

Anregung

Die Deutsche Umwelthilfe hat vor einigen Wochen einen Antrag auf kurzfristige Umwidmung von Straßenflächen zu Fahrradspuren und Fußwegen sowie Tempo 30 für mehr Sicherheit und Klimaschutz im Straßenverkehr an Sie gerichtet. Hiermit möchte ich meine Unterstützung für diesen Antrag ausdrücken und diesen inhaltlich konkretisieren.

Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr brauchen in Wuppertal viele Jahre Zeit. Daß es auch schneller, innerhalb weniger Wochen oder Monate gehen kann, haben im vergangenen Jahr viele Städte weltweit, aber auch einige deutsche Städte gezeigt. So sind vielerorts kurzfristig Pop-up-Radwege, Fahrradstraßen und verkehrsberuhigte Straßen zum Spielen, Flanieren und Verweilen geschaffen worden. Die nach wie vor andauernde Corona-Pandemie war zwar Anlaß, aber nicht Rechtsgrund für die Anordnung von Pop-up-Radwegen. Dieses schnelle Tempo bei der Verkehrswende muß auch in Wuppertal zum Standard werden.

Ein Rechtsgutachten im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe zeigt auf, daß das erstmals im Rahmen der Corona-Pandemie erprobte, beschleunigte Vorgehen mit zunächst provisorischer Maßnahmenumsetzung auch unabhängig von infektionsschutzrechtlichen Erwägungen zulässig ist. Das Gutachten zeigt die gesetzlichen Anforderungen an die Einrichtung von Radwegen und Fahrradstraßen. Zudem werden weitere Möglichkeiten für Städte zur schnellen Förderung des Fußverkehrs sowie zur Verkehrsberuhigung in Wohn- und Geschäftsvierteln aufgezeigt - sei es durch Geschwindigkeitsreduzierungen, Einbahnstraßenregelungen oder Diagonalsperren. Somit hat auch Wuppertal weitgehende Handlungsoptionen zur Reduzierung des Verkehrslärms, Verbesserung der Luftqualität und Erhöhung der Aufenthaltsqualität, was auch dem lokalen Einzelhandel zugutekommt.

Der Regelplan „Temporäre Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen“ der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt und Verkehr kann auch in Wuppertal als Planungsgrundlage für Pop-up Radwege dienen. Sämtliche erwähnten Unterlagen finden Sie auf dieser Website:

<https://www.duh.de/pop-up-radwege/>

Dazu rege ich an, schnellstmöglich auf der Bundesstraße 7 beginnend ab/bin Bahnhofstraße ostwärts bis Oberbarmen die jeweils rechte Fahrbahn zu baulich getrennten Fahrradspuren umzuwidmen. Für den angepeilten 50% Radverkehrsanteil ist eine Fahrspur genau richtig. Nur so können die überaus eiligen Autofahrer auf der Überholspur dem Radverkehr mit ausreichend seitlichem Sicherheitsabstand überholen und stehen dann früher an der Ampel. Zudem können dann schnellere Radfahrer langsamere gefahrlos überholen, ohne selbst der Gefahr des Überdenhaufengefahrenwerdens einzugehen.

Damit die Menschen sicher zu Fuß und auf dem Rad unterwegs sind **und die Stadt ihre gesetzliche Aufgabe aus dem Lärmaktionsplan entlang der Talachse erfüllen kann**, muß auf der Talachse ab Sonnborner Ufer ostwärts über Friedrich-Ebert-Straße, Bundesallee, Friedrich-Engels-Allee und Berliner Straße bis Schwarzbach die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert und die Einhaltung durch stationäre Meßeinrichtungen überwacht werden.

