



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2015/0413

Der Oberbürgermeister

/III-/V

Dezernat/Fachbereich/AZ

19.02.15

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	09.03.2015	Kenntnisnahme	öffentlich

Betreff:

Lärmbelästigung Wupperstraße (L 108)

Beschlussentwurf:

Die Bezirksvertretung I nimmt die Prüfung der verkehrlichen Möglichkeiten in der Wupperstraße zur Kenntnis

gezeichnet:

Märtens

Deppe

Begründung:

In der Sitzung der Bezirksvertretung I vom 15.09.2014 wurde die Verwaltung beauftragt, einen Aktionsplan für den Bereich der Wupperstraße mittels:

1. Verkehrsplanerischer Maßnahmen, wie Minderung bzw. Verlagerung des Verkehrsaufkommens,
2. Baulicher Maßnahmen wie Erneuerung des Fahrbahnbelags oder Aufbringen von lärmarmen Fahrbahndecken,
3. Aktiver Schallschutz, insbesondere den Bau einer Schallschutzwand in Gabionen- Bauweise auf dem der Stadt gehörenden, auf der Nordseite etwa 60 cm breiten Grundstücksstreifen zwischen Gehweg und privaten Grundstücksgrenzen. Dieser soll dann zur Straßenseite hin mit Ganzjahresgrünen Kletterpflanzen optisch entsprechend gestaltet werden.

Sollten diese Maßnahmen nicht realisiert werden können, ist die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zu prüfen.

Die Verwaltung hat unter Einbindung aller erforderlichen Fachbereiche die potentiellen Maßnahmen geprüft, allerdings kommt keine der potentiellen Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms auf der Wupperstraße aus Sicht der Verwaltung zum Tragen:

Prüfauftrag 1:

Verkehrsplanerische Maßnahmen, wie Minderung bzw. Verlagerung des Verkehrsaufkommens

Eine Entlastung der Wupperstraße über eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens ist nicht möglich. Die Wupperstraße ist Teil der Landesstraße L108 und hat die Funktion einer Hauptverkehrsstraße. Die L108 führt von Süden in den Stadtteil Rheindorf, verbindet sich dann mit der L 293 und der Anschlussstelle Rheindorf der A59, bzw. führt weiter als L 108 in Richtung Langenfeld und als L 291 nach Opladen.

Aufgrund der Lage des Stadtteiles Rheindorf zwischen der Deponie und dem Wupperbogen gibt es keine anderen Straßen, die die L 108 und somit die Wupperstraße entlasten könnten.

Das Land NRW hatte 2005 eine „Integrierte Gesamtverkehrsplanung“ erstellt. Bestandteil dieses Konzeptes war auch eine Überlegung zur einer L 108n Butterheide, die östlich von Rheindorf den Westring mit der Elbestraße verbinden sollte. Alle Planungen zu dieser Umgehungsstraße sind eingestellt worden. Der Landesbetrieb Straßen hat mehrfach erklärt, dass künftig in die Erhaltung des bestehenden Landesstraßennetzes investiert wird und keine neuen Vorhaben mehr geplant und umgesetzt werden sollen.

Prüfauftrag 2:

Bauliche Maßnahmen, wie die Erneuerung des Fahrbahnbelags oder Aufbringen von Flüsterasphalt (Stellungnahme der TBL)

Die Wupperstraße wurde in der Vergangenheit in zwei Abschnitten umgebaut bzw. saniert.

Der erste Abschnitt zwischen der Eulengasse und dem Röttgerweg/der Deichtorstraße wurde im Rahmen einer Zuschussmaßnahme von 1999 – 2000 umgebaut. Im Bereich der Fahrbahn wurden zum Teil die ungebundenen Tragschichten unter dem bituminösen Schwarzdeckenpaket erneuert. Die Kosten für den Bereich der Fahrbahn beliefen sich auf ca. 330.000,- €. Es wird geschätzt, dass eine Erneuerung der obersten Asphalt-schicht bei der vorhandenen Belastung mit relativ geringem Schwerlastverkehr frühes-tens nach ca. 20 Jahren erforderlich wird. Umfangreichere Arbeiten z. B. aufgrund von Setzungen sind nach 40-50 Jahren zu erwarten.

