht bzw. überschritten.
Somit stellt es sich auch für das Gesundheitsamt so dar, dass hier gesunde Wohnverhältnisse nicht ohne weiteres gegeben sind. Wenn das Vorhaben dennoch umgesetzt werden soll, sind zwingend die aufgeführten passiven Schallschutzmaßnahmen wie festgesetzt umzusetzen. Es wurde dargelegt, dass aktive Schallschutzmaßnahmen wie eine Lärmschutzwand nicht praktikabel zu verwirklichen sind, so dass die passiven Schallschutzmaßnahmen alternativlos scheinen. Aus gesundheitlicher Sicht sollten alle Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms ausgeschöpft werden.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Die im Schallgutachten beschriebenen Lärmschutzmaßnahmen werden im Bebauungsplan unter der Textlichen Festsetzung 10. gem. § 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB festgesetzt und sind somit verbindlich umzusetzen. Somit werden nach Umsetzung der festgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen gesunde Wohnverhältnisse erreicht.

3. zu den während der Offenlage eingegangenen Anregungen aus der Öffentlichkeit wie folgt Stellung zu nehmen:

3.1 <u>Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin mit Datum vom 20.11.2024:</u>

Die Anregung des Bürgers/ der Bürgerin [Name1], erfolgt im Namen der im Grundbuch eingetragenen Eigentümer des Flurstücks 135 [Name2] und [Name3].

1) Lage der Tiefgarage
- Da die Bebauung mit Tiefgarage an der Grundstücksgrenze der Flurstücke 135 und 137 erfolgen soll, sind die Eigentümer des Flurstücks 135 daran interessiert, genaue Auskunft über

die Lage des Baukörpers zu bekommen. Es stellt sich die Frage, ob direkt an der Grundstücksgrenze Erdreich abgebaggert wird und was das für die Garage und Gartenmauer auf dem an das Vorhaben angrenzende Grundstück bedeuten würde. Der Bürger/ die Bürgerin, bittet darum informiert zu werden sobald eine Planung vorliegt.
- In diesem Zusammenhang wird darum gebeten, Auskunft über die Lage der Mauer der ehemaligen Schreinerei im hinteren Bereich des Grundstücks zu erhalten. Beim Kauf der Immobilie Poststr. 39/41 im Jahr 2005 sei davon ausgegangen worden, dass die Mauer genau auf der Grundstücksgrenze verläuft.

2) Geplante Einfahrt zur Tiefgarage Poststr. 37
Der Bürger/ die Bürgerin begrüßt, dass nun die Tiefgarageneinfahrt im Gegensatz zur ursprünglichen Planung nach Osten verlegt wurde. Es wird um rechtzeitige Information gebeten, falls sich daran etwas ändert.

3) Anteil Bauland des Flurstücks 135
Für den Bürger/ die Bürgerin besteht Unklarheit darüber, ob das gesamte Grundstück Bauland ist, oder nur der vordere Teil. In einem Gutachten welches vor 2005 erstellt wurde, werde nur das Vorderland von ca. 600qm als Bauland bezeichnet und der hintere Teil von 500qm als Gartenland.

4) Gebäude auf Flurstück 181 an der hinteren westlichen Grenze von dem Flurstück 135:
Der Bürger / die Bürgerin bittet um Klärung der baurechtlichen Situation der Lagerhalle direkt an der Grundstücksgrenze.

Zu 1) wird wie folgt Stellung genommen:

Zum ersten Spiegelstrich:
Eine Ausführungsplanung für die Tiefgarage liegt noch nicht vor und wird mit der Baugenehmigung eingereicht. Beim Bau der Tiefgarage hat der künftige Bauherr dafür Sorge zu tragen, dass die angrenzenden Grundstücke und die darauf befindlichen Bauwerke nicht beschädigt werden.

Zum zweiten Spiegelstrich:
Das Gebäude der ehemaligen Schreinerei liegt nach dem Vermessungsplan vollständig auf den Flurstücken 55, 56 und 137. Für die geplanten Vorhaben soll das Gebäude abgerissen werden.

Zu 2) wird wie folgt Stellung genommen:

Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Eine individuelle Information ist nicht vorgesehen.

Zu 3) wird wie folgt Stellung genommen:

Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund fehlender Relevanz wird empfohlen, die Frage außerhalb des Bebauungsplanverfahren zu klären.

Zu 4) wird wie folgt Stellung genommen:

Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Sie hat keine Relevanz für das Bebauungsplanverfahren, da die genannten Flurstücke nicht Teil dieses Bebauungsplanverfahrens sind.

3.2 Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin mit Datum 24.11.2024:

Im Rahmen des Offenlageverfahrens des o.g. B-Planverfahrens werden folgende Bedenken und Anregungen vorgebracht:

Die beabsichtigte Neuordnung des Kfz-Schrägparkens auf der Poststraße im nördlichen B-Planbereich ist gemäß den Vorstellungen im Städtischen Rahmenplan Nördliche Unterstadt von Okt. 2006 in Form von Längsparkplätzen umzusetzen. Dadurch kann in diesem Bereich auch der Gehweg den technischen Regelwerken entsprechend, in der erforderlichen Breite ausgebaut werden.

Begründung:

Die Poststraße ist eine wichtige Fußwegeverbindung zwischen dem S-Bahnhof Hilden und der Hildener Innenstadt. Hier bewegen sich außer den morgen- und abendlichen Pendlerströmen im gesamten Tagesbereich zahlreiche Menschen zwischen ihren Wohn- und Arbeitsstätten und der Innenstadt mit seinem attraktiven Stadtpark. Allerdings entspricht die Fußwegeinfrastruktur auf der Südseite der Poststraße ebenso wie ihre Funktionsbeleuchtung seit Jahrzehnten nicht mehr den heutigen Anforderungen einer barrierefreien Ausgestaltung.

1. Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes NRW - FaNaG - vom 09.11.2021 postuliert in seinen §§ 12 ff. wesentliche Grundsätze der Fußverkehrsförderung. So wahren und stärken die Träger der Straßenbaulast (hier die Stadt Hilden für die Poststraße) die Funktion von Gehwegen als geschützten Raum, gerade auch für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende. Ausreichend breite und zusammenhängende Gehwege leisten einen maßgeblichen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität und zur Erhöhung der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität des Fußverkehrs. Im Rahmen des Neu-, Aus- und Umbaus von Straßen sollen Gehwege bei der Straßenraumaufteilung und Straßenraumgestaltung besonders berücksichtigt werden. Für den Bau, Umbau und die Unterhaltung von Gehwegen ist darauf zu achten, dass im Sinne der allgemeinen Mobilitätsteilhabe eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit erreicht wird.
Dies ist für die Gehwege der Poststraße von besonderer Bedeutung, da diese von Bewohnern der Seniorenanlage Carpe Diem mit ihren Rollatoren genutzt wird.

2. Die technischen Regelwerke der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sowie die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) fordern für den Fußgängerbereich eine Straßenraumbreite von 2,50 m zwischen Hauswand und Fahrbahn, um einen reibungslosen Begegnungsverkehr zu ermöglichen. Bei einer 3 - 4 geschossigen Bebauung sind sogar 3 m Breite vorgesehen. Dazu kommt bei Senkrecht- und Schrägparkstreifen wegen Fahrzeugüberhang ein Breitenzuschlag von 70 – 75 cm. Die nutzbare Mindestgehwegbreite von 1,80 m plus 20 cm Hausabstand und mindestens 70 cm Sicherheitsabstand zur Fahrbahn wird im B-Planbereich der Poststraße bisher deutlich unterschritten und ist laut B-Planbegründung vom 12.08.2024 (S.25) auch künftig nicht vorgesehen. Tatsächlich schränken immer wieder zahlreiche großräumige Kfz (SUV, Wohnmobile, Pickups, Firmentransporter) bordsteinüberragend mit ihren weit vorstehenden Schnauzen den engen Gehweg unzulässig ein. Ein ungehinderter Gehwegverkehr mit zwei Personen, Elternteil mit Kind an der Hand bzw. Kinderwagen oder mit Hund, Rollator u.ä. ist dort nicht möglich.

3. Bereits 2006 wurde deshalb im Bürgerbeteiligungsverfahren zur Aufstellung des Städtischen Rahmenplans Nördliche Unterstadt die Umwandlung der Schrägparkplätze in eine Längsaufstellung gefordert. Dies fand seinen Niederschlag im Rahmenplan vom Okt. 2006 (siehe Skizze auf S. 56) https://gi.hilden.de/bi/getfile.asp?id=9024&type=do, der vom Rat der Stadt Hilden am 25.04.2007 beschlossen wurde. Durch eine Umbauplanung der Parkplätze im Rahmen des anstehenden B-Planverfahrens bietet sich nun die Gelegenheit, diese Beschlusslage in einem Teilbereich der Poststraße zu verwirklichen.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraumes im Norden des Plangebietes zur Poststraße erfolgt aufgrund der Schaffung einer zusätzlichen Zufahrt durch den Bebauungsplan. Dabei werden die vorhandenen öffentlichen Parkplätze so umstrukturiert, dass kein Parkplatz entfallen muss. In der Poststraße herrscht ein enormer Parkdruck, weshalb der Erhalt dieser ein zentrales Planungsziel bei der Aufstellung des Bebauungsplanes war. Durch die Planung wird die Parksituation in der Poststraße nicht verschärft.

Die Umgestaltung des Gehweges entlang der Poststraße erfordert eine gesamträumliche Betrachtung der Poststraße sowie aufgrund des Parkdrucks ein eigenes Park- und Mobilitätskonzept. Eine punktuelle Verbreiterung des Gehweges, der dann östlich und westlich an einen nicht verbreiterten Teil anschließt, ist nicht sinnvoll. Zudem kann diese Thematik nicht im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens gelöst werden, der betroffene Bereich liegt außerhalb des Plangebiets des Bebauungsplanes.
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

4. dass – soweit unter 1., 2. und 3. keine abweichende Abhandlung beschlossen wurde – die während der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB eingegangenen Anregungen nicht anders zu bewerten sind als bereits im Offenlagebeschluss des Rates vom 25.09.2024 (Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/089) beschlossen. Es wird insoweit auf den Beschluss vom 25.09.2024 verwiesen.

5. den Bebauungsplan Nr. 10C Teil 1 gem. § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) geändert worden ist, als Satzung zu beschließen.

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Hilden-Mitte an der Poststraße. Es umfasst die Flurstücke Nr. 55, 56 und 137 in Flur 13 der Gemarkung Hilden, mit einer Fläche von insgesamt ca. 0,3 ha.

Ziel des Bebauungsplans Nr. 10C - Teil 1 ist es, Planungsrecht für eine wohnbauliche Nutzung (Allgemeines Wohngebiet) zu schaffen.

Dem Satzungsbeschluss liegt die Begründung mit Stand vom 08.01.2025 zugrunde.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig beschlossen bei 1 Enthaltung (BA)

5.4	Bebauungsplan Nr. 267 für den Bereich Westring / Schalbruch: Offenlagebeschluss	WP 20-25 SV 61/197

Aus der Diskussion bleibt festzuhalten, dass Rm Kehmeier/Grüne für ihre Fraktion den vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans ablehnte. Sachk. Bürger Eisenblätter/SPD, Rm Schneider/CDU, Rm Joseph/FDP und sachkundiger Bürger Vocke/AfD stimmten der Offenlage des Entwurfs des Bebauungsplanes 267 zu, während Rm Reffgen/BA für seine Fraktion erhebliche Bedenken äußerte.

Folgende Punkte wurden in der Diskussion angesprochen:
- fehlende Photovoltaikanlage auf der gewerblichen Stellplatzfläche Vabali, da Bestand,
- Schaffung von Parkmöglichkeiten für ein Düsseldorfer Unternehmen auf Stadtgebiet Hilden,
- fehlende Ladestationen,

- Aufnahme der Verlagerung des Radweges in die Straße Schalbruch in den Bebauungsplan,
- Errichtung eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich,
- Abschaltung der Ampel von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr,
- fehlende Anbindung des Wohnweilers Elb an den ÖPNV.

Herr Beig. Stuhlträger erläuterte zu den Fragestellungen:
- Die Ampelabschaltung von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr erfolgt aus Lärmschutzgründen,
- Da der Bereich überregionale Bedeutung hat, ist die Ampel erforderlich,
- Verkehrsführung und Ampelanlagen werden nicht in einem Bebauungsplan dargestellt,
- Vabali Spa hat bereits eine mündliche Zusage zur vertraglichen Regelung der Kostenübernahme für den Parkplatz und anteilig für die verkehrlichen Änderungen gegeben,
- eine Anbindung des Wohnweilers Elb an den ÖPNV scheitert, weil eine Buslinie wegen fehlender Kundenpotentiale nicht wirtschaftlich betrieben werden kann,
- der Wanderparkplatz liegt näher an Vabali Spa, daher der Tausch,
- die bauordnungsrechtlich notwendigen Parkplätze für Mitarbeitende und Nutzende des Bades liegen auf dem Betriebsgrundstück,
- die Parkplätze auf dem derzeitigen Wanderparkplatz sind daher ein zusätzliches Angebot,
- nach der BauO NRW trifft die Bauherrschaft die Entscheidung, ob auf gewerblichen Stellplatzanlagen Photovoltaikanlagen errichtet oder Bäume gepflanzt werden.

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hilden beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss:

1. die Anregungen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB vom 02.06.2023 bis einschließlich zum 30.06.2023 wie folgt abzuhandeln:

1.1 Schreiben der Bezirksregierung Düsseldorf vom 08.03.2023:
Kurzzusammenfassung:

Eine Überprüfung des beantragten Bereichs bezüglich Kampfmittel ist, nach Untersuchung der Luftbilder, nicht erforderlich, allerdings ist diese Feststellung nicht garantiert. Sollten Kampfmittel gefunden werden, müssen die Bauarbeiten sofort eingestellt werden und die zuständige Ordnungsbehörde oder eine Polizeidienststelle informiert werden.
Sollten Spezialtiefbauarbeiten stattfinden, wird eine Bohrlochdetektion empfohlen.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Ein allgemeiner Hinweis zum Umgang mit Kampfmittelfunden wurde in den Bebauungsplan aufgenommen.

1.2 Schreiben der Westnetz GmbH: Regionalniederlassung Neuss vom 31.05.2023:
Kurzzusammenfassung:

Es bestehen keine Bedenken.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

1.3 Schreiben der euNetworks GmbH vom 09.06.2023:

Kurzzusammenfassung:

Die euNetworks GmbH ist nicht betroffen.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

1.4 Schreiben der GASCADE Gastransport GmbH vom 15.06.2023:
Kurzzusammenfassung:

Von der durchzuführenden Maßnahme sind die Erdgasleitung (Fernleitung WEDAL) und die LWL-Trasse (LWL_Kabel) betroffen. Die Lage dieser Anlagen sind in dem der Stellungnahme beigefügten Bestandsplan dargestellt. Auf dem Plan können allerdings Abweichungen zu sehen sein, da im Laufe der Zeit Niveauveränderungen stattgefunden haben können, welche dort nicht aufgeführt sind. Die Lage der Anlagen ist also per Suchschachtungen zu beurteilen, dessen Kosten zu Lasten des Verursachers gehen.
Die Anforderungen sind zu beachten. Das Merkblatt „Auflagen und Hinweise zum Schutz unserer Erdgashochdruckleitungen" hat Beachtung zu finden.
Die Anlagen der GASCADE Gastransport GmbH (Erdgasleitung) und der WINGAS GmbH (LWL Trasse) sind im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans als hinweisende Darstellungen aufzunehmen.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und den Anregungen wird gefolgt. Ein Hinweis zur Ferngasleitung wurde in den Bebauungsplan aufgenommen.

Die Anlagen der GASCADE Gastransport GmbH (Erdgasleitung) und der WINGAS GmbH (LWL Trasse) sind im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans als hinweisende Darstellungen aufgenommen worden. Weiterhin wird textlich auf die Vorgaben der Leitungsbetreiber hingewiesen. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind diese Vorgaben zu beachten. Weitere Auswirkungen für den Bebauungsplan ergeben sich nicht.

Neben der GASCADE Gastransport GmbH wurden auch noch andere Leitungsträger beteiligt.

1.5 Schreiben des Kreises Mettmann vom 26.06.2023:
Kurzzusammenfassung:

1. **Aus Sicht der Unteren Wasserbehörde:**
   Grundsätzlich bestehen keine Bedenken aus wasserwirtschaftlicher Sicht. Sowohl die Stellplätze als auch die Fahrbahnen können versickern. Eventuell könnte man das Niederschlagswasser an der belebten Bodenzone sammeln und über den Rasen versickern lassen. Es spricht aber auch nichts gegen eine Ableitung in die umgebende Vegetation.

2. **Aus Sicht der Unteren Immissionsschutzbehörde**
   Es bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Es wird eine Prüfung und Beurteilung bezüglich des Gewerbelärms erfolgen. Der geplante Wanderparkplatz ist nach der TA Lärm zu beurteilen, weil der Parkplatz nicht öffentlich ist. Da der Parkplatz nur für Wanderer vorgesehen wird, ist das Parken wie Anlagenlärm zu betrachten. Außerdem soll dargelegt werden, wie sichergestellt werden kann, dass die Mitnutzung durch Besucher*innen des Vabali Spa nicht erfolgen kann.

3. **Aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde**
   Ein Teilbereich im Nordosten des Plangebiets ist als Bodenvorbehaltsgebiet eingestuft und gilt somit als schutzwürdig. Es bestehen keine Bedenken gegen die Aufstellung des B-Plans wenn folgende Nebenbestimmungen eingehalten werden:
   - *Vorab die Beauftragung einer bodenkundlichen Baubegleitung*
   - *Schutzmaßnahmen des Bodens sind zu beachten*

   Es bestehen keine Erkenntnisse zu Altlasten in dem Gebiet.

4. **Aus Sicht der Naturschutzbehörde**
   Der B-Plan liegt im LP Entwicklungsraum D 1.2.-1 „zwischen Elb und Meide“ und dem LSG D 2.3.-1 „Düsseldorfer Stadtwald“.
   Der Naturschutzbeirat, der KULAN-Fachausschuss und der Kreisausschuss werden zur Beteiligung dazukommen.
   Der Umweltbericht soll noch in Bezug auf Eingriff, Ausgleich und Eingriffsbilanzierung ergänzt werden. Danach folgt eine weitere Stellungnahme.
   Ebenfalls kann erst erneut Stellung genommen werden nachdem eine Artenschutzprüfung stattgefunden hat.
   Jedenfalls müssen Maßnahmen zur Vermeidung und / oder Minderung von Störungen durch Lichtemissionen ergreifen werden. Die Abstrahlung soll max. einen Winkel von 70° aufweisen und insektenfreundliche Leuchtmittel sollen eingesetzt werden. Dadurch wird das An- bzw. Weglocken von Insekten vermieden.

5. **Planungsrecht**
   Der Regionalplan Düsseldorf weist für den Bereich einen „Allgemeinen Siedlungsbereich“ und eine Straße für den überregionalen sowie regionalen Verkehr aus. Der Flächennutzungsplan Hilden stellt das Plangebiet als Verkehrsfläche mit Zweckbestimmung „Öffentliche Parkfläche“ dar.

<u>Stellungnahme der Stadt:</u>

Zu 1.5.1 Untere Wasserbehörde:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Es ist eine direkte Versickerung über die teilversiegelten Stellplätze sowie eine Ableitung des anfallenden Niederschlagwassers in die seitlichen Pflanzflächen geplant. Die Herstellung von seitlichen Rasenmulden ist im vorliegenden Parkplatzkonzept bereits vorgesehen. Bei der Herstellung der Versickerungsanlagen wird vorausgesetzt, dass anerkannte Regeln der Technik bei der Planung der Grundstücksentwässerung berücksichtigt und im Zuge des Genehmigungsverfahrens ein entsprechender Überflutungsnachweis durchgeführt wird. Eine Schädigung von Dritten ist demnach nicht zu erwarten.

