

Abwägung der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stufe 4

1. Beteiligung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Aus der Öffentlichkeit sind 19 Stellungnahmen mit geäußerten Bedenken, Rückfragen und Anregungen zum Lärmaktionsplan der Stufe 4 eingegangen.

Die Abwägung hierzu ist im Folgenden tabellarisch aufgelistet. Die Eingaben sind kategorisiert in die Bereiche:

| |
|--|
| Rot: Die Eingabe konnte nicht bewertet werden oder liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Ratingen |
| Gelb: Die Eingabe wurde geprüft, konnte bei der Erarbeitung des Lärmaktionsplans aber nicht weiter berücksichtigt werden |
| Grün: Die Eingabe findet Berücksichtigung im Lärmaktionsplan |
| Grau: Es ist keine Stellungnahme abgegeben worden (gilt nur für die Behördenbeteiligung und TÖB) |

| Bürger 1 vom 10.06.2024 | |
|---|--|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Sohlstättenstraße und Kaiserswerther Straße</p> <p>In Ihrem Bericht ist die Sohlstättenstraße nicht aufgenommen worden? Die Kaiserswerther Straße nur in Teilen, aber natürlich nicht dort, wo es endlich ruhiger werden sollte. Wie ist die Vorgehensweise Sohlstättenstraße/Ecke Kaiserswerther Straße? Kann hier endlich der Durchgangsverkehr reduziert werden (Pendler/Lkw?).</p> | <p>Die Sohlstättenstraße erreicht nicht die für die Lärmaktionsplanung relevanten Verkehrsmengen von 8.200 KFZ/Tag, sodass die Straße nicht in die Lärmaktionsplanung aufgenommen wird. Für die Reduzierung von Durchgangsverkehr gibt es bereits Beschränkungen für Fahrzeuge > 3,5 t sowie den Anliegerverkehr.</p> <p>Die Kaiserswerther Straße in dem angesprochenen Abschnitt liegt in der Straßenbaulast von Straßen.NRW, sodass Lärm-minderungsmaßnahmen nicht von der Stadt Ratingen durchgeführt werden können. Bei Beteiligungen der Stadt Ratingen im Rahmen von Planverfahren weist die Stadt regelmäßig auf die Lärmproblematik hin.</p> |

| Bürger 2 vom 10.06.2024 | |
|--|---|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Düsseldorfer Str.</p> <p>Zwischen Gerhardstr. und der Düsseldorfer Str. bis zur Unterführung ist der Verkehr und nicht nur zu den Stosszeiten z.T. unerträglich, sodass an offene Fenster nicht zu denken ist und von der Schadstoffbelastung man überhaupt nicht nachdenken darf !</p> | <p>Die Düsseldorfer Straße in dem angesprochenen Abschnitt liegt in der Straßenbaulast von Straßen.NRW, sodass Lärm-minderungsmaßnahmen nicht von der Stadt Ratingen durchgeführt werden können. Bei Beteiligungen der Stadt Ratingen im Rahmen von Planverfahren weist die Stadt regelmäßig auf die Lärmproblematik hin.</p> <p>Ab dem Knotenpunkt Marggrafstraße in Richtung Innenstadt befindet sich die Düsseldorfer Straße in der Baulast der Stadt Ratingen. Laut Ratsbeschluss (72/2024) soll die Düsseldorfer Straße stadteinwärts für den Radverkehr verbessert werden. In diesem Zusammenhang erwägt die Verwaltung zusätzlich lärm-mindernde Maßnahmen umzusetzen.</p> |

| Bürger 3 vom 10.06.2024 | |
|---|--|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Düsseldorfer Str. gegenüber Amtsgericht</p> <p>Die Linie 72 Richtung Endhaltestelle muss jedesmal vor der Ampel abbremesen. Dies verursacht unnötigen Lärm für die Anwohner. Eine „grüne Welle“ für die Bahn wäre wünschenswert.</p> <p>Außerdem ist vor der Ampel Düsseldorfer Str. / Hans-Böckler-Straße (ebenfalls in Fahrriichtung Endhaltestelle eine Weiche so eingebaut worden, dass es jedesmal ein Geräusch erzeugt, wenn die Autos darüber fahren. Dies sollte ebenfalls optimiert werden.</p> | <p>Die LSA für die Straßenbahnlinie 72 ist bereits grundsätzlich vorrangig geschaltet. Optimierungspotential ist vorhanden. Dennoch sind Brems- und Beschleunigungsvorgänge nicht auszuschließen, da die LSA für die Straßenbahn auch mit den LSA für den KFZ-Verkehr koordiniert ist. Im Knotenpunkt Hans-Böckler-Straße/Düsseldorfer Platz ist eine Masse-Feder-System eingebaut worden. Dadurch minimieren sich die Erschütterungen der Stadtbahn (U72), sodass eine Lärminderung erreicht wird. Außerdem ist in den Bogenbereichen der Stadtbahnlinie im Bereich Düsseldorfer Platz eine Gleisschmieranlage eingebaut worden, um die Fahrgeräusche bei Kurvenfahrten zu minimieren.</p> <p>Der Hinweis wird zur Prüfung an die Rheinbahn weitergeleitet.</p> |

| Bürger 4 vom 10.06.2024 | |
|--|---|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Mettmanner Straße Martinshörner</p> <p>Einsatzkräfte der Feuerwehr, Krankenwagen und Polizei benötigen unbedingt ihr Martinshorn - zur eigenen, aber auch zur Sicherheit anderer - unbestritten!!</p> <p>Ich frage mich allerdings, wieso inzwischen die gesamte(!) Länge der Mettmanner Straße zu jeder Tages- und Nachtzeit benötigt wird, um sich „anzukündigen“, obwohl hier keinerlei Einmündung o.ä. ist und es sich um ein geschwindigkeitsbegrenzte und überschaubare Straße handelt. Ist es nicht ausreichend das Sondersignal erst kurz vor der Kreuzung Industriestrasse zu aktivieren? „Früher“ ging das doch auch...</p> | <p>Die Mettmanner Straße erreicht nicht die für die Lärmaktionsplanung relevanten Verkehrsmengen von 8.200 KFZ/Tag, sodass die Straße nicht mit in die Lärmaktionsplanung aufgenommen wird.</p> <p>Der §38 der StVO regelt die Wegerechte für Einsatzfahrzeuge:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn darf nur verwendet werden, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, flüchtige Personen zu verfolgen oder bedeutende Sachwerte zu erhalten. Es ordnet an: „Alle übrigen Verkehrsteilnehmer haben sofort freie Bahn zu schaffen“. (2) Blaues Blinklicht allein darf nur von den damit ausgerüsteten Fahrzeugen und nur zur |

| | |
|--|---|
| | <p>Warnung an Unfall- oder sonstigen Einsatzstellen, bei Einsatzfahrten oder bei der Begleitung von Fahrzeugen oder von geschlossenen Verbänden verwendet werden.</p> <p>Damit wird deutlich, dass die Feuerwehr nur dann Anspruch auf freie Fahrt hat, wenn Blaulicht und Einsatzhorn gleichzeitig eingeschaltet sind. Sollte ein Maschinist (Fahrzeuglenker) davon abweichen, z.B. indem er erst kurz vor der Kreuzung das Horn einschaltet, nimmt er dies voll auf eigenes Risiko, da er sich hier außerhalb der Rechtsgrundlage bewegt. Es ist auch nichts, was von Dritten eingefordert werden kann. Der Maschinist ist hier eigenverantwortlich für sein Handeln, sofern er außerhalb des §§ der StVO agiert.</p> <p>Per Gesetz ist er verpflichtet, bei jeder Alarmfahrt Blaulicht und Einsatzhorn parallel zu schalten, da nur dann der Verkehrsteilnehmer in der Pflicht ist, sofort freie Bahn zu schaffen.</p> |
|--|---|

| Bürger 5 vom 10.06.2024 | |
|---|--|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Sportanlage Schwarzbachstrasse</p> <p>Nach der Sanierung und Umbau zum Kunstrasenplatz ist hier an „Ruhe“ nicht mehr zu denken! Ab 14-15 Uhr ist hier inzwischen TÄGLICH Event angesagt - Ende ist dann gg. 22 Uhr. Auch an Wochenenden und sogar an Feiertagen, an denen teilweise sogar Reifenfüllanlagen an Tankstellen wg des „Lärms“ geschlossen sind, ist hier Aktion. Ja, das hätte man vorher wissen können - nein, tatsächlich nicht, da die Stadt offenbar eine völlige Nutzungsänderung der Anlage vorgenommen hat. Inzwischen sind hier ZWEI Fußballvereine im Wechsel zu Gange.</p> <p>Gegen Schulklassen, „normales‘ Training oder Spielbetrieb - kein Thema!!</p> <p>Aber das Trainer-Geschrei, der Verkehr mit heulenden Motoren und Huperei wg zugeparkten Autos hat inzwischen enorme Ausmaße angenommen!!!</p> <p>Wie kann Mann denn als Stadt Ratingen,</p> | <p>Der hier beschriebene Lärm durch Veranstaltungen auf dem Sportplatz betrifft nicht den Verkehrslärm, sondern den Freizeit- und Nachbarschaftslärm. Die Lärmaktionsplanung der Stadt Ratingen umfasst ausschließlich den Verkehrslärm, sodass Freizeit- und Nachbarschaftslärm an dieser Stelle nicht berücksichtigt werden können.</p> <p>Die Stellungnahme ist intern an die zuständige Stelle der Verwaltung weitergeleitet worden.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>MITTEN in einem Wohngebiet, ohne entsprechende Zu-/Abfahrten und Parkmöglichkeiten derartige Zustände zu lassen?</p> <p>Außerdem befindet sich hier noch ein Kindergarten und eine Schule, Hier würde das ein oder andere mal blitzen helfen oder entsprechende Geschwindigkeitshinweise AUF der Straße mit entsprechenden Sperrflächen zum Parken.</p> <p>Das Ordnungsamt der Stadt glänzt leider nur mit Abwesenheit, bzw. WENN sie erscheinen, sind komischerweise kurz vorher alles Falschparker weggefahren...ein Schelm der Schlimmes dabei denkt!!</p> <p>Hier wäre m.E. dringend (!) eine Umplanung notwendig!!</p> | <p>Die Schwarzbachstraße erreicht nicht die für die Lärmaktionsplanung relevanten Verkehrsmengen von 8.200 KFZ/Tag, sodass die Straße nicht mit in die Lärmaktionsplanung aufgenommen wird.</p> <p>Kontrollen zur Geschwindigkeit liegen nicht in der Zuständigkeit der Stadt Ratingen. Hier wird die Verwaltung die Polizei auf die beschriebenen Geschwindigkeitsverstöße hinweisen.</p> <p>Die Stellungnahme zum Parken ist intern an die zuständige Stelle der Verwaltung weitergeleitet worden.</p> |
|--|--|

| Bürger 6 vom 11.06.2024 | |
|---|--|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Wilhelmring - Missbrauch als Rennstrecke</p> <p>In der Nacht wird der Wilhelmring häufig als Rennstrecke missbraucht, was zu erheblichem Lärm durch laute Motoren führt. Besonders in den Sommermonaten nimmt die Lärmbelastung durch den Verkehr und Fahrzeuge mit lautem Motorengeräusch stark zu. Dies beeinträchtigt nicht nur die Lebensqualität der Anwohner, sondern stellt auch eine ernste Gesundheitsgefahr dar.</p> <p>Daher bitte ich Sie, Maßnahmen zur Lärmreduzierung am Wilhelmring zu prüfen. Folgende Vorschläge könnten dazu beitragen, die Situation zu verbessern:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Installation eines Lärmblitzers, ähnlich dem in Berlin am Ku'damm, der automatisch laute Fahrzeuge erfasst. Dies könnte als Pilotprojekt dienen. 2. Verstärkte Kontrollen zur Überwachung und Ahndung von Lärmverstößen. | <p>Der Technik des sog. Lärmblitzers ist noch in einer Testphase und für den regelmäßigen Einsatz noch nicht ausreichend entwickelt. Sanktionen durch die Erfassung eines Lärmblitzers sind rechtlich noch nicht durchsetzbar, sodass ein gesetzeskonformer Einsatz noch nicht möglich ist.</p> <p>Kontrollen zur Geschwindigkeit liegen nicht in der Zuständigkeit der Stadt Ratingen. Hier wird die Verwaltung den Hinweis zu Geschwindigkeitsverstößen an die Polizeibehörde des Kreises Mettmann weiterleiten.</p> |

| Bürger 7 vom 11.06.2024 | |
|---|---|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Industriestr./Neanderstr.</p> <p>Dauerlärm durch morgendlichen - und Feierabendverkehr. Aber auch Wochenende gibt es keine ruhige Minute.</p> <p>Stau auf der Autobahn? Alle fahren Mettmann oder Ratingen Ost ab und quälen sich über die Neander- und Industriestraße oder umgekehrt. Vor allem unzählige LKWs. Teilweise kommt man als Anwohner nicht aus seiner Ausfahrt. Zudem gibt es Lärm durch die S-Bahn und Autobahn A44.</p> <p>Bei schönem Wetter ist es eine Motorradrennstrecke. Hier klärte uns ein schlauer Polizist mal auf, dass das aufgrund der Kurvenlage nicht möglich wäre. Er ist aber nicht vor Ort gewesen, um sich vom Gegenteil zu überzeugen....</p> <p>Nachts kann man aufgrund des Dauerlärms nicht bei offenem Fenster schlafen.</p> <p>Seitdem das Krankenhaus geschlossen hat, fahren zudem vermehrt Rettungskräfte mit Martinshorn vorbei.</p> <p>Seit über 20 Jahren werben und versprechen Politiker eine Umgehungsstraße, die bis heute nicht durchgesetzt wurde oder in Vergessenheit geraten ist.</p> <p>Sicherlich sind auch wir Autofahrer und wir wissen, das wir unsrer Straßen brauchen.</p> <p>Trotzdem wäre es schön, wenn hier mal was passieren könnte.</p> | <p>Die Neanderstraße erreicht nicht die für die Lärmaktionsplanung relevanten Verkehrsmengen von 8.200 KFZ/Tag, sodass die Straße nicht mit in die Lärmaktionsplanung aufgenommen wird. Gemäß den Ergebnissen der Zählstellen wird hier eine durchschnittliche KFZ-Stärke von ca. 4.500 KFZ/Tag erreicht. Gleiches gilt auch für die Industriestraße.</p> <p>In den ersten Lärmaktionsplänen der Stadt Ratingen wurden über eine Hot-Spot Analyse lärmbelastete Straßen ermittelt und Maßnahmensteckbriefe erarbeitet. Dabei waren die hier beschriebenen Straßenabschnitte und Kreuzungen nicht auffällig und wurden daher in der weiteren Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt. Auch mit der neuen Berechnungsmethode sind die Straßenzüge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4 nicht zu betrachten.</p> <p>Stauumfahrungen über Kreis-, Landes- und Bundesstraßen sind zulässig.</p> |

| Bürger 8 vom 11.06.2024 | |
|---|---|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Lärmpegel Berlinerstr. Dieselstr.</p> <p>Der Lärmpegel im Kreuzung Bereich ist Zeitweise sehr hoch durch Autos und Motorräder mit Überhöhter Geschwindigkeit und aufgemotzten Auspuffanlagen und lauter Musik in denn Abendstunden und Nachts.</p> | <p>Die Berliner Straße bzw. Dieselstraße erreichen nicht die für die Lärmaktionsplanung relevanten Verkehrsmengen von 8.200 KFZ/Tag, sodass die Straßen nicht mit in die Lärmaktionsplanung aufgenommen werden.</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>In den ersten Lärmaktionsplänen der Stadt Ratingen wurden über eine Hot-Spot Analyse lärmbelastete Straßen ermittelt und Maßnahmensteckbriefe erarbeitet. Dabei waren die hier beschriebenen Straßenabschnitte und Kreuzungen nicht auffällig und wurden daher in der weiteren Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt.</p> <p>Auch mit der neuen Berechnungsmethode sind die Straßenzüge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4 nicht zu betrachten.</p> |
|--|---|

| Bürger 9 Kommentar zum Beitrag 6 vom 11.06.2024 | |
|--|---|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Lärmblitzer</p> <p>Eine sehr gute Idee, ebenso Tempo 30 auf allen Hauptverkehrsstrassen. Ratingen erstickt im Verkehr, aber es geschieht seit Jahren nichts. Bald kommt wieder die Raserzeit quer durch Ratingen mit aufheulenden Motoren..</p> | <p>Es wird auf Grundlage des Ratsbeschlusses 140/2023 die Umsetzung von Tempo 30 auf diversen Straßen vorbereitet. Die Anordnung von flächendeckendem Tempo 30 ist nach aktueller Gesetzeslage nicht umsetzbar.</p> |

