Stadt Hilden

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

über die 30. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Rates der Stadt Hilden am Mittwoch, 26.02.2025 um 17:00 Uhr, im Jugend- und Kulturzentrum "Area 51" (Furtwängler Str. 2B, 40724 Hilden)

Anwesend waren:

Vorsitz
Herr Dr. Claus Pommer

Ratsmitglieder

Frau Nicole Anfang	CDU
Frau Susanne Brandenburg	CDU
Herr Martin Falke	CDU
Herr Fabian Filatov	CDU
Herr Christian Gartmann	CDU
Herr Peter Groß	CDU
Herr Thomas Grünendahl	CDU
Frau Monika Grünke-Klapdor	CDU
Herr Ramon Kimmel	CDU
Herr Oliver Kohl	CDU
Herr Philip Razum	CDU
Herr Michael Rupp	CDU
Herr Christian Schimang	CDU
Frau Claudia Schlottmann	CDU
Herr Rainer Schlottmann	CDU
Herr Kevin Schneider	CDU
Herr Norbert Schreier	CDU
Herr Matthias Schumann	CDU
Herr Michael Wegmann	CDU
Frau Sandra Wiemers	CDU
Herr Tristan Zeitter	CDU
Herr Reinhard Zenker	CDU
Frau Anabela Barata	SPD
Frau Kimberly Lynn Bauer	SPD
Herr Torsten Brehmer	SPD
Herr Kevin Buchner	SPD
Herr Hamza El Halimi	SPD
Frau Hannah Hammer	SPD
Frau Dagmar Hebestreit	SPD
Herr Steffen Kirchhoff	SPD
Frau Sandra Kollender	SPD
Frau Henrike Lindenberg	SPD
Herr Dominik Stöter	SPD
Frau Anne Kathrin Stroth	SPD
Herr Carsten Wannhof	SPD
Herr Hans-Jürgen Weber	SPD
Frau Helga Achterwinter	Bündnis 90/Die Grünen

Herr Heinz Albers	Bündnis 90/Die Grünen
Herr Klaus-Dieter Bartel	Bündnis 90/Die Grünen
Frau Lisa Didschuneit	Bündnis 90/Die Grünen
Herr Abdullah Dogan	Bündnis 90/Die Grünen
Frau Cornelia Geißler	Bündnis 90/Die Grünen
Frau Annegret Gronemeyer	Bündnis 90/Die Grünen
Frau Dr. Andrea Grunert	Bündnis 90/Die Grünen
Frau Helen Kehmeier	Bündnis 90/Die Grünen
Frau Marianne Münnich	Bündnis 90/Die Grünen
Herr Peter Münnich	Bündnis 90/Die Grünen
Frau Anna Meike Reimann	Bündnis 90/Die Grünen
Herr Hartmut Toska	Bündnis 90/Die Grünen
Frau Susanne Vogel	Bündnis 90/Die Grünen
Frau Julia Gerhard	FDP
Herr Uwe Gramminger	FDP
Herr Rudolf Joseph	FDP
Herr Thomas Remih	FDP
Herr Marlon Buchholz	AfD
Herr Dr. Heimo Haupt	AfD
Herr Axel Hoffmeister	AfD
Frau Sibylle Owsianowski	AfD
Herr Ralf Peter Beier	BÜRGERAKTION
Herr Ludger Reffgen	BÜRGERAKTION
Frau Dorothea Spielmann-Locks	BÜRGERAKTION

Von der Verwaltung

Frau Beigeordnete Mona Wolke-Ertel	Stadt Hilden
Herr 1. Beigeordneter Sönke Eichner	Stadt Hilden
Herr Beigeordneter Peter Stuhlträger	Stadt Hilden
Herr Roland Becker	Amtsleiter Bürgermeisterbüro
Frau Susanne Enke	Stadt Hilden
Frau Christine Kaiser	Leitung Beratungs- und Prüfungsamt
Frau Christina Schroeder	Stadt Hilden
Herr Martin Wiedersprecher	Kämmerer

Abwesende Ratsmitglieder

Herr Jörg Brandenburg	CDU
Frau Sarah Buchner	SPD
Herr Ernst Kalversberg	fraktionslos

Tagesordnung:

Eröffnung der Sitzung

1 Einführung und Verpflichtung eines neuen Ratsmitgliedes
WP 20-25 SV 01/209

Änderungen zur Tagesordnung

Einwohnerfragestunde

Verleihung städtischer Ehrengaben

Bericht zum aktuellen Stand des Krankenhauses

2 Befangenheitserklärungen

3 CO-Pipeline der Firma Covestro, vormals Bayer-Material Science - Sachstandsbericht

4 Flüchtlingssituation in Hilden

5 Anregungen und Beschwerden

5.1 Anregung nach § 24 GO NRW: Erhebung einer kommunalen Verpackungssteuer
WP 20-25 SV 20/246

6 Allgemeine Ratsangelegenheiten

6.1 Umbesetzungen in Ausschüssen und Gremien
WP 20-25 SV 01/211

6.2 Bestellung des stellvertretenden Leiters der freiwilligen Feuerwehr Hilden
WP 20-25 SV 10/069

6.3 Einladung einer offiziellen Delegation aus der Partnerstadt Nove Mesto nad Metuji nach Hilden
WP 20-25 SV 01/207

6.4 Sonntägliche Verkaufsöffnungen im Jahr 2025
WP 20-25 SV 32/035/1

7 Gemeinsame Adoptionsvermittlungsstelle im Kreis Mettmann
WP 20-25 SV 51/305

8 Angelegenheiten des Stadtentwicklungsausschusses

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

8.2 Bebauungsplan Nr. 267 für den Bereich Westring / Schalbruch: Offenlagebe-

schluss
WP 20-25 SV 61/197

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

8.4 Beschluss des Mobilitätskonzepts für die Stadt Hilden
WP 20-25 SV 61/191/3

9 Haushalts- und Gebührenangelegenheiten

9.1 Kenntnisnahme der überarbeiteten Dienstanweisung Finanzbuchhaltung gem. § 32 Abs. 1 Satz 3 KomHVO NRW
WP 20-25 SV 20/243