Zu 1.5.2 Untere Immissionsschutzbehörde:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Im Rahmen des Verfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse sind in einem Gutachten dargestellt. Zur Beurteilung des durch die Parkplatznutzung entstehenden Lärms werden die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) herangezogen. Die Immissionsrichtwerte für Reine Wohngebiete liegen gemäß TA Lärm bei 50 dB(A) tags (06.00 Uhr - 22.00 Uhr) und 35 dB(A) nachts (22.00 Uhr - 06.00 Uhr). Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass durch die Erweiterung der Parkplatzfläche entstehenden Gewerbelärmimmissionen, die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum an den maßgeblichen Immissionsorten im Umfeld nicht überschritten werden.

Die Stellplatzanlage mit der Zweckbestimmung Spa befindet sich unmittelbar angrenzend an den Fuß- und Radweg, der direkt zur Wellnessanlage führt. Ferner bestehen insgesamt drei Anbindungen von diesem Stellplatz zur Wellnessanlage. Aufgrund der Nähe zur Wellnessanlage und der geplanten Beschilderung ist davon auszugehen, dass dieser bereits bestehende Parkplatz von den Besuchern*innen des Vabali genutzt wird. Es ist vorgesehen, die Parkplätze durch entsprechende Beschilderung gemäß der vorgesehenen Nutzung und den jeweiligen Zielgruppen zu kennzeichnen. Die Missachtung von Vorgaben und Regeln hinsichtlich der Parkplatznutzungen kann auf Ebene des Bebauungsplans nicht geregelt werden und ist auch nicht Inhalt des Bebauungsplans.

Zu 1.5.3 Untere Bodenschutzbehörde:
Der Stellungnahme wird gefolgt.

Die Beauftragung einer zertifizierten bodenkundlichen Baubegleitung sowie die Berücksichtigung der einschlägigen Schutzmaßnahmen wird in den Hinweisen zum Bebauungsplan aufgenommen. Da eine Bindung an die Ergebnisse der genannten Baubegleitung nicht auf Ebene der Bauleitplanung erfolgen kann, wird die Vorgabe zur Durchführung einer zertifizierten bodenkundlichen Baubegleitung über einen städtebaulichen Vertrag verbindlich geregelt.

Den Hinweis, dass keine Erkenntnisse zu Altlasten vorliegen, wird zur Kenntnis genommen.

Zu 1.5.4 Untere Naturschutzbehörde:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung ist für den Bereich der vorgesehenen Parkplatznutzung bereits eine Parkfläche dargestellt. Der Bebauungsplan wird aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Entwicklungsziel des Landschaftsplans ist die „Anreicherung einer im Ganzen erhaltenswürdigen Landschaft mit gliedernden und belebenden Elementen“. Im Bestand liegt eine landwirtschaftlich genutzte Fläche mit wenig Gehölz- und Baumstrukturen vor. Durch die Planung ist zwar eine Teilversieglung vorgesehen, jedoch auch eine Aufwertung durch das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen. Ferner werden die bestehenden Anpflanzungen planungsrechtlich gesichert. Im Rahmen der Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung wurde der Eingriff in die Natur untersucht. Es ist kein externer Ausgleich erforderlich. Insgesamt ist mit keiner wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzgebiets zu rechnen.
Im Weiteren Verfahren ist zu klären, ob die Darstellungen des Landschaftsplans gemäß § 20 (4) LNatSchG NW außer Kraft treten und ob bzw. wo die „Doppeldeckung“ gemäß § 7 (2) LNatSchG NW wirken kann.

Im Artenschutzgutachten wurden Maßnahmen zur Vermeidung und / oder Minderung von Störungen durch Lichtemissionen ergänzt. Diese wurden als Hinweis in den Bebauungsplan übernommen.

Zu 1.5.5 Planungsrecht:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
Der Bebauungsplan kann aus dem Regionalplan und dem Flächennutzungsplan entwickelt werden.

1.6 <u>Schreiben des Stadtplanungsamt Düsseldorf vom 13.07.2023:</u>
Kurzzusammenfassung:

Belange der Stadt Düsseldorf werden durch die Bauleitplanung nicht berührt. Es werden keine Einwände vorgetragen.

Stellungnahme der Stadt:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

1.7 Schreiben des Kreispolizeibehörde Mettmann vom 23.06.2023:
Kurzzusammenfassung:

Die Stellplätze sollen möglichst offen gestaltet werden, um die Möglichkeit von Diebstählen zu verringern und die Nutzersicherheit zu gewährleisten. Deshalb werden beleuchtete Hinweisschilder empfohlen für eine klare Abgrenzung der Stellplätze. Zusätzlich wird geraten, für eine ausreichende Beleuchtung zu sorgen. Außerdem sollte darauf geachtet werden, dass die Vegetation die Sicht auf die Stellplätze derzeit und zukünftig nicht einschränkt. Um ein gutes Umfeld zu wahren, ist auf die Pflege und Instandhaltung zu achten. Bezüglich der kriminalpräventiven Ausstattung kann auf die Beratung der Polizei zurückgegriffen werden.

Stellungnahme der Stadt:
Die offene Gestaltung von Kfz-Stellplätzen, die Beschilderung und Abgrenzung der Parkplatzbereiche, die ausreichende Beleuchtung, die Sicherstellung der Einsehbarkeiten, sowie die Pflege und Instandhaltung der Anlage stellen (bau-)ordnungsrechtliche Angelegenheiten dar. Diese Maßnahmen stehen teilweise arten, natur- und umweltrechtlichen Belangen entgegen. Die Anregungen können lediglich im Rahmen der späteren Ausführungsplanung nur in Teilen berücksichtigt werden. Die Hinweise werden mit der Bitte um Berücksichtigung an den Investor weitergegeben.

1.8 Schreiben der Stadtwerke Hilden vom 27.06.2023:
Kurzzusammenfassung:

Es befindet sich ein Wasser-Übergabeschacht im Plangebiet dessen anschließender privater Leitungsverlauf den Stadtwerken unbekannt ist. Zudem ist darauf zu achten, dass, wenn mit einem zukünftigen erhöhten Leistungsbedarf an Strom zu rechnen ist, ein Platz für eine kundeneigene Trafostation vorgesehen werden sollte.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Den Anlagen der Stadtwerke Hilden sind die Bestandspläne zu Gas, LWL, Nieder- und Mittelspannung sowie Wasser zu entnehmen. Die Leitungen verlaufen überwiegend in Bereichen, die durch die Festsetzungen des Bebauungsplans lediglich gesichert werden (Teilbereich bestehender Stellplatz). Im Teilbereich des neuen Wanderparkplatzes ist eine private Leitung unbekannter Lage eingetragen. Im Bebauungsplan ist für diesen Bereich eine Fläche zur Begrünung festgesetzt, bauliche Veränderungen sind nicht vorgesehen. Im Zuge der Ausführungsplanung werden die Schutzanweisungen und Leitungsabfrage berücksichtigt und falls erforderlich, mit dem Leitungsträger abgestimmt.

Im Rahmen der Genehmigungs- und Ausführungsplanung ist der Bedarf bzw. die Notwendigkeit einer kundeneigenen Trafostation zu berücksichtigen.
Grundsätzlich ist die Errichtung von Trafos gemäß § 14 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) ausnahmsweise zulässig, auch wenn auf Ebene des Bebauungsplans keine besonderen Flächen hierzu festgesetzt sind.

1.9 Schreiben des NABU und BUND Hilden vom 23.06.2023:

Kurzzusammenfassung:

Seitens des NABU und BUND Hilden wird vorgetragen, das Planvorhaben sei nicht gerechtfertigt und es wird die auf Regionalplanebene erfolgte Umwidmung der Fläche beanstandet. Es wird darauf hingewiesen, dass für den dortigen Landwirt die Agrarfläche überlebenswichtig ist und zeitweise geschützte Arten vorhanden sind.
Es wird außerdem appelliert, dass zukünftige Planungen das Klimaanpassungsgesetz NRW insbesondere § 4, § 5, § 6 berücksichtigen. Es wird daher eine Neubewertung erwartet, mit dem Ziel diese Fläche als „Landschaftsschutzgebiet" auszuweisen.
Die vorgesehene Planung weicht von der ausgewiesenen Nutzung des Regionalplans ab.
Die Schaffung des neuen Parkplatzes löst nicht das Problem des verkehrlich übernutzten Gebiets, sondern schafft neue Verkehre. Eher soll der ÖPNV weiter ausgebaut werden.
Um eine Vernetzung des Hildener und Düsseldorfer Außenbereiches zu ermöglichen, soll ein Grünkorridor geschaffen werden, welcher zusätzlich für eine bessere Klimasituation sorgt.
Es wird dringend geraten, das Planungsverfahren einzustellen.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu übergeordnete Planungen: Regionalplan
Die bestehende Ausweisung des Standorts im Regionalplan Düsseldorf als allgemeinen Siedlungsraum wird durch das vorliegende Bebauungsplanverfahren nicht in Frage gestellt. Die Festlegung des Regionalplans als allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) bedeutet, dass durchaus ein (Wander-)Parkplatz als siedlungsbezogene Nutzung aus einem allgemeinen Siedlungsbereich entwickelbar ist. Ebenso verhält sich dies in Bezug auf den Flächennutzungsplan, der für den Geltungsbereich eine Verkehrsfläche mit Zweckbestimmung „Öffentliche Parkfläche" darstellt. Auf Ebene der Flächennutzungsplanung wird daher bereits eine Entwicklung der Fläche als Wanderparkplatz vorbereitet.
Die Darstellungen im Flächennutzungsplan (vorbereitende Bauleitplanung) bilden die Grundlage des nun vorliegenden Bebauungsplanes. Dabei ist der Flächennutzungsplan selbst hier nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Dass der Bebauungsplan aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt werden kann, wird durch den Kreis Mettmann bestätigt (siehe Stellungnahme 1.5).

Zu landwirtschaftlich genutzte Fläche:
Die Planung zur zukünftigen Nutzung der bisher landwirtschaftlich genutzten Fläche als Wanderparkplatz erfolgte in Abstimmung und Zustimmung mit dem Landwirtschaftsbetrieb. Etwaige wirtschaftliche Folgen im Sinne von § 1 Abs. 8 BauGB können daher ausgeschlossen werden.

Zu Verkehr:
Weiterhin kann durch die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens nachgewiesen werden, dass sich die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes durch die Errichtung einer Lichtsignalanlage sogar verbessert. Weiterhin kann dadurch auch die Verkehrssicherheit an dem Knoten verbessert werden.
Dem gegenüber sind der Ausbau des ÖPNV und eine verstärkte ordnungsrechtliche Verfolgung von Parksündern nicht Bestandteil eines Bebauungsplanverfahrens.

Zu Belange des Klimaschutzes:
Im vorliegenden Verfahren wurden die Auswirkungen der Planung auf die Umwelt, mittels Umweltbericht, inklusive Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung untersucht und in die Abwägung eingestellt.
Durch zahlreiche Grünordnungsmaßnahmen (u.a. Erhalt der Grünstrukturen, Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen) können die Auswirkungen auf die

Umwelt reduziert werden. Die Eingriffe in die Natur und Landschaft können vollumfänglich in dem Plangebiet ausgeglichen werden.

Das Vorhaben wird, aufgrund des bestehenden Stellplatzbedarfs im Interesse der Öffentlichkeit weiterhin verfolgt. In der vorbereitenden Bauleitplanung wurde bereits eine entsprechende Parkplatzfläche ausgewiesen. Durch den gezielten Erhalt sowie der Anpflanzung von Grünstrukturen in der Planung, soll eine nachhaltige Entwicklung des Gebiets sichergestellt werden.

1.10 Schreiben der Stadtwerke Düsseldorf vom 12.07.2023
Kurzzusammenfassung:

Es soll darauf geachtet werden, dass sich außer Betrieb befindliche, nicht dokumentierte Leitungen und Anlagen im Plangebiet befinden können.
Außerdem befinden sich Stromversorgungsleitungen in dem Plangebiet, welche aber keine Bedenken hervorrufen, sofern die beigefügten Hinweise und Schutzanweisungen beachtet werden.
Zusätzlich sollen die Stromleitungstrassen von Vegetation und Überbauung freigehalten werden, da eine unbeschränkte Zugänglichkeit dieser gewährleistet werden muss. Kosten für Provisorien werden vom Verursacher getragen.
Es wird nochmals auf die Beachtung der Schutzanweisung hingewiesen, welche auch die ausführenden Firmen beachten müssen.
Bezüglich der Trennung der Netzanschlüsse Strom soll sich mit der Abteilung OE 034/1 in Verbindung gesetzt werden.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Auflagen, die allgemeinen Hinweise sowie die beigefügte Schutzanweisung für erdverlegte Versorgungsleitungen sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Änderungen für den Bebauungsplan ergeben sich nicht.

1.11 Schreiben des Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen vom 09.08.2023:
Kurzzusammenfassung:

Es kann keine abschließende Stellungnahme erfolgen, da noch fortschreitende Prüfungen bezüglich des Knotenpunkts L 282 stattfinden. Deshalb empfiehlt der Landesbetrieb weitere Planungsschritte erstmal nicht zu verfolgen.
Unabhängig davon sollen aktuelle Erlasse berücksichtigt werden, weshalb eine Signalisierung oder eine andere Knotenpunktform zu prüfen ist. Es wird auf die weitere Beteiligung hingewiesen und auf den erforderlichen Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung der Stadt Hilden und dem Landesbetrieb.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Im Zuge der Beratung durch die Überörtliche Unfallkommission am 23.10.23 wurde der Knotenpunkt „Westring“ (L 282) / „Schalbruch“ in Augenschein genommen und festgelegt, dass die Standorte der VZ 310 / 311 („Ortstafel Vorderseite“ / „Ortstafel Rückseite“) auf dem Westring in Richtung Süden (Ortsmitte) zu verlegen sind. Der Knotenpunkt „Westring“ (L 282) / „Schalbruch“ ist deshalb nach derzeitigem Stand als außerorts gelegen betrachtet worden. Dies ist im Rahmen der Erstellung eines Verkehrsgutachtens berücksichtigt, das im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erstellt wurde.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass der Knotenpunkt wochentags in den Abendstunden eine nicht ausreichende Leistungsfähigkeit im Bestand und im Prognosefall aufweist. Für den Prognosefall wurde angenommen, dass Neuverkehre durch die Besucher*innen des Naherholungsgebietes entstehen. Durch die Wellnessanlage ist mit keiner Erhöhung des Verkehrs auszugehen. Ferner wurde das Verkehrsaufkommen bis 2035 berücksichtigt.
An den Wochenenden ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit (QSV gemäß HBS-Nachweis: B) festgestellt worden.
Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit wird durch den Gutachter die Errichtung einer Lichtsignalanlage empfohlen. Hierdurch kann eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit von Qualitätsstufe E auf Qualitätsstufe B erzielt werden.
Bei der Planung zur Umgestaltung des Knotenpunktes werden die Vorgaben des ministeriellen Erlasses vom 12.12.2008 berücksichtigt. Der Landesbetrieb wird im Zuge der weiteren formellen Beteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB an den weiteren Planungsschritten beteiligt. Der Hinweis zum Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung zwischen der Stadt Hilden und dem Landesbetrieb wird zur Kenntnis genommen.

1.12 Schreiben des LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland vom 22.08.2023:
Kurzzusammenfassung:

Es sind keine Konflikte zwischen dem Planvorhaben und dem Bodendenkmalschutz zu erkennen. Es hat allerdings keine Untersuchung dieser Fläche bezüglich Bodendenkmäler stattgefunden, deshalb kann hier nur eine Prognose verfasst werden. Sollten also archäologische Bodenfunde bzw. Befunde auftreten, muss die untere Denkmalschutzbehörde oder das LVR-Amt unverzüglich darüber informiert werden.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Der allgemeine Hinweis zum Umgang mit Bodendenkmälern wurde entsprechend der Stellungnahme angepasst und ist im Bebauungsplan aufgenommen.

1.13 Schreiben des Behindertenbeirats der Stadt Hilden vom 12.06.2023:
Kurzzusammenfassung:

Der Bebauungsplan sieht die Neuschaffung von 151 Stellplätzen vor, inklusive von 2 Behindertenstellplätzen.
Es wird auf die DIN 18040-3 (wie auch die Vorgänger DIN 18024-3) bezüglich der PKW-Stellplätze für Menschen mit Behinderungen hingewiesen.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Anregung wird gefolgt.

Die geforderte Anzahl an Behindertenstellplätze entspricht der gesetzlich vorgegebenen Mindestanzahl. Die behindertengerechte Ausführung der Stellplätze erfolgt gemäß der DIN 18040-3 und wird durch die entsprechenden Nachweise im nachgelagerten Baugenehmigungsverfahren nach den jeweils relevanten (gesetzlichen) Vorgaben verbindlich geregelt werden. Festsetzungen im Bebauungsplan sind darüber hinaus nicht erforderlich.

2. die Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB vom 26.09.2024 bis einschließlich zum 11.10.2024 wie folgt zu behandeln:

2.1 Stellungnahme Bürger*in 1 vom 27.09.2024:

Kurzzusammenfassung

Ankündigung einer Bürgerinitiative gegen den Bebauungsplan 267, um eine nachhaltige und faire Erweiterung sowie die Umstrukturierung der Park- und Verkehrssituation zu bewirken. Zudem sollen Anwohnende sowie die Öffentlichkeit stärker eingebunden werden. Des Weiteren bestehen viele offene Fragen und Zweifel an den geplanten Maßnahmen und den damit einhergehenden Zielen.
Gefordert werden Informationen zu der exakten Parkplatzanzahl auf dem Betriebsgelände des Vabali Spa und den derzeit verfügbaren Wanderparkplätzen sowie die genaue Anzahl der neu geplanten Parkplätze.
Zudem werden Informationen zu der geplanten Ampelanlage, einem detaillierten Zeitplan sowie zum Umwelt- und Verkehrsgutachten gefordert.
Außerdem wird angeboten, Lösungen gemeinsam zu erarbeiten, wobei die transparente Einbindung der Anwohnenden besonders wichtig sei.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu Stellplatzanlagen:
Die Stellplatzanlage auf dem Betriebsgelände des Vabali Spa in der Stadt Düsseldorf verfügt über 315 Stellplätze, der bestehende Wanderparkplatz über 169 und für den geplanten, künftigen Wanderparkplatz ist die Errichtung von 151 Stellplätzen vorgesehen.

Zu Ampelanlage und Verkehr:
Die detaillierte Planung der Ampelanlage ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens und erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung. Grundsätzlich ist die Errichtung von insgesamt vier Ampelanlagen im Kreuzungsbereich vorgesehen, die den Verkehr aus allen Richtungen dreiphasig steuern. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes mit einer Ampel deutlich verbessert werden kann. So kann in der Morgen- und Abendspitze eine gute Qualität erreicht werden. Ohne Ampelanlage ist im Bestand und mit Planung wochentags eine nicht ausreichende Leistungsfähigkeit festzustellen. Das Verkehrsgutachten kann im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingesehen werden.

Zu Schallimmissionen:
Verkehrslärm im Umfeld
Im Rahmen des Verfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, um die Auswirkungen des Mehrverkehrs und der Lichtsignalanlage auf die umliegende Bebauung zu untersuchen.

