



Stadt Leverkusen

Bürgerantrag Nr. 2023/2068

Der Oberbürgermeister

I/01-011-12-11-jm

Dezernat/Fachbereich/AZ

09.03.2023

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	13.03.2023	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Einrichtung von Tempo 30 auf der Wupperstraße zwischen Ortseingang und Kreisverkehr Solinger Straße

- Bürgerantrag vom 10.02.2023
- Stellungnahme der Verwaltung vom 09.03.2023

363-01-js
Jan Schwarzenthal
Tel. 363 11

09.03.2023

01

- über Herrn Beigeordneten Lünenbach
- über Herrn Stadtkämmerer Molitor
- über Herrn Oberbürgermeister Richrath

gez. Lünenbach
gez. Molitor
gez. Richrath

Einrichtung von Tempo 30 auf der Wupperstraße zwischen Ortseingang und Kreisverkehr Solinger Straße
- Bürgerantrag vom 10.02.2023
- Nr. 2023/2068

Grundsätzlich ist zum angesprochenen Streckenabschnitt der Wupperstraße bzw. dem Westring zu sagen, dass es sich hier um eine als Landesstraße (L 108) klassifizierte Straße handelt. Sie dient als eine wichtige Hauptverkehrs- und Durchgangsstraße mit übergeordneter Verbindungs-, Durchgangs- und Erschließungsfunktion und den damit verbundenen Quell- und Zielverkehren. Auf der Straße verlaufen verschiedene Linien des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), welcher zur Aufgabe hat, eine leistungsfähige Verbindungsfunktion sicherzustellen. Auf dem im Bürgerantrag angesprochenen Streckenabschnitt (in Abbildung 1 rot markiert), der zum Teil innerhalb als auch außerhalb einer geschlossenen Ortschaft liegt, gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Hierbei gilt es zu beachten, dass die nach § 3 Abs. 3 Nr. 1 und 2 der Straßenverkehrsordnung (StVO) zulässige Höchstgeschwindigkeit außerorts (80 km/h für LKW und für PKW bis 3,5 t 100 km/h) zwischen der Wupperbrücke und der Deichtorstraße bereits für alle Verkehrsteilnehmer*innen auf 50 km/h reduziert wurde.



Eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist nur unter den im folgenden genannten Voraussetzungen der StVO möglich. Hierbei wird unterschieden zwischen Tempo-30-Zonen und einem streckenbezogenen Gebot.

Tempo-30-Zonen:

Tempo-30-Zonen werden insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger*innen- und Radverkehrsdichte sowie hohen Querungsbedarfen angeordnet. Die Regelung gilt aber nicht für Straßen des überörtlichen Verkehrs (Landes-, Bundesstraßen) oder für Vorfahrtstraßen. Es dürfen in Tempo-30-Zonen keine lichtzeichengeregelten Kreuzungen / Einmündungen sowie Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) oder benutzungspflichtige Radwege vorhanden sein. An Kreuzungen und Einmündungen

muss grundsätzlich die Vorfahrtregel „rechts vor links“ gelten. Zudem kommen sie nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Diese Regelung trifft u.a. auf die Deichtorstraße als auch die Feldtorstraße zu. Es handelt sich hier zum Teil um ein Wohngebiet, aber auch um den Nahbereich zur Kita bzw. zur Schule. Jedoch treffen die obigen Ausführungen nicht auf die Wupperstraße zu, so dass die Einführung eine Tempo-30-Zone rechtlich nicht möglich ist.

Tempo-30-Streckengebot:

Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h (Streckengebot) dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Rechtsgütern (Sicherheit und Ordnung, Schutz vor Lärm und Abgasen) erheblich übersteigt. Hier wird vom Gesetzgeber sogar eine konkrete und besondere Gefahrenlage gefordert. Dies bedeutet, dass im Vergleich zu anderen Strecken eine signifikant erhöhte Unfallrate vorliegen muss. Darüber hinaus ist es möglich, Tempo 30 im Nahbereich sozialer Einrichtungen (z.B. Schule, Altenheim) anzuordnen, wenn die jeweilige Einrichtung u.a. über einen direkten Zugang zur betreffenden Straße verfügt.