9.2 Redaktionelle Anpassung und Konkretisierung des Gebührentarifes zu § 12 der Sondernutzungssatzung
WP 20-25 SV 32/039

9.3 Statusbericht Investitionsmanagement Stichtag 31.12.2024
WP 20-25 SV 20/245

9.4 Antrag Nr. 2025-52 - AfD - globaler Minderaufwand
WP 20-25 SV 20/250

9.5 Antrag Nr. 2025_51 - FDP - Einführung Personalkostenbudget
WP 20-25 SV 10/070

9.6 Haushaltssatzung für das Haushaltsjahr 2025 und mittelfristige Ergebnis- und Finanzplanung bis 2028
WP 20-25 SV 20/251

10 Anträge

10.1 Antrag der FDP-Fraktion vom 03.02.2025 - Aufstellung eines Nachhaltigkeitshaushaltes
WP 20-25 SV 20/249

10.2 Antrag der FDP Fraktion vom 10.12.2024: Strategische Steuerung & Ziele und Kennzahlen
WP 20-25 SV 01/210

10.3 Antrag BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 11.02.2025: Der Rat der Stadt Hilden beschließt die Prüfung einer Beherbergungssteuer für Hilden
WP 20-25 SV 20/252

11 Mitteilungen und Beantwortungen von Anfragen

12 Entgegennahme von Anfragen und Anträgen

12.1 Anfrage der AfD-Fraktion zur Demo am 14.02.2025

Eröffnung der Sitzung

Der Vorsitzende, Bürgermeister Dr. Claus Pommer, eröffnete die Sitzung und begrüßte die anwesenden Mitglieder des Gremiums, die Vertreter der Presse sowie die erschienenen Zuhörerinnen und Zuhörer.

Er stellte zunächst fest, dass die Unterlagen form- und fristgerecht zugegangen sind.

Abschließend gratulierte er den Ratsmitgliedern, die seit der letzten Sitzung Geburtstag hatten.

1 Einführung und Verpflichtung eines neuen Ratsmitgliedes — WP 20-25 SV 01/209

Bürgermeister Dr. Claus Pommer bat Frau Sibylle Owsianowski zu sich und verpflichtete sie mit den Worten:

“Ich verpflichte mich, dass ich meine Aufgaben nach bestem Wissen und Können wahrnehmen, das Grundgesetz, die Verfassung des Landes und die Gesetze beachten und meine Pflichten zum Wohle der Gemeinde erfüllen werde. So wahr mir Gott helfe.“

Während der Verpflichtung hatten sich die Anwesenden von ihren Plätzen erhoben

Änderungen zur Tagesordnung

Folgende Anträge, die Tagesordnung zu ändern, wurden gestellt:

- Bürgermeister Dr. Claus Pommer beantragte die Absetzung von **TOP 16**, da der Antrag von der FDP-Fraktion im Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen zurückgezogen wurde.
- Rm Gramminger/FDP beantragte, die **drei Anträge unter TOP 10** vor TOP 9.6 und dem Beschluss der Haushaltssatzung zu verschieben, da sie noch finanzielle Auswirkungen haben könnten.

Nachdem sich Bürgermeister Dr. Pommer vergewissert hatte, dass alle Gremienmitglieder damit einverstanden sind, stellte er fest, dass die Änderungen zur Tagesordnung somit einstimmig beschlossen wurden.

[Hinweis der Schriftführung: die Nummerierung wurde nach der Änderung der Tagesordnung nachträglich nicht angepasst, um keine Verwirrung zu stiften. Die Reihenfolge der Beratung weicht daher teilweise von der Tagesordnung ab, jedoch wurden in den jeweiligen Punkten entsprechende Hinweise gegeben.]

Einwohnerfragestunde

Zur Einwohnerfragestunde meldete sich niemand.

Verleihung städtischer Ehrengaben

Bürgermeister Dr. Claus Pommer führte aus, dass entsprechend dem Beschluss des Rates und den Richtlinien über die Verleihung von Ehrengaben heute insgesamt 16 Personen zu ehren seien. Vor diesem Hintergrund bat er um Verständnis, dass er nicht auf jede Person im Einzelnen eingehen werde. Er bedankte sich für den Einsatz zum Wohle der Stadt.

Sodann rief er die nachfolgend aufgeführten Personen gruppenweise auf und überreichte die Urkunden und Ehrengaben:

1. Stadtwappen- und Fabriciusmedaille in Bronze

   für 5 Jahre Mitarbeit im Rat der Stadt Hilden:
   Susanne Brandenburg
   Abdullah Dogan

2. Stadtwappenschild- und Fabriciusmedaille in Silber

   für 10 Jahre Mitarbeit im Rat
   Kevin Buchner
   Martin Falke
   Christian Gartmann
   Thomas Grünendahl
   Steffen Kirchhoff
   Sandra Kollender
   Marianne Münnich
   Anne Kathrin Stroth
   Carsten Wannhof
   Michael Wegmann

3. Stadtwappenschild mit Fabriciusmedaille in Gold

   für 20 Jahre Mitarbeit im Rat
   Rudolf Joseph
   Rainer Schlottmann

4. Fabriciusteller

   für 30 Jahre Mitarbeit im Rat:

Dagmar Hebestreit
Claudia Schlottmann

Bericht zum aktuellen Stand des Krankenhauses

Frau Dr. Florange von der GFO-Geschäftsführung berichtete, dass die Übernahme des Krankenhauses in Hilden zu Beginn des Jahres 2024 zunächst mit Schwierigkeiten gestartet habe, sich aber letztlich als gute Lösung für beide Standorte (Hilden und Langenfeld) erwiesen habe. Sie betonte, dass man sich in Hilden intensiv bemühe, eine adäquate Gesundheitsversorgung sicherzustellen, auch wenn der Start herausfordernd gewesen sei.

Sie führte weiter aus, dass es nicht möglich gewesen sei, beide Standorte als einen einheitlichen Flächenstandort zu führen. Die Genehmigung als Betriebsstätte sei erteilt worden, sodass an beiden Standorten die Bereiche Orthopädie und Unfallmedizin angeboten würden. Trotz der Zusammenfassung zu einem Krankenhaus müssten an beiden Standorten besondere Versorgungsleistungen erbracht werden – unter anderem forderten die Personalvorschriften, dass in der Unfallchirurgie an jedem Standort fünf Ärzte vorgehalten werden müssten.