Grundlage für die schalltechnische Untersuchung ist die 16. BImSchV. Da der untersuchte Mehrverkehr jedoch nicht durch erhebliche bauliche Veränderungen im Sinne der BImSchV hervorgerufen wird, erfolgt ihre Anwendung hilfsweise in Ermangelung anderer Grundlagen. Darüber hinaus ist im Rahmen von Bauleitplanverfahren gemäß Rechtsprechung das Verschlechterungsverbot zu beachten. Demnach darf unterhalb der Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) die Zunahme von Immissionen bis zu 3 dB betragen, bevor eine Erheblichkeit gemäß 16. BImSchV gegeben ist. Der Orientierungswert wird durch ganzzahlige Aufrundung ermittelt.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass an den untersuchten Immissionsorten im Bereich der Straße „Am Schallbruch“ bereits im Bestand Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorliegen. An den Immissionsorten 1 – 4 und 9 - 13 betragen die planbedingten Erhöhungen bis zu 1,8 dB(A), die nicht als wesentliche Erhöhungen zu betrachten sind. An den Immissionsorten 6 – 8 sind Erhöhungen von bis zu 2,3 dB(A) festzustellen, was aufgerundet 3 dB(A) entspricht, jedoch in Relation zur vorhandenen Immissionsbelastung als ge-

ring eingestuft werden kann. Da durch das Vorhaben kein erheblicher baulicher Eingriff durchgeführt wird und die 16. BImSchV nicht direkt anzuwenden ist, können die Erhöhungen unter Abwägungsgesichtspunkten hingenommen werden. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird tags um mindestens 3 dB(A) und nachts um mindestens 1 dB(A) unterschritten. Bei Unterschreitung der Schwellenwerte kann davon ausgegangen werden, dass keine gesundheitlichen Gefährdungen auftreten.
Die Berechnungsergebnisse basieren auf Worst-Case-Annahmen. Hierzu zählen die relativ hoch angenommenen Verkehrszahlen aus dem Mobilitätskonzept, eine konstant hohe Verkehrsmenge im Kreuzungsbereich sowie eine verkehrsunabhängige Steuerung der Lichtsignalanlage. In der Realität ist davon auszugehen, dass die Verkehrsmenge geringer als angenommen sein wird und die erhöhten Pegel maximal in den Spitzenstunden auftreten werden. Darüber hinaus ist eine verkehrsabhängige Steuerung vorgesehen, durch die das Abbremsen und Anfahren, insbesondere auf der Straße „Am Westring“ reduziert wird. Ferner ist es vorgesehen die Ampel im Nachtzeitraum auszustellen. Im Ergebnis sind in diesem Fall lediglich Erhöhungen von maximal 0,1 dB(A) festzustellen, was darauf schließen lässt, dass die Pegelerhöhungen überwiegend auf die Lichtsignalanlage und nicht auf die zusätzlichen Verkehre zurückzuführen sind. Ferner wird es nachts zu deutlich weniger Verkehr kommen.

Die Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV um maximal 2,3 dB(A) ist vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastung, der Verbesserung der Verkehrssicherheit- und qualität sowie der Annahme, dass die Berechnungsergebnisse den Worst-Case mit vielen Rotphasen der Lichtsignalanlage widerspiegelt, vertretbar. Darüber hinaus wird die 16. BImSchV nur hilfsweise herangezogen. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich dadurch nicht.

Gewerbelärm im Umfeld
Auch der Lärm durch die Parkplatznutzung ist Gegenstand der gutachterlichen Betrachtung. Zur Beurteilung des durch die Parkplatznutzung entstehenden Gewerbelärms werden die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) herangezogen. Die Immissionsrichtwerte für Reine Wohngebiete liegen gemäß TA Lärm bei 50 dB(A) tags (06.00 Uhr - 22.00 Uhr) und 35 dB(A) nachts (22.00 Uhr - 06.00 Uhr). Der maßgebliche Immissionsort für den die Geräuschbeurteilung nach TA Lärm vorgenommen wird, liegt bei bebauten Flächen außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die durch die Erweiterung der Stellplatzanlage entstehenden Gewerbelärmimmissionen, die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum nicht überschritten werden.

Das Schallgutachten kann im Rahmen der Offenlage eingesehen werden.

Zu Umwelt:
Durch die geplante Stellplatzanlage ist mit keinen wesentlichen Umweltauswirkungen zu rechnen. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die Eingriffe in den Naturhaushalt im Plangebiet ausgeglichen werden können. Ausgangs- und Planungszustand können als gleichwertig betrachtet werden. Sonstige negative Auswirkungen, die durch die Stellplatzerweiterung verursacht werden, konnten im Rahmen der Umweltprüfung nicht festgestellt werden.

Zu Zeitplan und Beteiligungsmöglichkeiten:
Die betroffenen Bürger*innen haben im Rahmen des Bauleitplanverfahrens umfängliche Möglichkeiten der Beteiligung sowie Gelegenheit, ihre Anregungen und Bedenken zu erläutern. Die Beteiligung der Öffentlichkeit, in der Stellungnahmen eingebracht werden können, erfolgt nach den Vorgaben des Baugesetzbuches in zwei Schritten, nämlich in der frühzeitigen Beteiligung sowie in der Offenlage.
Nach Sichtung und Auswertung der Stellungnahmen der frühzeitigen Beteiligung wird der nächste Verfahrensschritt, die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB, vorbereitet.

Hierzu werden die im Rahmen der Beteiligungen nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB eingebrachten Bedenken werden in die Abwägung eingestellt und den politischen Gremien in öffentlicher Sitzung zur Beratung und Entscheidung vorgelegt. In diesem Zusammenhang sind auch die überarbeiteten Planungsunterlagen, inklusive Fachgutachten öffentlich einzusehen.

Sofern die Öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes beschlossen wird, kann im Anschluss die Bekanntmachung erfolgen und anschließend für die Dauer eines Monats (mindestens 30 Tage) die Offenlage durchgeführt werden. Danach erfolgt eine weitere Abwägung der im Rahmen der Offenlage eingegangenen Stellungnahmen und die Vorbereitung des Satzungsbeschlusses.

Aussagen zum Zeitplan können nicht verlässlich prognostiziert werden. Ein Bebauungsplanverfahren ist stets als ergebnisoffen zu betrachten. Es kann lediglich auf die förmlichen Verfahrensschritte eines Bebauungsplanverfahrens verwiesen werden, die verbindlich im Baugesetzbuch vorgegeben werden.

2.2 Stellungnahme Bürger*in 2 vom 04.10.2024:
Kurzzusammenfassung:

Die geplante Neugestaltung der Parkplätze wird unterstützt. Allerdings besteht die Sorge, dass die neue Ampelanlage zu einer erhöhten Lärmbelastung führen könnte.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu Schallimmissionen:
Verkehrslärm im Umfeld
Im Rahmen des Verfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, um die Auswirkungen des Mehrverkehrs und der Lichtsignalanlage auf die umliegende Bebauung zu untersuchen.

Grundlage für die schalltechnische Untersuchung ist die 16. BImSchV. Da der untersuchte Mehrverkehr jedoch nicht durch erhebliche bauliche Veränderungen im Sinne der BImSchV hervorgerufen wird, erfolgt ihre Anwendung hilfsweise in Ermangelung anderer Grundlagen. Darüber hinaus ist im Rahmen von Bauleitplanverfahren gemäß Rechtsprechung das Verschlechterungsverbot zu beachten. Demnach darf unterhalb der Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) die Zunahme von Immissionen bis zu 3 dB betragen, bevor eine Erheblichkeit gemäß 16. BImSchV gegeben ist. Der Orientierungswert wird durch ganzzahlige Aufrundung ermittelt.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass an den untersuchten Immissionsorten im Bereich der Straße „Am Schallbruch“ bereits im Bestand Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorliegen. An den Immissionsorten 1 – 4 und 9 - 13 betragen die planbedingten Erhöhungen bis zu 1,8 dB(A), die nicht als wesentliche Erhöhungen zu betrachten sind. An den Immissionsorten 6 – 8 sind Erhöhungen von bis zu 2,3 dB(A) festzustellen, was aufgerundet 3 dB(A) entspricht, jedoch in Relation zur vorhandenen Immissionsbelastung als gering eingestuft werden kann. Da durch das Vorhaben kein erheblicher baulicher Eingriff durchgeführt wird und die 16. BImSchV nicht direkt anzuwenden ist, können die Erhöhungen unter Abwägungsgesichtspunkten hingenommen werden. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird tags um mindestens 3 dB(A) und nachts um mindestens 1 dB(A) unterschritten. Bei Unterschreitung der Schwellenwerte kann davon ausgegangen werden, dass keine gesundheitlichen Gefährdungen auftreten.

Die Berechnungsergebnisse basieren auf Worst-Case-Annahmen. Hierzu zählen die relativ hoch angenommenen Verkehrszahlen aus dem Mobilitätskonzept, eine konstant hohe Verkehrsmenge im Kreuzungsbereich sowie eine verkehrsunabhängige Steuerung der Lichtsignalanlage. In der Realität ist davon auszugehen, dass die Verkehrsmenge geringer als angenommen sein wird und die erhöhten Pegel maximal in den Spitzenstunden auftreten werden. Darüber hinaus ist eine verkehrsabhängige Steuerung vorgesehen, durch die das Abbremsen und Anfahren, insbesondere auf der Straße „Am Westring“ reduziert wird. Ferner ist es vorgesehen die Ampel im Nachtzeitraum auszustellen. Im Ergebnis sind in diesem Fall lediglich Erhöhungen von maximal 0,1 dB(A) festzustellen, was darauf schließen lässt, dass die Pegelerhöhungen überwiegend auf die Lichtsignalanlage und nicht auf die zusätzlichen Verkehre zurückzuführen sind. Ferner wird es nachts zu deutlich weniger Verkehr kommen.

Die Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV um maximal 2,3 dB(A) ist vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastung, der Verbesserung der Verkehrssicherheit- und qualität sowie der Annahme, dass die Berechnungsergebnisse den Worst-Case mit vielen Rotphasen der Lichtsignalanlage widerspiegelt, vertretbar. Darüber hinaus wird die 16. BImSchV nur hilfsweise herangezogen. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich dadurch nicht.

Gewerbelärm im Umfeld
Der Lärm durch die Parkplatznutzung ist ebenfalls Gegenstand der gutachterlichen Betrachtung. Zur Beurteilung des durch die Parkplatznutzung entstehenden Gewerbelärms werden die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) herangezogen. Die Immissionsrichtwerte für Reine Wohngebiete liegen gemäß TA Lärm bei 50 dB(A) tags (06.00 Uhr - 22.00 Uhr) und 35 dB(A) nachts (22.00 Uhr - 06.00 Uhr). Der maßgebliche Immissionsort für den die Geräuschbeurteilung nach TA Lärm vorgenommen wird, liegt bei bebauten Flächen außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die durch die Erweiterung der Parkplatzfläche entstehenden Gewerbelärmimmissionen, die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum nicht überschritten werden.

Das Schallgutachten kann im Rahmen der Offenlage eingesehen werden.

In der Abwägung der unterschiedlichen Belange überwiegt der verkehrstechnische Vorteil einer Lichtsignalanlage (Sicherheit und Leistungsfähigkeit). Die Bedenken hinsichtlich der Lärmbelastung werden zur Kenntnis genommen und auf die vorherigen Ausführungen verwiesen.

2.3 Stellungnahme Bürger*in 3 vom 08.10.2024:
Kurzzusammenfassung:

Alternativ wird vorgeschlagen, die geplanten Parkplätze durch eine verbesserte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr zum Beispiel durch bedarfsgesteuerten Verkehr zu ersetzen, um Flächenversiegelung zu vermeiden sowie eine baulich unterstützte Geschwindigkeitsbegrenzung und eine Fußgängerampel zu errichten.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Anbindung an den ÖPNV:
Eine Anbindung durch den öffentlichen Personennahverkehr wurde, auch auf Wunsch der Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG, bereits untersucht. Da nicht ausreichend Fahrgäste zu erwarten seien, kann eine Buslinie nicht wirtschaftlich betrieben werden. Grundsätz-

lich könnte mittels sogenannter On-Demand-Verkehre die Anbindung dieses Stadtrandbereiches gelingen. Allerdings entstehen hierdurch erhebliche Kosten, weshalb die Stadt entschieden hat, von solchen Angeboten Abstand zu nehmen (siehe Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/133).
Unter Zustimmung des Rates der Stadt besteht weiterhin die Möglichkeit Bürgerbusse einzusetzen, jedoch müssten hierzu ehrenamtliche Fahrer gefunden werden. Des Weiteren entstünden zusätzliche Kosten für die benötigen Fahrzeuge.
Im Übrigen ist die Anbindung mittels ÖPNV nicht Regelungsinhalt eines Bebauungsplanverfahrens.

Geschwindigkeitsbegrenzung:
Die Straße Westring befindet sich außerhalb des Siedlungsbereichs in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers Straßen NRW. Die Stadt Hilden hat nur bedingt Einfluss auf die Geschwindigkeitsbegrenzungen. Am Kreuzungsbereich erfolgen bereits im heutigen Bestand regelmäßig und stichprobenartig kreispolizeiliche Geschwindigkeitskontrollen, weil der Knoten als Unfallschwerpunkt identifiziert wurde. Es ist durch die geplante Ampelanlage anzunehmen, dass sich die Verkehrssicherheit künftig deutlich verbessern wird

Der Westring ist Bestandteil des Hildener Rings, dessen Ziel es ist, das Verkehrsaufkommen in der Stadt zu reduzieren, indem eine effiziente Wegeführung angeboten wird. Diesem Ziel folgend ist es nicht vorgesehen, den Verkehr durch Geschwindigkeitsreduzierungen zu verlangsamen. Vielmehr wird seitens des Straßenbaulastträgers Straßen NRW eine Geschwindigkeitserhöhung auf 70 km/h für den Westring angeregt, was den Anforderungen an einer außerörtlichen und anbaufreien Straße entspricht. Die zukünftigen Entwicklungen sind jedoch losgelöst von dem vorliegenden Bauleitplanverfahren und stehen in keinen Zusammenhang mit der Stellplatzerweiterung.

Die Aufstellung einer stationären Blitzanlage ist nicht vorgesehen und kann auch nicht auf Ebene des Bauleitplanverfahrens geregelt werden. Durch die Errichtung der Ampelanlage soll der Verkehr leistungsfähig gesteuert und der Fuß- und Radverkehr sicher geführt werden.

Stellplatzanlage:
Durch die geplante Stellplatzanlage ist mit keinen wesentlichen Umweltauswirkungen zu rechnen. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die Eingriffe in den Naturhaushalt im Plangebiet ausgeglichen werden können. Ausgangs- und Planungszustand können als gleichwertig betrachtet werden. Sonstige negative Auswirkungen, die durch die Stellplatzerweiterung verursacht werden, sind nicht bekannt. Die Kosten für die Errichtung der Stellplatzanlage, inklusive grünordnerischer Maßnahmen werden von der Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG getragen.

2.4 <u>Stellungnahme Bürger*in 4 vom 09.10.2024:</u>
Kurzzusammenfassung:

Befürwortung einer Erweiterung der Parkplätze mit kostenlosen Stellflächen, um den Parkdruck im Wohngebiet Schalbruch zu verringern. Es wird jedoch befürchtet, dass die neuen Parkplätze dem Vabali Spa zugeordnet werden und dadurch Parkgebühren anfallen könnten.
Eine Ampelanlage wird als nicht sinnvoll erachtet, da sie die Umweltbelastung durch Lärm und Schadstoffe erhöhen würde und Rückstaus an der neuen Ampelanlage ohne Schallschutzmaßnahmen entstehen. Um den Verkehrsfluss weiterhin zu gewährleisten, wird vorgeschlagen, die Geschwindigkeit ab dem „Wohnhof Elb“ in Richtung Schalbruch (und umgekehrt) auf 50 km/h zu reduzieren. Solargesteuerte Geschwindigkeitsanzeigen könnten

zur Einhaltung dieser Geschwindigkeit beitragen, wodurch sich auch die Verkehrssituation an der Zufahrt zum Westring entspannen würde.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu Parkplatzerweiterung:
Die Flächen für die Bestandsstellplatzanlage sowie für die geplante Stellplatzanlage befinden sich im Eigentum des Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG. Hinsichtlich des Stellplatzbedarfs soll der Stellplatz dem Spa zugeordnet werden. Die westliche Stellplatzfläche soll somit ausschließlich den Gästen des Spas vorbehalten und zukünftig kostenpflichtig sein. Hinsichtlich der direkten Nähe und Anbindung an den Fuß- und Radweg zum Spa, ist von einer Nutzung des Parkplatzes durch die Besucher*innen des Spas auszugehen.

Die zusätzliche östliche Stellplatzfläche wird der Öffentlichkeit bzw. Wanderern und Erholungssuchenden gewidmet und wird auch weiterhin kostenfrei und frei zugänglich sein. Durch Beschilderungen werden die Parkplätze entsprechend der vorgesehenen Nutzung, bzw. Zielgruppen ausgewiesen.

Die Auswirkungen aufgrund von Fehlverhalten sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens und die Nichtbeachtung der Verhaltensregeln können auf Ebene des Bebauungsplans nicht geregelt werden. Es wird jedoch darauf verwiesen, dass eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen sowohl für Besucher*innen des Spa als auch für die Allgemeinheit, bzw. für Wanderer und Erholungssuchende vorgesehen wird.

Zu Ampelanlage:
Der Westring ist Bestandteil des Hildener Rings, dessen Ziel es ist, das Verkehrsaufkommen in der Stadt zu reduzieren, indem eine effiziente Wegeführung angeboten wird.
Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurden die Auswirkungen einer Ampelanlage untersucht. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die Leistungsfähigkeit und gleichzeitig die Verkehrssicherheit des Knotenpunktes mit einer Ampel deutlich verbessert werden kann. So kann in der Morgen- und Abendspitze eine gute Qualität erreicht werden. Ohne Ampelanlage ist im Bestand und mit Planung wochentags eine nicht ausreichende Leistungsfähigkeit festzustellen. Auch die Gefahr für Radfahrer wird hierdurch reduziert. Das Verkehrsgutachten kann im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingesehen werden.

Zu Geschwindigkeitskontrolle:
Die Aufstellung einer stationären Blitzanlage oder sonstigen Geschwindigkeitsanzeigen wie der genannten „Smily-Geschwindigkeitsanzeigen“ können nicht auf Ebene des Bauleitplans geregelt werden. Am Kreuzungsbereich erfolgen bereits im heutigen Bestand regelmäßig und stichprobenartig kreispolizeiliche Geschwindigkeitskontrollen. Es wird weiterhin an die Errichtung einer Ampelanlage festgehalten.

Dem Ziel der Sicherung einer effizienten Wegeführung folgend ist es nicht vorgesehen, den Verkehr durch Geschwindigkeitsreduzierungen zu verlangsamen. Vielmehr wird seitens des Straßenbaulastträgers Straßen NRW eine Geschwindigkeitserhöhung auf 70 km/h für den Westring nach Süden angeregt, was den Anforderungen an einer außerörtlichen und anbaufreien Straße entspricht. Die zukünftigen Entwicklungen sind jedoch losgelöst von dem vorliegenden Bauleitplanverfahren und stehen in keinen Zusammenhang mit der Stellplatzerweiterung.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich „Wohnhof Elb“ kann im Rahmen dieses Verfahrens aufgrund fehlender Rechtsgrundlagen ebenfalls nicht umgesetzt werden.

Zu Schallimmissionen:
Verkehrslärm im Umfeld
Im Rahmen des Verfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, um die Auswirkungen des Mehrverkehrs und der Lichtsignalanlage auf die umliegende Bebauung zu untersuchen.

Grundlage für die schalltechnische Untersuchung ist die 16. BImSchV. Da der untersuchte Mehrverkehr jedoch nicht durch erhebliche bauliche Veränderungen im Sinne der BImSchV hervorgerufen wird, erfolgt ihre Anwendung hilfsweise in Ermangelung anderer Grundlagen. Darüber hinaus ist im Rahmen von Bauleitplanverfahren gemäß Rechtsprechung das Verschlechterungsverbot zu beachten. Demnach darf unterhalb der Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) die Zunahme von Immissionen bis zu 3 dB betragen, bevor eine Erheblichkeit gemäß 16. BImSchV gegeben ist. Der Orientierungswert wird durch ganzzahlige Aufrundung ermittelt.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass an den untersuchten Immissionsorten im Bereich der Straße „Am Schallbruch“ bereits im Bestand Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorliegen. An den Immissionsorten 1 – 4 und 9 - 13 betragen die planbedingten Erhöhungen bis zu 1,8 dB(A), die nicht als wesentliche Erhöhungen zu betrachten sind. An den Immissionsorten 6 – 8 sind Erhöhungen von bis zu 2,3 dB(A) festzustellen, was aufgerundet 3 dB(A) entspricht, jedoch in Relation zur vorhandenen Immissionsbelastung als gering eingestuft werden kann. Da durch das Vorhaben kein erheblicher baulicher Eingriff durchgeführt wird und die 16. BImSchV nicht direkt anzuwenden ist, können die Erhöhungen unter Abwägungsgesichtspunkten hingenommen werden. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird tags um mindestens 3 dB(A) und nachts um mindestens 1 dB(A) unterschritten. Bei Unterschreitung der Schwellenwerte kann davon ausgegangen werden, dass keine gesundheitlichen Gefährdungen auftreten.
Die Berechnungsergebnisse basieren auf Worst-Case-Annahmen. Hierzu zählen die relativ hoch angenommenen Verkehrszahlen aus dem Mobilitätskonzept, eine konstant hohe Verkehrsmenge im Kreuzungsbereich sowie eine verkehrsunabhängige Steuerung der Lichtsignalanlage. In der Realität ist davon auszugehen, dass die Verkehrsmenge geringer als angenommen sein wird und die erhöhten Pegel maximal in den Spitzenstunden auftreten werden. Darüber hinaus ist eine verkehrsabhängige Steuerung vorgesehen, durch die das Abbremsen und Anfahren, insbesondere auf der Straße „Am Westring“ reduziert wird. Ferner ist es vorgesehen die Ampel im Nachtzeitraum auszustellen. Im Ergebnis sind in diesem Fall lediglich Erhöhungen von maximal 0,1 dB(A) festzustellen, was darauf schließen lässt, dass die Pegelerhöhungen überwiegend auf die Lichtsignalanlage und nicht auf die zusätzlichen Verkehre zurückzuführen sind. Ferner wird es nachts zu deutlich weniger Verkehr kommen.

