

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Torsten Werbeck 563 - 5064 563 - 4759 Torsten.Werbeck@stadt.wuppertal.de
	Datum:	12.06.2023
	Drucks.-Nr.:	VO/0594/23 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
22.08.2023	Ausschuss für Verkehr	Entscheidung
§ 24 GO: Temporeduzierung im Bereich der Straße Kleeblatt aufgrund von Lärmschutz		

Grund der Vorlage

Bürgeranregung gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW vom 24.05.2023

Beschlussvorschlag

Der Bürgerantrag wird abgelehnt.

Einverständnisse

-

Unterschrift

Meyer

Begründung

Bei der Straße Kleeblatt handelt es sich um eine als Landesstraße (L72) klassifizierte Hauptverkehrsstraße.

Die Straße Kleeblatt war schon vor dem von der Petentin angesprochenen Umbau eine 4-spurige Straße, jedoch nur im Rahmen des Einbahnstraßenringes (Südstraßenring) in eine Fahrtrichtung zu befahren. Die vorliegenden Zahlen belegen, dass die Verkehrsbelastung in diesem Bereich, insbesondere auch durch die Öffnung des Burgholztunnels, seit diesem

Zeitraum abgenommen haben. 2008: 25.000-30.000 Kfz/Tag zu 2020: 20.000-25.000 Kfz/Tag

Nach § 45 Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.

Vorliegend besteht für die Straße Kleeblatt keine Anspruchsgrundlage zur Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Gründen des Lärmschutzes nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO.

Die von der Petentin empfundene und vorgetragene Lärmbelästigung wird hierbei nicht bestritten oder in Frage gestellt.

Maßgebliche Voraussetzung für ein Einschreiten zum Schutz vor Verkehrsimmissionen ist jedoch nicht, dass gesetzlich bestimmte Schall- oder Schadstoffgrenzen überschritten werden, sondern vielmehr, ob die Verkehrsimmissionen Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.06.1986 - 7 C 76.84, juris Rn. 13).

Nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO ist die Anordnung von Tempo 30 als Beschränkung des fließenden Verkehrs nur zulässig, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der jeweils zu schützenden Rechtsgüter erheblich übersteigt. Liegt ein Lärmaktionsplan vor, sind diese Voraussetzungen im Hinblick auf das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage in Bezug auf Lärmeinwirkungen zu bejahen, wenn die Einrichtung von Tempo 30 erforderlich ist, um die im Lärmaktionsplan festgelegten Ziele zu erreichen (vgl. Sommer/Wegener, Abschlussbericht, 2018, S. 30).

Gemäß § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO liegt es im Ermessen der Behörde, ob und welche Maßnahmen sie zur Abwehr einer Gefahr ergreift. Im Rahmen ihrer Ermessensentscheidung muss die Behörde eine Gesamtbilanz der Folgen unter Beachtung der Besonderheiten des Einzelfalls vornehmen. Zu prüfen ist etwa, ob die Verhältnisse nur um den Preis gebessert werden können, dass an anderer Stelle neue Unzuträglichkeiten auftreten. Bei der Entscheidung über die Anordnung von Maßnahmen zum Schutz von Anliegern hat die zuständige Behörde daher neben den Interessen der Betroffenen auch die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer sowie die Interessen der Anlieger anderer Straßen zu würdigen (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 06.06.2019 - 8 B 821/18 - juris, VG Gelsenkirchen, Urteil vom 08.09.2020 - 14 K 3555/16 - juris).

Am 10.05.2021 hat der Rat der Stadt Wuppertal mit der Drucksache VO/0094/21 die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für den Ballungsraum Wuppertal (Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der Runde 3) und damit die dort vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung grundsätzlich beschlossen. Auf die in der Drucksache und im beigefügten Abschlussbericht ausführlich vorgestellte Maßnahmenplanung und den dargelegten aufwändigen Abwägungsprozess wird vollinhaltlich verwiesen.