| Bürger 10 vom 13.06.2024 | |
|---|---|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Lärmbelastung Europaring (und Ringstraßen insgesamt)</p> <p>Auf dem Europaring (und dem Ring allgemein) existiert eine enorm hohe Lärmbelastung durch den Verkehr, was insbesondere deshalb schwer wiegt, da hier Wohnbebauung unmittelbar und auf weiter Strecke entlang der Ringe vorhanden ist. Neben der Beschallung durch zu laute Auspuffanlagen von PKW und Motorrädern oder den Motorgeräuschen von Bussen und LKW sind es insbesondere auch die Abrollgeräusche der Reifen von Fahrzeugen bei 50 km/h Tempo, die zur allgemeinen Lärmbelastung beitragen.</p> | <p>Der Abschnitt Europaring ab der Volkardeyer Straße wird in den Steckbriefen (5.2 Maßnahmenbeschreibung) des Lärmaktionsplans ergänzt, da sich dieser innerhalb der Ortsdurchfahrt befindet und in der Umgebungslärmkartierung des Landes NRW verortet ist. Bisher sind im Teil Ratingen Ost 2 der Wilhelmring, Freilingrathring und Röntgenring berücksichtigt. Dies wird nun um den Europaring ergänzt.</p> |
| <p>Es sollte stadtweit eine Einrichtung von Tempo 30 Zonen forciert werden, analog zu den Plänen in Hilden. Der Vermittlungsausschuss hat im Juni 2024 den Weg frei gemacht, dass Kommunen perspektivisch freier entscheiden können, wo sie diese Zonen einrichten. Auch eine Ringstraße sollte</p> | <p>Es wird auf Grundlage des Ratsbeschlusses 140/2023 die Umsetzung von Tempo 30 auf diversen Straßen vorbereitet. Die Anordnung von flächendeckendem Tempo 30 ist nach aktueller Gesetzeslage nicht umsetzbar.</p> |

von diesen Überlegungen nicht ausgenommen werden. Hierdurch kann Lärm merklich reduziert werden (neben der Reduktion von Abgasen).

Bürger 11 vom 13.06.2024

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|--|
| <p>Extreme Lärmbelästigung durch ständige Pfeifsignale der Lokführer</p> <p>Seit geraumer Zeit weisen die Anwohner vom Birkhahnweg und von der Umgebung auf die vermehrten, anhaltenden, teils extrem lauten Pfeifsignale der Lokführer hin, tagsüber und auch nachts. Die Schranke am blauen See wird nicht repariert oder erneuert und der Zugverkehr hat zugenommen. Auch hat man den Eindruck, dass einige Zugführer gerne unnötig laut und lange pfeifen, andere wieder geben dankenswerterweise nur ein kurzes Signal. Ich denke es ist die Aufgabe der Stadt, die privaten Streckennutzer (Kalkbahn) zur Schranken-Erneuerung zur Verantwortung zu ziehen. Wir zahlen hier mit die höchsten Grundstückspreise und aufgrund dessen eine hohe Grundsteuer und sollen neben dem Fluglärm nun auch noch den Zuglärm ertragen! Auf die Anwohner-Beschwerde vom August letzten Jahres haben wir bis heute keine Antwort bzw. Stellungnahme bekommen!</p> | <p>Das Aussetzen der Hupsignale wurde nach einem Unfall an einem Bahnübergang der Kalkbahn vom Eisenbahnbundesamt im Rahmen einer Bahnübergangsschau revidiert. Somit ist es eine Auslegung des Gesetzes und kann von der Stadt Ratingen nicht beeinflusst werden.</p> |

Bürger 12 vom 13.06.2024

| Stellungnahme | Abwägung |
|--|---|
| <p>A3 in Hösel</p> <p>Die Bundesautobahn 3 ist als zweitlängste Autobahn Deutschlands auch eine der meistbefahrenen. Das führt überall zu großer Lärmbelastung wo Wohnbebauung in der Nähe der Autobahn gegeben ist. Gerade im Bereich der Gemeinde Hösel leidet die Bevölkerung regelmässig sehr unter dem Lärm, wobei die Belastung recht Wetterabhängig ist. Bei Wind von Süden/Westen ist es regelmäßig lauter. Leider korreliert das mit gutem Wetter. Insbesondere falls die Autobahn tatsächlich um eine weitere Spur erweitert werden sollte, aber im Grunde auch im aktuellen Zustand sollten weitere Lärmschutzmass-</p> | <p>Die A3 liegt in der Straßenbaulast der Autobahn GmbH, sodass die hier vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen nicht von der Stadt Ratingen durchgeführt werden kann. Dieser Vorschlag wird an den Straßenbaulastträger Autobahn GmbH weitergegeben.</p> |

nahmen erwogen werden. (z.B. eine Lärm-schutzwand mit PV-Modulen? Ggf könnte eine Anwohner-Beteiligung an der Investi-tion angestrebt werden?)

Bürger 13 vom 13.06.2024

| Stellungnahme | Abwägung |
|--|---|
| <p>Der Verkehrslärm auf den u.g. Strassen nimmt gefühlt täglich zu. Die Sohlstätten-strasse erstickt im Pendlerstrom, Abkürzung über Daniel-Goldbach-Strasse zum Kreis-verkehr und umgekehrt, da hier nur eine Bedarfsampel auf dem Wege liegt. Auto-bahnlärm ist je nach Windlage deutlich zu hören. Verschlimmert hat sich die Verkehrs-lage noch einmal, nach Inbetriebnahme der neuen B8b. Hier kann man als PKW\LKW-Fahrer schnell von der Autobahn abfahren und über Broichhofstrasse und Kaiserswer-ther Strasse nur neuen B8N pendeln. Folgen Stau an einer Kreuzung die für diesen Ver-kehr nicht ausgelegt ist.</p> <p>Ansiedlung von Parkfirmen in Tiefenbroich, der Shuttelbus donnert täglich über die Sohlstättenstrase, Neben den anfahren den Urlaubsparkern.</p> <p>Parken von Ferienparken ist seit Jahren ein Thema, ebenso von Gästen der zahlreichen Ferienwohnungen vom Feldblick bis Anger-munder Weg. Neu hinzugekommen das Veranstaltungsgebäude der Gottgewandten Frauen, welche auch schön unsere gesam-ten Strassen bis zur Anger zupacken.</p> <p>Das Ordnungsamt ist hier kaum zu sehen, Geschwindigkeitskontrollen finden hier vorne im Dorf nie statt.</p> <p>Die Fussgängerampel an der Kaisers-werther Strasse\Sohlstättenstrasse ist der-maßen fussgängerunfreundlich (siehe Män-gelmelder)..</p> <p>Was hat sich in den letzten Jahre hier ge-tan... rein gar nichts, nichts. Es kann nie et-was umgesetzt werden, obwohl es schon zahlreiche Vorschläge gab</p> <p>Anwohnerparken 30iger Zone Sohlstättenstrasse komplett Noch ein gesicherter Fussgängerübergang</p> | <p>Die Sohlstättenstraße erreicht nicht die für die Lärmaktionsplanung relevanten Ver-kehrsmengen von 8.200 KFZ/Tag, sodass die Straße nicht mit in die Lärmaktionspla-nung aufgenommen wird.</p> <p>Die Stellungnahmen in Bezug auf Parken, Ferienparken, Lichtsignalanlagen, Fußgän-gerüberwegen, SPNV/ÖPNV und Straßen-zustand werden intern an die zuständigen Stellen der Verwaltung weitergeleitet.</p> <p>Kontrollen zur Geschwindigkeit liegen nicht in der Zuständigkeit der Stadt Ratingen. Hier wird die Verwaltung den Hinweis zu Geschwindigkeitsverstößen an die Polizei-behörde des Kreises Mettmann weiterlei-ten.</p> <p>Die Kaiserswerther Straße in dem ange-sprochenen Abschnitt liegt in der Straßen-baulast von Straßen.NRW, sodass Lärm-minderungsmaßnahmen nicht von der Stadt Ratingen durchgeführt werden können. Die-ser Vorschlag wird an den Straßenbaulast-träger weitergegeben.</p> <p>Bei Beteiligungen der Stadt Ratingen im Rahmen von Planverfahren weist die Stadt regelmäßig auf die Lärmproblematik hin</p> |

Feldblick bis Angermunder Weg, der Übergang der vorhanden ist, liegt in einer leichten Kurve, lebensgefährlich, im Verkehrsträger dort herüber zu kommen
Schließung der Daniel-Goldbach-Strasse an der Bedarfsampel (so kämen die Schulkinder auch sicherer an)
Broichhofstrasse, das Linksabbiegen auf die Kaiserswerther Strasse zu verbieten
Hügel auf den Strassen

Aber es ist rein gar nichts möglich, sprich wir werden in Sachen Verkehrslärm und Fremdparkern im Regen stehen gelassen.