Im zweiten Abschnitt zwischen Röttgerweg/Deichtorstraße bis zur Zuständigkeitsgrenze in Richtung Westring (ca. 100 m ab der Einmündung der Deichtorstraße in Richtung Os-ten) wurde in 2007 das bituminöse Schwarzdeckenpaket im Rahmen des Straßenin-standsetzungsprogrammes erneuert. Hierfür wurden ca. 105.000,- € investiert. Auch hier ist eine Erneuerung der obersten Asphalt-schicht frühestens in ca. 20 Jahren erfor-derlich. Da die unteren ungebundenen Tragschichten nicht erneuert worden sind, ist in ca. 30-35 Jahren mit Setzungen zu rechnen.

Ein lärmoptimierter Asphalt wirkt sich dann positiv aus, wenn er in längeren Abschnitten eingebaut werden kann, auf denen der Verkehr gleichmäßig rollt.

Insofern würde hierfür der Bereich zwischen dem Kreisverkehr an der Solinger Straße und der Zuständigkeitsgrenze in Richtung Westring in Frage kommen. Die Kosten lägen bei ca. 80.000,- €. Sie sind weder im städtischen Haushalt noch im Wirtschaftsplan der TBL veranschlagt.

In dem Abschnitt zwischen den Kreisverkehren Solinger Straße und Felderstraße wird hingegen ständig angefahren und gebremst, so dass die Motorengeräusche die Wirkung des lärmoptimierten Asphaltes zunichtemachen.

Prüfauftrag 3:

Lärmschutzmaßnahmen durch eine Gabionen-Wand

Für den Bereich der Wupperstraße im Teilabschnitt zwischen der Solinger Straße und Deichtorstraße besteht kein Bebauungsplan.

Nördlich und direkt an diesen Straßenabschnitt angrenzend gelten die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 107/72 „Schul- und Sportzentrum Rheindorf“, der in diesem Bereich überwiegend ein allgemeines Wohngebiet (WA) festsetzt.

Der Bau einer Lärmschutzwand würde einen massiven Eingriff in das Ortsbild darstel-len. Die Verhältnismäßigkeit zwischen Eingriff und Wirkung muss gewahrt werden. Der Errichtung einer Schallschutzwand stehen zudem städtebauliche Belange entgegen, da von einer Mauer mit einer wirkungsvollen Höhe negative Auswirkungen auf das Ortsbild nicht ausgeschlossen werden können. Ausblicke, Sicht- und Blickbeziehungen werden verbaut, die Massivität führt zu einer Veränderung des Ortsbilds.

Zudem hätte eine Lärmschutzwand Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: Die Be-wegungsfläche für Fußgänger und für Radfahrer würde eingeschränkt, wenn durch die Errichtung einer Mauer die zur Verfügung stehende öffentliche Verkehrsfläche zusätz-lich beansprucht würde. In diesem Bereich bestehen jedoch der Schulweg zur Käthe-Kollwitz-Gesamtschule sowie eine Wegebeziehung zur integrativen Kindertageseinrich-

tung an der Deichtorstraße.

Eine Lärmschutzanlage wäre zudem mit hohen Kosten verbunden, die zurzeit im städtischen Haushalt nicht abbildbar sind.

Im Hinblick auf eine mögliche Temporeduzierung auf 30km/h erfolgte durch den Fachbereich Straßenverkehr im Nachgang der möglichen baulichen Maßnahmen eine ergänzende Prüfung:

Grundsätzlich gelten folgende Kriterien für die Wupperstraße:

- Die Wupperstraße ist als klassifizierte Landesstraße (L 108) eingestuft.
- Die übliche Innerorts-Höchstgeschwindigkeit auf Bundes- und Landesstraßen beträgt 50 km/h.
- Sie vermittelt weder den Charakter einer Wohnstraße noch den einer untergeordneten Nebenstraße.
- Als Ortsdurchfahrt ist sie eine Hauptverkehrs- und Durchgangsstraße mit übergeordneter Verbindungs- und Erschließungsfunktion und den damit verbundenen Quell- und Zielverkehren.
- Auf der Straße verkehren verschiedene Linien des ÖPNV.
- Sie hat damit die Aufgabe, eine leistungsfähige Verbindungsfunktion sicherzustellen.
- Sie weist nach Mitteilung der Polizei seit Jahren keine besondere, über das normale Maß hinaus gehende Gefahrenlage auf.

