

**HAGEN**Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister

Seite 1

Drucksachennummer:
0261/2024**Datum:**
29.02.2024

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

60 Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

Beteiligt:

32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Betreff:

Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zu Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Rembergachse (B7)

Beratungsfolge:

12.03.2024 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

20.03.2024 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussfassung:

Bezirksvertretung Hagen-Mitte

Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussvorschlag:

Der Bericht der Verwaltung über die Ergebnisse der Lärmberechnungen am Buschey wird zur Kenntnis genommen.

Die Anordnung eines durchgängigen Tempo-30-Abschnitts von der Einmündung Rembergstraße / Küferstraße bis zur Einmündung Eppenhauser Straße / Emster Straße wird empfohlen. Voraussetzung für die Anordnung ist die Umrüstung der betreffenden Lichtsignalanlagen mit einer Vorrangschaltung für den Busverkehr.

**Begründung**

Zur Herstellung einer Rechtsgrundlage für die Anordnung einer durchgängigen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Rembergstraße und der Eppenhauser Straße, die in der Vergangenheit mehrfach von der Bezirksvertretung Hagen-Mitte angeregt wurde, wurde ein entsprechendes Lärmschutzgutachten nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse dieses Gutachtens sind Gegenstand dieser Beschlussvorlage.

Rechtliche Grundlagen

Grundsätzlich können Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. In Bezug auf Verkehrslärmbelastung ist dies der Fall, wenn die Grenzwerte der "Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm" (Lärmschutz-Richtlinien-StV) überschritten sind. In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen betragen diese Grenzwerte für die Beurteilungspegel:

- 70 db(A) zwischen 06:00 und 22:00 Uhr (tags)
- 60 db(A) zwischen 22:00 und 06:00 Uhr (nachts)

Als Schwellwert für die Wirksamkeit verkehrsrechtlicher Maßnahmen setzt die Lärmschutz-Richtlinien-StV eine Pegelminderung um Mindestens 3 dB(A) voraus, wobei die Differenz der Beurteilungspegel aufzurunden ist. Das heißt, dass schon ab einer berechneten Differenz von 2,1 db(A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein können. Außerdem soll durch die angesetzte Maßnahme der Beurteilungspegel unter den jeweiligen Richtwert abgesenkt werden können.

Weiterhin gibt die Lärmschutz-Richtlinien-StV vor, dass für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90" maßgeblich sind. Hierbei ist anzumerken, dass die RLS-90 bereits durch eine neue, überarbeitete Version, den RLS-19, abgelöst wurde. Für Lärmberechnungen zur Lärmvorsorge und zur Lärmsanierung können die RLS-19 bereits angewendet werden, dies gilt jedoch nicht für den ordnungsrechtlichen bzw. straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutz, da in der Lärmschutz-Richtlinien-StV explizit die RLS-90 als maßgebliches Regelwerk genannt wird (vgl. hierzu Anlage 1 zu DS 0579/2023).

Der vollständige Ergebnisbericht ist dieser Vorlage als Anlage 1 beigelegt.

Ergebnisse und Methodik der Lärmberechnungen am Remberg

Für die Berechnungen nach RLS-90 wurde das Ingenieurbüro Brilon Bondzio Weiser aus Bochum beauftragt. Zur Bestimmung der Verkehrsbelastungen entlang der Rembergstraße bzw. der Eppenhauser Straße wurden an fünf Querschnitten 24h-Verkehrszählungen durchgeführt. Hierbei wurde gemäß den Anforderungen der RLS-90 zwischen Leicht- und Schwerverkehr unterschieden. Dabei wurden folgende Querschnitts-Verkehrsstärken ermittelt:

QS 1 (Höhe Rembergstraße HN 22): 9.520 Fz/24h (davon 360 SV)

QS 2 (Höhe Rembergstraße HN 69): 10.170 Fz/24h (davon 370 SV)

QS 3 (Höhe Eppenhauser Straße HN 30): 11.300 Fz/24h (davon 370 SV)

QS 4 (Höhe Eppenhauser Straße HN 76): 11.760 Fz/24h (davon 390 SV)

QS 5 (Höhe Eppenhauser Straße HN 96): 12.270 Fz/24h (davon 300 SV)



Mithilfe dieser Zählungen und ergänzenden Daten aus dem städtischen Verkehrsmodell wurde ein Belastungsbild für zwei Zeitbereiche (Tag und Nacht) erstellt. Zusammen mit einer digitalen Geländegrundlage mit den relevanten Hindernissen und Gebäuden wurden diese für den Aufbau eines Lärmausbreitungsmodells genutzt.

Bei der Auswertung der Beurteilungspegel lässt sich folgendes feststellen:

Tagsüber werden im Bereich der Hausnummern Rembergstraße 42 bis 49 Grenzwertüberschreitungen festgestellt. Der höchste Belastungspegel beträgt dabei 70,2 dB(A). Im Bereich der Eppenhauser Straße 86 wird der Grenzwert mit 70,0 dB(A) genau getroffen.

Nachts werden im Bereich der Hausnummern Rembergstraße 32 bis 74, sowie im Bereich der Hausnummern Eppenhauser Straße 25 bis 86 Grenzwertüberschreitungen festgestellt. Der höchste Belastungspegel beträgt dabei 62,1 dB(A).

Es ist ebenso festzuhalten, dass eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf 30 km/h geeignet ist, um an allen Immissionsorten die Grenzwerte einzuhalten und die Pegelminderungen mindestens 2 dB(A) betragen. Somit sind die Bedingungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erfüllt.