Die letzte Verkehrszählung hat im Übrigen in den Sommerferien stattgefunden, wahrscheinlich um das neue Bürogebäude, welche gegenüber von Burger King für 400 Mitarbeiter entstehen soll, verkehrstechnisch zu entlasten.

Ferner soll dann auch noch irgendwann die U81 über die Kaiserswerther Strasse geführt werden, was für ein Irrsinn. Der Öffentliche Nahverkehr via Bus könnte hier mit einer besseren Taktung an den Flughafen Bahnhof angeschlossen werden.

Ach und es soll ein neues Wohngebiet am Sandbach entstehen. Auch diese Bewohner werden über die Kaiserswerther Strasse fahren.

Die Strasse ist im Übrigen in einem katastrophalen Zustand und wird nur noch geflickt (hier fehlt auch ein gesicherter Übergang zwischen Sohlstättenstrasse und MC Fit, Zebrastreifen wäre dort mal eine Idee.

| Bürger 14 vom 14.06.2024 | |
|---|--|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Lärm durch Hupsignale der Kalkbahn</p> <p>Im System liegen mehrere Meldungen von Bürgern vor, welche die extreme Lärmbelastung durch die Hupsignale der Kalkbahn im Rahmen der Lärmaktionsplanung beanstanden. Das Thema ist nun schon Jahrzehnte bekannt ohne dass die Stadtverwaltung wirkungsvolle Maßnahmen ergriffen hat.</p> <p>Die Stadtverwaltung kategorisiert in der</p> | <p>Das Aussetzen der Hupsignale wurde nach einem Unfall an einem Bahnübergang der Kalkbahn vom Eisenbahnbundesamt im Rahmen einer Bahnübergangsschau revidiert. Somit ist es eine Auslegung des Gesetzes und kann von der Stadt Ratingen nicht beeinflusst werden.</p> |

"Abwägung frühzeitige Bürgerbeteiligung" diese Meldungen mit "rot" und teilt mit "Auf Eisenbahnlärm hat die Stadt Ratingen keinen Einfluss".

Diese Kommentierung der Meldungen durch die Stadtverwaltung ist falsch. Auf Eisenbahnlärm aus Rollgeräuschen etc. hat die Stadt Ratingen keinen Einfluss - aber auf die Abgabe der Hupsignale hat sie sehr wohl Einfluss. Die Hupsignale werden an nicht technisch gesicherten Bahnübergängen abgegeben, an welchen die erforderlichen Übersichtsflächen für den querenden Verkehr nicht bestehen bzw. nicht hergestellt werden können.

Können die Übersichtsflächen hergestellt und instandgehalten werden ist eine Abgabe von Hupsignalen an diesen Bahnübergängen nicht mehr notwendig. Ebenso kann das Sicherheitsniveau an solchen Bahnübergängen durch Drängelgitter erhöht werden. In diesem Fall würden gemäß EBO und der anzuwendenden DB-Richtlinie 815 ebenfalls keine Hupsignale der Züge mehr erforderlich sein.

Weiterhin kann die Stadtverwaltung prüfen, ob ein bestimmter technisch nicht gesicherter Bahnübergang zwingend erforderlich ist oder ob dieser geschlossen werden kann, weil ein benachbarter besser gesicherter Bahnübergang existiert.

Ebenso kann die Stadtverwaltung prüfen, ob ein Bahnübergang überhaupt in relevanter Weise durch Kfz-Verkehr genutzt wird oder zwingend für öffentlichen Kfz-Verkehr offen zu halten ist. Sollte das nicht der Fall sein, könnte dieser Bahnübergang dann mit Drängelgittern gesichert werden und wäre so noch für öffentlichen Fußgänger- und Radverkehr weiter frei.

Ist die Stadtverwaltung der Ansicht, dass ein technisch nicht gesicherter Bahnübergang für den öffentlichen Verkehr zwingend offen gehalten werden muss und daher keine Drängelgitter errichtet werden können, besteht die Möglichkeit, dass die Stadtverwaltung als Straßenbaulastträger sich an den Kosten der dann notwendigen technischen Sicherung des jeweiligen Bahnübergangs beteiligt. Die technische Sicherung kann als Lichtzeichenanlage bzw.

Die Stadt kann nur nach Maßgabe der Vereinbarung der Beteiligten Änderungen vornehmen, ob ein Bahnübergang technisch gesichert werden muss oder nicht. Daher ist in der Abwägung der ersten Beteiligungsrunde darauf verwiesen worden, dass die Stadt Ratingen in Planfeststellungsverfahren auf die Lärmproblematik hinweist.

als Halbschrankenanlage ausgeführt werden. Die Kosten werden gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz zu je einem Drittel von Bahn, Straßenbaulastträger und Bund übernommen.

Es ist somit festzustellen, dass die Stadtverwaltung sehr wohl einen wesentlichen Einfluss auf diese Lärmbelastung durch die beanstandeten Hupsignale (Alarmtöne) schon immer hatte und auch heute hat. Sie könnte in Abstimmung mit der DB überflüssige Bahnübergänge schließen und notwendige Bahnübergänge besser sichern (Drängelgitter) oder sogar technisch sichern.

Warum das nicht passiert und bis heute kein Konzept zur Lärmsanierung der Kalkbahnstrecke in Bezug auf die (überflüssigen) Hupsignale erarbeitet wurde ist nicht nachvollziehbar.

Falls die Stadtverwaltung einen Dissens mit der DB vermeiden möchte, weil sie noch hofft einen weiteren Bahnübergang an der Kalkbahn im Bereich der Bezirkssportanlage anlegen zu können, dann wäre das der Öffentlichkeit mitzuteilen und zur Diskussion zu stellen. Gleiches gilt für die offensichtlich nicht vorhandene Bereitschaft eigene Mittel für die dringend notwendige Lärmsanierung des öffentlichen Raumes einzusetzen.

Warum ist diese Diskussion im Rahmen der Lärmaktionsplanung überhaupt notwendig, wenn der Stadtverwaltung doch schon seit langer Zeit allgemein bekannt ist, dass hier ein gravierendes Lärmproblem vorliegt.

Soll der Lärm nur verwaltet oder endlich einmal behoben werden? Das wird es nicht zum Null-Tarif geben und sollte daher nicht weiter auf die lange Bank geschoben werden.

In der Lärmaktionsplanung ist der Eisenbahnlärm abzufragen. Maßnahmen sind jedoch nur für die in der Baulast der Stadt Ratingen befindlichen Straßen aufzustellen.

Bürger 15 Kommentar vom 14.06.2024 zu Beitrag 14

| Stellungnahme | Abwägung |
|--|--|
| <p>Unverständlich</p> <p>Nachdem der Bahnübergang am alten Stellwerk mit Pollern und der wenig weiter unter der Brücke mit Drängelgittern versehen wurde, ist dort über einen längeren Zeitraum das Pfeifen entfallen und es wurde</p> | <p>Auf den Eisenbahnlärm hat die Stadt Ratingen in Bezug auf die Hupsignale nur bedingt Einfluss. Die Meldungen zum Eisenbahnlärm werden im Rahmen der Lärmakti-</p> |

| | |
|---|--|
| <p>nur noch am BÜ Junkernbusch gehupt. Seit wenigen Jahren ist der zusätzliche Lärm nun wieder durch Schilder zur Pflicht geworden, obwohl sich die Situation nicht verändert hat und beide BÜ weiterhin nicht von KfZ genutzt werden. Warum die Signale z.T. unnötig lang und ausdauernd abgegeben werden, ist auch zu hinterfragen.</p> | <p>onsplanung gesammelt und den zuständigen Behörden weitergegeben.</p> <p>Das Aussetzen der Hupsignale wurde nach einem Unfall an einem Bahnübergang der Kalkbahn vom Eisenbahnbundesamt im Rahmen einer Bahnübergangsschau revidiert. Somit ist es eine Auslegung des Gesetzes und kann von der Stadt Ratingen nicht beeinflusst werden.</p> |
|---|--|

