

Nr.	Anregungen und Hinweise	Ergebnis der Prüfung durch die Stadt Haan
<p>Beteiligung externer Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange (TöB) Frist zur Stellungnahme analog der öffentlichen Auslegung vom 20. Juni bis 29. Juli 2024</p>		
1	<p>Kreis Mettmann Stellungnahme vom 19.07.2024</p>	
1.1	<p>Untere Wasserbehörde Es werden keine Anregungen vorgebracht.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
1.2	<p>Untere Bodenschutzbehörde Es werden keine Hinweise oder Anregungen vorgebracht.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
1.3	<p>Untere Naturschutzbehörde Es werden keine Anregungen vorgebracht.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
1.4	<p>Kreisstraßenbauamt Es werden keine Anregungen vorgebracht.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
1.5	<p>Gesundheitsamt In dem Lärmaktionsplan (LAP) Stufe 4 wurde eine Lärmkartierung für die kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen vorgenommen, die ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr aufweisen (A46, B228, L357 und L423). Der sich auf dem Stadtgebiet befindliche Schienenverkehr des Bundes wird zuständigkeitshalber durch das Eisenbahn-Bundesamt kartiert, wurde aber in der Betrachtung mit aufgegriffen. Neben der Pflichtkartierung wurde auf freiwilliger Basis keine ergänzende Kartierung weiterer Straßen vorgenommen, so dass zu Straßen, die in der Lärmaktionsplanung Runde 3 noch Teil der Kartierung waren und die auch von den Bürgern als verlärmte Orte aufgefasst werden, außer den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung keine neuen Daten vorliegen. Daher wird angeregt, auch ergänzende Kartierungen von nicht kartierungspflichtigen Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen vorzunehmen.</p> <p><i>(Fortsetzung folgende Seite)</i></p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Ergänzende Kartierungen von nicht kartierungspflichtigen Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen liegen im Verantwortungsbereich des zuständigen Baulastträgers.</p>

Nr.	Anregungen und Hinweise	Ergebnis der Prüfung durch die Stadt Haan
	<p><i>(Fortsetzung von vorhergehender Seite)</i></p> <p>Des Weiteren ist die Betroffenenanzahl der lärmbelasteten Personen sowohl tags als auch nachts aufgeführt sowie die Anzahl der lärmbeeinträchtigten sensiblen Gebäude. Dabei wird herausgestellt, dass 5.906 Menschen ganztägig Pegeln von größer als 54,5 dB(A) und 3.581 Menschen nachts Pegeln von größer als 49,5 dB(A) ausgesetzt sind, die mindestens zu Belastungen mit Kommunikationsstörungen, Nachtruhebeeinträchtigungen etc. führen können und 1.769 Menschen ganztägig Pegeln von größer als 64,5 dB(A) und 1.982 Menschen nachts Pegeln von größer als 54,5 dB(A) ausgesetzt sind, die jeweils zu gesundheitlich negativen Auswirkungen wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck etc. führen können. Weiterhin wurden eine Maßnahmenübersicht mit möglichen Lärminderungsmaßnahmen angeführt, die unterschiedlich großen Auswirkungen auf eine Reduzierung des Lärms hätten. Hierzu gehört unter anderem auch die Festlegung von „ruhigen Gebieten“ im Stadtgebiet. Aus Sicht des Gesundheitsamtes werden Maßnahmen zur Schallminderung grundsätzlich befürwortet und unterstützt, insbesondere aktive Schallschutzmaßnahmen, durch die die Höhe der Schallpegel verringert und die Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen reduziert werden können. Hierdurch können die Voraussetzungen für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse verbessert werden.</p> <p>Die Umsetzung der im LAP dargestellten Maßnahmen wird aus Sicht des Gesundheitsamtes als sinnvoll angesehen. Der Aspekt Lärm sollte insbesondere bei Planungen und Gestaltungen, wie zum Beispiel im Rahmen der Bauleitplanung oder bei Neubebauungen gemäß § 34 BauGB berücksichtigt werden.</p>	<p>Es wird darauf verwiesen, dass Umgebungslärmkartierungen für Straßen mit der von der EU eingeführten Berechnungsmethode BUB/BEB berechnet werden. Darüber hinausgehende lärmtechnische Berechnungen für Straßen werden mit den nationalen Rechenvorschriften (RLS-90/RLS-19) durchgeführt, da diese als nationales Recht gelten.</p>
2	<p>Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 22.5 – Kampfmittelbeseitigungsdienst Stellungnahme vom 24.06.2024</p>	
2.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>mit meiner Rundverfügung vom 01.10.2020 habe ich Sie darüber informiert, dass Anträge auf Luftbilddauswertung ab dem 01.11.2020 ausschließlich mit KISKaB (Kommunale Informationssystem über die Kampfmittelbelastung) als Modul von Informationssystem Gefahrenabwehr NRW (IG-NRW) beantragt werden können.</p> <p>Daher sende ich Ihnen den beigefügten Antrag auf Luftbilddauswertung unbearbeitet mit der Bitte zurück, diesen über KISKaB einzureichen.</p> <p>Sofern Sie nicht über Zugang zu KISKaB verfügen, senden Sie ihre Anfrage an ihre lokale Ordnungsbehörde, da diese nach §1 OBG zuständig für die Gefahrenabwehr ist. Die Ordnungsbehörde wird mich dann beteiligen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Anregungen und Hinweise	Ergebnis der Prüfung durch die Stadt Haan
3	IHK Düsseldorf Stellungnahme vom 23.07.2024	
3.1	<p>Der vorliegende Lärmaktionsplan analysiert die – verkehrsbezogenen – Lärmquellen in Haan umfassend und detailliert. Neben den dem Stand der Technik entsprechenden und gesetzlich vorgeschriebenen Berechnungen greift der Plan auf Umfrageergebnisse und Vorschläge der Bevölkerung zurück. Wir merken an, dass die Umfrageergebnisse nützliche subjektive Hinweise für Lärmimmissionspunkte liefern können, als Grundlage zur Ergreifung von Maßnahmen jedoch weiterhin die objektiven Berechnungsergebnisse dienen sollten.</p> <p>Im Folgenden beziehen wir uns auf die Maßnahmen des Katalogs aus Anlage 4 der vorliegenden Lärmaktionsplans.</p> <p>Den Maßnahmen der „städtebauliche[n] Planung und Entwicklung“ (1.1) stimmen wir zu, sofern der Schutz ruhiger Gebiete im Rahmen der Bauleitplanung (1.1.3) nicht dazu führt, dass ruhige Gebiete an gewerblich genutzte Gebiete heranrücken und die dort zulässigen Schallemissionen gefährden. Hervorheben möchten wir die Systematisierung der Erhebung verkehrlicher Grundlegendaten (1.1.5). Hier stehen der Verkehrsplanung potenziell erhebliche Datenmengen (Big Data) bei entsprechenden digitalen Marktplätzen oder bei den erhebenden Unternehmen direkt zur Verfügung, die bislang in den wenigsten Kommunen systematisch genutzt werden. Als Grundlage für weitere Planungen – auch über die Lärmaktionsplanung hinaus – sollte die Stadt Haan solche Daten nutzen und aus „Big“ Data „Smart“ Data machen.</p> <p>Auch die Planung von Mobilstationen (1.2), die Förderung des ÖPNV (1.3), des Radverkehrs (1.4) und des Fußgängerverkehrs (1.5) unterstützen wir im Rahmen der Verkehrswende und der Effizienzsteigerungen auf der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Flankierend sollte die Stadt Haan im Rahmen eines kommunalen Mobilitätsmanagements den Kontakt zu Arbeitgebern suchen, um dort für Mobilitätsformen zu werben, die den Pkw ersetzen. Ein betriebliches Mobilitätsmanagement in den Unternehmen kann der Stadt bei der Lärmaktionsplanung, aber auch bei der Erreichung der Klimaziele helfen. Wir stehen hier als Ansprechpartner für die Stadt und die Unternehmen gerne zur Verfügung.</p> <p>Maßnahme 2.1 empfiehlt für die B 228 eine Geschwindigkeitsreduzierung nachts auf 30 km/h. Grundsätzlich steht die IHK Geschwindigkeitsreduzierungen kritisch gegenüber, da solche Änderungen vielfach negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben. Durch den mangelhaften Verkehrsfluss entstehen zusätzliche Anfahr- und Bremsvorgänge, die Lärm- und Schadstoffemissionen verursachen. Darüber hinaus haben Geschwindigkeitsreduzierungen Auswirkungen auf die Fahrzeiten und damit die Umläufe des ÖPNV.</p> <p><i>(Fortsetzung folgende Seite)</i></p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für die geplante Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 228 nachts (22:00 – 06:00 Uhr) auf 30 km/h ist eine Gesamtabwägung durchzuführen, im Sinne einer Lärminderung überwiegen die Vorteile der Betroffenen.</p> <p>Einerseits ist der Verkehr in dieser Zeit generell geringer, das gilt insbesondere für den Lieferverkehr. Der ÖPNV hat in den Nachtzeiten zum großen Teil Betriebsruhe.</p> <p>Andererseits werden keine gravierenden Auswirkungen auf den Verkehrsfluss bei Einhaltung der Geschwindigkeitsreduzierung und somit auch keine wesentlich erhöhten Anfahr- und Bremsvorgänge erwartet.</p> <p>Hinweis: Die Stadt Haan sieht ein betriebliches Mobilitätsmanagements für die Stadt Haan im Rahmen des integrierten Klimaschutzkonzepts vor. Zudem ist vorgesehen, die Haaner Unternehmen gem. Nachhaltigkeitsstrategie zu informieren, wie diese ein Mobilitätsmanagement einführen können.</p>

