

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Katharina Vooes 563 4431 katharina.vooes@stadt.wuppertal.de
	Datum:	23.05.2025
	Drucks.-Nr.:	VO/0585/25 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
11.06.2025	BV Cronenberg	Empfehlung/Anhörung
24.06.2025	Ausschuss für Verkehr	Entscheidung
Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h auf der Straße Wahlert		

Grund der Vorlage

Die Straßenverkehrsbehörde beabsichtigt die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h.

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Verkehr beschließt die Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h für den Streckenabschnitt der L 427 zwischen Cronenberg und Kohlfurth.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Ohrndorf

Begründung

Die Straße Wahlert ist eine klassifizierte Hauptverkehrsstraße (L 427), die den Ortsteil Wuppertal-Cronenberg über die L 74 mit den Städten Remscheid und Solingen und der A 46 verbindet. Sie liegt außerhalb geschlossener Ortschaften und führt durch ein Waldgebiet mit vereinzelter Wohnbebauung. Der Streckenverlauf zwischen der Solinger Str. 85 (hinter dem Ortsausgangsschild) und dem Wanderparkplatz Wahlert verläuft größtenteils geradlinig,

jedoch mit einem Straßengefälle von 8 % auf einer Strecke von insgesamt ca. 2 km Länge. Im weiteren Verlauf folgen langgezogene Links- und Rechtskurven sowie eine im 180° Winkel verlaufende Spitzkehre.

Sowohl Anwohnende der Straße Wahlert als auch die Bezirksvertretung Cronenberg und der Ausschuss für Verkehr forderten wiederholt die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von derzeit erlaubten 100 km/h auf 70 km/h, zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit. Im Jahr 2019 gab es einen Verkehrsunfall zwischen einem PKW und einem Radfahrer, bei dem der Radfahrer tödlich verletzt wurde.

Die Ergänzung zu §1 Abs. 1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) im Juni 2021 sieht die Verkehrssicherheit als oberstes Ziel. Die Vision Zero – keine tödlichen oder schweren Verkehrsunfälle – bildet die Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen und dient als Leitlinie für das Verwaltungshandeln.

In dem beschriebenen Straßenabschnitt befindet sich die Bushaltestelle „Wahlert“, die von anwohnenden Schülerinnen und Schülern für den Schulweg genutzt werden muss. Aus Fahrtrichtung Cronenberg kommend ist die Überquerung der Straße Wahlert unumgänglich. Einen Gehweg gibt es auf der westlichen Straßenseite nicht.

Die Straße Wahlert wird von dem ausgedehnten Waldgebiet Burgholz umgeben. Auf Höhe der dort gelegenen Bushaltestelle kreuzen sowohl der vom Sauerländischen Gebirgsverein (SGV) Wuppertal ausgewiesene Wanderweg „Wuppertaler Rundweg“ als auch ein offiziell markierter Reitweg gemäß der Reitwegkarte der Stadt Wuppertal die Fahrbahn. Darüber hinaus ist in diesem Bereich mit regelmäßigem Wildwechsel zu rechnen.

Die Möglichkeit zur Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ergibt sich aus § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Gemäß § 45 Abs. 1 S. 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Nach § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist (Satz 1). Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur 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 (Satz 3).

Nicht erforderlich ist jedoch eine unmittelbare konkrete Gefahr. Es genügt vielmehr, wenn die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder auf einer bestimmten Strecke einer Straße die Befürchtung nahelegt, es könnten - möglicherweise durch Zusammentreffen mehrerer gefahrenträchtiger Umstände - ohne eine gefahrmindernde Tätigkeit der Straßenverkehrsbehörde irgendwann in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten. Zudem ist zu berücksichtigen, dass es bei Verkehrsbeschränkungen und -verboten im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO regelmäßig um die Abwehr von Gefahren für Leib und Leben und bedeutende Sachwerte geht. Nach den allgemeinen Grundsätzen des Gefahrenabwehrrechts ist jedoch, wenn derart hochrangige Rechtsgüter betroffen sind, ein behördliches Einschreiten bereits bei einer geringeren Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts zulässig und geboten. Eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit wird daher von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht gefordert. Die Vorschrift setzt nur - aber immerhin - eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts voraus. Erforderlich ist somit eine entsprechende konkrete Gefahr, die auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruht (Vgl. Beschluss VG Aachen v. 11.06.2024 (10 K 569/22) Rn. 55)

Die besonderen örtlichen Verhältnisse im Sinne des § 45 Abs. 9 S. 3 StVO ergeben sich aus der eingangs geschilderten Streckenführung, die durch ausgeprägte Kurvenverläufe, eine

Gefällstrecke sowie erhöhtes Querungsaufkommen gekennzeichnet ist. Gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu Zeichen 274 können Geschwindigkeitsbeschränkungen sich im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangepasster Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden. Dazu können außerhalb geschlossener Ortschaften Geschwindigkeitsbeschränkungen erforderlich sein,

1. wo Fahrzeugführer in Kurven und auf Gefällstrecken ihre Geschwindigkeit nicht den Straßenverhältnissen anpassen;
2. wo insbesondere auf Steigungs- und Gefällstrecken eine Verminderung der Geschwindigkeitsunterschiede geboten ist;
3. wo Fußgänger oder Radfahrer im Längs- oder Querverkehr in besonderer Weise gefährdet sind;

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll auf diesen Abschnitten in der Regel 70 km/h nicht übersteigen. Analog dazu wurde auf anderen Landesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften, wie beispielsweise der L 411 – Spieckerlinde und der L 107 – Ibacher Mühle, die Höchstgeschwindigkeit bereits auf 70 km/h herabgesetzt.

Seitens der Kreispolizeibehörde wurde bereits eine positive Stellungnahme zur geplanten Geschwindigkeitsreduzierung abgegeben.

Klimacheck

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

Auswirkungen, bitte Auswahl treffen:

Ja, positive Auswirkungen

Begründung:

Eine Geschwindigkeitsreduzierung senkt den mit dem motorisierten Verkehr verbundenen Luftschadstoffausstoß und reduziert den Straßenlärm.

Kosten und Finanzierung

Träger der Straßenbaulast ist der Landesbetrieb Straßen NRW. Nach Anordnung der Maßnahme durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde der Stadt Wuppertal erfolgt die Ausführung und Kostenübernahme durch den Landesbetrieb Straßen NRW.

Zeitplan

Die Anordnung kann kurzfristig erfolgen.