Die Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV um maximal 2,3 dB(A) ist vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastung, der Verbesserung der Verkehrssicherheit- und qualität sowie der Annahme, dass die Berechnungsergebnisse den Worst-Case mit vielen Rotphasen der Lichtsignalanlage widerspiegelt, vertretbar. Darüber hinaus wird die 16. BImSchV nur hilfsweise herangezogen. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich dadurch nicht.

Gewerbelärm im Umfeld
Der Lärm durch die Parkplatznutzung ist ebenfalls Gegenstand der gutachterlichen Betrachtung. Zur Beurteilung des durch die Parkplatznutzung entstehenden Gewerbelärms werden die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) herangezogen. Die Immissionsrichtwerte für Reine Wohngebiete liegen gemäß TA Lärm bei 50 dB(A) tags (06.00 Uhr - 22.00 Uhr) und 35 dB(A) nachts (22.00 Uhr - 06.00 Uhr). Der maßgebliche Immissionsort für den die Geräuschbeurteilung nach TA Lärm vorgenommen wird, liegt bei bebauten Flächen außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fens-

ters. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die durch die Erweiterung der Stellplatzanlage entstehenden Gewerbelärmimmissionen, die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum nicht überschreiten werden.

Das Schallgutachten kann im Rahmen der Offenlage eingesehen werden.

Zu Umweltauswirkungen
Wesentliche Auswirkungen in Bezug auf erhöhte Umweltbelastungen durch Schadstoffe ist aufgrund der Zunahme an Verkehr nicht zu erwarten. Die Häufigkeit des Abbremsens und Anfahrens wird nicht zwangsläufig durch eine Ampelanlage gesteigert. Vielmehr wird der Verkehrsfluss durch eine verkehrsabhängig gesteuerte Ampelanlage verbessert.
Sonstige negative Auswirkungen, die durch die Stellplatzerweiterung verursacht werden, konnten im Rahmen der Umweltprüfung nicht festgestellt werden.

2.5 Stellungnahme Bürger*in 5 vom 09.10.202 und 7 vom 10.10.2024:
Kurzzusammenfassung:

Vorschläge für die Anbindung des Freizeitverkehrs: Abfahrten am Gehweg werden durch bauliche Maßnahmen verhindert und die Fahrradwegmarkierung entfernt. Zudem sollen Geh- und Radwege wesentlich verbreitert werden und der gesamte Freizeitverkehr soll farblich markiert werden.
Folglich hätten die Fahrzeuge, welche vom Westring in den Schalbruch einbiegen und umgekehrt ausreichend Platz, um auf den querenden Freizeitverkehr zu reagieren.

Der Stellungnahme ist eine Skizze beigefügt (siehe Stellungnahme BürgerIn 7 vom 10.10.2024).

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Ziel der Planung ist es, nicht nur die Verkehrssicherheit im Bereich der Kreuzung zu verbessern, sondern auch die Leistungsfähigkeit zu steigern. Letzteres kann mit der vorgeschlagenen Lenkung des Freizeitverkehrs nicht erreicht werden.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurden die Auswirkungen einer Ampelanlage untersucht. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die Leistungsfähigkeit mit einer Ampel deutlich verbessert werden kann und zugleich eine sichere Verkehrsführung für den nichtmotorisierten Verkehr gewährleistet werden kann. Hinsichtlich der teilweise unzureichenden Leistungsfähigkeit im Bestand wird die Errichtung einer Ampelanlage weiterhin als erforderlich und zielführend angesehen.

Aus diesen Gründen wird weiterhin an der Errichtung einer Ampelanlage festgehalten, da sie sowohl die verkehrstechnischen Anforderungen erfüllt als auch zur Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit beiträgt.

2.6 Stellungnahme Bürger*in 6 vom 10.10.2024:
Kurzzusammenfassung

Zweifel, dass die zusätzlich geplanten Parkplätze zur Entlastung des Parkplatzdrucks für Naherholungssuchende und Anwohnende beitragen und nicht nur dem Vabali Spa zu Gute kommen. Es wird in der Anregung davon ausgegangen, dass für die Besucher*innen des Vabali: 500 und für die Mitarbeiter*innen des Vabali: 80, also insgesamt 580 Stellplätze benötigt werden. Demgegenüber hält Vabali im Bestand: 380, und plant weitere 169 Stellplät-

ze. Darüber hinaus sollen durch die Erweiterung des Wanderparklatzes: 151 zusätzliche Stellplätze entstehen. Insgesamt ergebe sich eine Summe von 635 Parkplätzen. In der Summe stünden für Erholungssuchende nur 55 Parkplätze zur Verfügung.
Es wird zudem befürchtet, dass die Ampelanlage die Anwohnenden zusätzlich mit Lärm belasten könnte. Daher wird ein Schallgutachten gefordert, um gegebenenfalls festzustellen, ob beim Bau der Ampelanlage Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind.
Als alternative Vorschläge werden unter anderem ein Querungsverbot für Pkw in Richtung Westring, ein Linksabbiegeverbot von beiden Seiten des Schalbruchs auf den Westring, die Einrichtung einer weiteren Querungshilfe oder einer Bedarfsampel für Fuß- und Radverkehr sowie die Überwachung der Fahrzeuggeschwindigkeiten empfohlen.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

In der Stellungnahme ist korrekt aufgeführt, dass im Vabali insgesamt 500 Besucher*innen pro Tag zu erwarten sind. Es ist jedoch wichtig zu betonen, dass sich diese Anzahl der Besucher*innen über den gesamten Tag verteilt. Dies bedeutet, dass zu unterschiedlichen Zeiten unterschiedliche Besucherzahlen im Vabali anzutreffen sind.
Ähnlich verhält es sich mit der Anzahl der Mitarbeiter*innen. Von den insgesamt 80 Mitarbeiter*innen sind nicht alle gleichzeitig im Dienst, sondern sie sind über die Öffnungszeit des Spa verteilt anwesend. Es ist zu beachten, dass die tatsächliche Anzahl der anwesenden Mitarbeiter*innen von verschiedenen Faktoren, wie beispielsweise Krankheitstage und Teilzeit-Beschäftigungen abhängt.
Die insgesamt vorhandenen 484 werden unter Berücksichtigung der zeitlichen Verteilung der Nutzer*innen für den Betrieb des Spa als ausreichend angesehen. Darüber hinaus werden die ca. 151 neuen Stellplätze dann der Allgemeinheit, bzw. den Wanderern und Naherholungssuchenden vorbehalten sein.

Die westliche Stellplatzfläche soll ausschließlich den Gästen des Spas vorbehalten werden und zukünftig kostenpflichtig sein. Hinsichtlich der direkten Nähe und Anbindung an den Fuß- und Radweg zum Spa, ist von einer Nutzung des Parkplatzes durch die Besucher*innen des Spas auszugehen. Die östliche Stellplatzerweiterung Wanderparkplatz, die zukünftig der Allgemeinheit, bzw. den Wanderern und Naherholungssuchenden gewidmet werden soll, bleibt weiterhin uneingeschränkt zugänglich und kostenfrei.
Durch Beschilderungen werden die Parkplätze entsprechend der vorgesehenen Nutzung, bzw. Zielgruppen ausgewiesen. Die Nichtbeachtung der Verhaltensregeln ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens und kann auf Ebene des Bebauungsplans nicht geregelt werden. Es wird jedoch darauf verwiesen, dass eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen sowohl für Besucher*innen des Spas als auch für die Allgemeinheit, bzw. für Wanderer und Erholungssuchende vorgesehen werden.

Zu Schallimmissionen:
Verkehrslärm im Umfeld
Im Rahmen des Verfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, um die Auswirkungen des Mehrverkehrs und der Lichtsignalanlage auf die umliegende Bebauung zu untersuchen.

Grundlage für die schalltechnische Untersuchung ist die 16. BImSchV. Da der untersuchte Mehrverkehr jedoch nicht durch erhebliche bauliche Veränderungen im Sinne der BImSchV hervorgerufen wird, erfolgt ihre Anwendung hilfsweise in Ermangelung anderer Grundlagen. Darüber hinaus ist im Rahmen von Bauleitplanverfahren gemäß Rechtsprechung das Verschlechterungsverbot zu beachten. Demnach darf unterhalb der Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) die Zunahme von Immissionen bis zu 3 dB betragen, bevor eine Erheblichkeit gemäß 16. BImSchV gegeben ist. Der Orientierungswert wird durch ganzzahlige Aufrundung ermittelt.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass an den untersuchten Immissionsorten im Bereich der Straße „Am Schallbruch“ bereits im Bestand Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorliegen. An den Immissionsorten 1 – 4 und 9 - 13 betragen die planbedingten Erhöhungen bis zu 1,8 dB(A), die nicht als wesentliche Erhöhungen zu betrachten sind. An den Immissionsorten 6 – 8 sind Erhöhungen von bis zu 2,3 dB(A) festzustellen, was aufgerundet 3 dB(A) entspricht, jedoch in Relation zur vorhandenen Immissionsbelastung als gering eingestuft werden kann. Da durch das Vorhaben kein erheblicher baulicher Eingriff durchgeführt wird und die 16. BImSchV nicht direkt anzuwenden ist, können die Erhöhungen unter Abwägungsgesichtspunkten hingenommen werden. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird tags um mindestens 3 dB(A) und nachts um mindestens 1 dB(A) unterschritten. Bei Unterschreitung der Schwellenwerte kann davon ausgegangen werden, dass keine gesundheitlichen Gefährdungen auftreten.
Die Berechnungsergebnisse basieren auf Worst-Case-Annahmen. Hierzu zählen die relativ hoch angenommenen Verkehrszahlen aus dem Mobilitätskonzept, eine konstant hohe Verkehrsmenge im Kreuzungsbereich sowie eine verkehrsunabhängige Steuerung der Lichtsignalanlage. In der Realität ist davon auszugehen, dass die Verkehrsmenge geringer als angenommen sein wird und die erhöhten Pegel maximal in den Spitzenstunden auftreten werden. Darüber hinaus ist eine verkehrsabhängige Steuerung vorgesehen, durch die das Abbremsen und Anfahren, insbesondere auf der Straße „Am Westring“ reduziert wird. Ferner ist es vorgesehen die Ampel im Nachtzeitraum auszustellen. Im Ergebnis sind in diesem Fall lediglich Erhöhungen von maximal 0,1 dB(A) festzustellen, was darauf schließen lässt, dass die Pegelerhöhungen überwiegend auf die Lichtsignalanlage und nicht auf die zusätzlichen Verkehre zurückzuführen sind. Ferner wird es nachts zu deutlich weniger Verkehr kommen.

Die Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV um maximal 2,3 dB(A) ist vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastung, der Verbesserung der Verkehrssicherheit- und qualität sowie der Annahme, dass die Berechnungsergebnisse den Worst-Case mit vielen Rotphasen der Lichtsignalanlage widerspiegelt, vertretbar. Darüber hinaus wird die 16. BImSchV nur hilfsweise herangezogen. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich dadurch nicht.

Gewerbelärm im Umfeld
Der Lärm durch die Parkplatznutzung ist ebenfalls Gegenstand der gutachterlichen Betrachtung. Zur Beurteilung des durch die Parkplatznutzung entstehenden Gewerbelärms werden die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) herangezogen. Die Immissionsrichtwerte für Reine Wohngebiete liegen gemäß TA Lärm bei 50 dB(A) tags (06.00 Uhr - 22.00 Uhr) und 35 dB(A) nachts (22.00 Uhr - 06.00 Uhr). Der maßgebliche Immissionsort für den die Geräuschbeurteilung nach TA Lärm vorgenommen wird, liegt bei bebauten Flächen außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die durch die Erweiterung der Parkplatzfläche entstehenden Gewerbelärmimmissionen, die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum nicht überschritten werden.

Das Schallgutachten kann im Rahmen der Offenlage eingesehen werden.

Zu Ampelanlage:
Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde die Bestandssituation sowie der Planfall berücksichtigt. Im Planfall ist neben den zusätzlichen Verkehren, die durch die Stellplatzerweiterung verursacht werden, auch die allgemeine Verkehrsentwicklung in Hilden berücksichtigt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass durch planungsrechtliche Maßnahmen im Bereich des Kontenpunktes eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit erreicht werden kann. Aus diesem Grund wird im Rahmen dieses Verfahrens nicht nur die Stellplatzfläche in den Geltungsbereich des Bebauungsplans einbezogen,

sondern auch der Kreuzungsbereich Westring / Schalbruch. Insgesamt sollen mit Aufstellung des Bebauungsplans bzw. mit der Planung die Missstände im Kreuzungsbereich behoben werden. Zwar kommt das Verkehrsgutachten zu dem Schluss, dass auch ohne Planung der Stellplatzanlage eine Lichtsignalanlage zu empfehlen wäre, rechtlich ist die derzeitige Situation jedoch vom Bestandsschutz abgedeckt

Ein neuer Gesichtspunkt ergibt sich daraus, dass der Landesbetrieb Straßen NRW die Stadt Hilden aufgefordert hat, die Ortstafel aus rechtlichen Gründen nach Süden zu versetzen. Der Knotenpunkt wäre dann als außerorts zu bewerten, auch dies trägt dazu bei, dass eine Lichtsignalanlage erforderlich wird.

2.7 Stellungnahme Bürger*in 8 vom 10.10.2024:
Kurzzusammenfassung:

Es werden Bedenken geäußert, dass es sich um einen kostenlosen Parkplatz für das Vabali Spa handelt, anstelle von Parkplätzen für die Anwohnenden. Es wird angemerkt, dass das Gebiet zur Stadt Düsseldorf gehört und sich in einem Naherholungsgebiet befindet. Zudem wird vorgeschlagen eine Blitzanlage zu errichten und die Geschwindigkeit auf der Bundesstraße zu reduzieren.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Bedenken hinsichtlich der Kosten werden nicht geteilt. Die Flächen für die bestehende sowie die vorgesehene Stellplatzanlage befinden sich bereits im Eigentum der Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG. Die Kosten für die Errichtung und Planung der zusätzlichen Stellplatzanlage werden von der Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG getragen.

Die Bereitstellung von Parkplätzen für Anwohner*innen der umliegenden Wohnsiedlungen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Ziel der Planung ist es, auf den Grundstücken des Vabali ausreichende Stellplätze für den Besucherverkehr des Spa sowie für Naherholungssuchende bereitzustellen, sodass auch etwaiger Parkdruck, der heute im Bestand in den umliegenden Wohnstraßen feststellbar ist, künftig mit der vorliegenden Planung abgemildert wird.

Auf Ebene des Flächennutzungsplans ist die Fläche im Geltungsbereich des B-Plans bereits als Stellplatz dargestellt, so dass die Planung aus den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplans entwickelt werden kann. Aufgrund der bestehenden Umgebungsnutzungen und der konkreten Bedarfslage (Stellplatzerweiterung) kämen andere Flächen in größerer Entfernung nicht in Frage.

Die Aufstellung einer stationären Blitzanlage oder sonstigen Geschwindigkeitsanzeigen können nicht auf Ebene des Bauleitplans geregelt werden. Am Kreuzungsbereich erfolgen bereits im heutigen Bestand regelmäßig und stichprobenartig kreispolizeiliche Geschwindigkeitskontrollen.

Dem Ziel der Sicherung einer effizienten Wegeführung folgend ist es auch nicht vorgesehen, den Verkehr durch Geschwindigkeitsreduzierungen zu verlangsamen. Vielmehr wird seitens des Straßenbaulastträgers Straßen NRW eine Geschwindigkeitserhöhung auf 70 km/h für den Westring angeregt, was den Anforderungen an einer außerörtlichen und anbaufreien Straße entspricht.

Die Veranlassungen des Landesbetriebes und der Straßenverkehrsbehörde sind jedoch losgelöst von dem vorliegenden Bauleitplanverfahren und stehen in keinen Zusammenhang mit der Stellplatzerweiterung.

2.8 Stellungnahme Bürger*in 9 vom 10.10.2024:
Kurzzusammenfassung:

Eine neu gegründete Bürgerinitiative begrüßt im Allgemeinen das Vorhaben, die Parkplatzflächen zu erweitern. Jedoch wird gefordert, dass der bestehende Wanderparkplatz sowie der neu geplante Parkplatz kostenlos und für alle Bürger*innen zugänglich bleibt. Des Weiteren sollen die Parkplätze vor allem den Erholungssuchenden und Anwohnenden zur Verfügung stehen.
Die Betroffenen fordern im Zusammenhang mit der geplanten Ampelanlage alternative Lösungen, wie die Installation einer Blitzanlage, um die Zunahme von Lärm und Gefahren zu verringern. Darüber hinaus wird sich mehr Transparenz und die aktive Einbeziehung sowie Information der Anwohnenden gewünscht.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu Parkplatzproblematik und Forderungen:
Die Flächen für die Bestandsstellplatzanlage sowie für die geplante Stellplatzanlage befinden sich im Eigentum des Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG. Die westliche Stellplatzfläche soll künftig ausschließlich den Gästen des Spas vorbehalten und zukünftig kostenpflichtig sein. Hinsichtlich der direkten Nähe und Anbindung an den Fuß- und Radweg zum Spa, ist von einer Nutzung des Parkplatzes durch die Besucher*innen des Spas auszugehen. Die zusätzliche östliche Stellplatzfläche wird der Öffentlichkeit bzw. Wanderern und Erholungssuchenden gewidmet und wird auch weiterhin kostenfrei und frei zugänglich sein. Die Kosten für die Herstellung dieser Stellplatzanlage trägt die Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG.

Durch Beschilderungen werden die Parkplätze entsprechend der vorgesehenen Nutzung, bzw. Zielgruppen ausgewiesen. Die Auswirkungen aufgrund von Fehlverhalten sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens und die Nichtbeachtung der Verhaltensregeln können auf Ebene des Bebauungsplans nicht geregelt werden.
Es wird jedoch darauf verwiesen, dass eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen sowohl für Besucher*innen des Spa als auch für die Allgemeinheit, bzw. für Wanderer und Erholungssuchende vorgesehen werden.

Zu Ampelanlage und Lärmbelästigung:
Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurden die Auswirkungen einer Ampelanlage untersucht. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die Leistungsfähigkeit mit einer Ampel deutlich verbessert werden kann. So kann in der Morgen- und Abendspitze eine gute Qualität erreicht werden. Ohne Ampelanlage ist derzeit bereits im Bestand aber auch mit Planung wochentags eine nicht ausreichende Leistungsfähigkeit festzustellen. Auch die Gefahr für Radfahrer wird durch eine Signalanlage reduziert. Die Aufstellung einer Blitzanlage kann nicht auf Ebene des Bauleitplans geregelt werden. Am Kreuzungsbereich erfolgen bereits im heutigen Bestand regelmäßig und stichprobenartig kreispolizeiliche Geschwindigkeitskontrollen. Es ist durch die geplante Ampelanlage anzunehmen, dass sich die Verkehrssicherheit künftig deutlich verbessern wird. Die Errichtung einer Ampelanlage ist weiterhin vorgesehen.