Nr.	Anregungen und Hinweise	Ergebnis der Prüfung durch die Stadt Haan
	<p><i>(Fortsetzung von vorhergehender Seite)</i></p> <p>Die B 228 weist eine wesentliche Verbindungsfunktion als Hauptverkehrsstraße im überörtlichen Verkehr auf. Es ist anzunehmen, dass durch eine Geschwindigkeitsreduktion Ausweichverkehre im nachgelagerten Netz (insb. Tempo 30-Zonen) entstehen, die dort wiederum Emissionen zur Folge haben werden. Sollten die Reduzierungen dennoch umgesetzt werden, empfiehlt die IHK den Zusatz „Lärmschutz“ zur Tempo-30-Beschilderung, da dieser das Verständnis der Verkehrsteilnehmer für die Maßnahme erhöht und so die Geschwindigkeitsbegrenzung regelmäßig besser eingehalten wird. Die Maßnahmen zu Koordination der Lichtsignalanlagen (2.2) unterstützen wir.</p> <p>Die baulichen Maßnahmen (3) an den Schwerpunkten A 46 (3.1), B 228 (3.2) und L 357 (3.3) unterstützen wir ebenfalls, da die vorgesehenen Maßnahmen keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und insbesondere den Wirtschaftsverkehr erwarten lassen. Bei der Erneuerung der Fahrbahndecken in den genannten Bereichen empfehlen wir den Einbau von Splitmatrixasphalt bzw. offenporigen Belägen (S. 28 und S. 61 f.).</p>	<p>In der Funktion der B 228 als wesentliche Verbindungsstraße im überörtlichen Verkehr werden durch die Geschwindigkeitsreduzierung nur unbedeutendere Ausweichverkehre im nachgelagerten Netz erwartet (es wäre ein Ausweichen von einer in eine andere Tempo 30-Zone).</p>
4	<p>Bergisch-Rheinischer Wasserverband (BRW), Fachbereich Gewässer Stellungnahme vom 20.06.2024</p>	
4.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, zum Entwurf des Lärmaktionsplans in der 4. Runde der Lärmaktionsplanung der Stadt Haan können wir keine Anregungen vorbringen.</p> <p>Es gibt keine beabsichtigten bzw. bereits eingeleiteten Planungen oder sonstige Maßnahmen des BRW, die für die weitere Erarbeitung des Lärmaktionsplans von Bedeutung wären.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
5	<p>Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Stellungnahme vom 25.06.2024</p>	
5.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Anregungen und Hinweise	Ergebnis der Prüfung durch die Stadt Haan
6	Westnetz GmbH: 110-kV Hochspannungsleitungen - DRW-S-LG-TM (Standort Dortmund) Stellungnahme vom 17.07.2024	
6.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, diese Stellungnahme betrifft ausschließlich die im Betreff genannten Hochspannungsfreileitungen. Im Stadtgebiet Haan verlaufen die im Betreff genannten Hochspannungsfreileitungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Ohligs - Mettmann, Bl. 0018 (Maste 1005 bis 1039) 2. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Anschluss Haan, Bl. 0715 (Maste 1 bis 1020/Bl. 0018). <p>Den Leitungsverlauf mit Leitungsmittellinie, Maststandorten und Schutzstreifengrenzen entnehmen Sie bitte unseren beigefügten Lageplänen im Maßstab 1 : 2000. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass sich die tatsächliche Lage der Leitung ausschließlich aus der Örtlichkeit ergibt. In der Lärmkartierung des Lärmaktionsplan Stufe 4 wurden die 110-kV Hochspannungsfreileitungen, der Westnetz GmbH nachrichtlich übernommen. Dem o. g. Lärmaktionsplan stimmen wir unter folgenden Bedingungen zu:</p> <p>Maßnahme 3.1 Schwerpunkt Bundesautobahn A 46 (AS Haan-Ost bis AS Haan-West)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Bauliche Maßnahme kreuzt den 2 x 19,00 m = 38,00 m breiten Schutzstreifen der im Betreff unter 2. genannten Hochspannungsfreileitung zwischen Mast 5 und 6 und den 2 x 15,00 m = 30,00 m breiten Schutzstreifen der im Betreff unter 1. genannten Hochspannungsfreileitung zwischen Mast 1019 und 1020. • Für die geplanten Errichtung / Erweiterung von Schallschutzwänden bitten wir Sie, dem Baulastträger mitzuteilen, uns baureife Planunterlagen mit entsprechenden Schnittzeichnungen und Höhenangaben (NHN-Höhen) zur Prüfung und Stellungnahme zuzusenden. 	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auf die Veröffentlichung der Lagepläne der Westnetz GmbH (110-kV-Hochspannungsleitungen) im Rahmen des Lärmaktionsplans wird verzichtet. Diese liegen der Stadt Haan vor.</p>
6.2	<p>Maßnahme 3.2 Schwerpunkt B 228 (Elberfelder Str. – Alleestr. – Kaiserstr. – Bahnhofstr. – Düsseldorfer Str.)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Bauliche Maßnahme kreuzt den 2 x 15,00 m = 30,00 m breiten Schutzstreifen der im Betreff unter 1. genannten Hochspannungsfreileitung zwischen Mast 1018 und 1019. • Im Schutzstreifen der im Betreff unter 1. genannten Hochspannungsfreileitung erhält die B228 nach abschnittsweise Deckenerneuerung eine Fahrbahnhöhe von maximal 185,90 m über NHN. <p><i>(Fortsetzung folgende Seite)</i></p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Anregungen und Hinweise	Ergebnis der Prüfung durch die Stadt Haan
	<p><i>(Fortsetzung von vorhergehender Seite)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Schutzstreifen der Leitung dürfen nur solche Anpflanzungen vorgenommen werden, die eine Endwuchshöhe von maximal 5,00 m erreichen. Als Anlage ist beispielhaft eine Gehölzliste mit entsprechenden Endwuchshöhen beigefügt. <p>Um die Maste herum muss jedoch eine Fläche mit einem Radius von 15,00 m von jeglicher Bebauung und Bepflanzung freigehalten werden. Dieser Bereich kann teilweise als Parkplatz oder Stellplatzfläche genutzt werden. Bei solch einer Nutzung ist der Mast durch geeignete Maßnahmen gegen versehentliches Anfahren zu sichern.</p> <p>Durch höherwachsende Gehölze, die in den Randbereichen bzw. außerhalb der Leitungsschutzstreifen angepflanzt werden, besteht die Gefahr, dass durch einen eventuellen Baumumbruch die Hochspannungsfreileitung beschädigt wird. Aus diesem Grund bitten wir Sie zu veranlassen, dass in diesen Bereichen Gehölze zur Anpflanzung kommen, die in den Endwuchshöhen gestaffelt sind. Anderenfalls wird eine Schutzstreifenverbreiterung erforderlich.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für die geplanten Maßnahmen im Schutzstreifen bitten wir Sie dem Baulastträger mitzuteilen, uns baureife Planunterlagen mit entsprechenden Schnittzeichnungen und Höhenangaben (NHN-Höhen) zur Prüfung und Stellungnahme zuzusenden. 	
6.3	<p>Maßnahme 3.3 Schwerpunkt L 357 (Gräfrather Straße – Gruitener Straße)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Bauliche Maßnahme kreuzt den 2 x 15,00 m = 30,00 m breiten Schutzstreifen der im Betreff unter 1. genannten Hochspannungsfreileitung zwischen Mast 1020 und 1021. • Im Schutzstreifen der im Betreff unter 1. genannten Hochspannungsfreileitung erhält die L 357 nach der Sanierung eine Fahrbahnhöhe von maximal 196,00 m über NHN. Die Maßnahme wurde bereits zwischen Straßen NRW und der Westnetz GmbH abgestimmt und genehmigt. <p><i>(Fortsetzung folgende Seite)</i></p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Anregungen und Hinweise	Ergebnis der Prüfung durch die Stadt Haan
	<p><i>(Fortsetzung von vorhergehender Seite)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Im Schutzstreifen der Leitung dürfen nur solche Anpflanzungen vorgenommen werden, die eine Endwuchshöhe von maximal 5,00 m erreichen. Als Anlage ist beispielhaft eine Gehölzliste mit entsprechenden Endwuchshöhen beigefügt. <p>Um die Maste herum muss jedoch eine Fläche mit einem Radius von 15,00 m von jeglicher Bebauung und Bepflanzung freigehalten werden. Dieser Bereich kann teilweise als Parkplatz oder Stellplatzfläche genutzt werden. Bei solch einer Nutzung ist der Mast durch geeignete Maßnahmen gegen versehentliches Anfahren zu sichern.</p> <p>Durch höherwachsende Gehölze, die in den Randbereichen bzw. außerhalb der Leitungsschutzstreifen angepflanzt werden, besteht die Gefahr, dass durch einen eventuellen Baumbruch die Hochspannungsfreileitung beschädigt wird. Aus diesem Grund bitten wir Sie zu veranlassen, dass in diesen Bereichen Gehölze zur Anpflanzung kommen, die in den Endwuchshöhen gestaffelt sind. Anderenfalls wird eine Schutzstreifenverbreiterung erforderlich.</p>	
6.4	<p>Bei Ihren weiteren Planungen bitten wir Sie, Folgendes zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Einwirkungen und Maßnahmen, die den Bestand oder Betrieb der Leitungen beeinträchtigen oder gefährden, dürfen nicht vorgenommen werden. Die Leitungen und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten. Alle geplanten Einzelmaßnahmen im Bereich der Leitungen, insbesondere Hoch- und Tiefbaumaßnahmen, Geländeneuveränderungen oder Anpflanzungsmaßnahmen, bedürfen unserer Zustimmung. <p>Wir bitten Sie, uns baureife Planunterlagen mit entsprechenden Schnittzeichnungen und Höhenangaben (NHN-Höhen) zur Prüfung und Stellungnahme zuzusenden.</p> <p>Wir bitten Sie, unsere v. g. Auflagen zu übernehmen und uns weiter am Verfahren zu beteiligen.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass Sie die Westnetz GmbH, Regionalzentrum Neuss separat beteiligt haben. Bezüglich der weiteren von der Westnetz betreuten Anlagen erhalten Sie von dort ggf. eine gesonderte Stellungnahme.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Anregungen und Hinweise	Ergebnis der Prüfung durch die Stadt Haan
7	Klingensstadt Solingen, Ressort 5 – Planung, Bauen, Verkehr und Umwelt Stellungnahme vom 16.07.2024	
7.1	<p>Bezugnehmend auf Ihr Anschreiben vom 19. Juni 2024 melde ich im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange Fehlanzeige.</p> <p>Die Stadt Solingen stellt zu den Lärmschwerpunkten mit den zugehörigen Maßnahmen zum aktuellen Zeitpunkt keine Betroffenheit fest.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
8	PLEdoc GmbH (Ein Unternehmen der Open Grid Europe GmbH – OGE, Essen) Stellungnahme vom 16.07.2024	
8.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>von der Open Grid Europe GmbH (OGE), Essen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt. Die Trassenführung der Versorgungsanlagen ist aus den Übersichtsplänen zu entnehmen. Die Übersichtspläne dienen lediglich der groben Übersicht und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Aktualität, zumal sich das Leitungsnetz durch Neuverlegungen und Umliegungen bzw. durch Baumaßnahmen Dritter kontinuierlich ändert.</p> <p>Wir übersenden in der Anlage eine Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen der OGE. Die dort aufgeführten Auflagen und Hinweise sind zwingend bei allen Maßnahmen im Bereich und / oder in der Nähe der Versorgungsanlagen zu beachten. In diesem Zusammenhang verweisen wir insbesondere auf den Abschnitt 5, Bauvorhaben im Schutzstreifenbereich.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass alle Maßnahmen, die Auswirkungen auf den Bestand und den Betrieb der Versorgungsanlagen haben können, frühzeitig unter Vorlage detaillierter Projektpläne (Lagepläne, Längenschnitte, Querprofile, etc.) anzuzeigen sind, damit wir prüfen können, ob die jeweils angezeigte Baumaßnahme in der geplanten Form durchgeführt werden kann oder Sicherungs- bzw. Anpassungsmaßnahmen an der jeweiligen Versorgungsanlage erforderlich werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auf die Veröffentlichung der Übersichtspläne der PLEdoc GmbH im Rahmen des Lärmaktionsplans wird verzichtet. Diese liegen der Stadt Haan vor.</p>