Zudem verwies Frau Dr. Florange darauf, dass das Krankenhaus in Hilden über geeignete strukturelle Möglichkeiten verfüge, um den Standort zu begünstigen, unter anderem durch eine zentral organisierte Notaufnahme, die über die erforderlichen Räumlichkeiten verfüge. Sie erklärte, dass ab dem 01.07. die entsprechenden Vorschriften umgesetzt werden könnten. Weiterhin erwähnte sie, dass in Hilden künftig das größere stationäre Spektrum abgebildet werde, da die Notaufnahme dort verankert sei.

Ferner teilte sie mit, dass bislang noch kein Förderbescheid für den notwendigen Umbau vorliege und man versuche, die zentrale Notaufnahme mit den verfügbaren begrenzten Mitteln umzugestalten.

Rm Joseph/FDP bedankte sich für den Bericht und erkundigte sich nach dem Umfang sowie dem Zeitplan der geplanten Umbaumaßnahmen. Weiter fragte er, ob mittelfristig davon auszugehen sei, dass das Haus in Langenfeld vom Versorgungsnetz genommen werde und ob bereits Absprachen mit dem Rettungsdienst getroffen worden seien.

Frau Dr. Florange erläuterte, dass kontinuierliche Absprachen mit dem Rettungsdienst stattfänden. Sie äußerte jedoch Bedenken, dass durch längere Wege mögliche Engpässe auftreten könnten. Hinsichtlich der baulichen Situation führte sie aus, dass der Umbau der Gynäkologie eigentlich bereits abgeschlossen sein sollte, sich jedoch verzögere. Zudem berichtete sie, dass der Förderantrag für den Umbau zwar noch nicht beschieden worden sei, jedoch auch nicht abgelehnt worden sei und sich nun in der zweiten Entscheidungsrunde befinde. Abschließend betonte sie, dass beide Standorte für eine adäquate regionale Versorgung notwendig seien und die derzeitige Planung vielversprechend ausschaue, sodass beide Standorte langfristig erhalten werden könnten.

2 Befangenheitserklärungen

Rm Kirchhoff/SPD erklärte sich zu TOP 6.2 für befangen.

3 CO-Pipeline der Firma Covestro, vormals Bayer-Material Science - Sachstandsbericht

Bürgermeister Dr. Pommer berichtete, dass die Anträge auf Zulassung der Berufung vom OVG Münster mit Beschluss vom 24. Januar erwartungsgemäß zurückgewiesen wurden und gegen diese Beschlüsse nun keine Rechtsbehelfe mehr möglich seien.

Weiter führte er aus, dass die Klageverfahren gegen die Besitzeinweisungsbeschlüsse nach wie vor vor dem Verwaltungsgericht Düsseldorf anhängig, jedoch ruhend gestellt seien und es hierfür noch keine Termine gebe.

4 Flüchtlingssituation in Hilden

Erster Beigeordneter Eichner informierte über die aktuelle Flüchtlings- und Unterbringungssituation in Hilden.

Er erklärte, dass die Aufnahmequote derzeit bei 93 % liege und eine Aufnahmeverpflichtung für weitere 66 Personen bestehe. Für die kommende Woche seien bereits sieben weitere Zuweisungen angekündigt worden.

In den städtischen Unterkünften werde eine Kapazität von 967 Plätzen vorgehalten, von denen aktuell 813 belegt seien. Unter den dort untergebrachten Personen befänden sich 111 Geflüchtete aus der Ukraine. Zudem seien in der Notunterkunft in der Sporthalle Weidenweg derzeit 24 Personen untergebracht.

Weiter berichtete er, dass sich die Inbetriebnahme der Wohncontainer für Flüchtlinge an der Herderstraße in der finalen Phase befinde. Die Umzüge aus der Notunterkunft Weidenweg in die Container könnten voraussichtlich im Laufe des Monats März erfolgen. Er zeigte sich zuversichtlich, dass der Zeitplan eingehalten werde und die Sporthalle ab Herbst wieder für ihre ursprüngliche Nutzung zur Verfügung stehe.

Auf die Rückfrage von Rm R. Schlottmann/CDU, ob die neuen Wohncontainer bereits in der genannten Gesamtkapazität von 967 Plätzen enthalten seien, erklärte Erster Beigeordneter Eichner, dass diese Plätze derzeit noch nicht zur Verfügung stünden und daher erst nach Fertigstellung noch hinzukämen.

5 Anregungen und Beschwerden

5.1 Anregung nach § 24 GO NRW: Erhebung einer kommunalen Verpackungssteuer — WP 20-25 SV 20/246

Rm Reffgen/BA äußerte sich zustimmend zum Antrag, da er sich auch über den Verpackungsmüll ärgere. Gleichzeitig wies er darauf hin, dass die Umsetzung aufgrund der angespannten Haushaltssituation schwierig sei. Daher sei es sinnvoll, anderen Kommunen den Vorlauf zu lassen und von deren Erfahrungen zu lernen, um kein Lehrgeld zu zahlen. Das Thema sei damit nicht erledigt, sondern werde lediglich derzeit nicht weiterverfolgt.

Rm Buchholz/AfD lehnte den Antrag ab, da die AfD-Fraktion Steuern reduzieren möchte.

Antragstext:

Hiermit beantrage ich die schnelle Einführung einer örtlichen Verbrauchssteuer auf Einwegverpackungen, -geschirr und -besteck auch in meiner und Ihrer Stadt.

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich abgelehnt bei 14 Ja-Stimmen der Grünen.