Im Hinblick auf Maßnahmen zur Lärmreduzierung wurde hierbei unter Abwägung vielzähliger Belange eine Priorisierung vorgenommen, die sich - bezogen auf das gesamte Stadtgebiet - am Ausmaß der Pegelüberschreitung, der Schutzbedürftigkeit und Anzahl der betroffenen Personen und dem technischen, zeitlichen und finanziellen Aufwand orientiert hat (vgl. Kapitel 4.6 des Abschlussberichtes - Maßnahmenplanung Straßenverkehr - Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit).

In Abstimmung mit den an der Lärmaktionsplanung beteiligten Verwaltungsstellen und den Wuppertaler Stadtwerken (WSW mobil) für den ÖPNV erfolgte hierbei anhand festgelegter Kriterien und Ermessensabwägungen eine Vorauswahl für Tempo 30-Abschnitte mit geringerem Prüfungs- und Umsetzungsaufwand, zu denen u.a. der hier gegenständliche Straßenabschnitt zählt.

Nach rechtlicher Prüfung des Verwaltungsgerichts Düsseldorf hat die Stadt Wuppertal bei diesem Abwägungsprozess zur Streckenauswahl über die umfassende Lärmkartierung und die über die Jahre andauernde Arbeit zur Erstellung des Lärmaktionsplans ihr Ermessen fehlerfrei ausgeübt. Hierbei sei es auch sachlich nachvollziehbar, sich bei der Festlegung der Auslösewerte an dem Erlass des Umweltministeriums NRW zu orientieren. Denn angesichts der Vielzahl an Lärmschwerpunkten im Ballungsraum Wuppertal erscheine es sachgerecht, die Werte in Bezug auf das gesamte Stadtgebiet so zu wählen, dass in einem angemessenen zeitlichen Rahmen eine realistische Chance bestehe, überhaupt Maßnahmen für die Lärmbrennpunkte umzusetzen. Augenfällig wird dies angesichts des Umstandes, dass von 58 Lärmbrennpunkten, für die eine Tempo 30-Reduzierung in Betracht kommt, lediglich 8 Brennpunkte als solche ausgewählt wurden, für die eine gute Voraussetzung für eine Umsetzung der Maßnahmen prognostiziert wurden (vgl. VG Düsseldorf, Urteil vom 25.01.2022 - 14 K 5164/21).

Die Straße Kleeblatt erfüllt die vorgenannten Voraussetzungen nicht und gehört damit nicht zu diesen im aktuellen Lärmaktionsplan enthaltenen Lärmbrennpunkten zur kurzfristigen Umsetzung von geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen.

Vor dem Hintergrund des Verfahrens der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans sind hierbei auch Individualinteressen sachgerecht dahingehend abgewogen worden, soweit diese in der Gesamtschau zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu berücksichtigen sind. Denn weder ergeben sich aus der Lärmaktionsplanung Schutzansprüche einzelner Immissionsbetroffener noch können einzelne Bürger und Betroffene parallel zu dieser Lärmaktionsplanung Ansprüche auf die Umsetzung von individuellen Maßnahmen geltend machen (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 06.04.2017 - OVG 11 N 16.13 - juris).

Weitere gesetzliche Voraussetzungen für eine Temporeduzierung bei Hauptverkehrsstraßen wie z.B. streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h im unmittelbaren Bereich von schützenswerten Einrichtungen im Sinne des § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO liegen für diesen Bereich nicht vor. Weiter handelt es sich bei diesem Bereich nach Auskunft der Kreispolizeibehörde um keinen Unfallschwerpunkt, der vorrangig im Team Verkehrssicherheit thematisiert werden müsste, damit dort präventive Maßnahmen ergriffen werden.

Aus den vorgenannten Gründen kann in dem Bereich der Hauptverkehrsstraße Kleeblatt keine Temporeduzierung erfolgen.

Bezüglich der angesprochenen Tempoüberschreitungen wurde das zuständige Ressort 302.2 (Verkehrsüberwachung) gebeten zu prüfen, ob der Bereich entsprechend intensiver überwacht werden kann.

Klimacheck

neutral /nein

ja, positive Auswirkungen

ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Keine Veränderung, weil keine straßenverkehrlichen Maßnahmen durchgeführt werden.

Kosten und Finanzierung

-

Zeitplan

-

Anlagen

Antrag gemäß § 24 GO