Nr.	Anregungen und Hinweise	Ergebnis der Prüfung durch die Stadt Haan
9	<p>PLEdoc GmbH im Auftrag der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen Stellungnahme vom 16.07.2024</p>	
9.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, von der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt. GasLINE ist Eigentümerin eines deutschlandweiten Kabelschutzrohr(KSR)-Anlagennetzes mit einliegenden Lichtwellenleiter(LWL)-Kabeln. Die Trassenführung der Kabelschutzrohranlagen ist aus den Übersichtsplänen zu entnehmen. Die Übersichtspläne dienen lediglich der groben Übersicht und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Aktualität, zumal sich das Leitungsnetz durch Neuverlegungen und Umlegungen bzw. durch Baumaßnahmen Dritter kontinuierlich ändert. Wir übersenden in der Anlage eine Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln der GasLINE GmbH & Co. KG. Die dort aufgeführten Auflagen und Hinweise sind <u>zwingend</u> bei allen Maßnahmen im Bereich und / oder in der Nähe der Kabelschutzrohranlagen zu beachten. In diesem Zusammenhang verweisen wir insbesondere auf den Abschnitt 3 "Bauvorhaben im Schutzstreifenbereich". Wir weisen darauf hin, dass alle Maßnahmen, die Auswirkungen auf den Bestand und den Betrieb der Kabelschutzrohranlagen haben können, frühzeitig unter Vorlage detaillierter Projektpläne (Lagepläne, Längenschnitte, Querprofile, etc.) anzuzeigen sind, damit wir prüfen können, ob die jeweils angezeigte Baumaßnahme in der geplanten Form durchgeführt werden kann oder Sicherungs- bzw. Anpassungsmaßnahmen an den Kabelschutzrohranlagen erforderlich werden. Wir weisen darauf hin, dass gemäß unseren Unterlagen in dem von Ihnen angefragten Bereich eine Produktenleitung / Kabelschutzrohranlage verläuft, die von nachfolgender Gesellschaft beauftragt wird: GasLINE Trasse in Zuständigkeit der Verizon Deutschland GmbH Rebstöcker Straße 59 in 60326 Frankfurt am Main</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Auf die Veröffentlichung der Übersichtspläne der PLEdoc GmbH bzw. der GasLINE GmbH & Co. KG im Rahmen des Lärmaktionsplans wird verzichtet. Diese liegen der Stadt Haan vor. Auf die Veröffentlichung der Schutzanweisung der GasLINE GmbH & Co. KG zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln im Rahmen des Lärmaktionsplans wird verzichtet. Diese liegt der Stadt Haan vor.</p>

