

Aktenvermerk

zur

Abwägung zur Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen der Stadt Hilden

Grundlagenvermerk zu den jeweiligen Einzelanordnungen

1. Anlass und Zielsetzung

Der Rat der Stadt Hilden hat am 26.06.2024 den Lärmaktionsplan der Stufe 4 beschlossen. Dieser sieht zur Minderung verkehrsbedingter Lärmbelastungen auf besonders betroffenen Hauptverkehrsstraßen die Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h als wesentliche Maßnahme vor.

Die aktuelle Maßnahme betrifft die Hochdahler Straße, die Gerresheimer Straße sowie die Grünstraße und die Baustraße. Hierbei handelt es sich um kommunale Straßen in städtischer Straßenbaulast. Für die Straßenabschnitte Ellerstraße, Benrather Straße und Klotzstraße sowie für die Kirchhofstraße und die Elberfelder Straße liegt die Straßenbaulast bei Straßen.NRW. Auch für diese Straßen werden entsprechende verkehrsrechtliche Anordnungen erlassen.

Auf der Hochdahler Straße, der Gerresheimer Straße, der Ellerstraße, der Benrather Straße, der Klotzstraße sowie der Kirchhofstraße besteht seit mehreren Jahren in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Die Maßnahme wurde in Folge des Lärmaktionsplans der Stufe 2 umgesetzt.

Die in den Folgejahren durchgeführten Beobachtungen und Auswertungen haben gezeigt, dass die zeitlich beschränkte Geschwindigkeitsregelung von den Verkehrsteilnehmenden nicht durchgängig beachtet wurde. Dabei war festzustellen, dass teilweise auch außerhalb der Geltungszeiten mit einer Geschwindigkeit von höchstens 30 km/h gefahren wurde, während andere Verkehrsteilnehmende die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Geltungszeiten überschritten. Die Regelung erreichte daher nicht die angestrebte Akzeptanz und Wirksamkeit. Insbesondere die unterschiedliche Wahrnehmung und Beachtung der zeitlichen Beschränkung führte zu Geschwindigkeitsdifferenzen im Verkehrsablauf und damit verbundenen Verkehrssicherheitsrisiken.

Darüber hinaus gilt auf Abschnitten der Gerresheimer Straße (Einmündung Dorothea-Erxleben-Straße bis Einmündung Heerstraße), der Baustraße (Einmündung Lindenstraße bis Einmündung Forstbachstraße) sowie der Grünstraße (Einmündung Baustraße bis Walder Straße) zur Schulwegsicherung bereits eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Diese Regelung gilt außerhalb der Schulferienzeit montags bis freitags in der Zeit von 07:30 Uhr bis 16:00 Uhr.

Mit Beschluss vom 26.02.2025 hat der Rat zudem das Mobilitätskonzept der Stadt Hilden verabschiedet. Das Mobilitätskonzept verfolgt die Ziele einer sicheren, nachhaltigen und verträglichen Abwicklung des Verkehrs sowie einer Stärkung des Umweltverbundes bei gleichzeitiger Sicherstellung der Erreichbarkeit des Stadtgebietes. Dieses Konzept bildet die verkehrsplanerische Leitplanke für die durchzuführende Abwägung.

Die straßenverkehrsrechtliche Prüfung erfolgt auf Grundlage des § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie den durch das Ingenieurbüro Grasy & Zanolli im Jahr 2025 erstellten Lärmberechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Ziel der Maßnahme ist die Reduzierung gesundheitlich relevanter Verkehrslärmbelastungen sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit, ohne die Funktionsfähigkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes wesentlich zu beeinträchtigen.

2. Rechtliche Grundlage

Rechtsgrundlage für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO. Danach können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten.

Bei der Entscheidung wurden ferner die Zielsetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO sowie die in § 45 Abs. 9 StVO normierten Anforderungen an straßenverkehrsrechtliche Anordnungen berücksichtigt.

Darüber hinaus sind gemäß § 45 Abs. 9 StVO die Belange der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs sowie die Leichtigkeit des Verkehrs in die Entscheidung einzubeziehen.

Die Straßenverkehrsbehörde hat daher eine Abwägung zwischen

- dem Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Umwelteinwirkungen,
- den Belangen der Verkehrssicherheit,
- der Leichtigkeit des Verkehrs sowie
- den Auswirkungen auf das Verkehrsnetz insgesamt

vorzunehmen.

3. Lärmschutzfachliche Bewertung

Den Rahmen für den Schutz der Anwohnenden bildet der Lärmaktionsplan der Stufe 4 der Stadt Hilden. Um die dort ermittelten Betroffenheiten für die verkehrsrechtliche Praxis zweifelsfrei zu verifizieren, wurden die relevanten Streckenabschnitte durch das Ingenieurbüro Grasy & Zanolli im Jahr 2025 explizit nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) nachgerechnet.

Die Maßnahme betrifft die Hochdahler Straße, Gerresheimer Straße sowie die Grünstraße und Baustraße.

Für den Straßenabschnitt Ellerstraße, Benrather Straße und Klotzstraße sowie für die Kirchhofstraße liegt die Zuständigkeit bei Straßen.NRW. Auch hier werden entsprechende Anordnungen erlassen.

Die Ergebnisse zeigen, dass insbesondere im Tageszeitraum zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr entlang der betroffenen Straßenzüge flächig Beurteilungspegel von 70 dB(A) und darüber ermittelt wurden. Auf den betroffenen Vorfahrtstraßen bestehen bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Nachtzeitraum zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr.

Gemäß ständiger verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung ist ab diesem Schwellenwert von einer konkreten Gesundheitsgefahr für die Wohnbevölkerung auszugehen. Die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze ist überschritten. Die festgestellten Belastungen führen zu einer erheblichen Verdichtung des behördlichen Einschreitensermessens. Die Straßenverkehrsbehörde ist deshalb gehalten, wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung ernsthaft zu prüfen und – soweit die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen – geeignete und verhältnismäßige Maßnahmen zu ergreifen.

4. Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung

Bei der Auswahl von Maßnahmen ist ihre Geeignetheit, ihre Erforderlichkeit und ihre Angemessenheit zu prüfen und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Es sind diejenigen Maßnahmen zu bevorzugen, die den angestrebten Schutzzweck wirksam erreichen und gleichzeitig die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes möglichst wenig beeinträchtigen.

Dabei kommt einer Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes sowie eines gleichmäßigen Verkehrsablaufs auf den örtlichen Vorfahrtstraßen besondere Bedeutung zu. Verkehrsregelungen müssen für die Verkehrsteilnehmer eindeutig, leicht verständlich und ohne erhöhten Interpretationsaufwand erfassbar sein.

Bereits im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stufe 4 hat daher eine intensive Betrachtung und Bewertung verschiedener möglicher Maßnahmen zur Lärminderung stattgefunden.

Ab Kapitel 5 „Maßnahmenkatalog der Lärmaktionsplanung Runde IV“ des Berichts werden mögliche Maßnahmen beschrieben und deren Wirkungsweise dargestellt, darunter unter anderem auch eine mögliche Reduzierung zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Eine Geschwindigkeitsreduzierung stellte sich hierbei als mildeste und effektivste Mittel dar, da sie insbesondere in dicht bebauten innerstädtischen Straßenzügen zu einer spürbaren Verringerung der Roll- und Antriebsgeräusche führt und dadurch zeitnah eine Lärminderung erreicht (siehe Seite 73 Lärmaktionsplan der Stadt Hilden, Stufe 4). Als weitere Maßnahmen wurden im Lärmaktionsplan ein sukzessiver Einbau von lärmminderndem Asphalt bei zukünftigen Planungen und entsprechendem Geschwindigkeitsniveau sowie die Anpassung von Lichtsignalanlagen (LSA) genannt (ebenfalls S. 73).

Ergänzend wurden in Vorbereitung der verkehrsrechtlichen Anordnung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit folgende alternative Maßnahmen geprüft:

4.1 Beibehaltung der bestehenden Nachtregelung ohne weitere Maßnahmen

Die Beibehaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr wurde als mögliche Alternative betrachtet.

Diese Maßnahme adressiert jedoch ausschließlich die Nachtbelastung. Die im Rahmen der Lärmkartierung beziehungsweise Lärmberechnung festgestellten hohen Belastungen im Tageszeitraum zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr bleiben hiervon unberührt. Da die maßgeblichen Belastungsschwerpunkte gerade während des Tages auftreten und entlang der betroffenen Straßen flächig Pegel von 70 dB(A) und mehr festgestellt wurden, ist die bestehende Nachtregelung allein nicht geeignet, die identifizierte Problemlage wirksam zu lösen.

Die Maßnahme scheidet daher als ausreichende Alternative aus.

4.2 Erweiterung zeitlicher Beschränkungen auf weitere Tagesabschnitte

Geprüft wurde ferner eine Ausweitung der bestehenden Nachtregelung auf einzelne zusätzliche Tageszeiträume, beispielsweise auf die morgendlichen oder nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten.

Eine solche Lösung würde insbesondere in Verbindung mit den bestehenden zeitlichen Beschränkungen zur Schulwegsicherung zu einer Vielzahl zeitlich differenzierter Regelungen führen. Die Verkehrsteilnehmer müssten anhand mehrerer Zeitfenster prüfen, welche Geschwindigkeit zu welchem Zeitpunkt gilt. Die erforderlichen Zusatzzeichen würden die Beschilderung deutlich komplexer gestalten.

Mit zunehmender Anzahl zeitlicher Differenzierungen nimmt die Verständlichkeit der Regelung ab. Dies kann zu Fehlinterpretationen, geringerer Akzeptanz und einer uneinheitlichen Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit führen. Gleichzeitig wäre die Lärminderung auf bestimmte Zeiträume beschränkt, während in den übrigen Tagesstunden weiterhin höhere Geschwindigkeiten zulässig wären.