In Bezug auf die Sicherheit und Ordnung:

Im Rahmen der Prüfung wurde die Polizei gebeten, eine Auswertung der Unfalldaten der letzten 3 Jahre vorzunehmen. Die Auswertung zeigte, dass sich im Bereich des oben angesprochenen Streckenabschnittes in den letzten 3 Jahren 9 Unfälle ergeben haben. Nach Betrachtung der Unfalldaten lässt sich festhalten, dass als Unfallursache einmal eine „nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“ angegeben wurde. Hier muss es sich nicht unbedingt um eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit handeln, sondern es kann sich genauso um eine den Witterungsverhältnissen nicht angepasste Geschwindigkeit handeln. Fahrzeugführer*innen sind nach der Straßenverkehrsordnung dazu verpflichtet, ihre Geschwindigkeit den Witterungsverhältnissen entsprechend anzupassen. Die aktuelle Unfallauswertung weist somit nicht auf eine Häufung von geschwindigkeitsbedingten Unfällen hin, aufgrund derer eine Geschwindigkeitsbeschränkung anzuordnen wäre. In diesem Zusammenhang ist jedoch zu erwähnen, dass die Verkehrsüberwachung zwei Messstellen zur Geschwindigkeitsüberwachung (Siehe Abbildung 1 – Pos 1 und Pos 2) eingerichtet hat. Die Auswertung der Messdaten zeigte hier, dass in Höhe der Messstelle 1 keine Auffälligkeiten festgestellt wurden und diese somit nicht in regelmäßigen Abständen angefahren wird. Bei der Messstelle 2 wurden hingegen verhältnismäßig viele Geschwindigkeitsverstöße festgestellt. Allerdings ist hier festzuhalten, dass sich die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer*innen an die geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen hält. Daher gilt es hier, die geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit durchzusetzen und entsprechende Maßnahmen in Form der Geschwindigkeitsüberwachung fortzusetzen bzw. gegebenenfalls noch zu intensivieren. Die übrigen Unfälle sind aufgrund unterschiedlichster Unfallursachen aufgetreten, sodass sich hieraus keine zu ergreifende verkehrsregelnde Maßnahme ableiten lässt.

In Bezug auf die Lärmschutzbelastung:

Die Antragsteller*innen beziehen sich auf die im Rahmen der Lärmaktionsplanung Stufe 3 ermittelten Dauerschallpegel L_{den} und L_{night} und setzen diese in Bezug zur Lärmschutz-Richtlinien-StV.

Hierbei gilt es zunächst festzuhalten, dass die Lärmwerte im Rahmen der Lärmaktionsplanung in sogenannten Isophonen-Bändern dargestellt werden. Diese stellen jeweils

einen Bereich von 5 dB(A) dar (Beispiel: 60 – 65 dB(A) / 65 bis 70 dB(A)). Es ist also keineswegs verhältnismäßig, den jeweils obersten Pegel eines Bandes als Referenzwert für das gesamte Isophonen-Band anzunehmen. Die tatsächlich ermittelten Fassadenpegel liegen entlang der Wupperstraße weitestgehend unterhalb von 70 dB(A) für den Lden und 60 dB(A) für den Lnight. Lediglich im Bereich des Kreisverkehrs werden vereinzelt 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) erreicht.

Maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV sind die RLS-90. Ein Vergleich mit den im Rahmen der Lärmaktionsplanung ermittelten Immissionswerten ist somit nicht zielführend. Die Berechnungsmethoden unterscheiden sich maßgeblich. Ein Anwenden der Umgebungslärmkartierung auf die Immissionswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist somit nicht möglich.

Im Jahr 2014 wurde für den Abschnitt eine Schallimmissionsberechnung zur Abwägung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nach § 45 StVO in Auftrag gegeben. Im Rahmen der Untersuchung wurden Lärmwerte von maximal 70 dB(A) am Tag und 61 dB(A) in der Nacht ermittelt.

Die Untersuchung kommt zu folgendem Ergebnis:

„Die Immissionsrichtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden im Analysefall am Tage an einigen der untersuchten Immissionsorte erreicht (vgl. Anlage 2a). Im Nachtzeitraum wird an einigen der untersuchten Wohngebäude der Immissionsrichtwert um 1 dB(A) überschritten.

Tempo 30 während des Tages- wie auch des Nachtzeitraumes bewirkt Pegelminderungen von 3 dB(A). Als verkehrsrechtliche Maßnahmen in Bezug auf § 45 StVO zur Reduzierung der Lärmbelastung der Anwohner*innen der Wupperstraße ist eine Temporeduzierung von heute 50 km/h auf zukünftig 30 km/h geeignet.“

Grundlage für die Berechnungen der Untersuchung sind Straßenverkehrsdaten mit einem LKW-Anteil > 2,8 t von p = 10 % am Tag und 13,1 % in der Nacht. Dieser Wert erscheint vor dem Hintergrund der Sperrung der Rheinbrücke A1 für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen (VZ 251 ab 16.6.2014 / Schranken ab Oktober 2016) sowie dem geltenden Durchfahrverbot für LKW im Stadtteil Hitdorf deutlich höher als die derzeit vorliegenden tatsächlichen LKW-Anteile. Im Rahmen der Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015 lagen die LKW-Anteile > 2,8 t im Vergleich bei p = 4 % am Tag und 5,2 % in der Nacht. Dieser Rückgang in den LKW-Anteilen wird sich auch in den Immissionswerten widerspiegeln. Folglich ist davon auszugehen, dass die derzeit vorliegenden Immissionswerte unterhalb der im Rahmen der Untersuchung aus dem Jahr 2014 ermittelten Immissionswerten liegen. Eine genaue Bewertung kann nur über eine Berechnung auf Grundlage aktueller Verkehrszahlen erfolgen.

Es gilt festzuhalten, dass die Wupperstraße im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht als sogenannter Lärmbrennpunkt identifiziert wurde. Das bedeutet, es liegt, bezogen auf das Stadtgebiet, keine außerordentliche Lärmbetroffenheit vor. Ermittelt wurde das Ausmaß der Auslösewertüberschreitung (Lden > 70 dB(A) bzw. Lnight > 60 dB(A)) und die Anzahl der Betroffenen, jeweils bezogen auf eine Fläche von 100 mal 100 Metern.

Im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans werden derzeit die Lärmkarten neu berechnet. Im Anschluss erfolgt eine Analyse der Betroffenheit und eine Maßnahmenplanung für besonders betroffene Bereiche.

Ein Einschreiten zum Schutz vor Verkehrslärm setzt nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO nicht voraus, dass ein bestimmter Schallpegel überschritten wird. Maßgeblich ist vielmehr, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingegenommen und damit zugemutet werden muss. Da die Wupperstraße eine Landesstraße ist, auf der die innerorts übliche Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt, die Verkehre nicht auf andere Straßen verlagert werden können, bauliche Maßnahmen nicht mit vertretbarem Aufwand durchführbar sind und zudem die Grenzwerte vermutlich nicht überschritten werden, liegen aus Sicht des Fachbereiches Ordnung und Straßenverkehr keine unzumutbaren Beeinträchtigungen in Bezug auf den Lärm vor.

Aufgrund der obigen Ausführungen werden die Voraussetzungen nach § 45 Abs. 9 StVO zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h für die Wupperstraße, von der Wupperbrücke bzw. von der Deichtorstraße bis zum Kreisverkehr Solinger Straße, nicht erfüllt. Bereits in der Vergangenheit (2015 und 2018) hat es Prüfungen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gegeben, welche ebenfalls aus rechtlichen Gründen abgelehnt werden mussten.

Ordnung und Straßenverkehr i. V. m. Umwelt