

Bericht	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Stefan Schröter 563 6901 stefan.schroeter@stadt.wuppertal.de
	Datum:	13.09.2024
	Drucks.-Nr.:	VO/1108/24 öffentlich
Sitzung am Gremium 01.10.2024 BV Langerfeld-Beyenburg		
		Beschlussqualität Entgegennahme o. B.
Lärmschutz und Emissionsschutz durch Tempo 30 in der Clausewitzstraße und „In der Fleute“, ermöglichen		

Grund der Vorlage

Beschluss der Bezirksvertretung Langerfeld-Beyenburg VO/0250/24 (Anlage)

Beschlussvorschlag

Die Bezirksvertretung nimmt den Bericht ohne Beschluss entgegen.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Herr Ohrndorf

Begründung

Mit Beschluss vom 12.03.2024 fordert die Bezirksvertretung Langerfeld-Beyenburg die Verwaltung auf, die Clausewitzstraße in ihrem gesamten Verlauf und die Straße „In der Fleute“ von der Kreuzung Clausewitzstraße bis zu der Brücke der Bundesautobahn 1 dauerhaft auf Tempo 30 zu reduzieren. Damit soll die Belastung durch Verkehrslärm und Emissionen gemindert werden.

Die Clausewitzstraße ist eine etwa 740 m lange Kreisstraße (K2), die die Bundesstraße 7, im Bereich der Anschlussstelle „Wuppertal-Langerfeld“ (Bundesautobahn 1) mit der Schwelmer Straße (Landesstraße 726) verbindet. Als Teil des Vorfahrtsstraßennetzes dient sie der Bündelung und leistungsfähigen Abwicklung des Verkehrs.

Der fragliche Abschnitt der Straße „In der Fleute“ ist rund 180 m lang und verbindet die Clausewitzstraße mit dem sich anschließenden Gewerbegebiet.

Die Möglichkeit in der Clausewitzstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h anzuordnen wurde im November 2022 und erneut im März 2023 mit negativem Ergebnis geprüft (VO/1501/22).

Eine Rechtsgrundlage um von der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit gem. § 3 Absatz 3 Nr. 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) von 50 km/h abzuweichen ist nicht ersichtlich. Insbesondere liegt keine Gefahrenlage vor, die auf besondere örtliche Verhältnisse zurück zu führen wäre (qualifizierte Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 9 StVO).

Gemäß Auskunft der Kreispolizeibehörde vom 10.09.24, gab es in den vergangenen drei Jahren keinen Unfall, der auf überhöhte Geschwindigkeit zurück zu führen wäre. Die Polizei sieht dort keinen Handlungsbedarf.

Auch die Voraussetzungen nach § 45 Absatz 1c StVO, für die Einrichtung einer Tempo 30-Zone, sind weder in der Clausewitzstraße noch für den Abschnitt der Straße „In der Fleute“ gegeben.

Sofern der Beschluss der Bezirksvertretung aber konkret auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung zur Lärm- und Emissionsreduzierung abzielt, kommen grundsätzlich zwei Möglichkeiten in Betracht:

- Einrichtung einer Tempo 30-Strecke nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO) („zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen“)
- Tempo 30 als Maßnahme im Rahmen eines Lärmaktionsplans

Für eine Anordnung nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 gelten die sehr hohen Anforderungen des § 45 Abs. 9 S.1 und S.3 StVO: Verkehrszeichen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Eine Beschränkung des fließenden Verkehrs (z.B. durch Geschwindigkeitsbegrenzung), ist nur dann rechtmäßig, wenn eine bestehende Gefahrenlage auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist.

Außerdem müssen die Beeinträchtigungen (z.B. durch Lärm) jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit zugemutet werden kann.

Im Ergebnis ist für die fraglichen Straßen, das Vorliegen einer solchen gravierenden, durch Lärm bedingten Gefahrenlage zu verneinen.

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen erfolgt auf Grundlage der §§ 47 a - f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), in Verbindung mit der Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (2002/49/EG).

Der Lärmaktionsplan ist ein fachübergreifendes Planungsinstrument, das die Belange des Lärmschutzes bei allen infrastrukturellen und umweltpolitischen Planungen soweit wie möglich berücksichtigt.

Im Rahmen eines zweistufigen Verfahrens wird zunächst der Umgebungslärmpegel in Lärmkarten erfasst und im Anschluss ein entsprechender Lärmaktionsplan zur Verminderung von Geräuschbelastungen erstellt. Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans stellen Empfehlungen aus Sicht des Lärmschutzes dar. Um eine Entscheidung über die Umsetzung der Maßnahmen treffen zu können, müssen zuvor detaillierte Einzelfallprüfungen durchgeführt werden.

Geschwindigkeitsbegrenzungen wie z.B. als Maßnahme des Lärmschutzes in der Heckinghauser Straße, sind eine mögliche Maßnahme neben anderen.

Vorliegend wurde, als Ergebnis der Lärmkartierung, die Clausewitzstraße als einer von 213 Lärmbrennpunkten im Wuppertaler Stadtgebiet definiert.

Die Clausewitzstraße ist jedoch nicht im Lärmaktionsplan zur kurzfristigen Umsetzung von Maßnahmen enthalten.

Der Grund dafür ist, dass wegen der großen Anzahl der Lärmbrennpunkte und des insgesamt sehr aufwendigen Verfahrens, zunächst eine Priorisierung erfolgen muss. Es gibt eine Fokussierung auf Straßenabschnitte, in denen Maßnahmen besonders wirkungsvoll und die Bedingungen für die Umsetzung günstig sind. Die Auswahl erfolgt anhand eines abgestimmten Bewertungsschemas und anhand folgender Kriterien:

- Anzahl der Betroffenen,
- Synergieeffekte mit anderen städtischen Planungen,
- vorhandene Handlungsoptionen für lärmindernde Maßnahmen

Der aktuelle Lärmaktionsplan der Stadt Wuppertal, Runde 4, enthält Maßnahmeempfehlungen für einundfünfzig Straßen bzw. Straßenabschnitte.

Aus den genannten Gründen gibt es für die Clausewitzstraße noch keine Maßnahmenplanung. Ebenfalls nicht für die Straße „In der Fleute“, die im Rahmen der Lärmkartierung bislang nicht erfasst wurde.

Die Straßenverkehrsbehörde kann sich über das systematische und gesetzlich geregelte Verfahren nicht hinwegsetzen.

Demnach ist es aus Sicht der Verwaltung, auch in Hinblick auf eine wünschenswerte Lärmreduzierung, gegenwärtig nicht möglich, in der Clausewitzstraße und dem Abschnitt „In der Fleute“ eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h anzuordnen.

Klimacheck

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

☒ neutral /nein

☐ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung: keine Änderung zum bestehenden Zustand

Kosten und Finanzierung

entfällt

Zeitplan

entfällt

Anlagen

- Beschluss der Bezirksvertretung Langerfeld-Beyenburg VO/0250/24