Nicht Tempo 30 ist verrückt, sondern die Tatsache, daß die Verwaltung seit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) im Jahre **2008** als zuständige Behörde (§ 47e BImSchG) gesetzlich verpflichtet ist, Lärmaktionspläne aufzustellen (§ 47d BImSchG) und entsprechende Maßnahmen umzusetzen. Die Anwohner der Talachse, die nach der gesetzlich festgesetzten Berechnungsmethode tagsüber mit einem Lärmpegel von über 70 dB(A) beaufschlagt werden – mehr als dunkelblau gibt die Lärmkarte nicht her –, warten **nunmehr 13 Jahre** auf einen wirkungsvollen Lärmschutz, den die Verwaltung aus eigenem

Arbeitsüberlastungsschutz oder offenkundig politischen Interessen bisher verweigert. **Auch die aktuell geplanten Maßnahmen klammern die Talachse praktisch komplett aus.**

Mit dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofes Baden-Württemberg aus dem Jahre 2018 haben sich für die Kommunen neue Möglichkeiten ergeben, aus Lärmschutzgründen Geschwindigkeitsreduzierungen zu beschließen. So wurde zum einen die Bindungswirkung kommunaler Lärmaktionspläne bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen gestärkt. Gleichzeitig wurden auch Handlungsoptionen für Maßnahmen unterhalb der bisherigen Lärmwerte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags aufgezeigt. Voraussetzung hierfür ist ein förmlich beschlossener Lärmaktionsplan.

Als Folge des vorgenannten Urteils sind im Rahmen des Lärmaktionsplanes besonders die Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts zu berücksichtigen, da eine derartige Lärmbelastung als gesundheitskritisch bewertet wird.

Die Gemeinden konkretisieren damit den straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenbegriff des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO. Die Lärmaktionsplanung ist somit eine „Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft und kann daher von den Gemeinden als subjektives Recht durchgesetzt werden.“

Als Teil der örtlichen Gemeinschaft bittet der Petent endlich um eine wirksame Maßnahme zur Lärmmin- derung auf der Talachse. Bei ausbleibendem Lärmschutz müßten sich einige Anwohner sonst auf den Weg zum Verwaltungsgericht in Düsseldorf machen.

Von den zur Verfügung stehenden Maßnahmen wird es letztlich ohnehin auf ein Tempolimit hinauslaufen. Der Stadt steht es im übrigen frei, auf den Ausweichrouten ebenfalls Tempo 30 anzuordnen.

Ich bitte Sie um eine Eingangsbestätigung sowie um Rückmeldung innerhalb eines Monats nach Eingang meines Schreibens.

