



Stadt Leverkusen

Bürgerantrag Nr. 2021/0913

Der Oberbürgermeister

V01-011-12-11-jm

Dezernat/Fachbereich/AZ

17.09.2021

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	23.09.2021	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Verkehrssituation im Bereich der Opladener Straße, Am Kühnsbusch und Dünfelder Straße

- Bürgerantrag vom 21.07.2021
- Stellungnahme der Verwaltung vom 17.09.2021

32-322-Br
Becher, Stefan
☎ 32 48

32-322-Er
Ertl, Tobias
☎ 32 45

01-011-jm
Montag, Julia
☎ 88 76

17.09.2021

01

- | | |
|---|----------------|
| - über Herrn Beigeordneten Lünenbach | gez. Lünenbach |
| - über Herrn Beigeordneten Molitor | gez. Molitor |
| - über Frau Beigeordnete Deppe | gez. Deppe |
| - über Herrn Oberbürgermeister Richrath | gez. Richrath |

Verkehrssituation im Bereich der Opladener Straße, Am Kühnsbusch und Dünfelder Straße

- **Bürgerantrag vom 21.07.2021**
- **Bürgerantrag Nr. 2021/0913**

Zu den einzelnen Aspekten des Bürgerantrags wird wie folgt Stellung genommen:

Verkehrslärm

Verkehrslärm wird in Deutschland grundsätzlich berechnet und nicht gemessen. Der wesentliche Vorteil von Berechnungen ist, dass diese eine flächendeckende Beurteilung großer Straßenabschnitte zulassen und unabhängig von Witterungseinflüssen, Hintergrundgeräuschen oder sonstigen Störeinflüssen durchgeführt werden können. Deshalb fordert die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ausdrücklich, die Schallimmissionen zu berechnen. Die Berechnungsverfahren sind so konzipiert, dass die Ergebnisse über denen von Vergleichsmessungen liegen.

Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung wichtiger Rechtsgüter (Sicherheit und Ordnung, Schutz vor Lärm und Abgasen) erheblich übersteigt. Hier wird vom Gesetzgeber sogar eine konkrete und besondere Gefahrenlage gefordert, die deutlich von anderen durchschnittlichen Situationen abweicht. Maßgeblich ist, ob die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss.

Gemäß der Lärmschutzrichtlinie StV kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht, wenn Beurteilungspegel von 70 dB(A) für den Tag und 60 dB(A) für die Nacht erreicht werden. Die Berechnung muss dabei nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) erfolgen.

Aufgrund der vorliegenden Verkehrsstärke im Bereich der Opladener Straße sind für den betroffenen Abschnitt deutlich niedrigere Beurteilungspegel als 70/60 dB(A) zu erwarten. Eine konkrete oder besondere Gefahrenlage aus Lärmschutzgründen, welche deutlich von anderen durchschnittlichen Situationen abweicht, liegt nicht vor. Auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde der Straßenabschnitt nicht als Lärmbrennpunkt identifiziert.

Für die im Bürgerantrag genannte Bergisch-Gladbacher-Straße in Köln liegen gemäß Lärmgutachten flächendeckend Überschreitungen der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien StV vor. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass der betroffene Abschnitt Verkehrsstärken von deutlich über 10.000 Fahrzeugen am Tag aufweist und somit grundsätzlich nicht mit der Verkehrssituation in der Opladener Straße verglichen werden kann. Aufgrund dieser Erkenntnisse sind weitergehende Untersuchungen / Messungen nicht erforderlich bzw. nicht zielführend.

Die wupsi GmbH hat zudem das Ziel, die Fahrzeugflotten im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten auf elektrobetriebene Fahrzeuge umzustellen. Ab dem Jahr 2022 sollen die ersten E-Fahrzeuge in den Busverkehr eingeführt werden. Für die Buslinien, die die Opladener Straße befahren, werden voraussichtlich ab Ende 2023 E-Fahrzeuge eingesetzt. Dies wird zukünftig eine Reduzierung der Lärmemissionen bewirken.