Auswirkungen auf den Busverkehr

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Busverkehr teilt die Hagerer Straßenbahn mit, dass eine nächtliche Anordnung von Tempo 30 als unkritisch zu bewerten ist. Eine Anordnung, die sich jedoch auf den ganzen Tag erstreckt, kann jedoch Auswirkungen auf den Busverkehr haben. Derzeit ist die Rembergachse eine der wenigen Strecken im Hagerer Busnetz, die über einen längeren Streckenabschnitt gut mit Kaphaltestellen ausgebaut ist und relativ gerade verläuft. Insbesondere auf den Abschnitten zwischen den Haltestellen "Totenhofweg" und "Brunnenstraße" sowie "Eppenhauser Brunnen" und "Emster Straße" können auch 50 km/h erreicht werden. Die Einrichtung eines durchgehenden Tempo 30 Abschnittes hätte eine Fahrzeitverlängerung von ca. einer Minute pro Fahrtrichtung zur Folge. Bei der Linie CE52 hätte dies zur Folge, dass der Fahrplan angepasst werden müsste, da die Busse bereits heute schon nur zwei Minuten Wendezeit am Boloh haben. Die Anpassung hätte zur Folge, dass es zu einer sogenannten "Nullwende" kommt, was nicht zielführend wäre. Eine andere Möglichkeit wäre die komplette Verlegung der Fahrplanlage, was wiederum auch die Linien 522 und 541 betreffen würde, möchte man nicht den bestehenden 10-Minuten-Takt auf der Rembergachse auseinanderreißen. Dies hätte aber eine Verschlechterung der Anschlusssituation zu den Zügen am Hagerer Hauptbahnhof und in Wetter zur Folge. Eine letzte Möglichkeit wäre, dem CE52 einige Halte auf der Rembergachse zu streichen, um den Fahrzeitverlust durch die niedrigere Geschwindigkeit zu relativieren.

Die Verlängerung der Fahrzeit würde beim CE52 unweigerlich dazu führen, dass ein zusätzlicher Umlauf benötigt wird. Somit würden zusätzliche Fahrzeug- und Personalkosten anfallen.



Es ist daher geboten, an den Lichtsignalanlagen entlang der Rembergachse Bevorrechtigungen für den Busverkehr einzurichten. Nach erster Sichtung können insbesondere an den Signalanlagen an den Einmündungen Rembergstraße / Brunnenstraße, Eppenhauser Straße / Rissestraße sowie an der Fußgänger-LSA auf Höhe der Einmündung Rembergstraße / Totenhofweg Fahrzeitgewinne für den Busverkehr erzielt werden, ohne dass gravierende Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmende zu erwarten wären. Die Umsetzung dieser Beschleunigungsmaßnahmen würde dann aus den angemeldeten Haushaltsmitteln zu ÖPNV-Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen finanziert.

Fazit und Interpretation der Ergebnisse

Das vorliegende Lärmschutzgutachten liefert die Rechtsgrundlage für eine durchgängige Anordnung von Tempo 30 im Nachtbereich.

Auch wenn tagsüber die Bereiche, auf denen Grenzwertüberschreitungen vorliegen, weiter auseinander liegen, können diese aufgrund der Lage einer schützenswerten Einrichtung im Bereich der Eppenhauser Straße 18 (Kindertagesstätte), an der im Tagesbereich eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einer Länge von 300m eingerichtet wird, genutzt werden, um auch tagsüber eine durchgehende Anordnung zu realisieren (vgl. Anlage 2: "Mögliche Tempo 30 Anordnungen").

Dies wird durch einen Passus der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) ermöglicht: "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." (VwV-StVO zu VZ 274, Nr. 14, XII)

Es ist daher möglich, eine durchgehende Anordnung von Tempo 30 auf der Rembergachse zwischen der Einmündung Küferstraße und der Einmündung Emster Straße zu realisieren.

Um die Fahrzeitverluste für den Busverkehr auszugleichen werden jedoch zuerst die betreffenden Lichtsignalanlagen mit einer Vorrangschaltung umgerüstet. Diese erfolgt im Rahmen der im neuen Haushalt angemeldeten Maßnahme 5000801 (ÖPNV, Lichtsignalanlagen). Hierfür ist durch die Verwaltung eine Prioritätenliste zu erstellen, für die vom UKM eine Zustimmung einzuholen ist (Beschl. zu 0027/2024). Aufgrund dieses Vorlaufs kann (unter Voraussetzung der Priorisierung der betreffenden Lichtsignalanlagen) eine Umrüstung der Lichtsignalanlagen frühestens im 4. Quartal des Jahres 2024 beginnen. Mit einer Umsetzung ist dann im 1. Quartal des Jahres 2025 zu rechnen.



Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

☒ sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

☒ positive Auswirkungen (+)

☐ keine Auswirkungen (o)

☐ negative Auswirkungen (-)

Kurzerläuterung:

Mit einer Anordnung von Tempo 30 auf der Rembergachse werden die verkehrlich induzierten CO₂-Emissionen reduziert.

gez.

Dr. André Erpenbach
Beigeordneter

gez.

Henning Keune
Technischer Beigeordneter



HAGEN

Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister

Seite 6

Drucksachennummer:
0261/2024

Datum:
29.02.2024

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

**Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer**

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

**Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:**

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:
