

<b>Beschlussvorlage</b>	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Frank Schilling +49 202 563 6714 +49 202 563 4725 frank.schilling@stadt.wuppertal.de
	Datum:	28.04.2023
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0344/23</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>24.05.2023</b>	<b>BV Elberfeld</b>	<b>Empfehlung/Anhörung</b>
<b>30.05.2023</b>	<b>Ausschuss für Verkehr</b>	<b>Entscheidung</b>
<b>Hofkamp - Tempo 30 aus Lärmschutzgründen</b>		

### Grund der Vorlage

Umsetzung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan Runde III für die Stadt Wuppertal

### Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Verkehr beschließt die Einrichtung einer Tempo 30-Strecke auf der Straße Hofkamp im Abschnitt zwischen Bembergstraße und Neunteich auf einer Länge von ca. 140 m.

### Einverständnisse

Entfällt

### Unterschrift

Meyer

### Begründung

Bei der Straße Hofkamp in Elberfeld handelt es sich um eine als Kreisstraße (K9) klassifizierte innerörtliche Hauptverkehrsstraße.

Nach § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben

sie gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.

Ein Einschreiten zum Schutz vor Verkehrsimmissionen setzt nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO nicht voraus, dass gesetzlich bestimmte Schall- oder Schadstoffgrenzwerte überschritten werden; maßgeblich ist vielmehr, ob die Verkehrsimmissionen Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.06.1986 - 7 C 76.84, juris Rn. 13).

Nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO ist die Anordnung von Tempo 30 als Beschränkung des fließenden Verkehrs nur zulässig, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der jeweils zu schützenden Rechtsgüter erheblich übersteigt. Liegt ein Lärmaktionsplan vor, sind diese Voraussetzungen im Hinblick auf das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage in Bezug auf Lärmeinwirkungen zu bejahen, wenn die Einrichtung von Tempo 30 erforderlich ist, um die im Lärmaktionsplan festgelegten Ziele zu erreichen (vgl. Sommer/Wegener, Abschlussbericht, 2018, S. 30).

Gemäß § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO liegt es im Ermessen der Behörde, ob und welche Maßnahmen sie zur Abwehr einer Gefahr ergreift. Im Rahmen ihrer Ermessensentscheidung muss die Behörde eine Gesamtbilanz der Folgen unter Beachtung der Besonderheiten des Einzelfalls vornehmen. Zu prüfen ist etwa, ob die Verhältnisse nur um den Preis gebessert werden können, dass an anderer Stelle neue Unzuträglichkeiten auftreten. Bei der Entscheidung über die Anordnung von Maßnahmen zum Schutz von Anliegern hat die zuständige Behörde daher neben den Interessen der Betroffenen auch die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer sowie die Interessen der Anlieger anderer Straßen zu würdigen (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 06.06.2019 - 8 B 821/18 - juris, VG Gelsenkirchen, Urteil vom 08.09.2020 - 14 K 3555/16 - juris).

Am 10.05.2021 hat der Rat der Stadt Wuppertal mit der Drucksache VO/0094/21 die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für den Ballungsraum Wuppertal (Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der Runde 3) und damit die dort vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung grundsätzlich beschlossen. Auf die in der Drucksache und im beigefügten Abschlussbericht ausführlich vorgestellte Maßnahmenplanung und den dargelegten aufwändigen Abwägungsprozess wird vollinhaltlich verwiesen.

Im Hinblick auf Maßnahmen zur Lärmreduzierung wurde hierbei unter Abwägung vielzähliger Belange eine Priorisierung vorgenommen, die sich - bezogen auf das gesamte Stadtgebiet - am Ausmaß der Pegelüberschreitung, der Schutzbedürftigkeit und Anzahl der betroffenen Personen und dem technischen, zeitlichen und finanziellen Aufwand orientiert hat (vgl. Kapitel 4.6 des Abschlussberichtes - Maßnahmenplanung Straßenverkehr - Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit).

In Abstimmung mit den an der Lärmaktionsplanung beteiligten Verwaltungsstellen und den Wuppertaler Stadtwerken (WSW mobil) für den ÖPNV erfolgte hierbei anhand festgelegter Kriterien und Ermessensabwägungen eine Vorauswahl für Tempo 30-Abschnitte mit geringerem Prüfungs- und Umsetzungsaufwand, zu denen u.a. der hier gegenständliche Straßenabschnitt zählt.

Nach Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichts Düsseldorf hat die Stadt Wuppertal bei diesem Abwägungsprozess zur Streckenauswahl über die umfassende Lärmkartierung und die über die Jahre andauernde Arbeit zur Erstellung des Lärmaktionsplans ihr Ermessen fehlerfrei ausgeübt. Hierbei sei es auch sachlich nachvollziehbar, sich bei der Festlegung der Auslösewerte an dem Erlass des Umweltministeriums NRW zu orientieren. Denn angesichts der Vielzahl an Lärmschwerpunkten im Ballungsraum Wuppertal erscheine es sachgerecht,

die Werte in Bezug auf das gesamte Stadtgebiet so zu wählen, dass in einem angemessenen zeitlichen Rahmen eine realistische Chance bestehe, überhaupt Maßnahmen für die Lärmbrennpunkte umzusetzen (vgl. VG Düsseldorf, Urteil vom 25.01.2022 - 14 K 5164/21).

