



Stadtverwaltung · Postfach 10 11 40 · 51311 Leverkusen

Gegen Postzustellungsurkunde

Fachbereich	·	<b>Straßenverkehr</b>
oder Dienststelle	·	
Dienstgebäude	·	Haus-Vorster Str. 8
Sachbearbeitung	·	Frau Samusch
Tel. 02 14/406-0	·	
Durchwahl 406	·	36.40
Telefax 406	·	36 02
Ihr Zeichen/vom	·	
Mein Zeichen	·	36-sa
Tag	·	08.07.2015

**Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Wupperstraße in Leverkusen aus Lärmschutzgründen**

- Ihr Antrag vom 24.02.2015
- Ablehnungsbescheid

Sehr geehrter Herr

mit Schreiben vom 24.02.2015 beantragten Sie eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Wupperstraße im Streckenabschnitt zwischen der Deichtorstraße und dem Kreisverkehr Wupperstraße / Solinger Straße. Nach eingehender Prüfung und Ermessensabwägung wird Ihrem Antrag auf Geschwindigkeitsreduzierung auf der Wupperstraße zwischen dem Kreisverkehr Solinger Straße und Deichtorstraße nicht stattgegeben.

Begründung:

Gem. § 44 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) sind für die Ausführung der Vorschriften der StVO die Straßenverkehrsbehörden sachlich zuständig.

Gem. § 45 Abs. 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs u.a. beschränken, wozu z.B. auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zählt. Diese Einschränkung ist jedoch an Voraussetzungen geknüpft. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur dort angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung wichtiger Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Nach der Hauptsatzung der Stadt Leverkusen vom 26.10.2009 ist gem. § 6 Abs. 1 die jeweilige Bezirksvertretung für die Erledigung von Anregungen und Beschwerden, die an diese gerichtet werden, zuständig.

Zudem haben gem. § 10 Abs. 1 Nr. 7 der Hauptsatzung die Bezirksvertretungen nach Maßgabe des § 37 Abs. 1 Nr. 1 Gemeindeordnung (GO) NRW in Angelegenheiten des Straßenverkehrs zu entscheiden, so z.B. bei Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.

Daher hat sich auch zunächst die Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I mit Ihren Anträgen, Anregungen und Beschwerden beschäftigt.

Dies war auch der Grund, warum Sie bislang keinen abschließenden Bescheid erhalten haben, da die Entscheidungen der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I, die sich mehrfach mit Ihren Anliegen beschäftigt hat, zunächst abgewartet werden sollten. Meines Wissens nach wird sich die Bezirksvertretung des Stadtbezirkes I erneut nach den Sommerferien mit der Thematik beschäftigen, da das Ergebnis eines erteilten Prüfauftrages noch aussteht.

Grundsätzlich ist zur Wupperstraße zu sagen, dass

- sie im Teilabschnitt zwischen der Solinger Straße und der Deichtorstraße bereits seit mehreren Jahrzehnten als Landesstraße (L 108) klassifiziert ist.
- die übliche Innerorts-Höchstgeschwindigkeit auf Bundes- und Landesstraßen 50 km/h beträgt.
- sie weder den Charakter einer Wohnstraße noch den einer untergeordneten Nebenstraße vermittelt.
- sie als Ortsdurchfahrt eine wichtige Hauptverkehrs- und Durchgangsstraße mit übergeordneter Verbindungs-, Durchgangs- und Erschließungsfunktion und den damit verbundenen Quell- und Zielverkehren ist,
- auf der Straße verschiedene Linien des ÖPNV verkehren. Sie hat damit die Aufgabe, eine leistungsfähige Verbindungsfunktion sicherzustellen. Dies gilt z.B. auch für die nahe gelegene Solinger Straße.
- sie nach Mitteilung der Polizei seit Jahren keine besondere, über das normale Maß hinaus gehende Gefahrenlage aufweist.

Diese Fakten sprechen bereits gewichtig gegen eine Temporeduzierung. Ihr Antrag wurde jedoch einer weitergehenden ausführlichen Prüfung unterzogen. Die vorgenommenen Prüfungen und deren Ergebnisse führen zu der vorgenannten Entscheidung:

#### A. Zur Verkehrsbelastung:

Das Verkehrsaufkommen im obigen Teilabschnitt der Wupperstraße liegt an üblichen Werktagen für beide Fahrtrichtungen bei ca. 13.500 Fahrzeugen. Die Höhe des Verkehrsaufkommens ist dabei der unvermeidlichen Tatsache geschuldet, dass die Verkehrsströme z.B. von und zu den südöstlichen Stadtteilen oder den Autobahnanchlussstellen A 1 / A 59 ausnahmslos über die Wupperstraße erfolgen. Aufgrund der geografischen und baulichen Gegebenheiten existieren an der südöstlichen Stadtteilgrenze Rheindorfs keine anderweitigen Verkehrswege.