Luftqualität

Die Zuständigkeit für die Überwachung der Luftqualität obliegt in NRW dem Landesamt für Natur-, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV). Die Messungen im landeseigenen Messnetz erfolgen auf Grundlage der EU Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa (2008/50/EG) sowie der Umsetzung dieser Richtlinie im Rahmen der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV). Zur Ergänzung des bestehenden Messnetzes stellt das LANUV jährlich Messprogramme auf. Die Auswahl neuer Messstandorte orientiert sich dabei an Belastungsschwerpunkten bzw. Verdachtsfällen, welche auf eine potentielle Grenzwertüberschreitung überprüft werden sollen.

In Leverkusen betreibt das LANUV Messstationen an zwei Standorten, an denen unter anderem Feinstaub (PM10 und PM2.5) sowie Stickstoffdioxid (NO₂) ermittelt werden. An der Manforter Straße wird die städtische Hintergrundbelastung gemessen, während die Verkehrsmessstation an der Gustav-Heinemann-Straße dazu dient, Informationen über die Luftschadstoffbelastung eines besonders stark belasteten Straßenabschnittes zu erhalten. Insgesamt sind in den vergangenen Jahren in Leverkusen an beiden Stationen keine Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen gewesen.

Im Vergleich zum Messstandort an der Gustav-Heinemann-Straße handelt es sich bei dem im Antrag beschriebenen Bereich Opladener Straße, Am Kühnsbusch und Dünfelder Straße um einen Bereich mit einer deutlich geringeren täglichen Verkehrsstärke sowie einer durchgängig offenen Bebauung. Es ist daher allenfalls mit einer geringfügigen Erhöhung der Luftschadstoffkonzentration im Vergleich zum städtischen Hintergrund, nicht aber mit einer Überschreitung der in der 39. BImSchV festgesetzten Grenzwerte zu rechnen. Aus diesen Gründen wird eine ergänzende Messung der Luftschadstoffsituation in den genannten Straßenabschnitten seitens der Verwaltung als nicht erforderlich eingeschätzt.

Bezüglich der im Antrag angesprochenen Tempo-30-Anordnung ist aus lufthygienischer Sicht anzumerken, dass die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Abgasen nach der Straßenverkehrs-Ordnung zwar grundsätzlich möglich ist, eine hierfür notwendige „Gefahrenlage“ (s. § 45 Abs. 9 StVO) allerdings aufgrund der dargestellten lufthygienischen Situation nicht gegeben scheint.

Tempo-30-Zone

Nach § 3 Abs. 3 StVO beträgt die innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Gemäß § 45 Abs. 1 StVO sind die Straßenverkehrsbehörden unter anderem dazu befugt, die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs zu beschränken. Hierzu zählt beispielsweise auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, welche jedoch an bestimmte Voraussetzungen geknüpft sind.

Nach § 45 Abs. 1c StVO ordnen Straßenverkehrsbehörden innerhalb geschlossener Ortschaften in Wohngebieten und Gebieten mit hohem Fußgänger- und Fahrradaufkommen sowie hohem Querungsbedarf Tempo-30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Darüber hinaus sollen sie keine Straßen umfassen, die von Bedeutung für den Durchgangsverkehr sind, um den Belangen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Wirtschaftsverkehrs, unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, gerecht zu werden. Tempo-30-Zonen dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgängerinnen und Fußgänger, Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer. Die Opladener Straße endet zwar in einer Sackgasse; jedoch gilt dies lediglich für den reinen PKW Verkehr. Für den Busverkehr ist der Durchgang der Opladener Straße auf die Herbert-Wehner-Straße frei. Aufgrund dieses hoch frequentierten Busverkehrs herrscht auf der Opladener Straße hoher Durchgangsverkehr.

Weiterhin entspricht die Opladener Straße von der Charakteristik und vom baulichen Ausbau einer Tempo-50-Strecke. Aufgrund dieses Straßencharakters und des Ausbauszustandes ist davon auszugehen, dass für Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer eine Temporeduzierung nicht plausibel nachvollziehbar ist, so dass sie erfahrungsgemäß von der überwiegenden Mehrheit nicht beachtet bzw. nicht eingehalten wird.