Nr.	Anregungen und Hinweise	Ergebnis der Prüfung durch die Stadt Haan
10	Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Rheinland / Außenstelle Köln Stellungnahme vom 26.07.2024	
10.1	<p>Zunächst möchten wir darauf hinweisen, dass Umgebungslärmkartierungen für Straßen mit dem von der EU eingeführten Berechnungsmethode BUB/BEB berechnet werden. Darüber hinausgehende lärmtechnische Berechnungen für Straßen werden einheitlich mit dem national vorgeschriebenen Rechenvorschrift RLS-19 durchgeführt. Grundlegender Unterschied ist dabei, dass die RLS-19 den Lärm in Tag (06 - 22 Uhr) und Nacht (22 – 06 Uhr) unterteilt. Bei der Erstellung von Umgebungslärmkartierungen wird dagegen der Lärm in Day – Evening – Night zusammenberechnet. Daher berücksichtigen wir beim Lärmaktionsplan die Umgebungslärmkartierung für nachts, die dem national vorgeschriebenen Berechnungsverfahren RLS-19 nahekommt.</p> <p>Die Beurteilung der Verkehrslärsituation an Bundesfernstraßen hat auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV vom 12.6.1990) und der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR97 vom 2.6.1997) zu erfolgen.</p> <p>Der betroffene Autobahnabschnitt der A 46 im Bereich der Stadt Haan ist im Bestand lärmtechnisch der Lärmsanierung zuzuordnen. Beim Lärmschutz an bestehenden Straßen (=Lärmsanierung) handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Die Auslösewerte der Lärmsanierung liegen gem. der VLärmSchR97 u. a. für Wohngebiete nachts bei 54 dB(A) und für Kern-, Dorf- und Mischgebiete nachts bei 56 dB(A). Den Pegeltabellen im Lärmaktionsplan und der zugehörigen Umgebungslärmkarte nach zu entnehmen, gibt es Wohngebäude entlang der A 46, die möglicherweise die Auslösewerte der Lärmsanierung in der Nacht überschreiten. Derzeit sind auf der A 46 im Bereich der Stadt Haan keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen geplant. Die Lärm-betroffenheiten aus dem Lärmaktionsplan und die darin aufgeführten Vorschläge einer Lärmschutzwand werden wir bei zukünftig anstehenden Planungen berücksichtigen.</p> <p>Die Autobahn GmbH des Bundes nimmt die Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan zur Kenntnis. Dargestellte Lärmbrennpunkte und daraus resultierende Lärminderungsvorschläge in Lärmaktionsplänen setzen kein Einverständnis mit der Autobahn GmbH des Bundes voraus. Demnach besteht kein Anspruch auf Realisierung der in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen an den Straßen, welche sich in der Baulast des Bundes befinden.</p> <p><i>Die Stellungnahme der Autobahn GmbH darf im Rahmen des Lärmaktionsplanes mit veröffentlicht werden. Der standardisierte Absender "Die Autobahn GmbH des Bundes" ist als Absender zu verwenden.</i></p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Anregungen und Hinweise	Ergebnis der Prüfung durch die Stadt Haan
11	Deutsch Bahn AG (DB) – Baurecht I, CR.R O41 Stellungnahme vom 24.07.2024	
11.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>seit dem 01.01.2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) dafür zuständig, einen bundesweiten EBA-Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit aufzustellen. Für die Lärmkartierung und Erstellung von Lärmaktionsplanungen in Ballungsräumen sind die Kommunen weiterhin zuständig. Sowohl das EBA als auch die DB trifft diesbezüglich eine gesetzliche Mitwirkungspflicht. Die Deutsche Bahn AG ist allerdings nicht verpflichtet, Maßnahmen aus den Lärmaktionsplänen der Kommunen umzusetzen. Dies hat der VGH Mannheim in seinem Urteil vom 25.07.2016 – 10 S 1632/14, DVBl 2016, 1332 bestätigt.</p> <p>Sie werden zur 4. Runde der aktuellen Lärmaktionsplanung eine Gesamtstellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes erhalten, welches uns in die Prüfung mit eingebunden hat. Die Abgabe einer separaten Stellungnahme durch die DB AG wird nicht erfolgen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
12	Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Referat 53 (GA 5362) Stellungnahme vom 24.07.2024	
12.1	<p>Das Eisenbahn-Bundesamt unterstützt die zuständigen Gemeinden oder die nach dem Landesrecht zuständigen Behörden im Rahmen der Mitwirkung an der Lärmaktionsplanung als zuständige Behörde für den Lärmaktionsplan an Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) keine Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) dar.</p> <p>Folgende Informationen und Materialien kann ich Ihnen zur Verfügung stellen:</p> <p>Ergebnisse der Lärmkartierung</p> <p>Auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes finden Sie Kartenmaterial für die Stadt Haan, das Ihnen kostenfrei zur Verfügung steht: Unter https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Haupteisenbahnstrecken/nw/nw_node.html können Sie Lärm- und Betroffenheitskarten (sowohl für den gewichteten Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} als auch für den Nacht-Lärmindex L_{Night}) an Haupteisenbahnstrecken beziehen. Bitte achten Sie bei den bereitgestellten Materialien auf die Hinweise zu Nutzungs- und Urheberrechten.</p> <p>Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Runde 4) des Eisenbahn-Bundesamtes finden Sie als Belastetenstatistik für die Stadt Haan im Anhang der Stellungnahme.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Belastetenstatistik) wurden in den Bericht zum Lärmaktionsplan mit aufgenommen (vgl. Bericht, Kapitel 3.7.1).</p>