Da die festgestellten Lärmbelastungen nicht auf einzelne Spitzenstunden beschränkt sind, sondern sich über den gesamten Tageszeitraum erstrecken, ist diese Alternative nicht geeignet, eine ausreichende und nachhaltige Lärminderung zu erzielen.

4.3 Unterschiedliche Geschwindigkeiten auf einzelnen Streckenabschnitten

Weiterhin wurde geprüft, ob abschnittsweise wechselnde Geschwindigkeitsregelungen in Betracht kommen.

Diese Lösung würde zu häufigen Geschwindigkeitswechseln innerhalb kurzer Entfernungen führen. Dadurch entstehen zusätzliche Brems- und Beschleunigungsvorgänge, die sowohl den Verkehrsfluss beeinträchtigen als auch die lärmmindernde Wirkung reduzieren können.

Darüber hinaus erhöht sich der Beschilderungsaufwand erheblich. Für die Verkehrsteilnehmer wird die jeweils zulässige Geschwindigkeit weniger intuitiv erkennbar. Die angestrebte Klarheit und Eindeutigkeit der Verkehrsregelung würde hierdurch beeinträchtigt.

4.4 Fahrzeugbezogene oder weiter differenzierte Regelungen

Auch Beschränkungen ausschließlich für bestimmte Fahrzeugarten oder Kombinationen aus Fahrzeug- und Zeitregelungen wurden betrachtet.

Derartige Regelungen führen zu einer erheblichen Komplexität der Beschilderung. Verkehrsteilnehmer müssten neben der zulässigen Geschwindigkeit zusätzlich prüfen, ob die Regelung für die jeweilige Fahrzeugart und den jeweiligen Zeitraum gilt.

Mit jeder zusätzlichen Differenzierung steigt die Gefahr von Missverständnissen und Fehlanwendungen. Gleichzeitig bleibt ein erheblicher Teil des Verkehrs von der Regelung unberührt, sodass die zu erwartende Gesamtlärminderung deutlich geringer ausfällt als bei einer einheitlichen Geschwindigkeitsregelung.

4.5 Bauliche Maßnahmen

Im Rahmen der Abwägung wurden auch bauliche Maßnahmen zur Minderung der Verkehrslärmbelastung untersucht.

Die betroffenen Straßen erfüllen als örtliche Vorfahrtstraßen eine wesentliche Bündelungsfunktion im innerstädtischen Straßennetz der Stadt Hilden. Sie dienen der Aufnahme und Führung des übergeordneten Verkehrs und sollen diese Funktion auch künftig erfüllen. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist daher anzustreben, den Verkehr auf diesen hierfür vorgesehenen Hauptverkehrsstraßen zu bündeln und Ausweichverkehre in das Wohn- und Nebenstraßennetz zu vermeiden. Die Funktion der Hauptverkehrsstraßen als Bestandteil des Vorbehaltsnetzes darf durch Lärmschutzmaßnahmen nicht derart eingeschränkt werden, dass Verkehr in hierfür nicht vorgesehene Wohn- und Erschließungsstraßen verdrängt wird.

Bauliche Maßnahmen, die auf eine Verringerung der Leistungsfähigkeit oder Attraktivität der Vorfahrtstraßen abzielen, wie beispielsweise Fahrbahneinengungen, Verschwenkungen,

Aufpflasterungen oder vergleichbare verkehrsberuhigende Elemente, kommen daher nicht in Betracht. Derartige Maßnahmen würden die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs beeinträchtigen und könnten dazu führen, dass Verkehrsteilnehmer auf benachbarte Wohn- und Erschließungsstraßen ausweichen. Eine solche Verkehrsverlagerung würde den Schutzziele der Lärmaktionsplanung widersprechen, da hierdurch neue beziehungsweise höhere Lärmbelastungen in bislang weniger belasteten Wohnbereichen entstehen könnten.

Als bauliche Maßnahme verbleibt im Wesentlichen die sukzessive Erneuerung der Fahrbahndecken im Rahmen der turnusmäßigen Straßenerhaltung. Hierbei werden lärm mindernde Asphaltdeckschichten, insbesondere Splitmastixasphalt, entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik eingesetzt.

Eine kurzfristige Umsetzung über das gesamte betroffene Straßennetz ist jedoch weder technisch noch wirtschaftlich möglich, da eine Fahrbahnerneuerung an den Erhaltungszustand der jeweiligen Straße sowie an die verfügbaren Haushaltsmittel gebunden ist. Die lärm mindernde Wirkung lärm armer Asphaltdeckschichten im innerörtlichen Geschwindigkeitsbereich ist zudem begrenzt und erreicht regelmäßig nicht die Wirkung, die bei höheren Fahrgeschwindigkeiten erzielt werden kann. Sie stellt deshalb zwar einen wichtigen langfristigen Beitrag zur Lärm minderung dar, kann jedoch die festgestellten hohen Lärmbelastungen im Tageszeitraum nicht kurzfristig und flächendeckend in dem erforderlichen Umfang reduzieren.