| Bürger 16 vom 16.06.2024 | |
|---|---|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Breitscheid - Kölner Straße, zwischen An der Pönt und Unterführung der A52.</p> <p>Der Lärm in diesem Bereich ist teilweise kaum auszuhalten. Durch den Rückstau an den Ampelanlagen zur Autobahnauffahrt, laute Motoren der LKW und (speziell im Frühjahr und im Sommer) insbesondere durch Motorradfahrer, die in der Unterführung gerne noch einmal Gas geben, um den Sound ihrer Motoren zu "genießen". Die naheliegende Unterführung verstärkt den Lärm noch durch Reflexionen.</p> <p>Vornehmlich Abends und Nachts wird, von der Autobahn in Richtung McDonalds, aber auch von der Auffahrt zur BAB 52 hin, häufig mit lautem Motorengeheul Gas gegeben. Wenn man sich im Garten aufhält, sind Gespräche in normaler Lautstärke oftmals kaum möglich. Schalldämmende Maßnahmen in der Unterführung und an der Straße, vor allem in Richtung der Häuser an der Alten Kölner Straße, wären eine echte Erleichterung für die Anwohner. Dort ist die Lärmbelastung durch Flugzeuge, Sirenen an den Fahrzeugen des Blutspendedienstes und der freiwilligen Feuerwehr, ohnehin schon recht hoch.</p> <p>Auch regelmäßige Kontrollen an dieser Stelle wären sehr wünschenswert, da das von manchen Mitmenschen offenbar als Rennstrecke missverstanden wird.</p> | <p>Die Kölner Straße in dem angesprochenen Abschnitt liegt in der Straßenbaulast von Straßen.NRW, sodass Lärminderungsmaßnahmen nicht von der Stadt Ratingen durchgeführt werden können. Dieser Vorschlag wird an den Straßenbaulastträger weitergegeben.</p> <p>Bei Beteiligungen der Stadt Ratingen im Rahmen von Planverfahren weist die Stadt regelmäßig auf die Lärmproblematik hin</p> <p>Kontrollen zur Geschwindigkeit liegen nicht in der Zuständigkeit der Stadt Ratingen. Hier wird die Verwaltung den Hinweis zu Geschwindigkeitsverstößen an die Polizeibehörde des Kreises Mettmann weiterleiten.</p> |

| Bürger 17 Kommentar vom 18.06.2024 zu Beitrag 4 | |
|--|---|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>zu »Mettmanner Straße Martinshörner«</p> <p>Das betrifft nicht nur die Mettmanner Straße. Manchmal hat man den Eindruck in einem Katastrophengebiet zu wohnen, so häufig, so laut und so langanhaltend sind diese Alarmsignale in der Ratinger Innenstadt immer wieder zu hören. Es scheint so, als hätte das über die Jahre stark zugenommen. Es sollte einmal geprüft werden, ob diese Intensität der Alarmierung auch wirklich notwendig ist oder ggf. reduziert oder angepasst werden kann.</p> | <p>Der §38 der StVO regelt die Wegerechte für Einsatzfahrzeuge:</p> <p>1) Blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn darf nur verwendet werden, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, flüchtige Personen zu verfolgen oder bedeutende Sachwerte zu erhalten. Es ordnet an: „Alle übrigen Verkehrsteilnehmer haben sofort freie Bahn zu schaffen“.</p> <p>(2) Blaues Blinklicht allein darf nur von den damit ausgerüsteten Fahrzeugen und nur zur Warnung an Unfall- oder sonstigen Einsatzstellen, bei Einsatzfahrten oder bei der Begleitung von Fahrzeugen oder von geschlossenen Verbänden verwendet werden.</p> <p>Damit wird deutlich, dass die Feuerwehr nur dann Anspruch auf freie Fahrt hat, wenn Blaulicht und Einsatzhorn gleichzeitig eingeschaltet sind. Sollte ein Maschinist (Fahrzeuglenker) davon abweichen, z.B. indem er erst kurz vor der Kreuzung das Horn einschaltet, nimmt er dies voll auf eigenes Risiko, da er sich hier außerhalb der Rechtsgrundlage bewegt. Es ist auch nichts, was von Dritten eingefordert werden kann. Der Maschinist ist hier eigenverantwortlich für sein Handeln, sofern er außerhalb des §§ der StVO agiert.</p> <p>Per Gesetz ist er verpflichtet, bei jeder Alarmfahrt Blaulicht und Einsatzhorn parallel zu schalten, da nur dann der Verkehrsteilnehmer in der Pflicht ist, sofort freie Bahn zu schaffen.</p> |

| Bürger 18 vom 23.06.2024 | |
|--|--|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Raser</p> <p>Sohlstättenstraße ab Einmündung Alter Kirchweg bis Ecke Jägerhofstraße. Gerade Nachts denken viele Auto und Motorradfahrer das man bis zur Kurve Jägerhofstraße aber auch kommend von der Jägerhofstraße mal so richtig Vollgas geben kann. Völlig unnötig und durch die Bebauung links und rechts entsteht ein immenser Lärm. Leider ist hier aber auch absolut keine Geschwindigkeitskontrolle so dass die Fahrer völlig uneingeschränkt Gas geben</p> | <p>Kontrollen zur Geschwindigkeit liegen nicht in der Zuständigkeit der Stadt Ratingen. Hier wird die Verwaltung den Hinweis zu Geschwindigkeitsverstößen an die Polizeibehörde des Kreises Mettmann weiterleiten.</p> |

| Bürger 19 vom 23.06.2024 | |
|---|--|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Düsseldorfer Str. /Hans Böckler Str.</p> <p>Lärmbelästigung durch Motorräder und Pkw Raser und durch die Straßenbahn und Busse wegen hoher Geschwindigkeit</p> | <p>Kontrollen zur Geschwindigkeit liegen nicht in der Zuständigkeit der Stadt Ratingen. Hier wird die Verwaltung den Hinweis zu Geschwindigkeitsverstößen an die Polizeibehörde des Kreises Mettmann weiterleiten.</p> |

2. Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange

Aufgrund einer bereits vorliegenden Lärmaktionsplanung wurden sonstige Behörden und Träger öffentlicher Belange erst im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung um Stellungnahme gebeten. Folgend sind alle Beteiligten mit den jeweiligen Stellungnahmen aufgelistet. Behörden und Träger öffentlicher Belange, die keine Stellungnahme abgegeben haben, sind entsprechend in der Spalte „keine Stellungnahme“ aufgeführt. TÖBs die eine Stellungnahme ohne Bedenken abgegeben haben, sind in der Spalte „keine Bedenken“ aufgelistet. In zukünftigen Planungen werden die hier aufgelisteten Stellungnahmen dann berücksichtigt. Die Spalte „Stellungnahmen“ umfasst die TÖBs, deren Stellungnahmen und Bedenken in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt worden sind.

| Keine Stellungnahme | Keine Bedenken | Stellungnahme |
|--|---|--|
| Bezirksregierung Düsseldorf – Dez. 53 Immissionsschutz | Bezirksregierung Düsseldorf – Dez. 26 Luftverkehr | Flughafen Düsseldorf GmbH |
| KomMITT Ratingen GmbH | Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr | Landesbetrieb Straßenbau NRW – NL Ruhr, Bochum |
| Kreisverwaltung Mettmann | Deutsche Bahn AG – DB Immobilien, Region West | Rheinbahn AG |
| Landesbetrieb Wald und Holz – Regionalforstamt Bergisches Land | Deutsche Telekom Technik GmbH – NL Rheiland | |
| LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland | Eisenbahn-Bundesamt – Außenstelle Köln | |
| LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland | Fernstraßenbundesamt – Referat S1 Straßenverkehrsrecht | |
| Stadtwerke Ratingen GmbH | Vodafone GmbH | |
| Telefonica Germany GmbH & Co.KG – Nürnberg | Vodafone West GmbH | |
| | Westnetz GmbH – RNL Neuss | |
| | Westnetz GmbH – Hochspannungsleitungen | |

| Bezirksregierung Düsseldorf – Dez. 26 Luftverkehr vom 24.06.2024 | |
|--|---|
| Stellungnahme | Abwägung |
| Die Planung wird zur Kenntnis genommen. Bedenken oder Anregungen werden keine vorgetragen. | Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. |

| Bezirksregierung Düsseldorf – Dez. 53 Immissionsschutz | |
|---|-----------------|
| Stellungnahme | Abwägung |
| Keine Stellungnahme erfolgt | |

| Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr vom 14.06.2024 | |
|--|---|
| Stellungnahme | Abwägung |
| 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 | Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. |

| Deutsche Bahn AG – DB Immobilien, Region West vom 10.06.2024 | |
|--|---|
| Stellungnahme | Abwägung |
| 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.] | Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. |

Sie werden zur 4 Stufe 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.