Nr.	Anregungen und Hinweise	Ergebnis der Prüfung durch die Stadt Haan
12.2	<p>Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung (Phase 1)</p> <p>An der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan (Runde 4) des Eisenbahn-Bundesamtes, die vom 13. März bis 24. April 2023 stattfand, haben 34 Personen aus Haan teilgenommen. Die Ergebnisse dazu finden Sie im Anhang der Stellungnahme.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
12.3	<p>Maßnahmen zum Lärmschutz</p> <p>Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) gilt das Prinzip der Lärmvorsorge. Das bedeutet, dass ein Anspruch auf Lärmschutz dann entsteht, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Ergänzend hierzu hat die Bundesregierung bereits 1999 ein Lärmsanierungsprogramm eingerichtet, im Rahmen dessen auch an bestehenden Eisenbahnstrecken – also ohne wesentliche Änderung am Schienenweg – Schallschutz realisiert werden kann. Allerdings besteht hierauf im Gegensatz zur Lärmvorsorge kein Rechtsanspruch. Die genauen Voraussetzungen finden sich in der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (überarbeitete Fassung 2022), die im Internet unter https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile eingesehen werden kann.</p> <p>Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen ist und dabei als entsprechend dringlich angesehen wird. Zuwendungsempfängerin bzw. -empfänger der Mittel, die der Bund für die Lärmsanierung zur Verfügung stellt, sind ausschließlich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, z. B. die DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG), die auch die operative Gesamtprojektleitung wahrnehmen. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen, zu denen der Einbau von Schallschutzfenstern zählt, sind Hauseigentümerinnen bzw. -eigentümer Zweitempfängerin bzw. -empfänger. Sie werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen über das Lärmsanierungsprogramm informiert und erhalten die Möglichkeit zur Teilnahme. Mit Abschluss der Maßnahme werden keine Fördermittel mehr freigegeben. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes sind Maßnahmen in der Stadt Haan vorgesehen bzw. bereits in Umsetzung.</p> <p><i>(Fortsetzung folgende Seite)</i></p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Anregungen und Hinweise	Ergebnis der Prüfung durch die Stadt Haan																									
	<p><i>(Fortsetzung von vorhergehender Seite)</i></p> <p>Die Anlage 1 (Liste der in Bearbeitung befindlichen oder fertig gestellten Lärmsanierungsbereiche) zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes enthält für Haan einen Sanierungsbereich.</p> <p>Folgende Tabelle gibt Ihnen einen Überblick:</p> <table border="1" data-bbox="230 491 1856 710"> <caption>Tabelle 1: Auszug aus Anlage 1 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes (Stand: März 2024)</caption> <thead> <tr> <th rowspan="2">Strecke</th> <th rowspan="2">Sanierungsbereich</th> <th colspan="3">Lage des Sanierungsbereichs</th> <th colspan="2">Schallschutzwand</th> <th rowspan="2">Status¹</th> <th rowspan="2">Anzahl der Wohneinheiten</th> <th rowspan="2">Status¹</th> </tr> <tr> <th>von km</th> <th>bis km</th> <th>Länge</th> <th>Länge</th> <th>Höhe</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2550 2730</td> <td>Haan</td> <td>103,0 0,19</td> <td>105,9 4,6</td> <td>7.300 m</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>5</td> <td>-</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table> <p>¹ 1= Maßnahme fertig gestellt; 2 = Maßnahme im Bau; 3 = Maßnahme in Bearbeitung; 4 = Maßnahme in Planung; 5 = Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung; 6 = geprüft, ohne Umsetzung</p> <p>Wie in der Tabelle ersichtlich werden im besagten Sanierungsbereich in Haan zurzeit schalltechnische Untersuchungen durchgeführt. Ob und welche Maßnahmen zum Lärmschutz umgesetzt werden, kann erst gesagt werden, wenn die Ergebnisse der Untersuchung vorliegen. Dies ist zurzeit nicht der Fall. Weitere Untersuchungen oder Planungen im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes sind bislang nicht abzusehen.</p> <p>Bitte beachten Sie, dass aufgrund der bevorstehenden Harmonisierung des Lärmsanierungsprogrammes mit der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes eine Neuberechnung der Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung notwendig ist. Welche Auswirkungen dies auf den in Haan befindlichen Sanierungsbereich bzw. -abschnitt hat, ist bislang nicht abzusehen.</p>	Strecke	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereichs			Schallschutzwand		Status ¹	Anzahl der Wohneinheiten	Status ¹	von km	bis km	Länge	Länge	Höhe	2550 2730	Haan	103,0 0,19	105,9 4,6	7.300 m	-	-	5	-	5	
Strecke	Sanierungsbereich			Lage des Sanierungsbereichs			Schallschutzwand					Status ¹	Anzahl der Wohneinheiten	Status ¹													
		von km	bis km	Länge	Länge	Höhe																					
2550 2730	Haan	103,0 0,19	105,9 4,6	7.300 m	-	-	5	-	5																		
12.4	<p>Ausweisung ruhiger Gebiete</p> <p>Ab Seite 65 weisen Sie in Kapitel 3.6 ruhige Gebiete in der Stadt Haan aus. Dazu möchte ich Sie darauf hinweisen, dass ruhige Gebiete, die sich in der Nähe von Schienenverkehrswegen befinden, durch Schienenverkehrslärm belastet sein können. Dies trifft beispielsweise auf das Naherholungsgebiet im Nordosten der Stadt Haan zu.</p> <p>Ich hoffe, die zur Verfügung gestellten Informationen und Materialien unterstützen Sie bei der Lärmaktionsplanung (Runde 4) der Stadt Haan. Sollten Sie weitere Fragen zur Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung oder Öffentlichkeitsbeteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes haben, stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.																									