Vor diesem Hintergrund stellt die schrittweise Erneuerung der Fahrbahndecken mit lärm mindernden Asphaltbauweisen eine sinnvolle langfristige Ergänzung dar, ersetzt jedoch nicht die straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer einheitlichen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h als kurzfristig wirksame Maßnahme zur Reduzierung der verkehrsbedingten Lärmbelastung.

4.6 Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster)

Als weitere Alternative wurde geprüft, ob die festgestellten Lärmbelastungen durch passive Schallschutzmaßnahmen, insbesondere den Einbau von Schallschutzfenstern, ausreichend reduziert werden können.

Passive Schallschutzmaßnahmen unterscheiden sich grundlegend von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen. Sie setzen nicht an der Lärmquelle an, sondern vermindern lediglich die Geräuschbelastung innerhalb der betroffenen Gebäude. Die Lärmbelastung im öffentlichen Raum sowie auf Außenwohnbereichen, Balkonen, Terrassen und in Gärten bleibt hiervon unberührt. Sie tragen zudem nicht zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum sowie auf privaten Außenwohnbereichen bei.

Darüber hinaus handelt es sich beim Einbau von Schallschutzfenstern regelmäßig um bauliche Maßnahmen an privaten Gebäuden. Ihre Umsetzung setzt die Mitwirkungsbereitschaft der jeweiligen Eigentümer oder – im Falle vermieteter Gebäude – der Vermieter voraus. Eine kurzfristige, flächendeckende Umsetzung kann von der Straßenverkehrsbehörde oder der Stadt daher nicht sichergestellt werden.

Hinzu kommt, dass entlang der betroffenen Vorfahrtstraßen eine große Anzahl von Gebäuden von den festgestellten hohen Lärmbelastungen betroffen ist. Eine kommunale Finanzierung entsprechender passiver Schallschutzmaßnahmen würde einen erheblichen finanziellen Aufwand verursachen und die Möglichkeiten einer wirtschaftlich vertretbaren Förderung deutlich überschreiten. Eine flächendeckende Förderung aller potenziell anspruchsberechtigten Gebäude ist daher nicht realistisch.

Unabhängig davon entspricht es dem im Lärmschutz und im Immissionsschutzrecht anerkannten Grundsatz, dass Maßnahmen zur Minderung der Geräuschemissionen an der

Quelle grundsätzlich Vorrang vor Maßnahmen haben, die lediglich die Auswirkungen der Lärmbelastung am Immissionsort mindern. Aktive Maßnahmen reduzieren die Belastung für sämtliche Anwohner sowie für die Nutzer des öffentlichen Raums gleichermaßen und verbessern zugleich die Aufenthaltsqualität im Straßenraum.

Passive Schallschutzmaßnahmen können deshalb eine sinnvolle ergänzende Maßnahme im Einzelfall darstellen. Sie sind jedoch weder geeignet noch in der Lage, die festgestellte flächenhafte Lärmbelastung entlang der betroffenen Vorfahrtstraßen kurzfristig und umfassend zu reduzieren. Sie stellen daher keine gleichwertige Alternative zu einer straßenverkehrsrechtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung dar.

4.7 Erforderlichkeit der Maßnahme

Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf den betroffenen Hauptverkehrsstraßen ist zur Erreichung des angestrebten Schutzzwecks erforderlich.

Im Rahmen der Prüfung wurden sämtliche in Betracht kommenden alternativen Maßnahmen daraufhin untersucht, ob sie die festgestellten erheblichen Lärmbelastungen in gleicher Weise wirksam reduzieren und gleichzeitig die Belange der Verkehrssicherheit, der Leichtigkeit des Verkehrs sowie der Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes gleichermaßen berücksichtigen können.

Die Prüfung hat ergeben, dass keine der untersuchten Alternativen eine vergleichbare Wirksamkeit erreicht.

Die Beibehaltung oder Ausweitung zeitlich beschränkter Geschwindigkeitsregelungen reduziert die maßgebliche Lärmbelastung im Tageszeitraum nicht ausreichend und führt zugleich zu einer komplexen Beschilderung mit einer geringeren Regelverständlichkeit. Abschnittsweise oder fahrzeugbezogene Geschwindigkeitsregelungen erhöhen ebenfalls den Beschilderungsaufwand und führen zu häufigen Geschwindigkeitswechseln, wodurch ein gleichmäßiger Verkehrsablauf beeinträchtigt werden kann.

Bauliche Maßnahmen stellen keine kurzfristig umsetzbare und gleich wirksame Alternative dar. Sie sind mit erheblichen planerischen, technischen und finanziellen Aufwendungen verbunden und können nur im Rahmen langfristiger Straßenerhaltungsmaßnahmen umgesetzt werden. Maßnahmen, die zu einer Verringerung der Leistungsfähigkeit oder Attraktivität der Hauptverkehrsstraßen führen, würden darüber hinaus dem verkehrsplanerischen Ziel widersprechen, den motorisierten Verkehr auf den hierfür vorgesehenen Hauptverkehrsachsen zu bündeln und Verlagerungen in das Wohn- und Nebenstraßennetz zu vermeiden.

Passive Schallschutzmaßnahmen stellen ebenfalls keine gleich geeignete Alternative dar, da sie ausschließlich den Innenraum einzelner Gebäude schützen, die Lärmemissionen an der Quelle nicht vermindern und eine flächendeckende Umsetzung weder tatsächlich noch wirtschaftlich kurzfristig erreichbar ist.

Demgegenüber bewirkt eine einheitliche zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eine unmittelbare und flächendeckende Reduzierung der verkehrsbedingten Geräuschemissionen. Gleichzeitig unterstützt sie einen gleichmäßigen Verkehrsablauf, verbessert die Verständlichkeit der Verkehrsregelung und vermeidet häufige Beschleunigungs- und Bremsvorgänge. Die Funktionsfähigkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes bleibt hierbei erhalten.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung stellt daher das mildeste gleich wirksame Mittel dar, um die festgestellten erheblichen Lärmbelastungen wirksam zu reduzieren. Andere Maßnahmen

sind entweder weniger wirksam, nur langfristig umsetzbar oder führen zu weitergehenden Beeinträchtigungen anderer schutzwürdiger öffentlicher Belange.

Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf den betroffenen Hauptverkehrsstraßen ist deshalb zur Erreichung des verfolgten Schutzzwecks erforderlich, weil eine gleich wirksame, die betroffenen öffentlichen und privaten Belange weniger beeinträchtigende Maßnahme nicht ersichtlich ist.

4.8 Ergebnis der Abwägung

Die Prüfung der in Betracht kommenden Alternativen hat ergeben, dass keine der untersuchten Maßnahmen die festgestellten Lärmbelastungen im Tageszeitraum zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr in vergleichbarer Weise reduzieren kann.

Die bereits bestehenden nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr tragen zwar zur Entlastung während der Nachtstunden bei, beseitigen jedoch nicht die maßgebliche Problemlage. Diese besteht in den entlang der betroffenen Vorfahrtstraßen flächig ermittelten Tagesbelastungen von 70 dB(A) und mehr.

Die untersuchten Alternativen erreichen entweder keine ausreichende Lärminderung oder führen durch zusätzliche zeitliche, räumliche oder fahrzeugbezogene Differenzierungen zu einer derart komplexen Beschilderung, dass die Verständlichkeit der Verkehrsregelung für die Verkehrsteilnehmer deutlich vermindert wird.

Zusammenfassend kommt die Abwägung zu dem Ergebnis, dass sich eine einheitliche und dauerhaft geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf den betroffenen Vorfahrtstraßen als die geeignetste, erforderliche und verhältnismäßige Maßnahme zur Reduzierung der verkehrsbedingten Lärmbelastung erweist. Weitere Maßnahmen – wie z.B. der sukzessive Einbau von lärmminderndem Asphalt und die Anpassung von Lichtsignalanlagen sind nicht ausgeschlossen, sondern werden ebenfalls weiterverfolgt.

5. Verkehrssicherheit

Neben den lärmschutzfachlichen Aspekten sind die Auswirkungen einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (24/7) auf die Verkehrssicherheit zu berücksichtigen.

Mit der Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung wurde der gesetzgeberische Wille ausdrücklich gestärkt, die Belange des Umweltverbundes sowie die Sicherheit besonders schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmender stärker zu berücksichtigen. Die aktuelle Fassung des § 45 StVO trägt dem Ziel Rechnung, den Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt nutzbar zu gestalten. Hierzu gehören insbesondere Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende, mobilitätseingeschränkte Personen sowie der motorisierte Verkehr.

Die im Mobilitätskonzept der Stadt Hilden verankerte Förderung des Fuß- und Radverkehrs entspricht dieser Zielsetzung. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen trägt dazu bei, die Verkehrssicherheit und die subjektive Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen und die gleichberechtigte Nutzung des öffentlichen Straßenraums zu unterstützen.

Insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen mit einer hohen Anzahl von Querungsbeziehungen, Bushaltestellen, Schulen und Einzelhandelsnutzungen sowie Radverkehrsanlagen verbessert eine geringere Fahrgeschwindigkeit die Interaktion zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten und reduziert Konfliktpotenziale.

Das Umweltbundesamt kommt in seiner Untersuchung „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“ (November 2016) zu dem Ergebnis, dass die Einführung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h regelmäßig zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führt.

Insbesondere werden festgestellt:

- kürzere Anhaltewege,
- geringere Unfallfolgen,
- bessere Querungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger,
- erhöhte Sicherheit für Radfahrende,
- bessere Erkennbarkeit von Gefahrensituationen sowie
- eine Verringerung der Geschwindigkeitsunterschiede im Verkehrsablauf.

Die Senkung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h reduziert die kinetische Energie eines Fahrzeugs erheblich und vermindert dadurch die Schwere möglicher Unfälle.

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes der Stadt Hilden sehen eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer vor. Die Einführung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf den betroffenen Hauptverkehrsstraßen unterstützt diese Zielsetzungen unmittelbar.

Im Ergebnis ist von einer Verbesserung der Verkehrssicherheit auszugehen.

6. Leichtigkeit des Verkehrs

Gemäß § 45 StVO sind auch die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf die Leichtigkeit des Verkehrs zu berücksichtigen.

Die Untersuchungen des Umweltbundesamtes („Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“ – November 2016) zeigen, dass auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen die tatsächlichen Reisegeschwindigkeiten aufgrund von:

- Lichtsignalanlagen,
- Knotenpunkten,
- Ein- und Ausbiegevorgängen,
- Fußgängerquerungen sowie
- allgemeinen Verkehrsbelastungen

regelmäßig deutlich unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegen.

Die Einführung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h führt daher in städtischen Straßennetzen häufig lediglich zu geringen Veränderungen der tatsächlichen Fahrzeiten.

Die Untersuchungen des Umweltbundesamtes belegen, dass die mittleren Reisezeitverluste im Regelfall gering ausfallen und häufig nur wenige Sekunden pro 100m betragen.

Auch das Mobilitätskonzept der Stadt Hilden beschreibt die Hauptverkehrsstraßen als Teil eines durch Knotenpunkte und Signalsteuerungen geprägten innerstädtischen Verkehrsnetzes.

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes wird maßgeblich durch die Knotenpunkte und nicht durch die zulässige Streckengeschwindigkeit bestimmt.

Es ist daher nicht zu erwarten, dass die Einführung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf den betroffenen Hauptverkehrsstraßen zu erheblichen Einschränkungen der Leichtigkeit des Verkehrs führt.

Gerade ein einheitliches Geschwindigkeitsniveau führt zu einer Verstetigung des Verkehrsablaufs. Die Verringerung von Beschleunigungs- und Bremsvorgängen wirkt sich nicht nur positiv auf die Verkehrssicherheit und den Lärmschutz aus, sondern trägt zugleich zur Aufrechterhaltung einer gleichmäßigen Leistungsfähigkeit der betroffenen Hauptverkehrsstraßen bei.

Neben der Betrachtung der Reisezeiten ist auch die Nachvollziehbarkeit und Verständlichkeit straßenverkehrsrechtlicher Regelungen für die Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen.

Die Straßenverkehrs-Ordnung eröffnet ausdrücklich die Möglichkeit, zwischen einzelnen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen einen sogenannten Lückenschluss vorzunehmen. Auch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 45 sieht vor, räumlich eng beieinanderliegende Geschwindigkeitsbeschränkungen zu einer durchgehenden Regelung zusammenzufassen, wenn hierdurch häufige Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vermieden und eine für die Verkehrsteilnehmenden nachvollziehbare Verkehrsführung geschaffen werden kann.

Die Anwendung dieser Regelung dient der Schaffung eines plausiblen, verständlichen und leicht erfassbaren Geschwindigkeitsregimes. Mehrfache Wechsel zwischen unterschiedlichen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten innerhalb derselben Straßenachse sowie zusätzliche zeitliche Differenzierungen werden vermieden. Hierdurch wird die Akzeptanz der Geschwindigkeitsregelung erhöht und gleichzeitig ein möglichst gleichförmiger Verkehrsablauf unterstützt.

Die Bildung zusammenhängender Tempo-30-Strecken entspricht damit nicht nur den Zielen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit, sondern auch den Vorgaben der VwV-StVO, wonach eine widerspruchsfreie und für die Verkehrsteilnehmenden verständliche Beschilderung anzustreben ist.

Die Anwendung dieser Regelung dient der Schaffung eines plausiblen, verständlichen und für die Verkehrsteilnehmenden leicht erfassbaren Geschwindigkeitsregimes. Häufige Wechsel zwischen unterschiedlichen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten innerhalb derselben Straßenachse zu teilweise unterschiedlichen Uhrzeiten können vermieden werden.

Für die Verkehrsteilnehmenden entsteht dadurch eine einheitliche und nachvollziehbare Verkehrsführung. Gleichzeitig wird eine möglichst gleichförmige Fahrweise gefördert, die zu einer Verstetigung des Verkehrsablaufs beiträgt und unnötige Beschleunigungs- und Bremsvorgänge reduziert.

Die Möglichkeit des Lückenschlusses unterstützt damit sowohl die Leichtigkeit des Verkehrs als auch die Ziele des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit.

Gerade auf den betroffenen Hauptverkehrsstraßen bestehen bereits mehrere streckenbezogene und zeitlich beschränkte Anordnungen zu einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, insbesondere aus Gründen der Schulwegsicherung sowie des nächtlichen Lärmschutzes. Die Zusammenfassung dieser Einzelregelungen zu einem einheitlichen Geschwindigkeitsregime vermeidet zusätzliche Beschilderung, erhöht die Regelklarheit und trägt zu einer besseren Befolgung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen bei.

7. Auswirkungen auf das Verkehrsnetz und Verlagerungseffekte

Im Rahmen der Abwägung zur Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (24/7) war weiterhin zu prüfen, ob die Maßnahme zu einer Verlagerung des Verkehrs in das nachgeordnete Wohnstraßennetz führen kann. Eine Verlagerung von Verkehr auf das nachgeordnete Straßennetz wäre aus städtebaulicher und immissionsschutzrechtlicher Sicht unerwünscht, da hierdurch zusätzliche Lärmbelastungen in bislang geringer belasteten Wohngebieten entstehen könnten.