Bereits aus den v. g. Gründen scheidet eine Temporeduzierung in der Regel aus.

Aufgrund der Einwände der Beschwerdeführer wurde geprüft, ob aus Gründen des Lärmschutzes eine Temporeduzierung vorgenommen werden kann. Diesbezüglich wurde eine Lärmberechnung in Auftrag gegeben. Gem. § 45 StVO kann aus Lärmschutzgründen eine Temporeduzierung nur vorgenommen werden, wenn folgende Maßnahmen vorab geprüft bzw. umgesetzt werden und sich dadurch **keine** Lärminderung erreichen lässt:

- Verkehrsplanerische Maßnahmen, wie Minderung bzw. Verlagerung des Verkehrsaufkommens,
- bauliche Maßnahmen, wie z.B. Erneuerung des Fahrbahnbelages oder Aufbringen von lärmarmen Fahrbahndecken,
- Einbau von Schallschutzfenstern,
- Bau einer Lärmschutzwand.

Wie oben ausgeführt wurde bereits dargelegt, dass die Sanierung der Fahrbahndecke derzeit nicht in Frage kommt und die Erstellung einer Lärmschutzwand zurzeit weder aufgrund der Baukosten im Haushalt abbildbar noch städtebaulich erwünscht ist. Ein sog. „Schallschutzfensterprogramm“ wurde schon vor geraumer Zeit aus Gründen mangelnder finanzieller Mittel eingestellt.

Die Lärmberechnung ergab, dass die Orientierungswerte nach der Lärmschutz-Richtlinie – StV gem. dem Abschlussbericht grundsätzlich nicht erreicht werden. Lediglich vereinzelt wurden an einigen der untersuchten Wohngebäude die Immissionsrichtwerte tagsüber „erreicht“ bzw. nachts um 1 dB(A) „überschritten“.

Nach dem Bericht – Anlage 2a (Analyse am Tag) und Anlage 2b (Analyse bei Nacht) – werden die Werte lediglich an 2 Gebäuden im Bereich der Wupperstraße zwischen der Deichtorstraße und der Solinger Straße erreicht bzw. überschritten. Die Anlagen werden der Vorlage als Anlage beigefügt. Diese beiden Gebäude befinden sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Beschwerdeführer.

Auf der Straßenseite, auf der die Beschwerdeführer wohnen, werden folgende Werte erreicht:

Tagsüber: zwischen 62 – 67 dB(A) – erlaubt sind 70 dB(A)

Nachts: zwischen 54 – 59 dB(A) – erlaubt sind 60 dB(A)

Hier sind somit weder tagsüber noch nachts Überschreitungen feststellbar.

Eine Temporeduzierung aufgrund der nächtlichen Überschreitung von 1 dB(A) an 2 Gebäuden ggf. nur in der Zeit von 22:00 – 06:00 Uhr durchzuführen, dürfte zu Akzeptanzproblemen bei den Verkehrsteilnehmern führen. Zudem müsste eine Kontrolle durch die Polizei erfolgen, was aufgrund der dortigen personellen Ressourcen schwer umsetzbar sein dürfte.

Im Rahmen des aktuell erarbeiteten Lärmaktionsplans (LAP) Straßenverkehr 2. Umsetzungsstufe wurde auch der Bereich der Wupperstraße berücksichtigt. Hier erfolgt die Empfehlung der Aufbringung von lärmarmem Asphalt mit Priorität 2. Eine Empfehlung für die Einführung einer Tempo 30 – Regelung in dem Bereich wird nicht ausgesprochen, da nur eine sehr geringe Überschreitung der Auslösewerte und insgesamt eine relativ geringe Betroffenenzahl vorliegt. Ferner ist mit einer geringen Akzeptanz einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Seiten der Autofahrer zu rechnen.

Im Rahmen der Informationsveranstaltung für Mandatsträger zum LAP hat auch der Fachgutachter nochmal verdeutlicht, dass Geschwindigkeitsreduzierungen zur Lärmreduzierung nur dann zielführend sind, wenn die örtlichen Gegebenheiten die eingeführte Geschwindigkeitsregelung untermauern und so eine breite Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer zu erwarten ist. Im vorliegenden Fall der Wupperstraße ist hiervon nicht auszugehen.

Anlage/n:

0413 - Anlage