Nr.	Anregungen und Hinweise	Ergebnis der Prüfung durch die Stadt Haan
13	Rheinbahn AG Düsseldorf Stellungnahme vom 03.07.2024	
13.1	<p>Reduzierung der Leistungsfähigkeit, Steigerung der Reisezeiten</p> <p>Die Reisezeit gilt als eines der wichtigsten Kriterien bei der Beurteilung der Attraktivität des ÖPNV durch unsere aktuellen und potenziellen Kunden. Das erklärte Ziel, durch Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Sinne einer Verkehrswende den entscheidenden Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität zu leisten, wird durch die Reduzierung von erlaubten Höchstgeschwindigkeiten gefährdet oder gar behindert.</p> <p>Bei innerstädtisch und regional bedeutenden Buslinien im dichten Takt steht nur sehr wenig Zeit für Verspätungspuffer und gesetzliche Pausen an den Endstellen zur Verfügung. Daher führen schon geringe Fahrzeitverlängerungen auf dem Linienweg dazu, dass ein zusätzlicher „Kurs“, d. h. zusätzlicher Linienbus samt Fahrpersonal eingesetzt werden muss, ohne dass die eigentliche Fahrplanleistung erhöht wird. Die hat zunächst einmal starke wirtschaftliche Folgen und führt unmittelbar zu einer massiven Steigerung der Kosten je Fahrplankilometer.</p> <p>Weitere Folge solcher Maßnahmen ist die Tatsache, dass Bemühungen der Städte und Kommunen gemeinsam mit der Rheinbahn, den ÖPNV zu beschleunigen, ad absurdum geführt werden. Durch Beschleunigungsmaßnahmen wird um Sekunden der Verbesserung gerungen, die von den Auswirkungen der diskutierten Geschwindigkeitsbeschränkungen weit übertroffen werden.</p> <p>Aus diesem Grund sehen wir die zurzeit verschiedentlich geäußerten Wünsche nach Geschwindigkeitsbeschränkungen auf ÖPNV-Achsen mit größter Sorge. Diese Maßnahmen müssen einzelnen Örtlichkeiten mit punktuell konkretem Handlungsbedarf vorbehalten bleiben.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
13.2	<p>Bewertung des vorliegenden Entwurfes des Lärmaktionsplans der Stadt Haan mit Bezug auf Tempo 30</p> <p>Es soll im Zuge der B228 im Stadtgebiet Haan Geschwindigkeitsreduzierungen in den Nachstunden zwischen 22 und 6 Uhr auf Tempo 30 umgesetzt bzw. geprüft werden. Betroffen sind davon u. a. folgende Straßen, auf denen auch regelmäßiger ÖPNV stattfindet: Kaiserstraße und Bahnhofstraße.</p> <p>Die Folgen der Einführung von Tempo 30 hat für den ÖPNV in Haan eine deutlich über das Stadtgebiet hinausgehende Bedeutung.</p> <p><i>(Fortsetzung folgende Seite)</i></p>	<p>Für die geplante Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 228 nachts (22:00 – 06:00 Uhr) auf 30 km/h ist eine Gesamtabwägung durchzuführen.</p> <p>Einerseits ist der Verkehr in dieser Zeit generell geringer, so dass der Verkehrsfluss gegenüber dem Tag weniger gestört wird und die Fahrzeiten inkl. Anschlüssen im ÖPNV besser eingehalten werden können. Andererseits hat der ÖPNV nachts zum großen Teil Betriebsruhe.</p> <p>Die Auswirkungen auf den Linienverkehr werden daher geringer als auf die Lärminderung – und damit für die Gesundheit der Betroffenen – eingeschätzt.</p>