Die Wupperstraße ist öffentlich-rechtlich der Allgemeinheit gewidmet. Das bedeutet, dass sie „Jeder“ nach freiem Ermessen befahren kann und darf. Nach verkehrsbehördlichen Gesichtspunkten gibt es keine Möglichkeit, das Verkehrsaufkommen im o.g. Teilabschnitt der Wupperstraße zu reduzieren oder anderweitig zu reglementieren. Dies entspricht auch nicht den Interessen des Landesgesetzgebers bei der Auswahl und Einrichtung als Landesstraße sowie der Erschließung des nachgeordneten Verkehrsnetzes.

Verkehrsbehördliche Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens sind aufgrund der obigen Ausführungen nicht umsetzbar. Die übliche Innerorts-Höchstgeschwindigkeit auf Bundes- und Landesstraßen beträgt 50 km/h. Eine Geschwindigkeitsreduzierung kann nur dann angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht (§ 45 Abs. 9 StVO), z.B. auf-

grund von Unfallhäufungen mit spezifischen Ursachen. Der hier in Rede stehende Bereich der Wupperstraße ist allerdings seit vielen Jahren, auch nach Rücksprache mit der Polizei, unauffällig.

Nach den vorliegenden Messergebnissen und eigenen Beobachtungen hält sich die überwiegende Mehrheit aller Verkehrsteilnehmer an die vorgegebenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Ca. 3,5 % der Verkehrsteilnehmer fahren, meist nur geringfügig, schneller als erlaubt. Die Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage oder aber die Einrichtung einer Messstelle zur mobilen Geschwindigkeitsüberwachung sind aufgrund der geringfügigen Überschreitungquote nicht gerechtfertigt.

#### B. Zur Lärmbelastung:

Nach den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 ergibt sich eine Ermächtigungsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Lärm aus § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, § 45 Abs. 1 a und § 45 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 5 der StVO. Allerdings sollen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein.

Die v.g. Lärmschutzrichtlinie sieht folgende Richtwerte vor:

Wo	Tag	Nacht
reine/allgemeine <b>Wohngebiete</b>	70 dB(A)	60 dB(A)
Kern-, Dorf- u. <b>Mischgebiete</b>	72 dB(A)	62 dB(A)
Gewerbegebiete	75 dB(A)	65 dB(A)

Um die Belastung in dem entsprechenden Bereich festzustellen wurde eine schalltechnische Untersuchung bei der LK Argus GmbH in Auftrag gegeben. Diese Untersuchung ergab laut Abschlussbericht vom 12.02.2014, der Ihnen ebenfalls vorliegt, folgendes Ergebnis:

Emissionspegel bei der aktuell zulässigen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h:

Tag	Nacht
65,0 dB(A)	56,4 dB(A)

Alternativ – Emissionspegel bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h:

Tag	Nacht
62,5 dB(A)	53,8 dB(A)

Die Wupperstraße zwischen der Deichtorstraße und Kreisverkehr Solinger Straße befindet sich überwiegend in einem Wohngebiet. Anteilig, d. h. zwischen Kreisverkehr Solinger Straße und Haus Wupperstr. 46 (hinter Einmündung Röttgerweg) handelt es sich hälftig um ein Mischgebiet.

Die Richtwerte der o. g. Lärmschutz-Richtlinien-StV werden nach den berechneten Emissionswerten gem. dem Abschlussbericht der beauftragten Firma grundsätzlich nicht erreicht. Lediglich vereinzelt wurden an einigen der untersuchten Wohngebäu-

de die Immissionsrichtwerte tagsüber „erreicht“ bzw. nachts um 1 dB(A) „überschritten“. Die Untersuchung ergab zudem, dass die Überschreitungen nur an 2 Gebäuden feststellbar waren, die sich allerdings auf der Südseite der Wupperstraße befinden, also auf der gegenüberliegenden Straßenseite Ihres Hauses. Eine Überschreitung der Werte in Höhe Ihres Hauses ergab sich nicht.

Hier wurden 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. Nach der Lärmschutz-Richtlinie sollen Maßnahmen den Beurteilungspegel unter den Richtwert absenken, jedoch mind. um 3 dB(A).