Die Erkenntnisse des Umweltbundesamtes aus der Untersuchung „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“ zeigen, dass bei streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen regelmäßig keine erheblichen Verkehrsverlagerungen in Wohngebiete festgestellt werden konnten.

Auch die im Mobilitätskonzept der Stadt Hilden dargestellte Netzstruktur spricht gegen eine relevante Verdrängung von Verkehr in Wohnstraßen.

Die Bildung zusammenhängender Tempo-30-Strecken durch Anwendung der Lückenschlussregelung trägt dazu bei, eine konsistente Verkehrsführung auf den betroffenen Hauptverkehrsstraßen sicherzustellen. Die Verkehrsregelung wird für die Verkehrsteilnehmenden nachvollziehbarer und erhöht die Regelakzeptanz. Gleichzeitig werden abrupte Geschwindigkeitswechsel entlang einer Straßenachse vermieden, was einen gleichmäßigen Verkehrsablauf begünstigt und die Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes unterstützt.

Das Hildener Straßennetz weist mit den vorhandenen Umgehungsstraßen, der unveränderten West-Ost-Straßenachse über Düsseldorfer Straße – Benrather Straße – Berliner Straße – Walder Straße und den anderen auch mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h weiterhin leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen ein hierarchisch gegliedertes Netz auf, das auf die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf den hierfür vorgesehenen Hauptverkehrsachsen ausgerichtet ist.

Für den überörtlichen und gebietsübergreifenden Verkehr bestehen attraktive Alternativrouten über die Umgehungsstraßen und deren Zubringer. Diese Straßen sind hinsichtlich ihrer Funktion, Leistungsfähigkeit und Verkehrsführung für die Aufnahme größerer Verkehrsmengen vorgesehen.

Demgegenüber verfügen die Nebenstraßen überwiegend über eine wohngebietstypische Gestaltung, geringere Fahrbahnbreiten, Parkplätze auf der Fahrbahn sowie verkehrsberuhigende Elemente, die eine Nutzung als leistungsfähige Ausweichroute unattraktiv machen.

Vor diesem Hintergrund ist nicht mit einer nennenswerten Verlagerung von Verkehr in Wohngebiete zu rechnen. Soweit Anpassungen der Routenwahl erfolgen, werden diese überwiegend zugunsten der hierfür vorgesehenen Umgehungsstraßen erwartet.

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes zur Bündelung des motorisierten Verkehrs auf den dafür vorgesehenen Hauptachsen werden dadurch unterstützt.

8. Auswirkungen auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Ein wesentliches öffentliches Interesse stellt die Sicherstellung eines leistungsfähigen und attraktiven Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) dar. Die Rheinbahn wurde bereits im Vorfeld im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes der Stufe 4 offiziell frühzeitig beteiligt, um ihre betrieblichen Belange in die Entscheidungsfindung einzubeziehen.

Im Anhörungsverfahren wurden insbesondere mögliche Fahrzeitverlängerungen, Auswirkungen auf die Anschlusssicherung sowie betriebliche Folgen für den Linienverkehr thematisiert. Diese Belange wurden im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Abwägung ausdrücklich berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund wurden die Bundesstraße B228 (Düsseldorfer Straße – Benrather Straße - Berliner Straße) und ihre Fortsetzung in Richtung Solingen (Walder Straße) von der ganztägigen sowie einer zeitlich beschränkten Regelung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgenommen. Hierbei handelt es sich um eine der wesentlichen Busachsen im Stadtgebiet, deren Leistungsfähigkeit und Funktion für den ÖPNV in besonderem Maße erhalten bleiben muss. Maßnahmen zur Lärmreduzierung können deshalb hier erst nach Umsetzung von baulichen Maßnahmen ergriffen werden. Für die Linien 784 und 783 ändert sich somit im Wesentlichen nichts.

Für die übrigen betroffenen Vorfahrtstraßen ist nach den vorliegenden verkehrstechnischen Erkenntnissen davon auszugehen, dass die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h lediglich zu geringen zusätzlichen Fahrzeitverlusten führt. Einschlägige Untersuchungen zeigen, dass der rein geschwindigkeitsbedingte Fahrzeitverlust bei einer Reduzierung von 50 km/h auf 30 km/h lediglich bei ca. 2 Sekunden je 100 Meter beträgt. Da die tatsächlichen Reisezeiten im Linienverkehr maßgeblich durch Haltestellenaufenthalte, Fahrgastwechsel, Lichtsignalanlagen sowie die allgemeine Verkehrslage beeinflusst werden, wird erwartet, dass sich die Auswirkungen auf den Linienbetrieb insgesamt auf ein geringes und betrieblich beherrschbares Maß beschränken. Betroffen sind von Geschwindigkeitsreduzieren die Linien 741, 781, 782, 785 sowie die nur in Hilden verkehrende Ortsbuslinie O3.