Das Verkehrsgutachten kann im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingesehen werden.

Zu Anwohnerbeteiligung und Kommunikation:
Die betroffenen Bürger*innen haben im Rahmen des Bauleitplanverfahrens umfängliche Möglichkeiten der Beteiligung sowie Gelegenheit, ihre Anregungen und Bedenken zu erläutern. Die Beteiligung der Öffentlichkeit, in der Stellungnahmen eingebracht werden können, erfolgt nach den Vorgaben des Baugesetzbuches in zwei Schritten, nämlich in der frühzeitigen Beteiligung sowie in der Offenlage.
Nach Sichtung und Auswertung der Stellungnahmen der frühzeitigen Beteiligung wird der nächste Verfahrensschritt, die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB, vorbereitet. Hierzu werden die im Rahmen der Beteiligungen nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB eingebrachten Bedenken werden in die Abwägung eingestellt und den politischen Gremien in öffentlicher Sitzung zur Beratung und Entscheidung vorgelegt. In diesem Zusammenhang sind auch die überarbeiteten Planungsunterlagen, inklusive Fachgutachten öffentlich einzusehen.

Sofern die Öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes beschlossen wird, kann im Anschluss die Bekanntmachung erfolgen und anschließend für die Dauer eines Monats (mindestens 30 Tage) die Offenlage durchgeführt werden. Danach erfolgt eine weitere Abwägung der im Rahmen der Offenlage eingegangenen Stellungnahmen und die Vorbereitung des Satzungsbeschlusses.

Aussagen zum Zeitplan können nicht verlässlich prognostiziert werden. Ein Bebauungsplanverfahren ist stets als ergebnisoffen zu betrachten. Es kann lediglich auf die förmlichen Verfahrensschritte eines Bebauungsplanverfahrens verwiesen werden, die verbindlich im Baugesetzbuch vorgegeben werden.

2.9 Stellungnahme Bürger*in 10 vom 10.10.2024:
Kurzzusammenfassung:

Es gibt Bedenken, dass die Ampelanlage zusätzliche Lärmbelastungen verursachen könnte. Daher wird alternativ eine Blitzanlage oder eine Umleitung des Fahrradwegs vorgeschlagen. Zudem wird gefordert, dass sowohl die bestehenden als auch die geplanten Parkplätze öffentlich und kostenlos bleiben und nicht nur von Gästen des Vabali Spas genutzt werden. Die Interessen der Anwohner sollen ausreichend beachtet werden, um eine Lösung zu finden, die ihnen zugutekommt und die Sorge, dass das Projekt ausschließlich dem Vabali Spa dient, soll ausgeräumt werden.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu Lärmimmissionen:
Die Errichtung eines stationären Blitzanlage würde die unzureichende Leistungsfähigkeit an der Kreuzung Westring / Schalbruch nicht beheben. Es ist weiterhin die Errichtung einer Ampelanlage vorgesehen, da so die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit am Knotenpunkt verbessert werden kann. Im Zuge des Planverfahrens wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, dass die Umsetzung der Lichtsignalanlage empfiehlt.

Verkehrslärm im Umfeld
Im Rahmen des Verfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, um die Auswirkungen des Mehrverkehrs und der Lichtsignalanlage auf die umliegende Bebauung zu untersuchen.

Grundlage für die schalltechnische Untersuchung ist die 16. BImSchV. Da der untersuchte Mehrverkehr jedoch nicht durch erhebliche bauliche Veränderungen im Sinne der BImSchV hervorgerufen wird, erfolgt ihre Anwendung hilfsweise in Ermangelung anderer Grundlagen.

Darüber hinaus ist im Rahmen von Bauleitplanverfahren gemäß Rechtsprechung das Verschlechterungsverbot zu beachten. Demnach darf unterhalb der Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) die Zunahme von Immissionen bis zu 3 dB betragen, bevor eine Erheblichkeit gemäß 16. BImSchV gegeben ist. Der Orientierungswert wird durch ganzzahlige Aufrundung ermittelt.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass an den untersuchten Immissionsorten im Bereich der Straße „Am Schallbruch“ bereits im Bestand Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorliegen. An den Immissionsorten 1 – 4 und 9 - 13 betragen die planbedingten Erhöhungen bis zu 1,8 dB(A), die nicht als wesentliche Erhöhungen zu betrachten sind. An den Immissionsorten 6 – 8 sind Erhöhungen von bis zu 2,3 dB(A) festzustellen, was aufgerundet 3 dB(A) entspricht, jedoch in Relation zur vorhandenen Immissionsbelastung als gering eingestuft werden kann. Da durch das Vorhaben kein erheblicher baulicher Eingriff durchgeführt wird und die 16. BImSchV nicht direkt anzuwenden ist, können die Erhöhungen unter Abwägungsgesichtspunkten hingenommen werden. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird tags um mindestens 3 dB(A) und nachts um mindestens 1 dB(A) unterschritten. Bei Unterschreitung der Schwellenwerte kann davon ausgegangen werden, dass keine gesundheitlichen Gefährdungen auftreten.
Die Berechnungsergebnisse basieren auf Worst-Case-Annahmen. Hierzu zählen die relativ hoch angenommenen Verkehrszahlen aus dem Mobilitätskonzept, eine konstant hohe Verkehrsmenge im Kreuzungsbereich sowie eine verkehrsunabhängige Steuerung der Lichtsignalanlage. In der Realität ist davon auszugehen, dass die Verkehrsmenge geringer als angenommen sein wird und die erhöhten Pegel maximal in den Spitzenstunden auftreten werden. Darüber hinaus ist eine verkehrsabhängige Steuerung vorgesehen, durch die das Abbremsen und Anfahren, insbesondere auf der Straße „Am Westring“ reduziert wird. Ferner ist es vorgesehen die Ampel im Nachtzeitraum auszustellen. Im Ergebnis sind in diesem Fall lediglich Erhöhungen von maximal 0,1 dB(A) festzustellen, was darauf schließen lässt, dass die Pegelerhöhungen überwiegend auf die Lichtsignalanlage und nicht auf die zusätzlichen Verkehre zurückzuführen sind. Ferner wird es nachts zu deutlich weniger Verkehr kommen.

Die Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV um maximal 2,3 dB(A) ist vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastung, der Verbesserung der Verkehrssicherheit- und qualität sowie der Annahme, dass die Berechnungsergebnisse den Worst-Case mit vielen Rotphasen der Lichtsignalanlage widerspiegelt, vertretbar. Darüber hinaus wird die 16. BImSchV nur hilfsweise herangezogen. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich dadurch nicht.

Gewerbelärm im Umfeld:
Der Lärm durch die Parkplatznutzung ist ebenfalls Gegenstand der gutachterlichen Betrachtung. Zur Beurteilung des durch die Parkplatznutzung entstehenden Gewerbelärms werden die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) herangezogen. Die Immissionsrichtwerte für Reine Wohngebiete liegen gemäß TA Lärm bei 50 dB(A) tags (06.00 Uhr - 22.00 Uhr) und 35 dB(A) nachts (22.00 Uhr - 06.00 Uhr). Der maßgebliche Immissionsort für den die Geräuschbeurteilung nach TA Lärm vorgenommen wird, liegt bei bebauten Flächen außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die durch die Erweiterung der Parkplatzfläche entstehenden Gewerbelärmimmissionen, die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum nicht überschritten werden.

Das Schallgutachten kann im Rahmen der Offenlage eingesehen werden.

Zu Parkplatznutzung:
Die Flächen für die Bestandsstellplatzanlage sowie für die geplante Stellplatzanlage befinden sich im Eigentum des Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG. Hinsichtlich des Stellplatzbedarfs soll der bestehende Stellplatz dem Vabali zugeordnet werden.
Der zukünftige Parkplatz des Vabali sowie der heutige Wanderparkplatz befinden sich im Eigentum des Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG. Der Stellplatz des Spas soll ausschließlich den Gästen des Spas vorbehalten werden und zukünftig kostenpflichtig sein. Hinsichtlich der direkten Nähe und Anbindung an den Fuß- und Radweg zum Spa, ist von einer Nutzung des Parkplatzes durch die Besucher*innen des Spas auszugehen.

Die zusätzliche, neue Stellplatzfläche wird der Öffentlichkeit bzw. Wanderern und Erholungssuchenden gewidmet und wird auch weiterhin kostenfrei und frei zugänglich sein. Durch Beschilderungen werden die Parkplätze entsprechend der vorgesehenen Nutzung, bzw. Zielgruppen ausgewiesen.
Die Auswirkungen aufgrund von Fehlverhalten sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens und die Nichtbeachtung der Verhaltensregeln können auf Ebene des Bebauungsplans nicht geregelt werden.
Es wird jedoch darauf verwiesen, dass eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen sowohl für Besucher*innen des Spas als auch für die Allgemeinheit, bzw. für Wanderer und Erholungssuchende vorgesehen werden.

Zu Interessenkonflikt:
Grundsätzlich ist anzumerken, dass das Bauleitplanverfahren durch die Stadt Hilden aufgestellt wird. Die Planungshoheit obliegt bei den gewählten politischen Gremien der Stadt Hilden und nicht etwa bei einem Unternehmen oder Grundstückseigentümer. Dabei handelt die Stadt Hilden im Sinne des Baugesetzbuches. Demzufolge sind Bauleitpläne aufzustellen, um eine städtebauliche Ordnung herbeizuführen oder zu sichern.

Bereits auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung (Flächennutzungsplan) ist die Fläche als Stellplatzanlage ausgewiesen, mit dem Ziel, diese Fläche zukünftig entsprechend zu entwickeln.
Ziel der Planung ist es, auf den Grundstücken des Vabali ausreichende Stellplätze für den Besucherverkehr des Spa sowie für Naherholungssuchende bereitzustellen, sodass auch etwaiger Parkdruck, der heute im Bestand in den umliegenden Wohnstraßen feststellbar ist, künftig mit der vorliegenden Planung abzumildern. Die Bereitstellung von Parkplätzen für Anwohner*innen der umliegenden Wohnsiedlungen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Der Bebauungsplan verfolgt das städtebauliche Ziel der Schaffung von Parkplätzen im Interesse der Öffentlichkeit.

Es wurden unabhängige Fachplanungen erstellt, die die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umgebung untersuchen. Hierzu zählen unter anderem Verkehrs, und Schallgutachten sowie ein Umweltbericht. Die öffentlichen und privaten Belange werden gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen. Ziel ist es, die Erkenntnisse in der Planung zu berücksichtigen, um eine harmonische und sichere Umgebung für die Anwohner*innen und Besucher*innen zu gewährleisten.

2.10 <u>Stellungnahme Bürger*in 11 vom 10.10.2024:</u>
Kurzzusammenfassung:

Bedenken, dass die Ampelanlage zur zusätzlichen Lärm- und Emissionsbelastung wird. Als Alternative wird eine Blitzanlage in beide Richtungen vorgeschlagen. Zudem wird befürchtet, dass der Bau des neuen Parkplatzen das Verkehrsaufkommen erhöht, weshalb, bei ei-

ner Durchführung des Vorhabens gefordert wird, dass die Parkplätze kostenlos bleiben. Es besteht die Sorge, dass die Wohnsituation sich durch vermehrt auftretende Wildbadende, die aufgrund der zusätzlichen Parkplätze kommen könnten, verschlechtern könnte.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu Schallimmissionen:
Verkehrslärm im Umfeld
Im Rahmen des Verfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, um die Auswirkungen des Mehrverkehrs und der Lichtsignalanlage auf die umliegende Bebauung zu untersuchen.

Grundlage für die schalltechnische Untersuchung ist die 16. BImSchV. Da der untersuchte Mehrverkehr jedoch nicht durch erhebliche bauliche Veränderungen im Sinne der BImSchV hervorgerufen wird, erfolgt ihre Anwendung hilfsweise in Ermangelung anderer Grundlagen. Darüber hinaus ist im Rahmen von Bauleitplanverfahren gemäß Rechtsprechung das Verschlechterungsverbot zu beachten. Demnach darf unterhalb der Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) die Zunahme von Immissionen bis zu 3 dB betragen, bevor eine Erheblichkeit gemäß 16. BImSchV gegeben ist. Der Orientierungswert wird durch ganzzahlige Aufrundung ermittelt.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass an den untersuchten Immissionsorten im Bereich der Straße „Am Schallbruch“ bereits im Bestand Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorliegen. An den Immissionsorten 1 – 4 und 9 - 13 betragen die planbedingten Erhöhungen bis zu 1,8 dB(A), die nicht als wesentliche Erhöhungen zu betrachten sind. An den Immissionsorten 6 – 8 sind Erhöhungen von bis zu 2,3 dB(A) festzustellen, was aufgerundet 3 dB(A) entspricht, jedoch in Relation zur vorhandenen Immissionsbelastung als gering eingestuft werden kann. Da durch das Vorhaben kein erheblicher baulicher Eingriff durchgeführt wird und die 16. BImSchV nicht direkt anzuwenden ist, können die Erhöhungen unter Abwägungsgesichtspunkten hingenommen werden. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird tags um mindestens 3 dB(A) und nachts um mindestens 1 dB(A) unterschritten. Bei Unterschreitung der Schwellenwerte kann davon ausgegangen werden, dass keine gesundheitlichen Gefährdungen auftreten.
Die Berechnungsergebnisse basieren auf Worst-Case-Annahmen. Hierzu zählen die relativ hoch angenommenen Verkehrszahlen aus dem Mobilitätskonzept, eine konstant hohe Verkehrsmenge im Kreuzungsbereich sowie eine verkehrsunabhängige Steuerung der Lichtsignalanlage. In der Realität ist davon auszugehen, dass die Verkehrsmenge geringer als angenommen sein wird und die erhöhten Pegel maximal in den Spitzenstunden auftreten werden. Darüber hinaus ist eine verkehrsabhängige Steuerung vorgesehen, durch die das Abbremsen und Anfahren, insbesondere auf der Straße „Am Westring“ reduziert wird. Ferner ist es vorgesehen die Ampel im Nachtzeitraum auszustellen. Im Ergebnis sind in diesem Fall lediglich Erhöhungen von maximal 0,1 dB(A) festzustellen, was darauf schließen lässt, dass die Pegelerhöhungen überwiegend auf die Lichtsignalanlage und nicht auf die zusätzlichen Verkehre zurückzuführen sind. Ferner wird es nachts zu deutlich weniger Verkehr kommen.

Die Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV um maximal 2,3 dB(A) ist vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastung, der Verbesserung der Verkehrssicherheit- und qualität sowie der Annahme, dass die Berechnungsergebnisse den Worst-Case mit vielen Rotphasen der Lichtsignalanlage widerspiegelt, vertretbar. Darüber hinaus wird die 16. BImSchV nur hilfsweise herangezogen. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich dadurch nicht.

Gewerbelärm im Umfeld
Der Lärm durch die Parkplatznutzung ist ebenfalls Gegenstand der gutachterlichen Betrachtung. Zur Beurteilung des durch die Parkplatznutzung entstehenden Gewerbelärms werden die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) herangezogen. Die Immissionsrichtwerte für Reine Wohngebiete liegen gemäß TA Lärm bei 50 dB(A) tags (06.00 Uhr - 22.00 Uhr) und 35 dB(A) nachts (22.00 Uhr - 06.00 Uhr). Der maßgebliche Immissionsort für den die Geräuschbeurteilung nach TA Lärm vorgenommen wird, liegt bei bebauten Flächen außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die durch die Erweiterung der Parkplatzfläche entstehenden Gewerbelärmimmissionen, die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum nicht überschritten werden.

Das Schallgutachten kann im Rahmen der Offenlage eingesehen werden.

Zu Anstieg Verkehrsaufkommen und Erholungssuchenden:
Der Anstieg des Verkehrsaufkommens wurde in dem Verkehrsgutachten berücksichtigt. Aufgrund der Stellplatzanlage mit 151 Plätzen wurde eine Zunahme von 15% des Ziel- und Quellverkehrs angenommen. Zusätzlich wurden die prognostizierten Verkehre aus dem Mobilitätskonzept der Stadt Hilden berücksichtigt.
Im Ergebnis ist der Verkehr mit einer Ampelanlage leistungsfähig abzuwickeln. Durch die Schaffung von insgesamt 151 neuen Stellplätzen wird der Parkdruck ebenfalls reduziert.
Der Elbsee liegt in einem Naturschutzgebiet. Die Nutzung des Elbsees ist eingeschränkt und nur für bestimme Gruppen, wie beispielsweise dem Ruderverein, zulässig. Dass dort Zuwiderhandlungen stattfinden ist der Stadt Hilden bekannt. Etwaige ordnungsbehördliche Maßnahmen sind jedoch durch die Stadt Düsseldorf zu vollziehen, da der Elbsee mit seinen Uferbereichen im Stadtgebiet der Stadt Düsseldorf liegt. Die Aufstellung des Bebauungsplans erfolgt gemäß § 2 Abs. 2 BauGB in Abstimmung mit der Stadt Düsseldorf. Es ist nicht zu vermuten, dass durch die Schaffung von Stellplätzen für das Spa und Naherholungssuchende ein höheres Risiko für das Naturschutzgebiet entsteht.

Zu Parkplatz und Kosten:
Die Flächen für die Bestandsstellplatzanlage sowie für die geplante Stellplatzanlage befinden sich im Eigentum des Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG. Hinsichtlich des Stellplatzbedarfs soll die bereits bestehende Stellplatzanlage dem Spa zugeordnet werden.
Die Stellplatzanlage des Spas soll ausschließlich den Gästen des Spas vorbehalten werden und zukünftig kostenpflichtig sein. Hinsichtlich der direkten Nähe und Anbindung an den Fuß- und Radweg zum Spa, ist von einer Nutzung des Parkplatzes durch die Besucher*innen des Spas auszugehen.

Die zusätzliche, neue Stellplatzfläche wird der Öffentlichkeit bzw. Wanderern und Erholungssuchenden gewidmet und wird auch weiterhin kostenfrei und frei zugänglich sein. Ein entsprechender Vertrag wird zwischen der Stadt Hilden und der Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG vor dem Satzungsbeschluss geschlossen. Die Kosten für die neue Stellplatzanlage werden zudem vom Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG getragen.

Durch Beschilderungen werden die Parkplätze entsprechend der vorgesehenen Nutzung, bzw. Zielgruppen ausgewiesen. Eine Verschlechterung der Wohnsituation für die Anwohner durch die zusätzliche Stellplatzanlage ist nicht zu erwarten, im Gegenteil sollen die Stellplatzanlage den Parkdruck in dem angrenzenden Wohngebiet entschärfen.

2.11 Stellungnahme Bürger*in 12 vom 10.10.2024:
Kurzzusammenfassung:

Positiv gegenüber dem Vorhaben neue Parkplätze zu schaffen und folglich dem Parkplatzdruck entgegen zu wirken, da besonders in dem Bereich Schalbruch 45-161 Parkplatzmangel ein großes Problem darstellt. Gefordert wird, dass sowohl der bestehende als auch der neu geplante Parkplatz öffentlich und kostenlos zugänglich bleiben und sichergestellt wird, dass sie die Anwohnenden entlasten.
Die geplante Ampelanlage wird kritisiert, da diese den Verkehr in die Straße Schalbruch vernachlässigt, während der Linksabbieger zum Vabali Spa beschleunigt wird und wegen der einhergehenden Lärmbelastung.
Vorgeschlagene Alternativen sind: Die Aufstellung einer dauerhaften Blitzanlage in beide Richtungen, um Tempo 50 einzuhalten. Eine aktive Umleitung des den Westring querenden Fuß- und Radverkehrs durch die Hoxbach Unterführung am Nordfriedhof. Deutlichere Markierung der Rad- und Gehwege im Bereich der Kreuzung sowie die Verbesserung des Lärmschutzes für die Anwohnenden des Schalbruchs, z.B. durch Errichtung, bzw. Erhöhung einer Schallschutzwand.
Des Weiteren sollen die Interessen der Anwohnenden ausreichend berücksichtigt werden.
Weitere Anmerkungen sind, dass das Vabali Spa zu Düsseldorf gehört, jedoch die damit einhergehenden Nachteile den Anwohnenden in Hilden zur Last fallen. Ferner wäre zu erwarten, dass sich der Verkehr gemäß Mobilitätskonzept auf den Ringen vermehrt und folglich auch die Lärmbelastung. Die Ampelanlage würde zur Ausbremsung des Verkehrsflusses führen.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu Parkplatz und Kosten:
Auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung (Flächennutzungsplan) ist die Fläche bereits als Stellplatz dargestellt, so dass die Planung aus den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplans entwickelt werden kann.
Aufgrund der bestehenden Umgebungsnutzungen und der konkreten Bedarfslage (Parkplatzerweiterung) kämen andere Flächen in größerer Entfernung nicht in Frage.