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. Hier war auch das Interesse der Allgemeinheit und der betroffenen Kraftfahrzeugführer an der Beibehaltung der aktuellen Verkehrsregelung gegenüber den Interessen der betroffenen Bewohner der beiden Häuser abzuwägen. Angesichts der sehr geringfügigen Überschreitung des zulässigen Lärmpegels ist hier zu Gunsten der Allgemeinheit zu entscheiden.

Eine Temporeduzierung auf 30 km/h könnte ggf. eine Pegelminderung von bis zu 3 dB(A) bewirken, vorausgesetzt, dass sich der Kraftfahrzeugführer auch daran hält. Aufgrund des zeitweilig sehr hohen Verkehrsaufkommens, des Straßencharakters sowie des guten Ausbauszustands ist davon aber nicht auszugehen. Insbesondere dann, wenn für die Fahrzeugführer eine Temporeduzierung nicht plausibel nachvollziehbar ist, ist erfahrungsgemäß davon auszugehen, dass sie von der überwiegenden Mehrheit nicht beachtet bzw. nicht eingehalten wird. Zu berücksichtigen wäre zudem, dass eine Pegelminderung von nur bis zu 3 dB(A) angesichts des ohnehin vorhandenen Umgebungslärms die sog. „Wahrnehmbarkeitsschwelle“ kaum erreicht.

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.

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.

Wie bereits dargelegt ist die Wupperstraße im o. g. Abschnitt als klassifizierte Landesstraße (L 108) eingestuft. Sie vermittelt weder den Charakter einer Wohnstraße

noch den einer untergeordneten Nebenstraße, in der nach den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung ggf. mit der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu rechnen ist. Sie ist eine Hauptverkehrs- und Durchgangsstraße mit übergeordneter Verbindungs- und Erschließungsfunktion. Auf solchen Straßen gilt nach den Vorgaben des Gesetzgebers generell 50 km/h.

Eine Temporeduzierung käme nur in Betracht, wenn eine besondere Gefahrenlage bestehen würde. Dies ist jedoch nach Mitteilung der Polizei nicht der Fall. Aufgrund der Klassifizierung als Landesstraße sowie des Vorbehaltsstraßennetzes für den ÖPNV kommt hier eine Tempo 30 km/h-Regelung grundsätzlich nicht in Betracht.

Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV sind straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) ausdrücklich **kein Ersatz** für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen, z. B. Deckensanierung / Austausch mit lärmindernden Asphalt oder aktive / passive Lärmschutzmaßnahmen nach aktuell technischem Standard, z. B. Um-/Einbauten von lärmabhaltenden Fenstern etc.

Auch in dem Fall, dass die Richtwerte vereinzelt überschritten werden, bewirkt dies keinerlei Automatismus dahingehend, dass die Straßenverkehrsbehörden Geschwindigkeitsbeschränkungen anordnen dürfen. Zuvor bzw. vorrangig müssen alle infrage kommenden Möglichkeiten einer Reduzierung der Lärmimmissionen geprüft und ausgeschöpft werden.

In diesem Abwägungsprozess müssen neben den Lärmschutzaspekten auch die Belange und Funktion der L 108 z. B. im Hinblick auf das Vorbehaltsstraßennetz, das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen, eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit, die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs, die Belange des ÖPNV oder die Auswirkungen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs berücksichtigt werden.

### C. Weitergehende Prüfungen:

1. Verkehrsplanerische Maßnahmen, wie Minderung bez. Verlagerung des Verkehrsaufkommens

Eine Entlastung der Wupperstraße über eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens ist nicht möglich. Die Wupperstraße ist Teil der Landesstraße L 108 und hat die Funktion einer Hauptverkehrsstraße. Die L 108 führt von Süden in den Stadtteil Rheindorf, verbindet sich dann mit der L 293 und der Anschlussstelle Rheindorf der A 59, 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 zu 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 ge-

plant und umgesetzt werden sollen.

2. Bauliche Maßnahmen, wie die Erneuerung des Fahrbahnbelags oder Aufbringen von Flüsterasphalt

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. Die Kosten beliefen sich auf 330.000 €. Es wird geschätzt, dass eine Erneuerung der obersten Asphaltdecke bei der vorhandenen Belastung mit relativ geringem Schwerlastverkehr frühestens nach ca. 20 Jahren erforderlich wird. Umfangreichere Arbeiten, wie z.B. aufgrund von Setzungen sind nach 40 – 50 Jahren zu erwarten.