6 Allgemeine Ratsangelegenheiten

6.1 Umbesetzungen in Ausschüssen und Gremien — WP 20-25 SV 01/211

Beschlussvorschlag:

Der Rat entsendet auf Antrag der CDU-Fraktion

in den Hauptausschuss
als stimmberechtigtes Mitglied — Oliver Kohl

Weiter wurde auf Vorschlag der AfD-Fraktion

in den Hauptausschuss
als stellvertretendes stimmberechtigtes Mitglied — Dr. Heimo Haupt
(anstelle von Prof. Dr. Bommermann)

in den Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen
als stimmberechtigtes Mitglied — Axel Hoffmeister
(anstelle von Prof. Dr. Bommermann)

als stellvertretendes stimmberechtigtes Mitglied — Marlon Buchholz
(anstelle von Axel Hoffmeister)

in den Rechnungsprüfungsausschuss
als stellvertretendes stimmberechtigtes Mitglied — Dr. Heimo Haupt
(anstelle von Prof. Dr. Bommermann)

in den Wirtschafts- und Wohnungsbauförderungsausschuss
als stellvertretendes stimmberechtigtes Mitglied — Marlon Buchholz
(anstelle von Prof. Dr. Bommermann)

in den Aufsichtsrat derStadt Hilden Beteiligungsgesellschaft:
als beratender Teilnehmer — Marlon Buchholz
als stellv. beratender Teilnehmer — Dr. Heimo Haupt

in den Aufsichtsrat Stadt Hilden Holding:
als ordentliches Mitglied — Dr. Heimo Haupt
als stellv. ordentliches Mitglied — Dietmar Vocke

in den Aufsichtsrat Stadtwerke Hilden:

als beratender Teilnehmer	Dr. Heimo Haupt
als stellv. beratender Teilnehmer	Dietmar Vocke

in den Zweckverband Sparkasse Hilden-Ratingen-Velbert-Verbandsversammlung:

als ordentliches Mitglied	Dr. Heimo Hauptals
als stellv. ordentliches Mitglied	Marlon Buchholz

entsandt.

(Umbesetzungswünsche der AfD-Fraktion wurden während der Ratssitzung bekannt gegeben) Anmerkung der Schriftführung: Die in der Sitzung beantragten Umbesetzungen sind gesetzeskonform.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig beschlossen.

6.2	Bestellung des stellvertretenden Leiters der freiwilligen Feuerwehr Hilden	WP 20-25 SV 10/069

An der Beratung und Abstimmung zu diesem Tagesordnungspunkt beteiligte sich Rm Kirchhoff/SPD wegen Befangenheit nicht.

Einleitend erkundigte sich Bürgermeister Dr. Pommer, ob eine Aussprache gewünscht sei und zunächst die Nichtöffentlichkeit hergestellt werden solle. Nachdem dies verneint worden war, ließ er über den Beschlussvorschlag abstimmen.

Anschließend gratulierte Bürgermeister Dr. Pommer Herrn Steinberg zu seiner Bestellung zum stellvertretenden Leiter der freiwilligen Feuerwehr und überreichte ihm einen Blumenstrauß.

Beschlussvorschlag:
Der Rat der Stadt Hilden bestellt, für die Dauer von sechs Jahren, Herrn Brandoberinspektor Dirk Steinberg zum stellvertretenden Leiter der Freiwilligen Feuerwehr der Stadt Hilden.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig beschlossen ohne Beteiligung von Rm Kirchhoff/SPD wegen Befangenheit.

6.3	Einladung einer offiziellen Delegation aus der Partnerstadt Nove Mesto nad Metuji nach Hilden	WP 20-25 SV 01/207

Da keine Wortbeiträge vorlagen, ließ der Vorsitzende, Bürgermeister Dr. Claus Pommer, direkt über den Beschlussvorschlag abstimmen.

Beschlussvorschlag

Auf der Grundlage des mit der Stadt Nové Město nad Metují geschlossenen Partnerschaftsvertrages beschließt der Rat die Einladung einer offiziellen Delegation
aus Nové Město nad Metují nach Hilden über das Wochenende

26.06. bis 29.06.2025

und beauftragt die Verwaltung mit der Vorbereitung und Durchführung dieses Besuches.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig beschlossen.

6.4	Sonntägliche Verkaufsöffnungen im Jahr 2025	WP 20-25 SV 32/035/1

Da keine Wortbeiträge vorlagen, ließ der Vorsitzende, Bürgermeister Dr. Claus Pommer, direkt über den Beschlussvorschlag abstimmen.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung empfiehlt dem Rat der Stadt Hilden die Annahme des vorliegenden (und dabei neuerlichen) Antrages durch das Amt für Wirtschaftsförderung zur sonntäglichen Verkaufsöffnung am 4. Mai 2025 im Zusammenhang mit der nach dem Ladenöffnungsgesetz NRW (LÖG NRW) anlassgebenden Veranstaltung „Frühlingsfest und Weinfest“.

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich beschlossen bei 14 Nein-Stimmen der Grünen und 3 Nein-Stimmen der BA.

7	Gemeinsame Adoptionsvermittlungsstelle im Kreis Mettmann	WP 20-25 SV 51/305

Rm Buchholz/AfD fragte, ob bei Zustimmung zum Beschluss eine Stelle in der Verwaltung in Hilden wegfallen werde.

Erster Beigeordneter Eichner entgegnete, dass eine Prüfung hierzu noch ausstehe und die betroffenen Stellen bisher keinen kw-Vermerk hätten. Falls die Prüfung ergebe, dass der Stellenanteil bei Übertragung der Aufgabe entfallen könne, werde dies entsprechend umgesetzt.

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hilden ermächtigt die Verwaltung zur Aufnahme von Verhandlungen zur Gestaltung einer gemeinsamen Adoptionsvermittlungsstelle im Kreis Mettmann.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig beschlossen.

8	Angelegenheiten des Stadtentwicklungsausschusses

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

Nach einer kurzen Aussprache, in der Rm Reffgen/BA eine erneute Diskussion des Straßennamens angesichts der bereits erfolgten Beratung im Herbst infrage stellte, und der Klarstellung von Beigeordnetem Stuhlträger, dass die Verschiebung im Dezember nicht auf Beschwerden des Bauträgers zurückzuführen sei, rief Bürgermeister Dr. Pommer 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

Alternative Abstimmung:
Vorschlag A „Walnussweg“: 11 Stimmen (FDP, AfD, BA)
Vorschlag B „Apfeldornweg“: **53 Stimmen** (CDU, SPD, Grüne, Bürgermeister Dr. Pommer)

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

Rm Joseph/FDP sprach sich für einen Kreisverkehr aus, um die Geschwindigkeitsproblematik auf der Landstraße zu entschärfen. Zudem kritisierte er die geplante Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 70 km/h für den Straßenabschnitt ab der Kreuzung „Auf dem Sand“ bis zum Schalbruch, da die Sicherheit dadurch gefährdet werde.

