

<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/0347/23</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>24.05.2023</b>	<b>BV Elberfeld-West</b>	<b>Empfehlung/Anhörung</b>
<b>30.05.2023</b>	<b>Ausschuss für Verkehr</b>	<b>Entscheidung</b>
<b>Nützenberger Straße - 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 Nützenberger Straße im Abschnitt Nützenberger Straße 217 bis 241 auf einer Länge von ca. 150 m und den Lückenschluss zu den vorhandenen Tempo 30-Strecken im oberen Bereich der Nützenberger Straße zwischen Stockmannsmühle und Vogelsaue auf einer Gesamtlänge von ca. 900 m.

### Einverständnisse

Entfällt

### Unterschrift

Meyer

### Begründung

Bei der Nützenberger Straße in Elberfeld-West handelt es sich um eine vorfahrtsberechtigten Hauptverkehrsstraße mit einer Gesamtlänge von ca. 2,2 km.

Nach § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des

Verkehr 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 vorfahrtsberechtigzte 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. 150 m würde nach den vorgenannten Kriterien somit lediglich ein Reisezeitverlust von ca. 3 Sekunden für den Kfz-Verkehr entstehen.

Im Bereich der Grundschule Nützenberger Str. 242 und der Grundschule Sophienschule (Nützenberger Str. 288) befindet sich in dem Bereich Nützenberger Str. 238 bis 288 auf einer Länge von ca. 400 m bereits eine zeitlich befristete Tempo 30-Strecke (Mo-Sa, 7-18 h).

Am 11.05.2020 hat der Rat der Stadt zwei weitere Tempo 30-Strecken im Bereich schützenswerter Einrichtungen auf der Nützenberger Straße beschlossen (Drucksache VO/0034/20/1-Neuf.).

Im Bereich der Kindertagesstätte Bauklötze e.V. (Nützenberger Str. 9) wurde daraufhin am 16.06.2020 von der Nützenberger Str. 1 bis 20 auf einer Länge von ca. 200 m eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h angeordnet, welche zeitlich an die Öffnungszeiten der Einrichtung inkl. Nach- und Nebennutzungen anzupassen war (Mo-Fr, 7-17 h). Diese Tempo 30-Strecke wurde am 29.06.2020 umgesetzt.

Für den Bereich der katholischen Kindertagesstätte St. Joseph (Nützenberger Str. 187) wurde ebenfalls auf einer Länge von ca. 200 m und zeitlich befristet auf Mo-Fr, 7-17 h eine Tempo 30-Strecke beschlossen, welche jedoch bisher nicht umgesetzt wurde, da in diesem Bereich Tempo 30 aufgrund von Straßenschäden durch Frostaufbrüche besteht.

Zur Darstellung der Tempo 30-Strecken im oberen Bereich der Nützenberger Straße wird auf den beigefügten Übersichtsplan (Anlage 2) verwiesen.

Im Rahmen der Änderung der VwV-StVO vom 08.11.2021, die mit Veröffentlichung im Bundesanzeiger am 15.11.2021 in Kraft getreten ist, wurde der Straßenverkehrsbehörde eine Möglichkeit zu einem innerörtlichen Lückenschluss zwischen geschwindigkeitsbeschränkten Strecken gegeben:

"Liegt innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (bis zu 300 Meter), so kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Dieses fördert nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern trägt auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei." (Nr. XII der VwV-StVO zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit)

Vor diesem rechtlichen Hintergrund könnten vorliegend auch die Lücken zwischen den Tempo 30-Strecken im oberen Bereich der Nützenberger Straße im Abschnitt zwischen Stockmannmühle und Vogelsaue geschlossen werden.

Die Gesamtlänge der Strecke würde dann gemäß dem beigefügten Übersichtsplan auf insgesamt ca. 900 m zusammengefasst.

Der Reisezeitverlust bezogen auf die Gesamtstrecke würde dann ca. 18 Sekunden betragen.

Ein Lückenschluss zu der im unteren Bereich der Nützenberger Straße 1 bis 20 befindlichen Tempo 30-Strecke ist rechtlich allerdings ausgeschlossen, da zwischen den Tempo 30-Strecken eine Entfernung von ca. 600 m liegt.

Maßgebliche Verkehrsverlagerungen oder signifikante Verschlechterungen des Verkehrsflusses sind aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde vor dem Hintergrund der vorgeschlagenen Maßnahme 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. Zudem kommt es durch die Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses.

### **Kosten und Finanzierung**

Die erforderlichen Finanzmittel in Höhe von ca. 2.000,- € für die Aufstellung der Verkehrszeichen stehen im Kontierungsobjekt 4.415401.501.001 "Verkehrlenkende 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)

Anlage 02 - Übersichtsplan Tempo 30