Im zweiten Abschnitt zwischen Röttgerweg / Deichtorstraße bis zur Zuständigkeitsgrenze in Richtung Westring wurde in 2007 die Asphaltdecke erneuert. Die Kosten lagen bei ca. 105.000 €. Auch hier ist eine Erneuerung der obersten Asphaltdecke frühestens in 20 Jahren erforderlich.

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 hierfür lägen bei 80.000 €. Zu berücksichtigen ist hierbei auch, dass die Motorengeräusche die Wirkung des lärmoptimierten Asphalts zunichtemachen, wenn in einem Teilbereich ständig angefahren oder gebremst wird.

Hiermit ist aber vor dem Kreisverkehr Wupperstraße / Solinger Straße aufgrund der Verkehrsbelastung zu rechnen.

Aufgrund der erst vor kurzem durchgeführten Maßnahmen ergibt sich kein Handlungsspielraum für die Erneuerung der Fahrbahndecke bzw. das Aufbringen von Flüsterasphalt.

3. Einbau von Schallschutzfenstern

Ein sog. „Schallschutzfensterprogramm“ wurde schon vor geraumer Zeit aus Gründen mangelnder finanzieller Mittel eingestellt.

4. Lärmschutzmaßnahmen durch eine Gabionen-Wand

Der Bau einer Lärmschutzwand würde einen massiven Eingriff in das Ortsbild darstellen. 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 Ortsbildes.

Zudem hätte die Lärmschutzwand Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: Die Bewegungsfläche für Fußgänger und Radfahrer würde eingeschränkt, wenn durch die Errichtung einer Mauer die zur Verfügung stehende öffentliche Ver-

kehrfläche zusätzlich beansprucht würde. In diesem Bereich bestehen jedoch der Schulweg zur Käthe-Kollwitz-Gesamtschule sowie eine Wegebeziehung zur integrativen Kindertageseinrichtung an der Deichtorstraße.

Die Erstellung einer Lärmschutzwand ist zurzeit weder aufgrund der Baukosten im Haushalt abbildbar noch städtebaulich erwünscht.

#### D. Urteile von drei Gerichten

Ihrerseits wurde auf folgende Urteile hingewiesen, die Ihrer Meinung nach die Temporeduzierung rechtfertigen:

- Bayerischer VGH, Urteil vom 21.03.2012, Az. 11 B 10.1657
- OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 01.06.2005, Az. 8 A 2350/04
- VG Berlin, Urteil vom 21.11.2007, Az. 11 A 38.07

Das Urteil des Bayerischen VGH bezieht sich auf eine innerorts gelegene Durchgangsstraße, die insofern nicht mit der Wupperstraße als Landesstraße vergleichbar ist. Aus dem Urteil wird deutlich, dass seitens des Gerichtes die Auffassung vertreten wird, dass die Beklagte nicht hinreichend genug das ihr eingeräumte Ermessen ausgeübt hat. Insofern wurde die Beklagte verpflichtet, über den Antrag der Klägerin unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichtes im Rahmen des Ermessens erneut zu entscheiden. Das Gericht hat somit nicht uneingeschränkt dem Anliegen der Klägerin auf eine Temporeduzierung Recht gegeben, sondern der Beklagten deutlich gemacht, dass eine negative Entscheidung ermessensfehlerfrei zu entscheiden ist.

Das Urteil des OVG Nordrhein-Westfalen bezieht sich auf eine Straße, die Teil einer Bundesstraße mit Straßenbahnverkehr ist und nach dem geltenden Bebauungsplan in einem Mischgebiet liegt. Dieses Urteil kann daher nicht so ohne weiteres auf die Wupperstraße übertragen werden, da es sich bei der Wupperstraße um eine Landesstraße ohne Schienenverkehr handelt.

Auch in diesem Urteil wird deutlich, dass

- sich aus § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO nur ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung bei Überschreitung bestimmter Grenzwerte ableiten lässt.
- die Straßenverkehrsbehörde von Maßnahmen umso eher absehen können, je geringer der Grad der Beeinträchtigung ist, dem entgegen gewirkt werden soll.
- die Straßenverkehrsbehörde bei der Anwendung des pflichtgemäßen Ermessens sowohl die Belange des Straßenverkehrs und der anderen Verkehrsteilnehmer als auch die Interessen der Anlieger zu berücksichtigen und zu gewichten hat.
- die Straßenverkehrsbehörde im Einzelnen zu prüfen hat, welche Maßnahme geeignet ist, die Lärmbelästigung für die Anwohner spürbar zu verringern.