Norbert Bernhardt

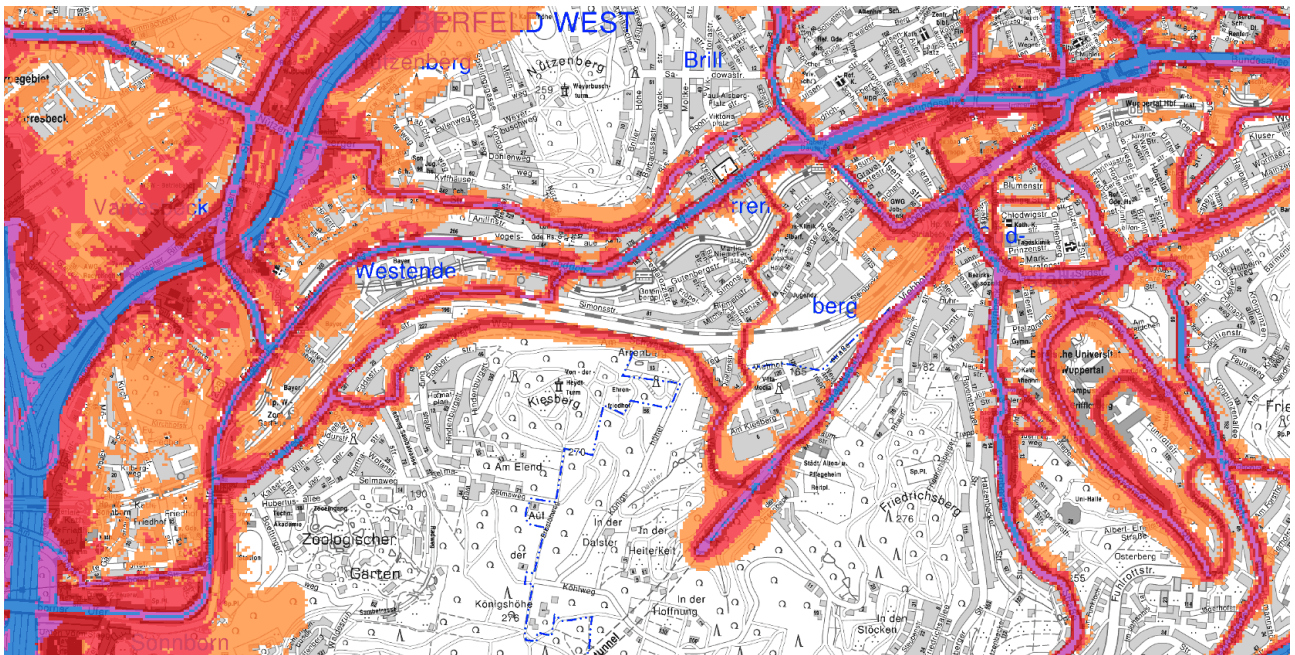


Abb. 1: Lärmkarte Wuppertal-West. Blau entspricht einem Lärmpegel von >70 dB(A).

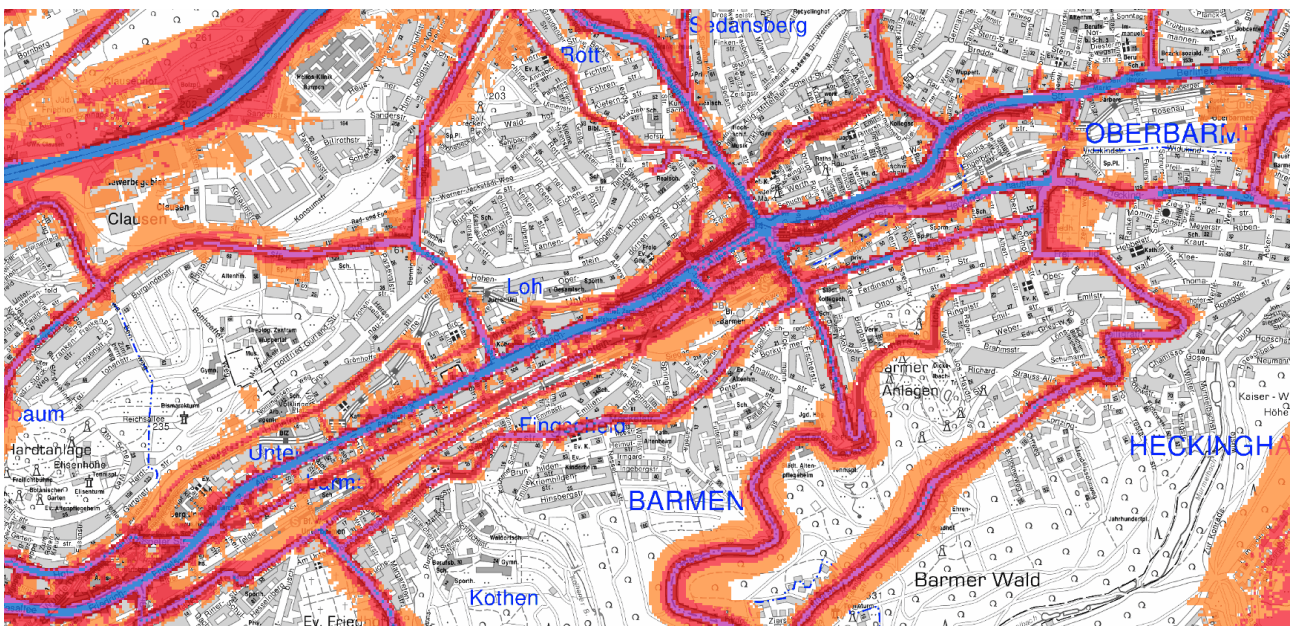


Abb. 2: Lärmkarte Wuppertal-Ost. Blau entspricht einem Lärmpegel von >70 dB(A).