Da neben dem Wohngebiet an der Opladener Straße zahlreiche weitere Wohngebiete im Nordosten der Stadt über die Wegebeziehung Opladener Straße – als Wohnsammelstraße – durch den ÖPNV erschlossen werden, wird hier die Beibehaltung der heute zulässigen Geschwindigkeit angestrebt.

Die Stadt Leverkusen verfolgt seit einiger Zeit die Ziele des so genannten Mobilitätskonzeptes, dazu gehört auch eine Verlagerung von Anteilen des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV.

Zur Attraktivierung des ÖPNV trägt eine angemessene Reisegeschwindigkeit bei – üblicherweise unterliegt daher das Busliniennetz dem sog. Vorbehaltsnetz – außerhalb der Tempo-30-Zonen. Hiervon wird nur in absoluten Einzelfällen abgewichen – beispielsweise wenn auch die baulichen Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduktion geschaffen werden. Dies kann dann den Umbau eines Straßenquerschnitts – oft unter finanzieller Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner – bedeuten.

Die örtlichen Gegebenheiten widersprechen demnach den rechtlichen Voraussetzungen für eine Tempo-30-Zone, das heißt die Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Opladener Straße ist nicht möglich.

Geschwindigkeitsmessungen

Im Zeitraum vom 29.07.2021 bis 02.08.2021 fand zeitgleich in Höhe der Hausnummern 69 und 109 der Opladener Straße eine verdeckte Geschwindigkeitsmessung statt. Die Messstation in Höhe der Opladener Straße 69 hat hierbei in beide Richtungen eine

durchschnittliche Geschwindigkeit von 27 km/h gemessen. Die Geschwindigkeit, die 85 % aller Verkehrsteilnehmenden nicht überschreiten, lag für beide Richtungen bei 33 km/h. Bei der Geschwindigkeitsmessung in Höhe der Opladener Straße 109 wurde in Fahrtrichtung Osten eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 30 km/h gemessen, in Fahrtrichtung Westen betrug diese 28 km/h. Die Geschwindigkeit, die 85 % aller Verkehrsteilnehmenden nicht überschreiten, lag hier in Fahrtrichtung Osten bei 39 km/h, in Fahrtrichtung Westen bei 38 km/h. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegen alle gemessenen Geschwindigkeiten unter dem zulässigen Grenzwert.

Befahren des Gehweges

In den vergangenen Wochen wurden mehrere Maßnahmen ergriffen, die das Befahren des Gehweges durch Busse zukünftig verhindern sollen.

1. In Höhe der Opladener Straße 109 wurden mehrere Parkplätze entfernt, um eine Ausweichstelle für entgegenkommende Busse zu schaffen. Problematisch war jedoch, dass die Fläche der entfernten Parkplätze dennoch zum Parken genutzt wurde, sodass die Busse hierauf nicht wie vorgesehen ausweichen konnten. Aus diesem Grund wurde in diesem Bereich zusätzlich die Beschilderung „absolutes Halteverbot“ angebracht.
2. Im Kurvenbereich der Kreuzung Opladener Straße / Stüttekofener Straße bis zur Opladener Straße 121 wurde ein absolutes Halteverbot angebracht. Dadurch wird ermöglicht, dass entgegenkommende Busse frühzeitig erkannt werden und zudem eine weitere Ausweichstelle geschaffen wird. Die Einhaltung der absoluten Halteverbote wurde im Zeitraum vom 10.08.2021 bis 17.09.2021 im Rahmen einer Sonderüberwachung durch die Verkehrsüberwachung überprüft.
3. In Höhe der Opladener Straße 92 und 90 wurden zusätzlich 3 Poller und in Höhe der Opladener Straße 88B 2 Poller vor bzw. hinter der Bordsteinabsenkung angebracht.
4. Ferner hat die wupsi GmbH ihre Busfahrer darauf hingewiesen, bei Gegenverkehr nicht die Gehwege zum Ausweichen zu befahren, sondern die geschaffenen Ausweichflächen zu nutzen.

Umwelt in Verbindung mit Oberbürgermeister, Rat und Bezirke, Ordnung und Straßenverkehr, Tiefbau, Technische Betriebe der Stadt Leverkusen AöR und wupsi GmbH