Aus der Lärmberechnung ergab sich, dass

- auf der Straßenseite, auf der Sie wohnen, die zulässigen Grenzwerte weder nachts noch tagsüber überschritten werden,
- auf der gegenüberliegenden Straßenseite lediglich an zwei Gebäuden eine Überschreitung der Grenzwerte um 1 dB(A) in der Zeit von 20:00 Uhr bis 6:00 Uhr festzustellen war.

Bei der Entscheidung des VG Berlin geht es um einen Antrag, der sich lediglich auf eine Temporeduzierung in den Nachtstunden bezieht – von 22:00 bis 06:00 Uhr. Auch in diesem Urteil moniert das Gericht, dass die Beklagte nicht hinreichend genug das ihr eingeräumte Ermessen ausgeübt hat. Zudem wird auf fehlende Unterlagen / Beweisstücke hingewiesen, auf die zwar in einer mündlichen Verhandlung hingewiesen wurde, die dann im weiteren Verfahren aber nie vorgelegt wurden, so dass nach Meinung des Gerichts eine nachprüfbare Sachverhaltsaufklärung nicht möglich war. Insofern wurde die Beklagte auch hier verpflichtet, über den Antrag der Klägerin unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichtes im Rahmen des Ermessens erneut zu entscheiden. Auch hier hat das Gericht somit nicht uneingeschränkt dem Anliegen der Klägerin auf eine Temporeduzierung Recht gegeben, sondern der Beklagten deutlich gemacht, dass eine negative Entscheidung ermessensfehlerfrei zu entscheiden ist.

Insofern die Gerichte sich auf das Bundes-Immissionsschutzgesetz beziehen, ist hierzu anzumerken, dass die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bei der Beurteilung der Zumutbarkeit der Lärmbelastung im Rahmen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO nicht unmittelbar angewendet werden kann. Diese Verordnung bestimmt durch die Festlegung von Immissionsgrenzwerten die Schwelle der Zumutbarkeit von Verkehrslärm nämlich nur für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen. Demgegenüber geht es bei § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO um straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen des Lärmschutzes für bestehende Straßen. Daher wurde im vorliegenden Falle die Lärmschutz-Richtlinie-StV vom 23.11.2007 bei der Beurteilung und Bewertung zugrunde gelegt.

#### E. Zusammenfassung und Wertung aller Prüfungen:

Im Rahmen des hier auszuübenden Ermessens stelle ich weiterhin unter Berücksichtigung aller Interessenlagen und aufgrund der vorgenommenen Prüfungen und Darlegungen unter den Punkten A – D fest, dass eine Temporeduzierung nicht in Betracht kommt.

Eine Verkehrsbeschränkung durch Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h ist unter Abwägung der ausgeführten Aspekte zumindest zum gegenwärtigen Zeitpunkt weder gerechtfertigt noch möglich und kann daher straßenverkehrsrechtlich nicht angeordnet werden.

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 hingenommen und damit zugemutet werden muss.

Da die Wupperstraße eine Landesstraße ist, auf der die Innerorts-Höchstgeschwindigkeit üblicherweise 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 in Höhe Ihres Hauses nicht überschritten werden, liegen aus hiesiger Sicht keine unzumutbaren Beeinträchtigungen vor.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage erhoben werden. Die Klage ist beim Verwaltungsgericht Köln schriftlich einzureichen oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erklären.

Die Klage kann auch in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und den Finanzgerichten im Lande Nordrhein-Westfalen – ERVVO VG/FG – vom 07.11.2012 (GV.NRW. Seite 548) in der jeweils geltenden Fassung eingereicht werden. Das elektronische Dokument muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach § 2 Nummer 3 des Signaturgesetzes vom 16.05.2001 (BGBl. I S. 876) in der jeweils geltenden Fassung versehen sein und an die elektronische Poststelle des Gerichts übermittelt werden.

Hinweis:

Enthält der Bescheid offensichtliche Unrichtigkeiten, rege ich zur Vermeidung eines Klageverfahrens an, sich unverzüglich nach der Bekanntgabe mit der zuständigen Stelle der Stadt Leverkusen in Verbindung zu setzen. Vorsorglich weise ich darauf hin, dass dies nicht den Lauf der Klagefrist beeinflusst.

Bei der Verwendung der elektronischen Form sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Die besonderen technischen Voraussetzungen sind unter [www.egvp.de](http://www.egvp.de) aufgeführt.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Laufs