Deutsche Telekom Technik GmbH – NL Rheinland 18.06.2024

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|--|
| <p>Die oben genannte Planung wird durch die Telekom nicht berührt. Bei Planungen, die die Anlagen der Telekom betreffen, bitten wir um erneute Beteiligung.</p> | <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> |

Eisenbahn-Bundesamt – Außenstelle Köln vom 14.06.2024

| Stellungnahme | Abwägung |
|--|--|
| <p>Zu Ihrer Beteiligung möchte ich Ihnen mitteilen, dass gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG das EBA zuständige Behörde für die Erstellung der Lärmkarten an Schienenwegen des Bundes ist, zuständige Behörden für die Lärmaktionsplanung sind entsprechend den Festlegungen des § 47e Abs. 1 BImSchG die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden. Die Lärmaktionsplanung gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG fällt daher entsprechend den gesetzlichen Regelungen in den alleinigen Zuständigkeitsbereich der nach Landesrecht zuständigen Behörden.</p> <p>Da eine Einbindung des EBA als Einvernehmensbehörde ebenfalls nicht gesetzlich geregelt ist, ist eine Mitwirkung des EBA an der Lärmaktionsplanung der Länder vom Gesetzgeber auch nicht vorgesehen. Das EBA ist im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange und führt selbst keine Planungen oder Baumaßnahmen durch. In dieser Hinsicht ist Ihr Ansprechpartner im Bereich der Eisenbahnen des Bundes im Regelfall die DB InfraGO AG.</p> <p>Die Möglichkeiten der Gemeinden, im Rahmen der Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes tätig zu werden, sowie die Einschränkungen, die sich aus bundesgesetzlichen Regelungen ergeben, hat das EBA im Rahmen einer Stellungnahme zu</p> | <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> |

den von den Ländern erarbeiteten LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung bereits dargelegt. Insofern erübrigt sich auch die Abgabe einer Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes zu einzelnen Lärmaktionsplänen der Länder.

Fernstraßenbundesamt – Referat S1 Straßenverkehrsrecht vom 10.06.2024

| Stellungnahme | Abwägung |
|--|---|
| <p>Das Fernstraßen-Bundesamt ist die zuständige Genehmigungs- und Zustimmungsbehörde (Zustimmung im Rahmen von Bau- und Genehmigungsverfahren) für anbaurechtlich relevante Nutzungen, in einem Abstand von 100 m entlang der Bundesautobahnen und in einem Abstand von 40 m entlang der Bundesstraßen, außerhalb der Ortsdurchfahrten der Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen i. S. d. § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Für die vorbezeichneten Straßen nimmt die Autobahn GmbH des Bundes die Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast wahr und ist in Bau- und Genehmigungsverfahren neben dem Fernstraßen-Bundesamt unabhängig von der Entfernung zum Straßenrand, bei einer möglichen Betroffenheit als Träger öffentlicher Belange zu beteiligen.</p> <p>Bei der Durchführung von Bebauungsplan- und Flächennutzungsplanverfahrens, wie vorliegend bei der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Ratinger Lärmaktionsplans Stufe 4 entfällt eine direkte Beteiligung des Fernstraßen-Bundesamtes. Gemäß § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 12 InfrGG-BV erfolgt die Abgabe von Stellungnahmen zu Bebauungsplänen (§ 9 Absatz 7 des Bundesfernstraßengesetzes) durch die Autobahn GmbH des Bundes. In diesen Verfahren ist daher zwingend die Autobahn GmbH des Bundes zu beteiligen. Diese nimmt die Belange des Trägers der Straßenbaulast als Träger öffentlicher Belange wahr. Die Autobahn GmbH des Bundes gibt eine Gesamtstellungnahme mit interner Beteiligung des Fernstraßen-Bundesamtes unter Berücksichtigung der anbaurechtlichen Interessen ab.</p> <p>Entsprechend verweisen wir Sie hiermit ausdrücklich zuständigkeitshalber an die Autobahn GmbH des Bundes.</p> | <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Autobahn GmbH ist im Rahmen der Beteiligung der TÖBs ebenfalls zur Abgabe einer Stellungnahme gebeten worden.</p> |

Bitte richten Sie Ihren Antrag mit den erforderlichen Dokumenten zwingend an die Autobahn GmbH des Bundes.

| Flughafen Düsseldorf GmbH | |
|---|---|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Zunächst haben wir eine Anmerkung zu Ihrem Entwurf: Auf Seite 19 unter dem Punkt „Belastung durch den Großflughafen“ schreiben Sie, dass der Belastungswert teilweise über 70 dB(A) liegt. Hier ist unserer Ansicht nach die Ergänzung notwendig, dass die Ergebnisse aus der aktualisierten Berechnungsmethodik auf Seite 17 unter dem Punkt „Belastung durch Flugverkehr (Großflughäfen)“ zeigen, dass es in Ratingen keine Betroffenen mit einer Belastung über 70 dB(A) gibt.</p> <p>Der Flugbetrieb am Düsseldorfer Flughafen erfolgt auf Grundlage der aktuell gültigen Betriebsgenehmigung vom 09. November 2005. In den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres - dies ist üblicherweise der Zeitraum Mai bis Oktober – können hier 131.000 Starts und Landungen vorgenommen werden. Für den Nachtzeitraum gibt es strenge Flugbetriebsbeschränkungen, die bereits heute zu den restriktivsten in Europa gehören. Zudem hat der Flughafen bereits eine Reihe von Maßnahmen zum Fluglärm-schutz mit bundesweiter Signalwirkung vorgenommen. Dadurch hat die Lärmbelastung, trotz gestiegener Zahl der Flugzeugbewegungen, im Laufe der Zeit deutlich abgenommen. Eine Zusammenstellung der bereits in der Vergangenheit eingeführten Maßnahmen (Stand September 2021) liegt Ihnen, wie Sie auch in Ihrem Entwurf „Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Ratingen“ schildern, bereits vor.</p> <p>Unabhängig davon ergreift der Flughafen Düsseldorf zusammen mit seinen Partnern auf verschiedenen Ebenen stetig weitere Maßnahmen, insbesondere um die Pünktlichkeit an seinem Standort zu erhöhen und setzt somit den Schwerpunkt auf Verringerung der nächtlichen Lärmbelastung. 2022 ging die verkehrliche Erholung nach der Corona Pandemie mit großen operativen Herausforderungen einher: Gestörte Lieferketten, hohe Krankenstände und Personalknappheit prägten branchenübergrei-</p> | <p>Hinweis ist aufgenommen und im Lärmaktionsplan korrigiert worden.</p> <p>Der Lärmaktionsplan wurde auf S. 19 wie folgt ergänzt:</p> <p><i>„Die Ergebnisse aus der aktualisierten Berechnungsmethodik auf Seite 17 unter dem Punkt 2.1 „Belastung durch Flugverkehr (Großflughäfen)“ zeigen, dass es in Ratingen keine Betroffenen mit einer Belastung über 70 dB(A) gibt.“</i></p> |

fund und europaweit das Bild. Der Luftverkehr - auch am Flughafen Düsseldorf - hatte vor allem mit gestörten Abläufen an den neuralgischen Punkten der Passagierabfertigung, wie beispielsweise den Sicherheitskontrollen, zu kämpfen. Dies führte in der Folge zu einem Anstieg der nächtlichen Verspätungen und damit einer erhöhten nächtlichen Lärmbelastung. Im Februar 2023 startete der Flughafen daher ein umfangreiches Programm zur Qualitätsverbesserung mit neuen Services und zusätzlichem Personal, um Passagierströme zu verbessern und zu entzerrern sowie Abläufe zu beschleunigen. Rund 10 Mio. EUR wurden dafür investiert. Beispielhaft sei hier der kostenlose Service, DUSgateway genannt. Damit können Reisende vor ihrem Abflug online auf der Homepage des Flughafens ein festes Zeitfenster für die Sicherheitskontrolle reservieren. Gleichzeitig wurde die Sensorik erweitert, um einen größeren Bereich vor den Sicherheitskontrollen zu erfassen. Hierdurch werden Passagiermengen und -bewegungen besser erfasst, was genauere Prognosen der Wartezeit und eine bessere Personaleinsatzplanung ermöglicht.

Bundespolizei, der private Sicherheitsdienst und der Flughafen haben gemeinsam in einer Projektgruppe sämtliche Abläufe im Zusammenhang mit den Sicherheitskontrollen untersucht, um Verbesserungspotenziale zu identifizieren und auszuschöpfen.