(Fortsetzung von vorhergehender Seite)

Das Hauptstraßennetz mit den im Lärmaktionsplan vorgesehenen Reduzierungen auf Tempo 30 wird die Linien der Rheinbahn massiv beeinträchtigen. Besonders betroffen hiervon sind die Linien O1, 742, 784, 786, 792 und SB50, die zudem noch eine überregionale Verbindungsfunktion aufweisen. So sind Anschlüsse an die S- und Regionalbahnen in Solingen, Haan, Gruiten, Mettmann-Stadtwald und Wuppertal-Vohwinkel sowie an viele weitere Buslinien eingeplant, sodass hier eine Reisezeitverlängerung der betroffenen Linien dieses aufeinander abgestimmte Fahrplansystem gefährdet. Gerade in den Nachtstunden ist ein Erreichen dieser Anschlüsse im Sinne eines attraktiven Nahverkehrs essenziell, da die Taktdichte zu dieser Zeit geringer ist und es zu deutlich längeren Wartezeiten kommen kann. Durch die städteübergreifende Funktion der genannten Linien kann bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auch ein Umstieg vom ÖPNV auf den IV gefördert werden, da die Gesamtreisezeit mit dem Bus für nach Haan reisende Fahrgäste zu lang wird.

Durch die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit besteht bei Anpassungen des Fahrplans an diese Situation die Möglichkeit, dass Anschlüsse entfallen oder verschlechtert werden. Zudem würde die Verlängerung der Fahrzeiten auf den Linien zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen und Personal führen, da die Ausgleichzeiten an den Endstellen nicht mehr ausreichen würden.

Auch Einbauten zur Reduzierung des Straßenquerschnitts sind für dort verkehrende Buslinien ein großes Hindernis. Im Gegensatz zum PKW ist durch die Breite und die trägere Beschleunigung des Busses ein viel höherer Zeitverlust zu verzeichnen, ebenso sind Begegnungen in solch einem Bereich kritischer, da weniger Ausweichfläche zur Verfügung steht. Dazu gehört ebenso die Vermeidung von Rechts-vor-Links-Regelungen, da Linienbusse auch hier aufgrund ihrer Masse und der Sicherheit der Fahrgäste fast vollständig zum Stehen kommen.