Soweit sich im praktischen Betrieb Anpassungsbedarf ergeben sollte, wird erwartet, dass dieser im Rahmen der regulären Fahrplanfortschreibung berücksichtigt werden kann. Darüber hinaus verfolgt die Stadt Hilden das Ziel, den Busverkehr durch eine schrittweise Modernisierung und Priorisierung der Lichtsignalanlagen weiter zu beschleunigen. Durch eine bevorrechtigte Freigabe des Busverkehrs an signalisierten Knotenpunkten können mögliche geringfügige Fahrzeitverluste künftig teilweise oder vollständig kompensiert werden.

In der Gesamtabwägung überwiegt daher das öffentliche Interesse an einer wirksamen Reduzierung der erheblichen verkehrsbedingten Lärmbelastung. Gleichzeitig wird den Belangen des Öffentlichen Personennahverkehrs dadurch Rechnung getragen, dass die bedeutendste Busachse im Stadtgebiet von der ganztägigen Regelung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgenommen wurde und für die übrigen Strecken lediglich geringe, betrieblich beherrschbare Auswirkungen auf die Reisezeiten erwartet werden.

Die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs wurden damit nicht nur berücksichtigt, sondern bereits bei der Auswahl der betroffenen Straßen maßgeblich in die Entscheidung einbezogen.

9. Gesamtabwägung

Die durch die Lärmberechnungen des Ingenieurbüros Grasy & Zanolli nachgewiesenen Belastungen begründen ein erhebliches öffentliches Interesse an wirksamen Maßnahmen des Lärmschutzes.

Die Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf den betroffenen Hauptverkehrsstraßen

- reduziert die Lärmbelastung der Anwohnerschaft,
- verbessert die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer,
- unterstützt die Ziele des Lärmaktionsplanes und des Mobilitätskonzeptes der Stadt Hilden,
- beeinträchtigt die Leichtigkeit des Verkehrs nur geringfügig und
- lässt keine erheblichen Verkehrsverlagerungen in Wohn- und Nebenstraßen erwarten.

Die zu erwartenden Vorteile für Gesundheitsschutz, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit überwiegen die geringen Einschränkungen für den Kraftfahrzeugverkehr deutlich.

Unter Berücksichtigung aller betroffenen öffentlichen und privaten Belange erweist sich die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf den benannten Hauptverkehrsstraßen als verhältnismäßig, geeignet, angemessen und erforderlich.

Darüber hinaus entspricht die Maßnahme den Zielsetzungen der aktuellen Straßenverkehrs-Ordnung, die Belange des Fuß- und Radverkehrs stärker zu berücksichtigen und eine

sichere sowie gleichberechtigte Teilnahme aller Verkehrsarten am Straßenverkehr zu fördern. Die Anordnung unterstützt somit die im Mobilitätskonzept der Stadt Hilden formulierten Ziele einer stadtverträglichen und ausgewogenen Mobilitätsentwicklung.

Die Möglichkeit des straßenverkehrsrechtlichen Lückenschlusses zwischen einzelnen lärmschutzbegründeten Abschnitten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gewährleistet eine für die Verkehrsteilnehmenden verständliche und konsistente Regelung. Dadurch wird eine möglichst gleichförmige Geschwindigkeit entlang der jeweiligen Straßenzüge erreicht, was sowohl der Verkehrssicherheit als auch der Leichtigkeit des Verkehrs zugutekommt sowie die Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes sowie einen gleichmäßigen Verkehrsablauf erhält. Zusätzlich wird die ab 2027 geplante Optimierung der Ampelschaltungen dazu beitragen, den Verkehr flüssiger zu führen und die durch die reduzierte Geschwindigkeit bedingten Zeitverluste wieder aufzufangen.

Die Maßnahme ist daher aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO gerechtfertigt.

10. Ausübung des Ermessens

Die Straßenverkehrsbehörde hat sämtliche erkennbaren für die Entscheidung erheblichen öffentlichen und privaten Belange vollständig ermittelt und entsprechend ihrer jeweiligen Bedeutung in die Ermessensentscheidung eingestellt. Weitere für die jeweiligen Straßen erforderlichen besonderen Belange werden in der jeweiligen straßenbezogenen Begründung zur verkehrsrechtlichen Anordnung dargestellt. Bei der Ermessensentscheidung wurden insbesondere die Belange des Gesundheitsschutzes, der Verkehrssicherheit, der Leichtigkeit des Verkehrs, der Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes, des öffentlichen Personennahverkehrs sowie der Mobilität der Bevölkerung berücksichtigt.

Nach Würdigung sämtlicher Umstände überwiegt das öffentliche Interesse an der Reduzierung der erheblichen Verkehrslärmbelastungen die mit der Geschwindigkeitsbeschränkung verbundenen geringfügigen Einschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs.

Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf den bezeichneten Hauptverkehrsstraßen erweist sich danach als geeignet, erforderlich und angemessen und entspricht einer pflichtgemäßen Ausübung des der Straßenverkehrsbehörde eingeräumten Ermessens.