Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Madlin Sowka 563 5195 madlin.sowka@stadt.wuppertal.de
	Datum:	22.04.2024
	Drucks.-Nr.:	**VO/0490/24** nicht öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
27.08.2024	**BV Barmen**	**Entscheidung**

Änderungsantrag zu VO/1240/23 Tempo 30 Regelung für die Leimbacher Straße

Grund der Vorlage

Änderungsantrag zu VO/1240/23 - Antrag Bündnis 90/Die Grünen

Beschlussvorschlag

Der Bürgerantrag wird abgelehnt.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Gemäß des Bürgerantrags vom 26.09.2023 wurde erneut die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h für die Leimbacher Straße beantragt.

Am 10.10.2022 wurde ein Antrag gemäß § 24 GO NRW zur Aufnahme der Leimbacher Straße in die umliegende Tempo 30-Zone gestellt. Dieser wurde am 22.11.2022 von der Bezirksvertretung Barmen nicht beschlossen, sondern vertagt. Die erneute Beratung erfolgte in der darauffolgenden Sitzung am 07.02.2023 mit dem Ergebnis der Ablehnung der

Drucksache. Auf den Bürgerantrag sowie die damalige Beschlussvorlage VO/1338/22 wird inhaltlich verwiesen.

Durch einen weiteren Antrag zur Tempo 30-Streckenerweiterung (VO/1708/23) nahm die Fachverwaltung inhaltlich Stellung im Form eines Berichtes (VO/0195/23), welcher verdeutlichte, dass für eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung ebenfalls keine rechtlichen Voraussetzungen vorliegen.
Mit dem Beschluss der Bezirksvertretung Barmen vom 19.03.2024 wird der Empfehlung der Verwaltung, den Bürgerantrag abzulehnen, nicht gefolgt. Gleichzeitig beauftragt die Bezirksregierung die Verwaltung, weitere Aspekte zu überprüfen und zu bewerten.
Zunächst sollen die Lärmeinwirkungen anhand aktueller Messungen konkret ermittelt werden.
Die Stadt Wuppertal ist gemäß der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV), der §§ 47a-f BImSchG und der Richtlinie 2002/49/EG rechtlich dazu verpflichtet, den Umgebungslärm im Wuppertaler Stadtgebiet zu berechnen. Zu kartieren sind der Verkehrslärm, der Schienenlärm der Wuppertaler Schwebebahn sowie der Industrie- und Gewerbelärm. Hierbei sind die aktuell geltenden neuen Berechnungsvorschriften auf Basis der europäisch harmonisierten Berechnungsmethode CNOSSOS-EU anzuwenden.

Gemäß diesen Rechtsvorschriften erfolgt die Beurteilung des Umgebungslärms ausschließlich anhand von Berechnungen bzw. Modellsimulationen, um u.a. eine stadt- wie auch europaweite Vergleichbarkeit der berechneten Lärmindices zu erreichen.
Da der Bereich der Leimbacherstraße gegenwärtig kein ausgewiesener Lärmschwerpunkt gemäß Lärmaktionsplanung ist, ist ein externes Lärmgutachten inkl. einer Langzeitmessung aus fachlicher Sicht nicht erforderlich und sinnvoll. Neben der so fehlenden Vergleichbarkeit der Lärmbelastungsdaten von der Leimbacherstraße zu anderen Straßenzügen im Wuppertaler Stadtgebiet und dem marginalen Erkenntnisgewinn einer Langzeitmessung (Zeit-Kosten-Nutzen-Verhältnis), wäre auch eine messtechnische Erfassung des Umgebungslärms in allen Straßenzügen im Stadtgebiet von Wuppertal zeitlich und personell nicht realisierbar. Deshalb muss die Ermittlung der Lärmbelastung im Stadtgebiet mittels Modellberechnungen erfolgen. Die erforderlichen Rechtsgrundlagen liegen vor.

Darüber hinaus möchte die Bezirksvertretung eine Neubewertung der Situation unter Berücksichtigung der gleichen Maßstäbe wie sie bei der Einrichtung der Tempo-30-Strecke an der Hünefeldstraße zu Grunde lagen.