Auch müssen in engen Straßen genügend Halteverbote eingerichtet werden, damit sich auch Linienbusse auf Sichtachsen sicher begegnen können. Leider führen auch enge und zugeparkte Straßen immer wieder zu Behinderungen des Linienverkehrs.

Solche Fahrzeitverluste müssten durch massive Förderung und Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen kompensiert werden.

Die grüne Welle hat auf den ÖPNV leider keinen Beschleunigungseffekt, da durch die zwischen den LSA liegenden Haltestellen ein Zeitverlust zustande kommt, so dass der Linienbus aus der Grünen Welle „rausfliegt“ und an der nächsten roten LSA zum Stehen kommt. Hier kann nur ein Beschleunigungseffekt erreicht werden, wenn die LSA gezielt von den Linienbussen angefordert wird. Hier sollte die Gründung eines entsprechenden Projektes seitens der Stadt in Zusammenarbeit mit der Rheinbahn vorangebracht werden.

Die Rheinbahn lehnt die Einführung von Tempo 30 auf dem Stadtgebiet Haan daher aufgrund der oben genannten Gründe ab.

Nr.	Anregungen und Hinweise	Ergebnis der Prüfung durch die Stadt Haan
14	Stadt Hilden, Planungs- und Vermessungsamt – Sachgebiet Stadtplanung Stellungnahme vom 24.06.2024	
14.1	<p>Die im Entwurf des Lärmaktionsplanes der 4. Runde für die Stadt Haan im Maßnahmenkatalog (Anlage 4) formulierten Einzelmaßnahmen haben zu einem großen Teil keinen direkten Bezug zum Stadtgebiet Hilden, weshalb hierzu keine Anmerkungen vorgebracht werden.</p> <p>Berührungspunkte mit der Stadt Hilden ergeben sich jedoch bei folgenden Maßnahmen des Maßnahmenkataloges:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme 1.3.3 „Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im Busverkehr“ Diese Maßnahme wird ausdrücklich begrüßt, da sie ebenfalls als Maßnahme „Lärmarme Busse (sukzessiver Austausch der Busflotte)“ im Lärmaktionsplan der 4. Runde für die Stadt Hilden enthalten ist und somit beide Städte das gleiche Ziel verfolgen. • Maßnahme 2.1 „Umsetzung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den Nachtstunden von 50 km/h auf 30 km/h für die B 228 (Kaiserstraße - Bahnhofstraße) nach erfolgter Zustimmung des Baulastträgers“ Diese Maßnahme wird ausdrücklich begrüßt, da auch die Stadt Hilden als Maßnahme im Lärmaktionsplan der Runde 4 für einen Abschnitt der B 228 Elberfelder Straße Tempo 30 (ganztäglich) als Prüfauftrag vorgesehen hat. Es wird von einer generellen Akzeptanzsteigerung seitens der Verkehrsteilnehmern und des Straßenbaulastträgers für Tempo 30 Anordnungen auf der B228 ausgegangen, wenn beide Städte entsprechendes für die B 228 auf ihrem Stadtgebiet vorsehen. • Maßnahme 2.2 „Prüfung des Aufbaus von koordinierten Vorsignalisierungen zu Lichtsignalanlagen an ausgewählten Anlagen zur Verstetigung des Verkehrs / Fahrtverlaufs“ Den Schwerpunkt dieser Maßnahme bildet gem. Maßnahmenkatalog hierbei die B 228. Dies wird ausdrücklich begrüßt, denn auch die Stadt Hilden sieht eine LSA-Optimierung im Zuge der Umsetzung von Tempo 30 Anordnungen vor. Hierdurch soll auch in Hilden unter anderem eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht werden. Beide Maßnahmen auf der B 228, sowohl in Haan als auch in Hilden, werden als sinnvolle Kombination mit positiven Auswirkungen für beide Städte angesehen. <p><i>(Fortsetzung folgende Seite)</i></p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Anregungen und Hinweise	Ergebnis der Prüfung durch die Stadt Haan
	<p><i>(Fortsetzung von vorhergehender Seite)</i></p> <p>Einen zumindest indirekten Bezug mit Auswirkungen auch auf die Stadt Hilden kann den Maßnahmen zur Planung von Mobilstationen (Lfd. Nr. 1.2.1 und 1.2.2) den weiteren Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV (Lfd. Nr. 1.3.1 und 1.3.2) zur Förderung des Radverkehrs (Lfd. Nr. 1.4.1 bis 1.4.5) und zur Förderung des Fußgängerverkehrs (Lfd. Nr. 1.5.1 und 1.5.2) zugesprochen werden. Diese Maßnahmen können dazu führen, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, was wegen der positiven Auswirkungen auch für die Stadt Hilden ausdrücklich begrüßt wird. Gleiches gilt auch für die Maßnahme Nr. 1.1.1 „Fortsetzung der Entwicklung einer "Kompakten Stadt" - Vorrang der Innenentwicklung und weitestgehender Schutz des Freiraums; Nutzungsmischung im Städtebau mit dem Ziel der Verkehrsvermeidung".</p> <p>Hinsichtlich des ÖPNV wäre Hilden durch eventuelle Maßnahmen auf der Buslinie 784, welche auch innerhalb beider Stadtgebiete verkehrt, betroffen. Sollten hier zukünftig Maßnahmen zur Sicherung und ggf. Anpassung des derzeitigen Angebotes (siehe Maßnahme Lfd. Nr. 1.3.1) der Linie beabsichtigt werden, so bittet die Stadt Hilden um Beteiligung.</p> <p>Darüber hinaus werden die Belange der Stadt Hilden nicht berührt, weitere Anregungen werden daher nicht gemacht.</p>	