Die Flächen für die Bestandsstellplatzanlage sowie für die geplante Stellplatzanlage befinden sich im Eigentum des Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG. Hinsichtlich des Stellplatzbedarfs soll die bereits vorhandene Stellplatzanlage dem Spa zugeordnet werden. Diese westliche Stellplatzfläche soll künftig ausschließlich den Gästen des Spas vorbehalten und zukünftig auch kostenpflichtig sein. Der Anregung diese Stellplatzanlage auch künftig kostenlos zu erhalten, kann nicht gefolgt werden. Hinsichtlich der direkten Nähe und Anbindung an den Fuß- und Radweg zum Spa, ist von einer Nutzung des Parkplatzes durch die Besucher*innen des Spas auszugehen.

Die zusätzliche östliche Stellplatzfläche wird der Öffentlichkeit bzw. Wanderern und Erholungssuchenden gewidmet und wird auch weiterhin kostenfrei und frei zugänglich sein. Ein entsprechender Vertrag wird zwischen der Stadt Hilden und der Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG vor dem Satzungsbeschluss geschlossen. Die Kosten für die neue Stellplatzanlage werden zudem vom Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG getragen.

Durch Beschilderungen werden die Parkplätze entsprechend der vorgesehenen Nutzung, bzw. Zielgruppen ausgewiesen. Die Auswirkungen aufgrund von Fehlverhalten sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens und die Nichtbeachtung der Verhaltensregeln können auf Ebene des Bebauungsplans nicht geregelt werden. Es wird jedoch darauf verwiesen, dass

eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen sowohl für Besucher*innen des Spa als auch für die Allgemeinheit, bzw. für Wanderer und Erholungssuchende vorgesehen werden.

Der Parkplatz am Nordfriedhof ist, wie bereits in der Stellungnahme erwähnt, dem Nordfriedhof zugeordnet. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass Besucher*innen des Spas als auch des Naherholungsgebietes in unmittelbarer Nähe des Ziels parken und es so weiterhin zu Falsch- und Wildparken kommen würde. Der Parkplatz am Nordfriedhof stellt daher keine Alternative zur vorliegenden Planung dar.

Die Bereitstellung von Parkplätzen für Anwohner*innen der umliegenden Wohnsiedlungen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Ziel der Planung ist es, auf den Grundstücken des Vabali ausreichende Stellplätze für den Besucherverkehr des Spa sowie für Naherholungssuchende bereitzustellen, sodass auch etwaiger Parkdruck, der heute im Bestand in den umliegenden Wohnstraßen feststellbar ist, künftig mit der vorliegenden Planung abgemildert wird.

Zu Verkehrsqualität:
Der beigefügte Ausschnitt der Präsentation des Bürgerabends stellt die Bestandssituation im Kreuzungsbereich für die Abendspitze (AS) dar. Im Planfall (AS) – ohne Ampel – sind ähnliche Qualitätsstufen festzustellen. Lediglich der Geradeaus-Verkehr aus Richtung Osten verschlechtert sich von der Stufe C auf D. Unter Berücksichtigung einer Ampelanlage verbessert sich die Gesamtsituation. Auch wenn zum Teil eine Verschlechterung von der Stufe A auf B festzustellen ist, ist insgesamt mit einer guten bis sehr guten Verkehrsqualität zu rechnen. Dies stellt eine wesentliche Verbesserung im Vergleich zum Bestand / Planfall ohne Ampel dar. Der Verkehr auf dem Westring ist weiterhin mit sehr leistungsfähig zu bewerten.

Zu Tempo 50 und Blitzer:
Die Errichtung eines stationären Blitzers würde die unzureichende Leistungsfähigkeit an der Kreuzung Westring / Schalbruch nicht beheben. Die Aufstellung einer Blitzanlage kann nicht auf Ebene des Bauleitplans geregelt werden. Am Kreuzungsbereich erfolgen bereits im heutigen Bestand regelmäßig und stichprobenartig kreispolizeiliche Geschwindigkeitskontrollen. Es ist durch die geplante Ampelanlage anzunehmen, dass sich die Verkehrssicherheit künftig deutlich verbessern wird.

Die Straße Westring befindet sich außerhalb des Siedlungsbereichs in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers Straßen NRW. Die Stadt Hilden hat nur bedingt Einfluss auf die Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Der Westring ist Bestandteil des Hildener Rings, dessen Ziel es ist, das Verkehrsaufkommen in den Städten zu reduzieren, indem eine effiziente Wegeführung angeboten wird. Diesem Ziel folgend ist es nicht vorgesehen, den Verkehr durch Geschwindigkeitsreduzierungen zu verlangsamen. Vielmehr wird seitens des Straßenbaulastträgers Straßen NRW eine Geschwindigkeitserhöhung auf 70 km/h für den Westring angeregt, was den Anforderungen an einer außerörtlichen und anbaufreien Straße entspricht. Die zukünftigen Entwicklungen sind jedoch losgelöst von dem vorliegenden Bauleitplanverfahren und stehen in keinen Zusammenhang mit der geplanten Stellplatzerweiterung.

Zu Fuß- und Radverkehr:
Durch die Errichtung einer Ampelanlage kann nicht nur der motorisierte Individualverkehr leistungsfähig abgewickelt, sondern auch der Fuß- und Radverkehr sicher geführt werden. Hinsichtlich der teilweise unzureichenden Leistungsfähigkeit im Bestand wird die Errichtung einer Ampelanlage weiterhin als erforderlich und zielführend angesehen. Erst Recht vor dem Hintergrund, dass inzwischen seitens des Landesbetriebes Straßen NRW die Information vorliegt, dass der Knotenpunkt als außerorts zu berücksichtigen ist.

Die seitens der einwendenden Person vorgeschlagenen Maßnahmen könnten zwar zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrsführung führen, jedoch nicht zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit an der Kreuzung selbst. Es ist jedoch Aufgabe eine angemessene Lösung für alle Verkehrsteilnehmer zu finden. Die Errichtung einer Ampelanlage wird daher als die bessere Lösung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit gesehen.

Zu Schallimmissionen:
Verkehrslärm im Umfeld
Im Rahmen des Verfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, um die Auswirkungen des Mehrverkehrs und der Lichtsignalanlage auf die umliegende Bebauung zu untersuchen.

Grundlage für die schalltechnische Untersuchung ist die 16. BImSchV. Da der untersuchte Mehrverkehr jedoch nicht durch erhebliche bauliche Veränderungen im Sinne der BImSchV hervorgerufen wird, erfolgt ihre Anwendung hilfsweise in Ermangelung anderer Grundlagen. Darüber hinaus ist im Rahmen von Bauleitplanverfahren gemäß Rechtsprechung das Verschlechterungsverbot zu beachten. Demnach darf unterhalb der Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) die Zunahme von Immissionen bis zu 3 dB betragen, bevor eine Erheblichkeit gemäß 16. BImSchV gegeben ist. Der Orientierungswert wird durch ganzzahlige Aufrundung ermittelt.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass an den untersuchten Immissionsorten im Bereich der Straße „Am Schallbruch“ bereits im Bestand Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorliegen. An den Immissionsorten 1 – 4 und 9 - 13 betragen die planbedingten Erhöhungen bis zu 1,8 dB(A), die nicht als wesentliche Erhöhungen zu betrachten sind. An den Immissionsorten 6 – 8 sind Erhöhungen von bis zu 2,3 dB(A) festzustellen, was aufgerundet 3 dB(A) entspricht, jedoch in Relation zur vorhandenen Immissionsbelastung als gering eingestuft werden kann. Da durch das Vorhaben kein erheblicher baulicher Eingriff durchgeführt wird und die 16. BImSchV nicht direkt anzuwenden ist, können die Erhöhungen unter Abwägungsgesichtspunkten hingenommen werden. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird tags um mindestens 3 dB(A) und nachts um mindestens 1 dB(A) unterschritten. Bei Unterschreitung der Schwellenwerte kann davon ausgegangen werden, dass keine gesundheitlichen Gefährdungen auftreten.
Die Berechnungsergebnisse basieren auf Worst-Case-Annahmen. Hierzu zählen die relativ hoch angenommenen Verkehrszahlen aus dem Mobilitätskonzept, eine konstant hohe Verkehrsmenge im Kreuzungsbereich sowie eine verkehrsunabhängige Steuerung der Lichtsignalanlage. In der Realität ist davon auszugehen, dass die Verkehrsmenge geringer als angenommen sein wird und die erhöhten Pegel maximal in den Spitzenstunden auftreten werden. Darüber hinaus ist eine verkehrsabhängige Steuerung vorgesehen, durch die das Abbremsen und Anfahren, insbesondere auf der Straße „Am Westring“ reduziert wird. Ferner ist es vorgesehen die Ampel im Nachtzeitraum auszustellen. Im Ergebnis sind in diesem Fall lediglich Erhöhungen von maximal 0,1 dB(A) festzustellen, was darauf schließen lässt, dass die Pegelerhöhungen überwiegend auf die Lichtsignalanlage und nicht auf die zusätzlichen Verkehre zurückzuführen sind. Ferner wird es nachts zu deutlich weniger Verkehr kommen.

Die Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV um maximal 2,3 dB(A) ist vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastung, der Verbesserung der Verkehrssicherheit- und qualität sowie der Annahme, dass die Berechnungsergebnisse den Worst-Case mit vielen Rotphasen der Lichtsignalanlage widerspiegelt, vertretbar. Darüber hinaus wird die 16. BImSchV nur hilfsweise herangezogen. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich dadurch nicht.

Gewerbelärm im Umfeld
Der Lärm durch die Parkplatznutzung ist ebenfalls Gegenstand der gutachterlichen Betrachtung. Zur Beurteilung des durch die Parkplatznutzung entstehenden Gewerbelärms werden die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) herangezogen. Die Immissionsrichtwerte für Reine Wohngebiete liegen gemäß TA Lärm bei 50 dB(A) tags (06.00 Uhr - 22.00 Uhr) und 35 dB(A) nachts (22.00 Uhr - 06.00 Uhr). Der maßgebliche Immissionsort für den die Geräuschbeurteilung nach TA Lärm vorgenommen wird, liegt bei bebauten Flächen außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die durch die Erweiterung der Parkplatzfläche entstehenden Gewerbelärmimmissionen, die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum nicht überschritten werden.

Das Schallgutachten kann im Rahmen der Offenlage eingesehen werden.

Zu Anwohnerinteressen:
Bereits auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung (Flächennutzungsplan) ist die Fläche als Parkplatz dargestellt, mit dem Ziel, diese Fläche zukünftig entsprechend zu entwickeln. Ziel der Planung ist es, auf den Grundstücken des Vabali ausreichende Stellplätze für den Besucherverkehr des Spa sowie für Naherholungssuchende bereitzustellen, sodass auch etwaiger Parkdruck, der heute im Bestand in den umliegenden Wohnstraßen feststellbar ist, künftig mit der vorliegenden Planung abzumildern. Die Bereitstellung von Parkplätzen für Anwohner*innen der umliegenden Wohnsiedlungen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.
Es wurden unabhängige Fachplanungen erstellt, die die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umgebung untersuchen. Hierzu zählen unter anderem Verkehrs- und Schallgutachten sowie ein Umweltbericht. Die öffentlichen und privaten Belange werden gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen. Ziel ist es, die Erkenntnisse in der Planung zu berücksichtigen, um eine harmonische und sichere Umgebung für die Anwohner*innen und Besucher*innen zu gewährleisten.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass das Bauleitplanverfahren durch die Stadt Hilden aufgestellt wird. Die Planungshoheit obliegt bei den gewählten politischen Gremien der Stadt Hilden und nicht etwa bei einem Unternehmen oder Grundstückseigentümer. Dabei handelt die Stadt Hilden im Sinne des Baugesetzbuches. Demzufolge sind Bauleitpläne aufzustellen, um eine städtebauliche Ordnung herbeizuführen oder zu sichern.

Zu stadtübergreifende Planung:
Das Vabali befindet sich in Düsseldorf und die geplante Stellplatzanlage in Hilden. Dies ist nicht unüblich für eine Planung bzw. einer gewerblichen Anlage in unmittelbarer Nähe zur Stadtgrenze. Die geplante Stellplatzfläche befinden sich im Eigentum des Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG. Die Kosten für die Errichtung der Stellplatzanlage werden von der Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG getragen. Im Vergleich zum allgemeinen Verkehrsaufkommen wird durch das Vabali nur ein relativ geringes Verkehrsaufkommen erzeugt. Durch das Planvorhaben ist mit keiner Erhöhung der Besucheranzahl des Vabali Spas zu rechnen. Durch die Errichtung einer neuen Stellplatzanlage, die für Wanderer und Erholungssuchende vorbehalten werden soll, ist mit einer Zunahme des Ziel- und Quellverkehrs von 15% auszugehen. Zusätzlich wurden die prognostizierten Verkehre aus dem Mobilitätskonzept der Stadt Hilden berücksichtigt.

Zu Planrecht:
Der Westring befindet sich in der Zuständigkeit des Landesbetriebes Straßen NRW. Es ist eine enge Abstimmung mit dem Landesbetrieb vorzunehmen. Die Stadt Hilden kann nicht alleine entscheiden. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen hat bereits in seiner Stellungnahme vom 09.08.2023 darauf hingewiesen, dass der Abschluss einer Verwal-

tungsvereinbarung zwischen Stadt Hilden und Landesbetriebes Straßen NRW erforderlich wird.

Zu Mobilitätskonzept:
Das Mobilitätskonzept und die daraus resultierenden Entwicklungen auf dem Westring wurden in die Planung einbezogen und bilden die Grundlage für die Berechnung der Verkehrserzeugung.

Zu Verfahren:
Die Stellungnahmen, Vorschläge und Anregungen wurden geprüft und in die Abwägung eingestellt. Der Rat der Stadt Hilden hat die Abwägung über die Stellungnahmen und unterschiedlichen Belange durchzuführen. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung können die aktualisierten Planunterlagen inklusive der Fachgutachten eingesehen werden. Es besteht erneut die Möglichkeit eine Stellungnahme, Vorschläge, Anregungen und Bedenken vorzubringen.

2.12 Stellungnahme Bürger*in 13 vom 11.10.2024:
Kurzzusammenfassung:

Bedenken, dass der neue Parkplatz vor allem dem Vabali Spa zu Gute kommt. Ferner wird angemerkt, dass sich mehr Gäste eingeladen fühlen, im Erholungsgebiet illegal zu baden, grillen und den Ort zu vermüllen. Zudem würde noch mehr Fläche versiegelt werden und das optische Erscheinungsbild des Orteingangs verändert. Die geplante Ampelanlage wird nicht als die beste Lösung angesehen.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Errichtung der zusätzlichen Stellplatzanlage folgt dem Ziel der Schaffung von ausreichend Besucherstellplätze für das Vabali sowie der Deckung der Stellplatznachfrage im Bereich der Naherholungsflächen Menzel- und Elbsee. Auf den Grundstücken des Vabali sollen ausreichende Stellplätze für den Besucherverkehr des Spa sowie für Naherholungssuchende bereitgestellt werden, sodass auch etwaiger Parkdruck, der heute im Bestand in den umliegenden Wohnstraßen feststellbar ist, künftig mit der vorliegenden Planung abgemildert werden kann.
Insgesamt soll durch die Planung der Parkdruck reduziert und Wild- und Falschparken vorgebeugt werden, was der Allgemeinheit zugutekommt.

Das Fehlverhalten von Bürger*innen ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens und kann auf Ebene des Bebauungsplans nicht adressiert werden. Bei dem in der Stellungnahme aufgeführten Fehlverhalten ist das Ordnungsamt der Stadt Düsseldorf zu kontaktieren.
Eine Flächeninanspruchnahme ist nicht mit einer Versiegelung des Bodens gleichzusetzen. Vorliegend können durch eine flächensparende Bauweise, verbunden mit einem angemessenen Anteil an unversiegelten Flächen erhebliche Umweltauswirkungen vermieden und vermindert werden. Zusätzlich werden, um die Umweltauswirkungen weiter einzugrenzen sowie um das Ortsbild nicht zu beeinträchtigen, die Stellplatzflächen durch umfangreiches Begleitgrün in Form von Baum- und Gehölzstandorten umsäumt.

Die Ampelanlage stellt eine Lösung dar, die das Gefahrenproblem reduziert und gleichzeitig die Verkehrsqualität erheblich verbessert. Entsprechend der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens kann durch die Ampelanlage eine sehr gute bis gute Verkehrsqualität am Knotenpunkt erreicht werden.

2.13 Stellungnahme Bürger*in 14 vom 11.10.2024:

Kurzzusammenfassung:

Die geplante Erweiterung der Parkplätze wird begrüßt.
Allerdings bestehen Bedenken, dass die neu geplante Ampelanlage zusätzlichen Lärm hervorruft, weshalb stattdessen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h für den Bereich Schalbruch ab der Abbiegung Elb und in Richtung des Obis nach Elb vorgeschlagen wird. Die Geschwindigkeitsbegrenzung könne durch eine Blitzanlage oder eine Geschwindigkeitsanzeige kontrolliert werden. Zudem würde dies das Abbiegen vom Schalbruch auf den Westring erleichtern.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurden die Auswirkungen einer Ampelanlage untersucht. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit mit einer Ampel deutlich verbessert werden kann. So kann in der Morgen- und Abendspitze eine gute Qualität erreicht werden. Ohne Ampelanlage ist im Bestand und mit Planung wochentags eine nicht ausreichende Leistungsfähigkeit festzustellen. Auch die Gefahr für Radfahrer wird durch eine Signalanlage reduziert. Die Aufstellung einer Blitzanlage kann nicht auf Ebene des Bauleitplans geregelt werden. Am Kreuzungsbereich erfolgen bereits im heutigen Bestand regelmäßig und stichprobenartig kreispolizeiliche Geschwindigkeitskontrollen. Es ist durch die geplante Ampelanlage anzunehmen, dass sich die Verkehrssicherheit künftig deutlich verbessern wird. Die Errichtung einer Ampelanlage ist weiterhin vorgesehen und stellt eine Lösung dar, die das Gefahrenproblem reduziert und gleichzeitig die Verkehrsqualität erheblich verbessert.

Das Verkehrsgutachten kann im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingesehen werden.

Zu Schallimmissionen:
Verkehrslärm im Umfeld
Im Rahmen des Verfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, um die Auswirkungen des Mehrverkehrs und der Lichtsignalanlage auf die umliegende Bebauung zu untersuchen.

Grundlage für die schalltechnische Untersuchung ist die 16. BImSchV. Da der untersuchte Mehrverkehr jedoch nicht durch erhebliche bauliche Veränderungen im Sinne der BImSchV hervorgerufen wird, erfolgt ihre Anwendung hilfsweise in Ermangelung anderer Grundlagen. Darüber hinaus ist im Rahmen von Bauleitplanverfahren gemäß Rechtsprechung das Verschlechterungsverbot zu beachten. Demnach darf unterhalb der Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) die Zunahme von Immissionen bis zu 3 dB betragen, bevor eine Erheblichkeit gemäß 16. BImSchV gegeben ist. Der Orientierungswert wird durch ganzzahlige Aufrundung ermittelt.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass an den untersuchten Immissionsorten im Bereich der Straße „Am Schallbruch“ bereits im Bestand Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorliegen. An den Immissionsorten 1 – 4 und 9 - 13 betragen die planbedingten Erhöhungen bis zu 1,8 dB(A), die nicht als wesentliche Erhöhungen zu betrachten sind. An den Immissionsorten 6 – 8 sind Erhöhungen von bis zu 2,3 dB(A) festzustellen, was aufgerundet 3 dB(A) entspricht, jedoch in Relation zur vorhandenen Immissionsbelastung als gering eingestuft werden kann. Da durch das Vorhaben kein erheblicher baulicher Eingriff durchgeführt wird und die 16. BImSchV nicht direkt anzuwenden ist, können die Erhöhungen unter Abwägungsgesichtspunkten hingenommen werden. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird tags um mindestens 3 dB(A) und nachts um mindestens 1 dB(A) unterschritten. Bei Unterschreitung der Schwellenwerte kann davon ausgegangen werden, dass keine gesundheitlichen Gefährdungen auftreten.