Beigeordeter Stuhlträger bestätigte, dass der Landesbetrieb die Erhöhung aus rechtlichen Gründen vornehme. Eine Ausweitung in Richtung Ellerstraße habe jedoch durch die Stadtverwaltung verhindert werden können. Eine rechtliche Möglichkeit die Erhöhung generell abzuwehren bestehe nicht.

Rm Reffgen/BA äußerte Bedenken hinsichtlich der Verkehrsplanung und lehnte den Beschlussvorschlag ab, da Hilden dadurch Parkplätze für die Landeshauptstadt Düsseldorf bereitstelle. Stattdessen solle die ÖPNV-Anbindung verbessert werden. Auch beim Thema Kreisverkehr vertrat er eine andere Ansicht.

Rm Kehmeier/Grüne betonte, dass die 160 Parkplätze primär für ein Düsseldorfer Gewerbe vorgesehen seien. Begrünung oder Photovoltaik seien nicht geplant, weshalb sie das Vorhaben ablehnten.

Beigeordnete Stuhlträger berichtete, dass der Investor bereit sei, PV-Anlagen oder Bäume zu installieren. Ein Kreisverkehr sei aus technischen Gründen nicht realisierbar, da er bei der geplanten Geschwindigkeit keine erhöhte Verkehrssicherheit bieten würde.

Auf Nachfrage von Rm Reffgen/BA zu möglichen Kosten für die Stadt erklärte Beigeordnete Stuhlträger, dass es derzeit nur um die Planung gehe, weshalb hierzu noch keine konkreten Angaben gemacht werden könnten. Der Investor werde sich jedoch an den Kosten für die Ampelanlage und die Bereitstellung der Parkplätze beteiligen.

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 Leitungsbetrei-

ber 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.

Stellungnahme der Stadt:

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 Baum-

strukturen 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 Schreiben des Stadtplanungsamt Düsseldorf vom 13.07.2023:
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 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
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 <u>Stellungnahme Bürger*in 2 vom 04.10.2024:</u>
Kurzzusammenfassung:

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

<u>Stellungnahme der Stadt:</u>
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. Grundsätzlich 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 Stellungnahme Bürger*in 4 vom 09.10.2024:
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 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 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 Stellplätze. 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 Besu-

cher*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 vorge-

schlagen. 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 Stellungnahme Bürger*in 11 vom 10.10.2024:
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 einer 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) un-

terschritten. 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 Verwaltungsvereinbarung 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 bei 14 Nein-Stimmen der Grünen sowie 3 Nein-Stimmen der BA.

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

Da keine Wortbeiträge vorlagen, ließ der Vorsitzende, Bürgermeister Dr. Claus Pommer, direkt über den Beschlussvorschlag abstimmen.

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:

Allgemeiner Bodenschutz
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 Maß-

nahmen 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 Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin mit Datum vom 20.11.2024:

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 schrän-

ken 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 3 Enthaltungen der BA.

Da keine Wortbeiträge vorlagen, informierte Bürgermeister Dr. Pommer über die Abstimmungsreihenfolge und die gewünschten getrennten Abstimmungen zu einzelnen Ziffern. Er stellte die Beschlussvorschläge wie folgt zur Abstimmung:

Geänderter Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hilden beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss

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

2. das Kapitel 7.1 des Mobilitätskonzeptes

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

   oder

   b) ohne „Kernvorschlag“ gemäß Anlage 4

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

4. das Kapitel 8 des Mobilitätskonzeptes gemäß Anlage 1

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, sowie erläuternder textlichen Ergänzung zum konkreten Umsetzungsprozess des Mobilitätskonzeptes gemäß Anlage 5 NEU

   oder

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

6. die Beauftragung der Verwaltung, für die Realisierung der ausgewiesenen bzw. zu prüfenden Maßnahmen bis 2026 ein Stufenkonzept zu erarbeiten und dem Rat vorzulegen.

7. , dass bezüglich der Maßnahmen für jede Straße in Betracht kommende Vorschläge dem Stadtentwicklungsausschuss vorzustellen sind.

8. , dass in einem jährlich fortzuschreibenden Umsetzungsplan die Auswirkungen auf Klimaziele etc. darzustellen sind und, sofern davon abgewichen wird, Hinderungsgründe zu nennen sind.

Abstimmungsergebnis:

Abstimmung zu **Ziffer 1**:
Mehrheitlich beschlossen mit
54 Ja-Stimmen (CDU, SPD, Grüne, BA und Bürgermeister Dr. Pommer)

8 Nein-Stimmen (FDP und AfD)

Alternative Abstimmung zwischen **Ziffer 2a und 2b**:

Ziffer 2a: **32 Stimmen** (SPD, Grünen, BA und Bürgermeister Dr. Pommer)
Ziffer 2b: 30 Stimmen (CDU, FDP und AfD)

Die Ziffer 2a wurde mehrheitlich beschlossen.

Abstimmung zu **Ziffer 3**:
Mehrheitlich beschlossen mit
54 Ja-Stimmen (CDU, SPD, Grüne, BA und Bürgermeister Dr. Pommer)
8 Nein-Stimmen (FDP und AfD)

Abstimmung zu **Ziffer 4**:
Mehrheitlich beschlossen mit
54 Ja-Stimmen (CDU, SPD, Grüne, BA und Bürgermeister Dr. Pommer)
8 Nein-Stimmen (FDP und AfD)

Alternative Abstimmung zwischen **Ziffer 5a und 5b**
Ziffer 5a: **54 Stimmen** (CDU, SPD, Grünen, BA und Bürgermeister Dr. Pommer)
Ziffer 5b: 8 Stimmen (FDP und AfD)

Die Ziffer 5a wurde mehrheitlich beschlossen.