Für eine straßenverkehrsbehördliche Tempo 30-Anordnung müssen zusätzlich zu den bereits von der EU vorgegebenen Berechnungen (Berechnungsmethode: VBUS) zwingend RLS-90 (Richtlinie für Lärmschutz an Straßen) Berechnungen nach § 45 Straßenverkehrsordnung durchgeführt werden. Diese Berechnungen wurden von der beauftragten Firma LK Argus GmbH in Zusammenarbeit mit der Lärmkontor GmbH durchgeführt.

Die Ergebnisse zu den Kontrollberechnungen nach RLS-90 im Rahmen der schalltechnischen Prüfung der verkehrsrechtlichen Maßnahmen nach § 45 StVO sind in den beigefügten Lageplänen graphisch aufbereitet dargestellt (Anlage 01). Dort sind die Beurteilungspegel am Tag (6-22 Uhr) und in der Nacht (22-6 Uhr) jeweils mit und ohne die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h abgebildet. Hieraus ergibt sich, dass mit Umsetzung der Maßnahme eine deutliche Reduzierung der Lärmüberschreitungen erreicht werden kann.

Wie bereits dargestellt, handelt es sich vorliegend um eine klassifizierte Hauptverkehrsstraße.

Hauptverkehrsstraßen dienen der Bündelung des durchgehenden Verkehrs und sollen so zu einer Entlastung des untergeordneten (Wohn-)straßennetzes beitragen. Eine Tempo 30-Anordnung soll diesen Grundsatz in der Regel nicht in Frage stellen. Die Verkehrsfunktion der übergeordneten Straße soll auch bei Tempo 30 erhalten bleiben.

Bisher konnten bei Verkehrsuntersuchungen zur Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen keine nennenswerten innerstädtischen Verkehrsverlagerungen in umliegende Straßen festgestellt werden (vgl. bspw. Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Ergebnisbericht des BMUV, 11/2016)

Die Reisezeitverluste durch Tempo 30 gegenüber Tempo 50 liegen tagsüber bei ca. 2 Sekunden je 100 Meter. Die häufig befürchteten massiven Zeitverluste treten somit nicht auf. Volkswirtschaftliche Nachteile durch Reisezeitverluste sind daher auf Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse auch bei einer Ausweitung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen nicht zu erwarten. Neben der angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit haben auch andere Faktoren einen erheblichen - teilweise größeren - Einfluss auf die Reisezeiten. Dies betrifft vor allem die Anzahl und Koordinierung der Lichtsignalanlagen, aber auch Störungen im Verkehrsablauf durch Laden/Liefern oder Parken in zweiter Reihe (vgl. TUNE ULR - Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen, Text des BUMV 22/2015).

Bei dem hier maßgeblichen Streckenabschnitt mit einer Länge von ca. 140 m würde nach den vorgenannten Kriterien somit lediglich ein Reisezeitverlust von ca. 2,8 Sekunden für den Kfz-Verkehr entstehen.

Maßgebliche Verkehrsverlagerungen oder signifikante Verschlechterungen des Verkehrsflusses sind damit aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf diesem Streckenabschnitt nicht zu erwarten.

Sollten solche Begleiterscheinungen jedoch nach Umsetzung der verkehrlichen Maßnahme wider Erwarten festgestellt werden, könnte diesen durch unterstützende Maßnahmen im

Hauptnetz (z.B. für einen besseren Verkehrsfluss - bspw. Steuerung von Lichtsignalanlagen) oder im Nebennetz (z.B. zur Verkehrsberuhigung) wirksam begegnet werden.

### **Klimacheck**

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

neutral /nein

ja, positive Auswirkungen

ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Durch die Absenkung der Geschwindigkeit wird nicht nur die Lärm- und Abgasbelastung verringert, sondern auch die Verkehrssicherheit gefördert.

### **Kosten und Finanzierung**

Die erforderlichen Finanzmittel in Höhe von ca. 1.200,- € für die Aufstellung der Verkehrszeichen stehen im Kontierungsobjekt 4.415401.501.001 "Verkehrslenkende Straßenausstattung" bzw. Sachkonto 522 100 "Unterhaltung des Infrastrukturvermögens" zur Verfügung.

### **Zeitplan**

Die Maßnahme kann unmittelbar nach Beschlussfassung angeordnet werden.

### **Anlagen**

Anlage 01 - RLS-90 Berechnung (Lagepläne)