Als Rechtsgrundlage für die Geschwindigkeitsreduzierung in der Hünefeldstraße dient die sog. „Erprobungsklausel“ des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 StVO i.V.m. § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 7 StVO als Erprobungsmaßnahme für verkehrsregelnde Maßnahmen (Einbahnstraßenfreigabe für Radfahrer im Rahmen der Talachsenradführung parallel zur B7)
Gemäß § 45 Absatz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen (§ 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 StVO).

Gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 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 der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Eine solche qualifizierte Gefahr ist jedoch gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 7 StVO für Erprobungsmaßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz StVO nicht erforderlich.

In der Hünefeldstraße bestand bis zur Umsetzung der Einbahnstraßenfreigabe die besondere verkehrliche Situation, dass Radfahrer in beide Fahrtrichtungen den auf dem Hochbord parallel zu dem dort geführten Fußweg vorhandenen Hochbordradweg benutzen durften, dessen Benutzungspflicht aufgrund der fehlenden Regelbreiten jedoch nicht mehr bestand.

Die Hünefeldstraße wurde daher bereits mit dem 2020 gefassten Grundsatzbeschluss zu den Planungsansätzen für die Radwegeführung parallel zur B7 ausdrücklich für einen Mischverkehr (FR Elberfeld) und eine Temporeduzierung (30 km/h) mit Einbahnstraßenfreigabe für den gegenläufigen Radverkehr (FR Barmen) vorgesehen (vgl. Drucksache VO/0380/20 - Planungsabschnitt 5). Diese Planung wurde im Rahmen der Beschlussvorlage VO/1642/23 durch mehrheitlichen Beschluss des Ausschusses für Verkehr am 21.02.2023 nun weiter vorangetrieben.

Die Einrichtung der Geschwindigkeitsbeschränkung war als Teilmaßnahme im Rahmen dieser planerischen Gesamtmaßnahme zwingende Voraussetzung zur Umsetzung der Einbahnstraßenfreigabe (vgl. VwV-StVO zu Zeichen 220 StVO). Bei der Hünefeldstraße handelte es sich nicht um eine klassifizierte Straße des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- oder Kreisstraße), jedoch um eine Vorfahrtstraße, die in der aktuellen Straßenhierarchie noch als Hauptverkehrsstraße eingestuft ist. Dieser Straßenhierarchieplan wurde im Jahre 1981 (d.h. vor über 40 Jahren erstellt) und nur punktuell fortgeschrieben. Seitdem hat sich die Verkehrsbedeutung der Hünefeldstraße grundlegend geändert und an Bedeutung für den Kfz-Verkehr verloren. In der derzeit in Bearbeitung befindlichen Aktualisierung des Straßenhierarchieplanes ist eine Typisierung als Anliegerstraße vorgesehen.

Da § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 StVO nur zu Maßnahmen ermächtigt, die auch als endgültige Regelungen nach dem Straßenverkehrsrecht zulässig sind, ist beabsichtigt die Hünefeldstraße künftig nicht mehr als Vorfahrtsstraße auszuweisen und im Rahmen der Novellierung des Straßenhierarchieplans zu einer Anliegerstraße abzustufen.

Aus den vorgenannten Gründen ist die Situation an der Leimbacher Straße nicht mit der Situation an der Hünefeldstraße vergleichbar.

Da sich auch die sonstige Sachlage - insbesondere auch die Einschätzung der Polizei aufgrund der unauffälligen Unfalllage - nicht geändert hat, ergeben sich auch keine neuen Gesichtspunkte, die vorliegend eine Geschwindigkeitsreduzierung rechtfertigen könnten.

Da sich die Rechtsgrundlagen für Tempo 30 derzeit ändern, wird in Zukunft eine Neubewertung der Situation vorgenommen.

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

x neutral /nein

☐ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung: Es ergeben sich keine klimatischen Veränderungen.

Kosten und Finanzierung

entfällt

Zeitplan

entfällt

Anlagen

Anlage 01 Änderungsantrag zu VO/1240/23
Anlage 02 Bürgerantrag