Abstimmung zu **Ziffer 6:**
Mehrheitlich beschlossen mit
54 Ja-Stimmen (CDU, SPD, Grüne, BA und Bürgermeister Dr. Pommer)
8 Nein-Stimmen (FDP und AfD)

Abstimmung zu **Ziffer 7**:
Mehrheitlich beschlossen mit
54 Ja-Stimmen (CDU, SPD, Grüne, BA und Bürgermeister Dr. Pommer)
8 Nein-Stimmen (FDP und AfD)

Abstimmung zu **Ziffer 8**:
Mehrheitlich beschlossen mit
32 Ja-Stimmen (SPD, Grüne, BA und Bürgermeister Dr. Pommer)
30 Nein-Stimmen (CDU; FDP und AfD)

9 Haushalts- und Gebührenangelegenheiten

9.1 Kenntnisnahme der überarbeiteten Dienstanweisung Finanzbuch- WP 20-25 SV

Der Rat der Stadt Hilden nahm die überarbeitete Dienstanweisung Finanzbuchhaltung gemäß § 32 Abs. 1 Satz 3 KomHVO NRW zur Kenntnis.

9.2	Redaktionelle Anpassung und Konkretisierung des Gebührentarifes zu § 12 der Sondernutzungssatzung	WP 20-25 SV 32/039

Da keine Wortbeiträge vorlagen, ließ der Vorsitzende, Bürgermeister Dr. Claus Pommer, direkt über den Beschlussvorschlag abstimmen.

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hilden beschließt nachfolgende 6. Nachtragssatzung zur Sondernutzungssatzung der Stadt Hilden vom 26.11.2009 zur Anpassung des Gebührentarifs zu § 12 der Satzung:

6. Nachtragssatzung vom 26. Februar 2025 zur Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Stadt Hilden - Sondernutzungssatzung - vom 26.11.2009

Aufgrund der §§ 7 und 41 Abs. 1 f) der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NW), der §§ 18, 19 und 19 a des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NW), dem § 8 Abs. 1 und 3 des Bundesfernstraßengesetzes (FstrG) und der §§ 2, 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NW), jeweils in den zur Zeit gültigen Fassungen, hat der Rat der Stadt Hilden in seiner Sitzung am 26. Februar 2025 folgende 6. Nachtragssatzung zur Sondernutzungssatzung vom 26.11.2009 beschlossen:

§ 1

Die in der Anlage zu § 12 der Sondernutzungssatzung enthaltenen Gebührentarife Tarif-Nr. 1, 2, 3, 4b, 4d, 5 und 12 werden wie folgt textlich angepasst:

Anlage: Gebührentarif zu § 12 der Sondernutzungssatzung (**Anpassung**)

Tarif-Nr.	Art d. Sondernutzung	Gebühr in €	Mindestgebühr
1	Gerüste, Baubuden, Bau- und Arbeitswagen, Baumaschinen und Geräte, Baustofflagerungen, Bauumzäunungen, Montagewagen, Absperrungen o. ä. je angefangener qm beanspruchter Fläche und je angefangener **Kalendermonat**		
	24 Stunden	gebührenfrei	
	1. bis 6. Monat der **Nutzung der öffentlichen Verkehrsfläche**	5,60	56,00
	7. Monat bis Ende der **Nutzung der öffentlichen Verkehrsfläche**	7,84	--
2	Container ohne Ortsbesichtigung 24 Stunden frei Aufstelldauer über 24 Stunden oder mit Ortsbesichtigung je angefangener **Kalenderwoche**	35,84	--
3	Tische und Sitzgelegenheiten, welche zu gewerblichen Zwecken (Au-		

	ßenterrassen u. ä.) aufgestellt werden, je angefangener qm beanspruchter Fläche je angefangener **Kalendermonat**	4,82	48,16
4	Verkaufseinrichtungen, Warenautomaten, Verkaufsstände, Warenauslagen o. ä.		
	a) bei nur vorübergehender oder gelegentlicher Beanspruchung je angefangener qm beanspruchter Fläche täglich	1,23	--
	b) bei Dauerbeanspruchung je angefangener qm beanspruchter Fläche je angefangener **Kalendermonat**	12,32	--
	c) Weihnachtsbaumverkauf je angefangenem qm beanspruchter Fläche	1,23	59,92
	d) Mobile Verkaufswagen (z.B. Eisverkäufer) - bei nur vorübergehender oder gelegentlicher Beanspruchung je angefangenem qm und Tag - bei Dauerbeanspruchung je angefangenem qm und angefangenem **Kalendermonat**	0,90 8,96	-- --
5	Gewerbliche Hinweisschilder als Dauereinrichtung je Schild je angefangener **Kalendermonat**	24,08	--
6	Nachbarschafts- und Straßenfeste pauschal je Tag	24,08	--
7	a) Plakataktionen je Plakattafel/-ständer und Tag für gewerbliche Veranstaltungen	1,12	39,20
	b) Aufhängen von Bannern für gewerbliche Veranstaltungen je Banner und Tag	3,92	--
	c) für Veranstaltungen, die politischen, religiösen, kulturellen, gemeinnützigen oder karitativen Zwecken dienen	gebührenfrei	
8	Schützen- und Volksfeste, sowie vergleichbare Veranstaltungen		
	Im Innenstadtbereich pauschal/Tag	95,20	--
	Außerhalb des Innenstadtbereiches pauschal/Tag	78,40	--
9	Gewerbliche Veranstaltungen je angefangener qm täglich	4,20	84,00
	Großveranstaltungen, pauschal/Tag	336,00	--
	Großveranstaltungen außerhalb des Innenstadtbereiches pauschal/Tag	224,00	--
10	Befahren der Fußgängerbereiche		
	a) Anwohner mit nachgewiesenem Einstellplatz oder Garage	gebührenfrei	
	b) Gewerbliche Anlieferungen (Jahresgenehmigung) je Fahrzeug	336,00	--
11	Mobilität Bereitstellung von E-Scootern, E-Rollern oder vergleichbar im Verleihsystem je Fahrzeug im öffentlichen Verkehrsraum im Stadtgebiet (Jahresgenehmigung)	50,00	--
12	Sonstige Inanspruchnahme öffentlicher Flächen, welche nicht in den Nr.		

	1 - 11 enthalten ist abhängig vom Verwaltungsaufwand **und nach Art, Maß und Umfang der Nutzung der öffentlichen Verkehrsfläche** pauschal je angefangener qm/**Kalendermonat**	1,12 bis 28,00	56,00

§ 2

Diese Nachtragssatzung tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig beschlossen.