Die Berechnungsergebnisse basieren auf Worst-Case-Annahmen. Hierzu zählen die relativ hoch angenommenen Verkehrszahlen aus dem Mobilitätskonzept, eine konstant hohe Verkehrsmenge im Kreuzungsbereich sowie eine verkehrsunabhängige Steuerung der Lichtsignalanlage. In der Realität ist davon auszugehen, dass die Verkehrsmenge geringer als angenommen sein wird und die erhöhten Pegel maximal in den Spitzenstunden auftreten werden. Darüber hinaus ist eine verkehrsabhängige Steuerung vorgesehen, durch die das Abbremsen und Anfahren, insbesondere auf der Straße „Am Westring“ reduziert wird. Ferner ist es vorgesehen die Ampel im Nachtzeitraum auszustellen. Im Ergebnis sind in diesem Fall lediglich Erhöhungen von maximal 0,1 dB(A) festzustellen, was darauf schließen lässt, dass die Pegelerhöhungen überwiegend auf die Lichtsignalanlage und nicht auf die zusätzlichen Verkehre zurückzuführen sind. Ferner wird es nachts zu deutlich weniger Verkehr kommen.

Die Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV um maximal 2,3 dB(A) ist vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastung, der Verbesserung der Verkehrssicherheit- und qualität sowie der Annahme, dass die Berechnungsergebnisse den Worst-Case mit vielen Rotphasen der Lichtsignalanlage widerspiegelt, vertretbar. Darüber hinaus wird die 16. BImSchV nur hilfsweise herangezogen. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich dadurch nicht.

Gewerbelärm im Umfeld
Der Lärm durch die Parkplatznutzung ist ebenfalls Gegenstand der gutachterlichen Betrachtung. Zur Beurteilung des durch die Parkplatznutzung entstehenden Gewerbelärms werden die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) herangezogen. Die Immissionsrichtwerte für Reine Wohngebiete liegen gemäß TA Lärm bei 50 dB(A) tags (06.00 Uhr - 22.00 Uhr) und 35 dB(A) nachts (22.00 Uhr - 06.00 Uhr). Der maßgebliche Immissionsort für den die Geräuschbeurteilung nach TA Lärm vorgenommen wird, liegt bei bebauten Flächen außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die durch die Erweiterung der Parkplatzfläche entstehenden Gewerbelärmimmissionen, die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum nicht überschritten werden.

Das Schallgutachten kann im Rahmen der Offenlage eingesehen werden.

Zu Geschwindigkeitsbegrenzung:
Die Straße Westring befindet sich außerhalb des Siedlungsbereichs in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers Straßen.NRW. Die Stadt Hilden hat nur bedingt Einfluss auf die Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Der Westring ist Bestandteil des Hildener Rings, dessen Ziel es ist, das Verkehrsaufkommen in den Städten zu reduzieren, indem eine effiziente Wegeführung angeboten wird. Diesem Ziel folgend ist es nicht vorgesehen, den Verkehr durch Geschwindigkeitsreduzierungen zu verlangsamen. Vielmehr wird seitens des Straßenbaulastträgers Straßen.NRW eine Geschwindigkeitserhöhung auf 70 km/h für den Westring in Richtung Süden angeregt, was den Anforderungen an einer außerörtlichen und anbaufreien Straße entspricht. Die zukünftigen Entwicklungen sind jedoch losgelöst von dem vorliegenden Bauleitplanverfahren und stehen in keinen Zusammenhang mit der Stellplatzerweiterung.

Die Aufstellung einer Blitzanlage oder eine Geschwindigkeitsanzeige kann nicht auf Ebene des Bauleitplans geregelt werden. Am Kreuzungsbereich erfolgen bereits im heutigen Bestand regelmäßig und stichprobenartig kreispolizeiliche Geschwindigkeitskontrollen. Es ist durch die geplante Ampelanlage anzunehmen, dass sich die Verkehrssicherheit künftig deutlich verbessern wird. Die Errichtung einer Ampelanlage ist weiterhin vorgesehen und stellt eine Lösung dar, die das Gefahrenproblem reduziert und gleichzeitig die Verkehrsqualität erheblich verbessert.

2.14 Stellungnahme Bürger*in 15 vom 11.10.2024:
Kurzzusammenfassung

Es besteht die Befürchtung, dass die geplanten Parkplätze den Parkdruck im Schalbruch nicht verringern werden. Unterstützt wird die Idee eines für die Besucher*innen des Vabali Spa und des Waldes frei zugänglichen Parkplatzes, bei dem sichergestellt ist, dass er nicht zweckentfremdet wird. Außerdem wird befürchtet, dass die neue Ampelanlage eine Belastung für die Anwohner darstellen könnte, weshalb die Installation einer Geschwindigkeitskontrolle empfohlen wird. Es seien bereits im Bestand Lärmbelästigungen wahrnehmbar.

Stellungnahme der Stadt:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Errichtung der zusätzlichen Stellplatzanlage folgt dem Ziel der Schaffung von ausreichend Besucherstellplätze für das Vabali sowie der Deckung der Stellplatznachfrage im Bereich der Naherholungsflächen Menzel- und Elbsee.

Durch die Errichtung auf den Grundstücken des Vabali sollen ausreichende Stellplätze für den Besucherverkehr des Spa sowie für Naherholungssuchende bereitgestellt werden, sodass auch etwaiger Parkdruck, der heute im Bestand in den umliegenden Wohnstraßen feststellbar ist, künftig mit der vorliegenden Planung abgemildert wird.
Insgesamt soll durch die Planung der Parkdruck reduziert und Wild- und Falschparken vorgebeugt werden, was der Allgemeinheit zugutekommt. Die bereits bestehende Stellplatzanlage soll künftig kostenpflichtig sein, während die neue geplante Stellplatzanlage kostenfrei bleiben soll.

Zu Schallimmissionen:
Verkehrslärm im Umfeld
Im Rahmen des Verfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, um die Auswirkungen des Mehrverkehrs und der Lichtsignalanlage auf die umliegende Bebauung zu untersuchen.

Grundlage für die schalltechnische Untersuchung ist die 16. BImSchV. Da der untersuchte Mehrverkehr jedoch nicht durch erhebliche bauliche Veränderungen im Sinne der BImSchV hervorgerufen wird, erfolgt ihre Anwendung hilfsweise in Ermangelung anderer Grundlagen. Darüber hinaus ist im Rahmen von Bauleitplanverfahren gemäß Rechtsprechung das Verschlechterungsverbot zu beachten. Demnach darf unterhalb der Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) die Zunahme von Immissionen bis zu 3 dB betragen, bevor eine Erheblichkeit gemäß 16. BImSchV gegeben ist. Der Orientierungswert wird durch ganzzahlige Aufrundung ermittelt.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass an den untersuchten Immissionsorten im Bereich der Straße „Am Schallbruch“ bereits im Bestand Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorliegen. An den Immissionsorten 1 – 4 und 9 - 13 betragen die planbedingten Erhöhungen bis zu 1,8 dB(A), die nicht als wesentliche Erhöhungen zu betrachten sind. An den Immissionsorten 6 – 8 sind Erhöhungen von bis zu 2,3 dB(A) festzustellen, was aufgerundet 3 dB(A) entspricht, jedoch in Relation zur vorhandenen Immissionsbelastung als gering eingestuft werden kann. Da durch das Vorhaben kein erheblicher baulicher Eingriff durchgeführt wird und die 16. BImSchV nicht direkt anzuwenden ist, können die Erhöhungen unter Abwägungsgesichtspunkten hingenommen werden. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird tags um mindestens 3 dB(A) und nachts um mindestens 1 dB(A) unterschritten. Bei Unterschreitung der Schwellenwerte kann davon ausgegangen werden, dass keine gesundheitlichen Gefährdungen auftreten.

Die Berechnungsergebnisse basieren auf Worst-Case-Annahmen. Hierzu zählen die relativ hoch angenommenen Verkehrszahlen aus dem Mobilitätskonzept, eine konstant hohe Verkehrsmenge im Kreuzungsbereich sowie eine verkehrsunabhängige Steuerung der Lichtsignalanlage. In der Realität ist davon auszugehen, dass die Verkehrsmenge geringer als angenommen sein wird und die erhöhten Pegel maximal in den Spitzenstunden auftreten werden. Darüber hinaus ist eine verkehrsabhängige Steuerung vorgesehen, durch die das Abbremsen und Anfahren, insbesondere auf der Straße „Am Westring“ reduziert wird. Ferner ist es vorgesehen die Ampel im Nachtzeitraum auszustellen. Im Ergebnis sind in diesem Fall lediglich Erhöhungen von maximal 0,1 dB(A) festzustellen, was darauf schließen lässt, dass die Pegelerhöhungen überwiegend auf die Lichtsignalanlage und nicht auf die zusätzlichen Verkehre zurückzuführen sind. Ferner wird es nachts zu deutlich weniger Verkehr kommen.

Die Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV um maximal 2,3 dB(A) ist vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastung, der Verbesserung der Verkehrssicherheit- und qualität sowie der Annahme, dass die Berechnungsergebnisse den Worst-Case mit vielen Rotphasen der Lichtsignalanlage widerspiegelt, vertretbar. Darüber hinaus wird die 16. BImSchV nur hilfsweise herangezogen. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich dadurch nicht.

Gewerbelärm im Umfeld
Der Lärm durch die Parkplatznutzung ist ebenfalls Gegenstand der gutachterlichen Betrachtung. Zur Beurteilung des durch die Parkplatznutzung entstehenden Gewerbelärms werden die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) herangezogen. Die Immissionsrichtwerte für Reine Wohngebiete liegen gemäß TA Lärm bei 50 dB(A) tags (06.00 Uhr - 22.00 Uhr) und 35 dB(A) nachts (22.00 Uhr - 06.00 Uhr). Der maßgebliche Immissionsort für den die Geräuschbeurteilung nach TA Lärm vorgenommen wird, liegt bei bebauten Flächen außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die durch die Erweiterung der Parkplatzfläche entstehenden Gewerbelärmimmissionen, die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum nicht überschritten werden.

Das Schallgutachten kann im Rahmen der Offenlage eingesehen werden. Hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrszunahme ist mit keiner wesentlichen Steigerung der Belastung durch Abgase zu rechnen.

Zu Fehlverhalten:
Die Auswirkungen aufgrund von Fehlverhaltens (z.B. die Demonstration der Soundanlage) sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Die Nichtbeachtung der Verhaltensregeln können auf Ebene des Bebauungsplans nicht geregelt werden. Durch Beschilderungen werden die Parkplätze entsprechend der vorgesehenen Nutzung, bzw. Zielgruppen ausgewiesen.

Zu Geschwindigkeitsbegrenzung:
Die Hinweise zum Motorenlärm werden zur Kenntnis genommen. Diese Wahrnehmungen werden auch von dem vorliegenden Schallgutachten bestätigt.

Die Errichtung eines stationären Blitzers würde die vorliegende unzureichende Leistungsfähigkeit an der Kreuzung Westring / Schalbruch nicht beheben. Die Aufstellung einer Blitzanlage kann nicht auf Ebene des Bauleitplans geregelt werden. Am Kreuzungsbereich erfolgen bereits im heutigen Bestand regelmäßig und stichprobenartig kreispolizeiliche Geschwindigkeitskontrollen. Es ist durch die geplante Ampelanlage anzunehmen, dass sich die Verkehrssicherheit künftig deutlich verbessern wird.

Die Straße Westring befindet sich außerhalb des Siedlungsbereichs in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers Straßen NRW. Die Stadt Hilden hat nur bedingt Einfluss auf die Geschwindigkeitsbegrenzungen. Der Westring ist Bestandteil des Hildener Rings, dessen Ziel es ist, das Verkehrsaufkommen in den Städten zu reduzieren, indem eine effiziente Wegeführung angeboten wird. Diesem Ziel folgend ist es nicht vorgesehen, den Verkehr durch Geschwindigkeitsreduzierungen zu verlangsamen. Vielmehr wird seitens des Straßenbaulastträgers Straßen NRW eine Geschwindigkeitserhöhung auf 70 km/h für den Westring angeregt, was den Anforderungen an einer außerörtlichen und anbaufreien Straße entspricht. Die zukünftigen Entwicklungen sind jedoch losgelöst von dem vorliegenden Bauleitplanverfahren und stehen in keinen Zusammenhang mit der Stellplatzerweiterung, so dass keine Berücksichtigung erfolgt.

Zu Parkplatz und Kosten:
Die Flächen für die Bestandsstellplatzanlage sowie für die geplante Stellplatzanlage befinden sich im Eigentum des Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG. Die Stadt Hilden tritt hier nicht als Verkäufer der Parkplatzflächen auf.

Hinsichtlich des Stellplatzbedarfs soll der bestehende Stellplatz dem Spa zugeordnet werden. Die Stellplatzanlage mit der Zweckbestimmung Spa soll ausschließlich den Gästen des Spas vorbehalten werden und zukünftig kostenpflichtig sein. Hinsichtlich der direkten Nähe und Anbindung an den Fuß- und Radweg zum Spa, ist von einer Nutzung des Parkplatzes durch die Besucher*innen des Spas auszugehen.

Die zusätzliche, neue Stellplatzanlage wird der Öffentlichkeit bzw. Wanderern und Erholungssuchenden gewidmet und wird auch weiterhin kostenfrei und frei zugänglich sein. Ein entsprechender Vertrag wird zwischen der Stadt Hilden und der Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG vor dem Satzungsbeschluss geschlossen. Die Kosten für die neue Stellplatzanlage werden zudem vom Vabali Spa Düsseldorf GmbH & Co. KG getragen.

Durch Beschilderungen werden die Parkplätze entsprechend der vorgesehenen Nutzung, bzw. Zielgruppen ausgewiesen.

3. die Anregungen aus dem Protokoll zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit werden im Übrigen zur Kenntnis genommen.

4. die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 267 für den Bereich Westring / Schalbruch sowie die Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange bei der Aufstellung von Bauleitplänen gem. § 4 Abs. 2 i. V. m. § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394).

Das rund 15.800 m² große Plangebiet umfasst gänzlich die Flurstücke 179, 181, 187, 209 sowie Teilbereiche der Flurstücke 25, 180, 185, 205 in der Flur 34, Gemarkung Hilden. Darüber hinaus schließt der Geltungsbereich auch die Flurstücke 1062 und 1064 sowie Teilbereiche der Flurstücke 976 und 1063 in der Flur 11, Gemarkung Hilden, ein.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans grenzt im Norden und Nordosten an landwirtschaftliche Flächen und im Osten und Süden an die Verkehrsflächen des Hildener Westrings und der Straße Schalbruch. Im Südosten des Plangebietes befindet sich der Siedlungsrand des Hildener Stadtgebietes und im Süden der bewaldete Böschungsbereich des Menzelsees. Im Westen wird das Plangebiet durch die Straßen Breidenbruch, sowie die angrenzenden Wald- und Gewässerflächen des Elbsees begrenzt.

Ziel des Bauleitplanverfahrens ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung des bestehenden Parkraumangebotes zu schaffen und das bereits vorhandene Parkraumangebot planungsrechtlich zu sichern. Darüber hinaus werden die angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen des Schalbruchs und Westrings einbezogen, um die anvisierte Umgestaltung des Kreuzungsbereiches Westring / Schalbruch planungsrechtlich zu sichern bzw. vorzubereiten.

Dem Offenlagebeschluss liegt die Begründung mit Stand vom Dezember 2024 zu Grunde.

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich beschlossen
14 Ja-Stimmen (CDU, SPD, FDP, AfD)
7 Nein-Stimmen (Grüne, BA, Herr Behner)

5.5 Beschluss des Mobilitätskonzepts für die Stadt Hilden WP 20-25 SV 61/191/2

Rm Reffgen/BA stellte für seine Fraktion den nachfolgenden Ergänzungsantrag, der bereits in der Ratssitzung am 17.12.2024 eingereicht wurde:

„Der Rat der Stadt möge beschließen:

1. *Ergänzend und abweichend von dem mit der Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/191/1 vorgelegten Beschlussvorschlag wird auf ein „flächendeckendes Tempo 30“ verzichtet. Stattdessen wird die Prüfung zur Ausweisung von Tempo 30 (Kernvorschlag/Anlage 3) auf innerörtlichen Straßen beschränkt - unter Berücksichtigung folgender Ausnahmen:*

   - *Hochdahler Straße zwischen Richard-Wagner-Straße und Zufahrt Ostring/Giesenheide*
   - *Gerresheimer Straße zwischen Lodenheide und Kreuzung Nordring/Westring*
   - *Ellerstraße zwischen Körnerstraße und Einmündung Westring/Hülsenstraße*
   - *Baustraße zwischen den Einmündungen Grünstraße und Breddert (anbaufreier Abschnitt)*

   Die genannten Teilstücke sollen weiterhin mit Tempo 50 ausgewiesen werden.
   Darüber hinaus wird die Elberfelder Straße auf dem Teilstück zwischen Ortsausgang und der Einmündung Waldkaserne mit Tempo 50 ausgewiesen.

2. *Für die Realisierung der ausgewiesenen bzw. zu prüfenden Maßnahmen wird die Verwaltung beauftragt, bis 2026 ein Stufenkonzept zu erarbeiten und dem Rat vorzulegen.*

3. *Bezüglich der einzelnen Maßnahmen sind für jede Straße in Betracht kommende Vorschläge zu erstellen, die dem Stadtentwicklungsausschuss zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen sind.*

4. *In einem jährlich fortzuschreibenden Umsetzungsplan sind die Auswirkungen auf Klimaziele etc. darzustellen. Sofern davon abgewichen wird, sind Hinderungsgründe zu nennen.*

5. *Im Rahmen der Berichtspflicht der Verwaltung hat alle fünf Jahre eine Evaluierung der durchgeführten Maßnahmen stattzufinden.*

Begründung:

A. *Derzeit sind im Hildener Straßennetz mit einer Gesamtlänge von etwa 150 km circa 86 km mit Tempo 30 ausgewiesen. Sofern das Mobilitätskonzept auf der mit diesem Antrag beschriebe-*

nen Grundlage realisiert wird, kämen etwa 11 km Straßenlänge mit Tempo 30 hinzu. Dies entspricht einem Anteil von etwa 7.4 Prozent. Auf Strecken von rund 50 km Länge dürfte demnach wie bisher mit Tempo 50 oder schneller gefahren werden.
Die Relationen dieser Längenangaben machen deutlich, wie irreführend der Begriff „flächendeckendes Tempo 30“ ist.

B. *Die mit dem Mobilitätskonzept geschaffenen Orientierungs-Grundlagen sollten als Auftrag zur sukzessiven Umsetzung verstanden werden. Damit soll für alle Beteiligten ein transparenter Prozess zustande kommen, der weiterhin die Möglichkeit zur Mitwirkung in Mobilitätsfragen einräumt.“*

Rm Schneider/CDU stellte für seine Fraktion, die drei nachfolgenden Ergänzungsanträge, die in der Sitzung des Rates am 17.12.2024 bereits eingereicht wurden:

„Ergänzungsantrag (Tempo 30)

Ergänzend zum Beschluss des Rates vom 25.09.2024 beantragt die CDU-Fraktion, folgende Straßenabschnitte dauerhaft mit Tempo 30 auszuweisen.