Um Verzögerungen bei der Flugzeug- und Gepäckabfertigung in Spitzenzeiten zu vermeiden, unterstützt der Flughafen Düsseldorf die Bodenverkehrsdienstleister mit einer eigenen Task Force. Qualifizierte Airport-Mitarbeiter werden bei Bedarf aktiviert, um bei verschiedenen Aufgaben auf dem Vorfeld zu helfen, etwa bei der Bedienung von Fluggastbrücken, bei der Ausladung von Gepäckstücken oder beim Gepäcktransport zu den Ankunftsbändern.

Die Maßnahmen haben bereits in den Oster- und Sommerferien 2023 und dann auch in den verkehrsstarken Sommer- und Herbstreisezeiten ihre Wirkung gezeigt. Die guten Prozesse spiegeln sich auch in der hohen Pünktlichkeit der Starts und Landungen wider. Im Jahr 2023 belegte der Düsseldorfer Flughafen bei der Pünktlichkeit die Spitzenposition unter allen deutschen Großflughäfen. Auch im ersten Quartal 2024 war unser Airport der pünktlichste deutsche

Großflughafen. Ein weiterer positiver Effekt: Im Jahr 2023 hatte sich die Zahl der Nachtlandungen im Zeitraum von 23 Uhr bis 6 Uhr im Bereich der Großluftfahrt am Düsseldorfer Airport im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um zehn Prozent verringert. Auch 2024 wird das Programm fortgesetzt und hat bereits zur weiteren Reduktion der Nachtflugbewegungen von über 30 Prozent in den Monaten Januar bis April 2024 geführt. Eine positive und erfreuliche Entwicklung, gerade vor dem Hintergrund der gestiegenen Verkehrszahlen. Im Februar 2015 hatte der Flughafen einen Planfeststellungsantrag auf Kapazitätserweiterung gestellt. Dabei sollte die heute gültige Kapazitätsobergrenze von 131.000 Bewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten wegfallen. Seit der ursprünglichen Antragstellung im Jahr 2015, als DUS noch Air Berlin Hub war, hat sich die Welt jedoch stark verändert. Die Corona-Pandemie hat strukturelle Veränderungen im Luftverkehr mit sich gebracht, deren Auswirkungen sich erst heute verlässlich einordnen und bewerten lassen. Unter diesem Blickwinkel hat der Flughafen das laufende Planfeststellungsverfahren neu bewertet und sich dazu entschlossen, einen Änderungsentwurf zu unserem Antrag vorzulegen, der den veränderten Rahmenbedingungen Rechnung trägt. Er setzt darin auf ein smartes Wachstum innerhalb der bestehenden Kapazitätsgrenzen. Neben der verlässlichen Kapazitätsobergrenze bleiben auch die Nachtflugregeln unverändert streng.

Zwischen 23 Uhr und 6 Uhr dürfen im Linien- und Charterverkehr keine Flugbewegungen geplant werden; zwischen 22 Uhr und 23 Uhr weiterhin nur 33 Landungen pro Tag. Starts sind nicht erlaubt. Ausnahmen gelten ausschließlich für medizinische Hilfseinsätze, meteorologische Notfälle oder kleine Flugzeuge. Damit gehört Düsseldorf, wie bereits oben angegeben, im europäischen Vergleich zu den Verkehrsflughäfen mit den strengsten Nachtflugregeln. Der Angerlandvergleich ist weiterhin gültig. Alle darin behandelten Aspekte, zum Beispiel die Nachrangigkeit der Nordbahn, bleiben unangetastet.

Ein weiterer wichtiger Baustein als Anreiz zum Einsatz lärmgeminderter Flugzeuge ist seit vielen Jahren die Landeentgeltordnung. Der Flughafen Düsseldorf hat gerade in den

letzten Jahren die Landeentgeltordnung im Sinne der Anwohner weiter angepasst. Wichtig zu wissen ist hierbei, dass gemäß §19b LuftVG die Landeentgelte an einem Flughafen insbesondere kostenbezogen und diskriminierungsfrei sein müssen. Seit Einführung der Entgeltordnung 2018 werden beispielsweise zusätzlich lärmmindernde Maßnahmen am Flugzeug (Wirbelgeneratoren), die bei der Landung in weiter entfernt liegenden Bereichen der Anfluglinie eine Lärminderung von 2 – 3 dB bewirken, bei der Einstufung in die Lärmklassen berücksichtigt. Auch den Schutz der Nachtruhe nimmt die Entgeltordnung des Flughafens Düsseldorf stärker in den Fokus. In der bisherigen Entgeltordnung, gültig bis zum 31.12.2021, wurde zwischen dem Tageszeitraum (06:00 – 21:59 Uhr) und drei Nachtzeitscheiben unterschieden. Gemäß der aktuellen Entgeltvereinbarung, fünf Jahre gültig seit dem 01.01.2022, wird in der Stunde 22:00 Uhr bis 22:59 Uhr, in der noch 33 planmäßige Landungen zugelassen sind, nun zusätzlich zwischen Start und Landung unterschieden. Der Lärmzuschlag für einen Start ist doppelt so hoch wie für eine Landung. Nach 23:00 Uhr werden nun weitere fünf Nachtzeiten unterschieden (23:00 – 23:14 Uhr, 23:15 – 23:29 Uhr, 23:30 – 23:44 Uhr, 23:45 – 23:59 Uhr bzw. 05:00 – 05:59 Uhr und 00:00 – 04:59 Uhr), wobei die Zuschläge bis hin zur Kernnacht deutlich ansteigen. So ist der Lärmzuschlag in der Kernnacht 0 – 5 Uhr 44mal so hoch wie am Tag und macht je nach Lärmklasse zwischen 30 und 40 % des Landeentgelts einer Flugbewegung aus. Die technische Entwicklung schreitet weiter voran. Mit jeder neuen Flugzeuggeneration sinken grundsätzlich die Lärmemissionen gegenüber den Vorgängerversionen. Moderne Flugzeugtypen, wie der Airbus A320neo oder A330neo haben eine 50 % kleinere 85 dB(A) Kontur als noch ihre Vorgängermodelle. Die 205 Maschinen, die allein deutsche Fluggesellschaften bei den Herstellern bestellt haben, entsprechen einem Listenpreis von rund 48 Milliarden Euro. Während 2019 ca. 3% der Flugbewegungen mit diesen neuen Flugzeugtypen durchgeführt wurden, waren es 2022 schon über 15%. Darüber hinaus haben Sie als Mitglied der Fluglärmkommission, wie auch Sie in Ihren

Bei Beteiligungen der Stadt Ratingen im Rahmen von Planverfahren weist die Stadt regelmäßig auf die Lärmproblematik hin

Ausführungen unter dem Punkt 2.3 darstellen, stets die Möglichkeit, auch bei zukünftigen Themen und Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm mitzuwirken und Anregungen einzubringen. Wie auch in der Vergangenheit werden Anregungen aus der Fluglärmkommission aufgegriffen und über die Ergebnisse in der Kommission regelmäßig berichtet.

| KomMITT Ratingen GmbH | |
|------------------------------|-----------------|
| Stellungnahme | Abwägung |
| Keine Stellungnahme erfolgt | |

| Kreisverwaltung Mettmann | |
|---------------------------------|-----------------|
| Stellungnahme | Abwägung |
| Keine Stellungnahme erfolgt | |

| Landesbetrieb Straßenbau NRW – NL Ruhr, Bochum vom 24.06.2024 | |
|--|--|
| Stellungnahme | Abwägung |
| Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz- Richtlinien-StV; Verkehrsblatt 2007, S. 767) kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort (RLS-90) die jeweiligen Richtwerte überschreitet und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Maßgebend ist die Berechnungsvorschrift nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS- 90. Des Weiteren sind straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen auf die Zeit zu beschränken (Tag oder Nacht), für die Überschreitungen des Beurteilungspegels errechnet worden sind. | Die Anordnungen zu Tempo 30 Strecken und Tempo 30 Zonen werden im Einzelfall geprüft und den beteiligten Behörden sowie weiteren relevanten TÖBs abgestimmt. |

Die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen, ist an strenge Voraussetzungen geknüpft. Die mögliche Anordnung muss sachlich und fachlich fundiert sein und kann nur durch die jeweilig zuständige Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden.