9.3 Statusbericht Investitionsmanagement Stichtag 31.12.2024 WP 20-25 SV 20/245

Der Rat der Stadt Hilden nahm den Statusbericht zum Investitionsmanagement zum 31.12.2024 zur Kenntnis.

9.4 Antrag Nr. 2025-52 - AfD - globaler Minderaufwand WP 20-25 SV 20/250

Rm Buchholz/AfD kritisierte, dass der Zeitungsartikel aus der RP eine Mehrheit für den Haushalt suggeriere, dabei jedoch die Meinung der AfD-Fraktion fehle. Er betonte, dass nur die AfD und FDP-Fraktion weitere Änderungsantrage für den Haushalt eingereicht hätten, während sonst keine zusätzlichen Einsparungen geplant seien, sondern vielmehr neue Stellen und Steuererhöhungen.

Antragstext:

Der Rat der Stadt Hilden möge nach Beratung im Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen beschließen:
Der globale Minderaufwand wird neu auf 4 Millionen Euro € festgesetzt.

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich abgelehnt bei 4 Ja-Stimmen der FDP und 4 Ja-Stimmen der AfD.

9.5 Antrag Nr. 2025_51 - FDP - Einführung Personalkostenbudget WP 20-25 SV 10/070

Rm Bartel/Bündnis 90/Die Grünen hob hervor, dass der Stellenplan bereits beschlossen sei und andere Lösungsansätze gefunden werden müssten. Er plädierte für eine frühzeitige Einbindung des Rates in die Haushaltsplanung 2026 und schlug eine Sitzung des Ältestenrates vor.

Rm Joseph/FDP berichtete von Gesprächen nach der Ratssitzung und betonte die Notwendigkeit struktureller Haushaltsänderungen und Einsparungen, insbesondere bei den Personalkosten. Ihm fehle Input von anderen Fraktionen und der Verwaltung. Ohne tragfähige Lösungen werde seine Fraktion den Haushalt nicht mittragen.

Rm Stöter/SPD kritisierte wiederkehrende Anträge der AfD und FDP und forderte eine intensivere Auseinandersetzung mit Einsparpotenzialen, statt die Verantwortung allein der Verwaltung zu

überlassen.

Antragstext:

Der Rat der Stadt Hilden wird gebeten nach Vorberatung im Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen, wie folgt zu beschließen:

Beschlussvorschlag:

Die Personalaufwendungen für das Haushaltsjahr 2025 werden - vorbehaltlich etwaiger von außen auf die Stadt Hilden einwirkender Sondereinflüsse größeren Umfangs, die gegebenenfalls durch den Rat der Stadt Hilden gesondert festzustellen sind - in Höhe der tatsächlichen Personalaufwendungen des Jahres 2024 festgesetzt.

Die Personalkosten werden ab 2025 pro Dezernat budgetiert.

Für das Haushaltsjahr 2026 erfolgt eine Ansatzsteigerung um 1%.

Um diese Ziele nachhaltig zu erreichen, wird ein Personalkostencontrolling eingeführt.

Nach Vorliegen der Jahreszahlen 2025 erstattet die Verwaltung dem Rat einen Erfahrungsbericht.

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich abgelehnt bei 4 Ja-Stimmen der FDP, 4 Ja-Stimmen der AfD sowie 3 Enthaltungen der BA.

9.6	Haushaltssatzung für das Haushaltsjahr 2025 und mittelfristige Ergebnis- und Finanzplanung bis 2028	WP 20-25 SV 20/251

Bevor Bürgermeister Dr. Pommer zur Abstimmung über die Haushaltssatzung für das Haushaltsjahr 2025 aufrief, richtete er folgenden Appell an die Ratsmitglieder:

„Es ist mir ein Anliegen zu betonen, wie wichtig dieser Haushalt für die Stadt ist – nicht nur für die Verwaltung, sondern auch für die Bürgerinnen und Bürger. Wichtige Personal- und Investitionsentscheidungen können derzeit nicht getroffen werden, was auch für freiwillige Leistungen gilt.

Deshalb mein Appell: Trotz der vielen Gespräche, die wir in letzter Zeit geführt haben, nehmen Sie Ihre Verantwortung wahr und stimmen Sie dem Haushaltsentwurf zu. Uns allen ist bewusst, dass wir zum strukturellen Ausgleich des Haushalts beitragen müssen. Ich kann Ihnen versichern, dass wir als Verwaltung diese Aufgabe ernst nehmen. Neben den bereits umgesetzten Konsolidierungsmaßnahmen in allen Dezernaten behalten wir dabei auch die Personalaufwendungen im Blick.

In den vergangenen Wochen haben wir ein Grobkonzept zur Stellenkonsolidierung erarbeitet und den Amts- sowie Sachgebietsleitungen vorgestellt. Dieses Konzept basiert auf verschiedenen Hebeln: Personalfluktuation, Digitalisierung, Prozessoptimierung und Aufgabenkritik.

Wir werden es weiter ausarbeiten und konkretisieren, bevor wir es nach der verwaltungsinternen Abstimmung zur Mitbestimmung dem Personalrat vorlegen. Aus diesem Grund können wir derzeit noch keine Details bekannt geben. In der Sommerpause wird das Feintuning abgeschlossen, anschließend wird das Konzept innerhalb der Verwaltung finalisiert und die Politik darüber informiert.“

Rm Reffgen/BA bemängelte, dass nach der Ablehnung des Haushalts keine Optimierung erfolgt sei und strukturelle Änderungen ausgeblieben seien. Dieses Ergebnis sei enttäuschend, sodass keine Zustimmung erfolgen könne.

Rm K. Buchner/SPD betonte, dass die Zustimmung der Fraktion auf der Einigung über notwendige zukünftige strukturelle Maßnahmen basiere. Trotz verbleibender Kritikpunkte müsse der Haushalt beschlossen werden.

Rm Gramminger/FDP warnte, dass ohne strukturelle Anpassungen eine Haushaltssicherung bis 2027 drohe und Einsparungen dann unausweichlich seien.