Dabei möchten wir betonen, dass Hauptverkehrsstraßen weiterhin für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) frei zugänglich bleiben müssen. Eine Vergrößerung von Fahrradwegen auf Kosten des MIV und ÖPNV, die eine Verlangsamung und unattraktive Gestaltung der Verkehrsflüsse zur Folge hätte, lehnen wir ab.

Begründung:

Aus Sicht der CDU-Fraktion ist es entscheidend, dass das Ziel einer nachhaltigen Mobilitätswende nicht durch eine pauschale Einführung von flächendeckendem Tempo 30 verfolgt wird. Stattdessen befürworten wir eine differenzierte Betrachtung. In bestimmten Bereichen, in denen Hauptverkehrsstraßen, Fahrradstraßen und andere Verkehrswege nicht klar voneinander getrennt werden können, erachten wir die Einführung von Tempo 30 als sinnvoll, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer insbesondere von Radfahrenden und Fußgängern zu gewährleisten.

<u>Prüfung und Integration ins Mobilitätskonzept</u>

Wir beantragen zudem, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen und die Einführung von Tempo 30 auf den genannten Straßenabschnitten im Rahmen des Mobilitätskonzeptes geprüft und berücksichtigt werden.

Folgende Straßenabschnitte sollen dauerhaft mit Tempo 30 ausgewiesen werden:

- *Richrather Straße von Unterführung S1 bis zur Baustraße (neuer Kreisverkehr)*
- *Baustraße - Am Lindenplatz - Heiligenstraße*
- *Baustraße - Grünstraße*

Ergänzungsantrag (Reduzierung von Ampelanlagen)

Die CDU-Fraktion beantragt, die Anzahl der Ampelanlagen im Stadtgebiet Hilden zu reduzieren.

Begründung:

Die Beobachtungen des täglichen Berufsverkehrs zeigen deutlich, dass die Vielzahl der Ampeln im Stadtgebiet Hilden eine verlässliche und flüssige Durchquerung der Stadt erheblich behindert.

Wir bitten daher die Stadtverwaltung, eine Prüfung durchzuführen, welche Ampelanlagen entbehr-

lich sind und entfernt werden können, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Ein konkretes Beispiel hierfür wäre die Ampelanlage auf der Klotzstraße zwischen dem Steinhäuser Centrum und Pizza Mario's.

Die Ergebnisse dieser Prüfung sollen in das Mobilitätskonzept der Stadt Hilden integriert werden, um eine nachhaltige Verbesserung des innerstädtischen Verkehrsflusses sicherzustellen.

Ergänzungsantrag (Fahrradstraßennetz)

Die CDU-Fraktion sieht einen der wichtigsten Gründe, weshalb der Rat in seiner Sitzung am 25.09.2024 beschlossen hat, den Kernvorschlag „Tempo 30" aus dem Mobilitätskonzept herauszunehmen, darin, dass die Attraktivität der Hauptverkehrsstraßen nicht allein durch eine Geschwindigkeitsreduzierung gesteigert werden kann. Vielmehr kann die Attraktivität für den Radverkehr besser durch die gezielte Aufwertung von Nebenstraßen erreicht werden.

Begründung:

Die klare Trennung zwischen öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Radverkehr fördert den Ausbau eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts und sorgt für eine sinnvolle Verkehrslenkung. Durch die Ausweisung von Nebenstraßen als Fahrradstraßen kann ein attraktives innerstädtisches Fahrradnetz geschaffen werden, das die Hauptverkehrsstraßen entlastet und den Radverkehr fördert.

Daher beantragt die CDU-Fraktion:

1. *Die Prüfung der Ausweisung folgender Straßen als Fahrradstraße, um ein zusammenhängendes und attraktives Fahrradstraßennetz abseits der Hauptverkehrsstraßen zu etablieren:*

   <u>Nord:</u>

   - *Kosenberg - Furtwänglerstraße*
   - *Richard-Wagner-Straße zwischen Furtwängerstraße - Zelterstraße*
   - *Zelterstraße*
   - *Verdistraße ohne Seitenstraßen*
   - *Nordstraße bis Bogenstraße*
   - *Bogenstraße*
   - *Hoffeldstraße von Bogenstraße bis Bismarckstraße*
   - *Bismarckstraße*
   - *Lortzingstraße bis Mozartstraße*
   - *Mozartstraße bis Bogenstraße*

   <u>Nordwest:</u>

   - *Meide bis Herderstraße*
   - *Herderstraße bis Heerstraße*
   - *Heerstraße von Gerresheimer Straße bis Luisenstraße*
   - *Gerresheimer Straße von „Aldi-Ei" bis Berliner Straße*

   <u>Südwest:</u>

   - *Schulstraße - Hagelkreuzstraße*
   - *Schützenstraße - Bruchhauser Weg bis Salzmannweg*
   - *Oerkhaus - An den Gölden*

<u>Südost</u>

- *Heiligenstraße - Kirchhofstraße - Am Lindenplatz - Baustraße - Sankt-Konrad-Allee - Kölner Straße - Am Strauch - Erikaweg bis Lehmkuhler Weg*
- *Lehmkuhler Weg von Erikaweg bis Verlacherhof*

<u>Ost:</u>

- *Kalstert*
- *Pungshausstraße ohne Seitenstraßen*
- *Gartenstraße*
- *Am Holterhöfchen*
- *Am Feuerwehrhaus*
- *Walder Straße von Gartenstraße bis Mittelstraße*
- *Menzelweg*
- *Henkenheide von Menzelweg bis Grünstraße*
- *Grünstraße von Henkenheide bis Baustraße oder erweitern bis Pungshausstraße*

2. *Die Integration der Ergebnisse dieser Prüfung in das Mobilitätskonzept der Stadt Hilden.*

Rm Schneider/CDU erkundigte sich, wie sich die von der Verwaltung in den Erläuterungen zur Ergänzungsvorlage WP 20-25 SV 61/191/2 dargestellten Kosten von 100.000€ für eine mögliche weitere Vorgehenswese zusammensetzen.

Herr Beig. Stuhlträger erläuterte, dass es sich um knapp kalkulierte Honorare handele, die nur geschätzt seien und nicht auf Angebote basieren. Die Schätzung teile sich wie folgt auf:

- Je 15.000€ für die Vorentwurfsplanung der zwei Kreisverkehre und der beiden Auffahrten auf den Ostring (Walder Straße und Oststraße)
- 10.000€ für die Festlegung von aus der StVO möglichen Tempo 30-Ausweisungen und Einarbeitung in das Verkehrsmodell
- 10.000€ für die Bewertung der Notwendigkeit der Lichtsignalanlage mit der aus dem Verkehrsmodell ermittelten künftigen Verkehrsbelastungen
- 10.000€ für die Bewertung der von der CDU vorgeschlagenen zusätzlichen Fahrradstraßen
- 10.000€ für den Beteiligungsprozess mit 2 Workshops des Stadtentwicklungsausschusses, der Arbeitsgemeinschaft, des Arbeitskreises und der Stadtkonferenz.

Rm Schneider/BA beantragte für seine Fraktion, entsprechend der in der aktuellen Ergänzungsvorlage dargestellten Möglichkeit zu verfahren und im Haushaltsplan 2025 einen Betrag von 100.000€ für eine weitere Planungsphase und die Vorentwurfsplanungen bereitzustellen.

Aus der nachfolgenden Aussprache ist festzuhalten, dass Rm Joseph/FDP für seine Fraktion den Anträgen der CDU-Fraktion mit Ausnahme des Antrages „Fahrradstraßen“ zustimmt, während Rm Buchner/SPD und sachk. Bürger Wolf/Grüne für ihre Fraktionen dem vorliegenden Beschlussvorschlag der Verwaltung mit Ergänzung der Ziffer 1 des Antrages der Fraktion Bürgeraktion zustimmen.

Nach einer weiteren kontroversen Diskussion wurde eine Sitzungsunterbrechung beschlossen.

Die Sitzung wurde von 19:10 Uhr bis 19:28 Uhr unterbrochen.

Rm Reffgen/BA stellte nach Wiedereintritt in die Sitzung den nachfolgenden modifizierten Antrag und bat um getrennte Abstimmung der Ziffer 1 und der Ziffern 2-4:

1. *Ergänzend und abweichend von dem mit Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/191/1 vorgelegten Beschlussvorschlag wird auf ein „flächendeckendes Tempo 30" verzichtet. Stattdessen wird die Prüfung zur Ausweisung von Tempo 30 (Kernvorschlag/Anlage 3) auf innerörtliche Straßen beschränkt – unter Berücksichtigung folgender Ausnahmen:*
   - *Hochdahler Straße zwischen Richard-Wagner-Straße und Zufahrt Ostring/Giesenheide*
   - *Gerresheimer Straße zwischen Lodenheide und Kreuzung Nordring/Westring*
   - *Ellerstraße zwischen Körnerstraße und Einmündung Westring/Hülsenstraße*
   - *Baustraße zwischen den Einmündungen Grünstraße und Breddert (anbaufreier Abschnitt)*

   Die genannten Teilstücke sollen weiterhin mit Tempo 50 ausgewiesen werden.
   Darüber hinaus ist es Ziel, die Elberfelder Straße auf dem Teilstück zwischen Ortsausgang und der Einmündung Waldkaserne mit Tempo 50 auszuweisen.

2. *Für die Realisierung der ausgewiesenen bzw. zu prüfenden Maßnahmen wird die Verwaltung beauftragt, bis 2026 ein Stufenkonzept zu erarbeiten und dem Rat vorzulegen.*

3. *Bezüglich der Maßnahmen sind für jede Straße in Betracht kommende Vorschläge dem Stadtentwicklungsausschuss vorzustellen.*

4. *In einem jährlich fortzuschreibenden Umsetzungsplan sind die Auswirkungen auf Klimaziele etc. darzustellen. Sofern davon abgewichen wird, sind Hinderungsgründe zu nennen.*

Die Vorsitzende informierte über die Abstimmungsreihenfolge und die gewünschten getrennten Abstimmungen zu einzelnen Ziffern. Sie stellte die Anträge und Beschlussvorschläge wie folgt zur Abstimmung:

Antrag der CDU-Fraktion - Überarbeitung Mobilitätskonzept durch neue Planungsphase:

Der Rat beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss, entsprechend dem Vorschlag der Verwaltung in Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/191/2 im Haushaltsplan 2025 einen Betrag von 100.000€ für eine weitere Planungsphase und die Vorentwurfsplanungen bereitzustellen.

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich abgelehnt
9 Ja-Stimmen (CDU, FDP, AfD)
12 Nein-Stimmen (SPD, Grüne, AfD, BA, Herr Behner)

Modifizierter Ergänzungsantrag der Fraktion Bürgeraktion
Getrennte Abstimmung über Ziffer 1 und Ziffer 2 bis 4

Abstimmung zu Ziffer 1:

2. Ergänzend und abweichend von dem mit Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/191/1 vorgelegten Beschlussvorschlag wird auf ein „flächendeckendes Tempo 30" verzichtet. Stattdessen wird die Prüfung zur Ausweisung von Tempo 30 (Kernvorschlag/Anlage 3) auf innerörtliche Straßen beschränkt – unter Berücksichtigung folgender Ausnahmen:
   - Hochdahler Straße zwischen Richard-Wagner-Straße und Zufahrt Ostring/Giesenheide
   - Gerresheimer Straße zwischen Lodenheide und Kreuzung Nordring/Westring
   - Ellerstraße zwischen Körnerstraße und Einmündung Westring/Hülsenstraße
   - Baustraße zwischen den Einmündungen Grünstraße und Breddert (anbaufreier Abschnitt)

Die genannten Teilstücke sollen weiterhin mit Tempo 50 ausgewiesen werden.
Darüber hinaus ist es Ziel, die Elberfelder Straße auf dem Teilstück zwischen Ortsausgang und der Einmündung Waldkaserne mit Tempo 50 auszuweisen.

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich beschlossen
19 Ja-Stimmen (CDU, SPD, Grüne, BA, Herr Behner)
2 Nein-Stimmen (FDP, AfD)

Abstimmung zu Ziffer 2 bis 4:

5. Für die Realisierung der ausgewiesenen bzw. zu prüfenden Maßnahmen wird die Verwaltung beauftragt, bis 2026 ein Stufenkonzept zu erarbeiten und dem Rat vorzulegen.

6. Bezüglich der Maßnahmen sind für jede Straße in Betracht kommende Vorschläge dem Stadtentwicklungsausschuss vorzustellen.

7. In einem jährlich fortzuschreibenden Umsetzungsplan sind die Auswirkungen auf Klimaziele etc. darzustellen. Sofern davon abgewichen wird, sind Hinderungsgründe zu nennen.

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich beschlossen
12 Ja-Stimmen (SPD, Grüne, AfD, BA, Herr Behner)
9 Nein-Stimmen (CDU, FDP, AfD)

Ergänzungsantrag der CDU-Fraktion (Tempo 30)

Wir beantragen zudem, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen und die Einführung von Tempo 30 auf den genannten Straßenabschnitten im Rahmen des Mobilitätskonzeptes geprüft und berücksichtigt werden.

Folgende Straßenabschnitte sollen dauerhaft mit Tempo 30 ausgewiesen werden:

- Richrather Straße von Unterführung S1 bis zur Baustraße (neuer Kreisverkehr)
- Baustraße - Am Lindenplatz - Heiligenstraße
- Baustraße - Grünstraße

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich abgelehnt
9 Ja-Stimmen (CDU, FDP, AfD)
11 Nein-Stimmen (SPD, Grüne, Herr Behner)
1 Enthaltung (BA)

Ergänzungsantrag der CDU-Fraktion (Reduzierung von Ampelanlagen)

Die CDU-Fraktion beantragt, die Anzahl der Ampelanlagen im Stadtgebiet Hilden zu reduzieren.

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich abgelehnt
10 Ja-Stimmen (CDU, FDP, AfD, Herr Behner)

11 Nein-Stimmen (SPD, Grüne, BA)

Ergänzungsantrag der CDU-Fraktion (Fahrradstraßennetz)

Daher beantragt die CDU-Fraktion:

3. Die Prüfung der Ausweisung folgender Straßen als Fahrradstraße, um ein zusammenhängendes und attraktives Fahrradstraßennetz abseits der Hauptverkehrsstraßen zu etablieren:

   Nord:

   - Kosenberg - Furtwänglerstraße
   - Richard-Wagner-Straße zwischen Furtwängerstraße - Zelterstraße
   - Zelterstraße
   - Verdistraße ohne Seitenstraßen
   - Nordstraße bis Bogenstraße
   - Bogenstraße
   - Hoffeldstraße von Bogenstraße bis Bismarckstraße
   - Bismarckstraße
   - Lortzingstraße bis Mozartstraße
   - Mozartstraße bis Bogenstraße

   Nordwest:

   - Meide bis Herderstraße
   - Herderstraße bis Heerstraße
   - Heerstraße von Gerresheimer Straße bis Luisenstraße
   - Gerresheimer Straße von „Aldi-Ei“ bis Berliner Straße

   Südwest:

   - Schulstraße - Hagelkreuzstraße
   - Schützenstraße - Bruchhauser Weg bis Salzmannweg
   - Oerkhaus - An den Gölden

   Südost

   - Heiligenstraße - Kirchhofstraße - Am Lindenplatz - Baustraße - Sankt-Konrad-Allee - Kölner Straße - Am Strauch - Erikaweg bis Lehmkuhler Weg
   - Lehmkuhler Weg von Erikaweg bis Verlacherhof

   Ost:

   - Kalstert
   - Pungshausstraße ohne Seitenstraßen
   - Gartenstraße
   - Am Holterhöfchen
   - Am Feuerwehrhaus
   - Walder Straße von Gartenstraße bis Mittelstraße
   - Menzelweg
   - Henkenheide von Menzelweg bis Grünstraße
   - Grünstraße von Henkenheide bis Baustraße oder erweitern bis Pungshausstraße

4. Die Integration der Ergebnisse dieser Prüfung in das Mobilitätskonzept der Stadt Hilden.

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich abgelehnt
7 Ja-Stimmen (CDU)
13 Nein-Stimmen (SPD, Grüne, FDP, BA, Herr Behner)
1 Enthaltung (AfD)

Beschlussvorschlag mit Ergänzungsantrag der Fraktion Bürgeraktion unter Ziffer 2a:
getrennte, teilweise alternativ Abstimmung über die einzelnen Ziffern

Der Rat der Stadt Hilden beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss

1. den Bericht des Mobilitätskonzeptes von Kapitel 1 bis 7 gemäß Anlage 1

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig beschlossen bei 1 Enthaltung (AfD)

2. das Kapitel 7.1 des Mobilitätskonzeptes

   a) mit „Kernvorschlag“ als Teil der vom Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen gemäß Anlage 3

      1. Ergänzend und abweichend von dem mit Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/191/1 vorgelegten Beschlussvorschlag wird auf ein „flächendeckendes Tempo 30“ verzichtet. Stattdessen wird die Prüfung zur Ausweisung von Tempo 30 (Kernvorschlag/Anlage 3) auf innerörtliche Straßen beschränkt – unter Berücksichtigung folgender Ausnahmen:
         - Hochdahler Straße zwischen Richard-Wagner-Straße und Zufahrt Ostring/Giesenheide
         - Gerresheimer Straße zwischen Lodenheide und Kreuzung Nordring/Westring
         - Ellerstraße zwischen Körnerstraße und Einmündung Westring/Hülsenstraße
         - Baustraße zwischen den Einmündungen Grünstraße und Breddert (anbaufreier Abschnitt)

         Die genannten Teilstücke sollen weiterhin mit Tempo 50 ausgewiesen werden. Darüber hinaus ist es Ziel, die Elberfelder Straße auf dem Teilstück zwischen Ortsausgang und der Einmündung Waldkaserne mit Tempo 50 auszuweisen.

      2. Für die Realisierung der ausgewiesenen bzw. zu prüfenden Maßnahmen wird die Verwaltung beauftragt, bis 2026 ein Stufenkonzept zu erarbeiten und dem Rat vorzulegen.

      3. Bezüglich der Maßnahmen sind für jede Straße in Betracht kommende Vorschläge dem Stadtentwicklungsausschuss vorzustellen.

      4. In einem jährlich fortzuschreibenden Umsetzungsplan sind die Auswirkungen auf Klimaziele etc. darzustellen. Sofern davon abgewichen wird, sind Hinderungsgründe zu nennen.

oder

b) ohne „Kernvorschlag“ gemäß Anlage 4

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich beschlossen Alternative a)
Alternative a) 12 Ja-Stimmen (SPD, Grüne, BA, Herr Behner)
Alternative b) 9 Ja-Stimmen (CDU, FDP, AfD)

3. die Kapitel 7.2 bis einschließlich 7.9 des Mobilitätskonzeptes (Maßnahmen der „roten Liste“) gemäß Anlage 1

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig beschlossen bei 1 Enthaltung (AfD)

4. das Kapitel 8 des Mobilitätskonzeptes gemäß Anlage 1

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich beschlossen
12 Ja-Stimmen (SPD, Grüne, BA, Herr Behner)
2 Nein-Stimmen (FDP, AfD)
7 Enthaltungen (CDU)

5. das Kapitel 9 des Mobilitätskonzeptes

a) mit Streichung des Wortes „verworfene“ und Änderung des Wortes „Vision“ in „strategisches Ziel“, d.h. „Kernvorschlag“ als Teil der vom Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen, gemäß Anlage 5

oder

b) mit Beibehaltung des Wortes „verworfene“ und Änderung des Wortes „Vision“ in „strategisches Ziel“ gemäß Anlage 6

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich beschlossen Alternative a)
Alternative a) 12 Ja-Stimmen (SPD, Grüne, BA, Herr Behner)
Alternative b) 9 Ja-Stimmen (CDU, FDP, AfD)

6 Mitteilungen und Beantwortungen von Anfragen

- keine -

7 Entgegennahme von Anfragen und Anträgen

- keine -

Ende der Sitzung: 20:00 Uhr

Anabela Barata / Datum
Vorsitzende

Birgit Kamer / Datum
Schriftführer/in

Gesehen:

Dr. Claus Pommer / Datum
Bürgermeister

Peter Stuhlträger / Datum
Beigeordneter