Die Straßenverkehrsbehörde ist verpflichtet jeden Einzelfall zu prüfen. Im Rahmen des Verfahrens muss sie den Straßenbaulastträger beteiligen. Sobald die offizielle Anhörung zur Anordnung von der Straßenverkehrsbehörde erfolgt, wird Strassen.NRW eine Stellungnahme für den jeweiligen Einzelfall abgeben. Der Lärmaktionsplan stellt keine eigene Rechtsgrundlage zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen baulicher oder straßenverkehrsrechtlicher Art dar.

| Landesbetrieb Wald und Holz – Regionalforstamt Bergisches Land | |
|---|-----------------|
| Stellungnahme | Abwägung |
| Keine Stellungnahme erfolgt | |

| LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland | |
|--|-----------------|
| Stellungnahme | Abwägung |
| Keine Stellungnahme erfolgt | |

| LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland | |
|---|-----------------|
| Stellungnahme | Abwägung |
| Keine Stellungnahme erfolgt | |

| Rheinbahn AG vom 18.06.2024 | |
|---|---|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <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> <p>Bewertung des vorliegenden Entwurfes des Lärmaktionsplans der Stadt Ratingen mit Bezug auf Tempo 30 Es sollen auf diversen Hauptstraßen im</p> | <p>Innerstädtisch ist aufgrund der Verkehrsmengen die reale Fahrgeschwindigkeit geringer und somit schnelleres Fahren nicht immer möglich. Im Sinne der gesunden Wohnverhältnisse im Innenstadtbereich ist die Anordnung von Tempo 30 Zonen und Strecken eine sinnvolle Lärminderungsmaßnahme.</p> <p>Die Anordnung von Tempo 30 ist gem. politischem Beschluss 140/2023 für ausgewählte Straßen umzusetzen. Weitere Tempominderungsmaßnahmen bleiben davon</p> |

Stadtgebiet Ratingen Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 umgesetzt bzw. geprüft werden. Betroffen sind davon u. a. folgende Straßen, auf denen auch regelmäßiger ÖPNV stattfindet: Bahnstraße, Mülheimer Straße, Freiligrathring, Düsseldorfer Straße, Grabenstraße, Kaiserswerther Straße, Hauser Ring, Brachter Straße, Tiefenbroicher Straße und Mülheimer Straße. Die Folgen der Einführung von Tempo 30 hat für den ÖPNV in Ratingen eine deutlich über das Stadtgebiet hinausgehende Bedeutung.

Das Hauptstraßennetz mit den im Lärmaktionsplan vorgesehenen Reduzierungen auf Tempo 30 wird die Linien der Rheinbahn massiv beeinträchtigen. Besonders betroffen hiervon sind die Linien U72, 5B55, 748, 749, 752, 753, 754, 757, 759, 760, 761, 771, 773, 015 und 016 die zudem teilweise noch eine überregionale Verbindungsfunktion aufweisen. So sind Anschlüsse an die Stadtbahnen U72 an der (H) Ratingen Mitte, an die S- und Regionalbahnen in Ratingen-Hösel, Ratingen Ost, Mettmann-Stadtwald und in Düsseldorf Flughafen Bf sowie an viele weitere Buslinien eingeplant, sodass hier eine Reisezeitverlängerung der betroffenen Linien dieses aufeinander abgestimmte Fahrplansystem gefährdet.

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 Ratingen 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

zunächst unberührt. Diese werden im Rahmen der Umsetzung des LAP zu prüfen sein. Belange der Rheinbahn werden bei der Abwägung geprüft und ggfls. berücksichtigt.

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 Ratingen daher aufgrund der oben genannten Gründe ab.

Eine für den ÖPNV ausreichend dimensionierte Straße wird von der Stadt Ratingen bei Straßenplanungen im Hinblick u.a. auf Schleppekurven, Begegnungsverkehr, etc. berücksichtigt.

| Stadtwerke Ratingen GmbH | |
|---------------------------------|-----------------|
| Stellungnahme | Abwägung |
| Keine Stellungnahme erfolgt | |

| Telefonica Germany GmbH & Co.KG – Nürnberg | |
|---|-----------------|
| Stellungnahme | Abwägung |
| Keine Stellungnahme erfolgt | |

| Vodafone GmbH vom 19.06.2024 | |
|--|---|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht.</p> <p>In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.</p> | Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. |

| Vodafone West GmbH vom 11.06.2024 | |
|---|---|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone-Gesellschaft(en) gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere obenstehende Vorgangsnummer an.</p> <p>Sollten aus Ihrer Sicht Änderungen am Bestandsnetz der zuständigen Vodafone-Gesellschaft(en) notwendig werden, bitten wir um schnellstmögliche, schriftliche Kontaktaufnahme, mindestens jedoch drei Monate vor Baubeginn.</p> <p>Bitte beachten Sie, dass Umverlegungen an unserem Bestandsnetz nicht ohne schriftliche Genehmigungen erfolgen dürfen.</p> | Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. |

| | |
|---|--|
| <p>Kosten für dadurch entstandene Stillstandszeiten werden von den Vodafone-Gesellschaft(en) nicht übernommen.</p> <p>Vor Baubeginn sind aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen anzufordern.</p> <p>Unsere kostenlosen Planauskünfte sind erreichbar via Internet über die Seite: https://www.vodafone.de/immobilienwirtschaft/hilfe/planauskunft/index.html Dort kann man sich einmalig registrieren lassen und Planauskünfte einholen. Bitte beachten Sie: Es müssen aktuell immer zwei Planauskünfte für Bestandsnetz der Vodafone Deutschland GmbH und Vodafone GmbH / Vodafone West GmbH angefordert werden.</p> | |
|---|--|

| Westnetz GmbH – RNL Neuss, Netzplanung vom 14.06.2024 | |
|--|--|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Gegen die Planungen bestehen unsererseits keine Einwände.</p> <p>Unsere vorhandenen Versorgungsleitungen sollen jedoch bestehen bleiben und daher gesichert werden.</p> <p>Vor Beginn etwaiger Bauarbeiten bitten wir Sie, die genauen Pläne der vorhandenen Kabel über unsere Online Planauskunft https://bauauskunft.westnetz.de zu beantragen.</p> | <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> |

| Westnetz GmbH – Hochspannungsleitungen vom 19.06.2024 | |
|--|--|
| Stellungnahme | Abwägung |
| <p>Diese Stellungnahme betrifft ausschließlich die im Betreff genannten Hochspannungsfreileitungen. Bezüglich der im Planbereich vorhandenen Amprion-Hochspannungsfreileitungen, wenden Sie sich bitte an die Amprion GmbH, A-RB, Robert-Schuman-Straße 7, 44263 Dortmund, Leitungsauskunft@Amprion.net.</p> <p>Im Stadtgebiet Ratingen verlaufen die im Betreff genannten Hochspannungsfreileitungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Lierenfeld – Rath, Bl. 0021 (Maste 47 bis 175) 2. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Anschluss Mettmann, Bl. 0022 (Mast 50/Bl. | <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> |

0021 bis Mast 105)

3. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Anschluss Düsseldorf/Rath, Bl. 0059 (Maste 10 bis 123)

4. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Anschluss Ratingen, Bl. 0283 (Mast 1A bzw. 1B bis UA Ratingen)

5. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Selbeck – Heiligenhaus, Bl. 0285 (Maste 8 bis 39)

6. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Hubbelrath – Schwarzbach, Bl. 0968 (Mast 57/Bl. 0021 bis UA

Schwarzbach)

7. 110-/380-kV-Hochspannungsfreileitung Pkt. Angerland – Pkt. Lintorf, Bl. 4594 (UA Lintorf/Mast

28 bis Mast 29)

In dem von uns beigefügten Lageplan im Maßstab 1 : 2000 haben wir die o. g. Hochspannungsfreileitung

mit Leitungsmittellinie, Maststandorten und Schutzstreifengrenzen eingetragen.

Die Leitungsführungen entnehmen Sie bitte den beigefügten Lageplänen, wobei wir darauf hinweisen,

dass sich die tatsächliche Lage der Leitungssachsen und somit auch die Leitungsrechte allein aus der Örtlichkeit ergeben.

Der Bereich der Maßnahmensteckbriefe (Steckbrief 1-9) liegt bereits außerhalb der Schutzstreifen der im

Betreff genannten Hochspannungsfreileitungen.

Falls dennoch Maßnahmen im Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitungen durchgeführt werden sollen, bitten wir um erneute Beteiligung.

Ferner gehen wir davon aus, dass Sie bezüglich weiterer Versorgungsleitungen die zuständigen Unternehmen beteiligt haben. Die für die Abwicklung dieses Geschäftsvorfalles erforderlichen Daten werden von der Westnetz GmbH im

Sinne der Datenschutzgesetze in der jeweils gültigen Fassung erhoben, verarbeitet und genutzt. Alle Informationen hierzu finden Sie auf www.westnetz.de/Datenschutz oder werden Ihnen auf Verlangen separat übersandt.

Diese Stellungnahme betrifft nur die von uns betreuten Anlagen des 110-kV-Netzes.