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Hilden beschließt die als Anlage beigefügte Haushaltssatzung mit ihren Anlagen.

2. Der Rat der Stadt Hilden beschließt, den Ausgleich der Jahresfehlbeträge für das Jahr 2025 und den Jahren der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung durch Vortrag zu erreichen, soweit der Ausgleich nicht durch Entnahme aus der Ausgleichsrücklage erreicht werden kann.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, den Vorbericht entsprechend der geänderten Haushaltssatzung mit ihren Anlagen fortzuschreiben und den Haushaltsplan der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorzulegen.

Abstimmungsergebnis:
Mit 51 Ja-Stimmen (Fraktionen CDU, SPD, Bündnis90/Die Grünen und Bürgermeister) gegen 11 Nein-Stimmen (Fraktionen FDP, AfD und Bürgeraktion) mehrheitlich beschlossen.

10 Anträge

10.1 Antrag der FDP-Fraktion vom 03.02.2025 - Aufstellung eines Nachhaltigkeitshaushaltes — WP 20-25 SV 20/249

Hinweis der Schriftführung:
Der Tagesordnungspunkt wurde zu Beginn der Sitzung vor TOP 9.6 vorgezogen.

Rm Remih/FDP warb für den Antrag, um die Finanzen der Stadt Hilden strategisch und langfristig über einen längeren Zeitraum zu sanieren. Dabei betonte er die Bedeutung eines Leitbildes und klarer Schwerpunkte. Angesichts knapper Mittel müsse das Budget gezielt und nach Prioritäten eingesetzt werden.

Antragstext:

Der Rat wird gebeten unter Vorberatung im Hauptausschuss und im Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen folgendes zu beschließen:
Die Stadtverwaltung wird gebeten einen sog. Nachhaltigkeitshaushalt für das Jahr 2026ff aufzustellen und diesen dem Rat bis spätestens zur Ratssitzung am 09. Juli 2025 zur Abstimmung vorzulegen.

Der Nachhaltigkeitshaushalt beinhaltet folgende Punkte:

- Eine Budgetplanung pro Dezernat auf Basis von Projekten und den dazugehörigen Personalkosten sowie Einnahmen und Ausgaben;
- eine Priorisierung der einzelnen Projekte pro Dezernat;
- sowie ein begleitendes Finanzcontrolling.

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich abgelehnt bei 4 Ja-Stimmen der FDP sowie 4 Ja-Stimmen der AfD.

10.2	Antrag der FDP Fraktion vom 10.12.2024: Strategische Steuerung & Ziele und Kennzahlen	WP 20-25 SV 01/210

Hinweis der Schriftführung:
Der Tagesordnungspunkt wurde zu Beginn der Sitzung vor TOP 9.6 vorgezogen.

Rm Gramminger/FDP verwies einleitend als Begründung für den Antrag auf den BPA-Bericht zum Jahresabschluss 2023 und die dort aufgeführten Mängel. Er betonte die langfristigen Ziele, darunter die strategische Steuerung, die Auflösung des strukturellen Defizits und die Umsetzung eines Controllings. Eine systematische Verknüpfung strategischer Ziele mit der Finanzplanung sei notwendig und könne nur gemeinsam erreicht werden. Zudem erinnerte er daran, dass der BPA über Jahre hinweg auf bestehende Missstände hingewiesen habe.

Antragstext:

Die Verwaltung wird gebeten, ein langfristiges strategisches Zielprogramm inklusive Zeitplan aufzustellen, das eine systematische Anbindung der strategischen Ziele an die Finanzplanung sicherstellt.
Die Ziele und Kennzahlen der einzelnen Fachbereiche sind ebenfalls aufzuzeigen und in das langfristige, strategische Zielprogramm miteinzubinden.
Wir bitten die Ausarbeitung eines solchen Zielprogrammes in den nächsten 6 Monaten fertigzustellen und den dafür zuständigen Ausschüssen (Hauptausschuss und Ausschuss für Finanzen & Beteiligungen) vorzulegen, damit diese auf dieser Basis Prioritäten für die zukünftigen Haushaltspläne erarbeiten können.

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich abgelehnt bei 4 Ja-Stimmen der FDP, 4 Ja-Stimmen der AfD sowie 3 Ja-Stimmen der BA.

10.3	Antrag BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 11.02.2025: Der Rat der Stadt Hilden beschließt die Prüfung einer Beherbergungssteuer für Hilden	WP 20-25 SV 20/252

Hinweis der Schriftführung:
Der Tagesordnungspunkt wurde zu Beginn der Sitzung vor TOP 9.6 vorgezogen.

Rm C. Schlottmann/CDU erklärte, dass die CDU-Fraktion der Prüfung einer Beherbergungssteuer zustimmen werde, dies jedoch keine Vorentscheidung für deren tatsächliche Einführung bedeute.

Rm Reffgen/BA, Rm Joseph/FDP und Rm Buchholz/AfD sprachen sich gegen den Antrag aus und warnten vor zusätzlichen Belastungen für Hotelbetreiber. Sie kritisierten zudem die Zustimmung der CDU zur Prüfung, da sich die Fraktion nicht klar gegen die Steuer positioniere. Ein Prüfauftrag könne bereits Missverständnisse und Unsicherheiten bei Gewerbetreibenden hervorrufen.

Antragstext:

Der Rat der Stadt Hilden beschließt die Prüfung einer Beherbergungssteuer für Hilden.

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich beschlossen bei 4 Nein-Stimmen der FDP, 4 Nein-Stimmen der AfD und 3 Nein-Stimmen der BA.

11 Mitteilungen und Beantwortungen von Anfragen

Keine.

12 Entgegennahme von Anfragen und Anträgen

12.1 Anfrage der AfD-Fraktion zur Demo am 14.02.2025

Rm Buchholz/AfD fragte, ob die Organisatoren der Demo am Freitag, 14.02.2025, Fördergelder von der Stadt Hilden erhalten haben.

Dies verneinte Bürgermeister Dr. Pommer.

Ende der Sitzung: 19:24 Uhr

Dr. Claus Pommer / Datum
Vorsitzender

Christina Schroeder / Datum
Schriftführer/in

Gesehen:

Roland Becker / Datum
Amtsleiter Bürgermeisterbüro