

|                           |                                                                                                                                                                                                        |                                                          |                                         |
|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| Vorlage der Verwaltung    | Fachbereich:<br><b>Bürgerservice und Sicherheit</b>                                                                                                                                                    | Datum:<br><b>18.05.2021</b>                              | Genehmigungsvermerk                     |
| Tagesordnungspunkt<br>1.8 | Bezeichnung der Vorlage:<br><br><b>Antrag gem. § 2 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse der Stadt Wegberg: Temporeduzierung für die OD Rickelrath (L3, Dülkener Straße) auf 30 km/h</b> |                                                          | Datum: 21.05.2021                       |
| Vorlage-Nr:<br>VO/0165/21 |                                                                                                                                                                                                        |                                                          | Bürgermeister:<br><br>Gez. i.V. Karneth |
| Zu beraten im:            |                                                                                                                                                                                                        |                                                          |                                         |
| Ö/N                       | Datum                                                                                                                                                                                                  | Gremium                                                  |                                         |
| Ö                         | 01.06.2021                                                                                                                                                                                             | Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Verkehr und Tourismus |                                         |

## Sachverhalt:

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben ihren Antrag vom 17.04.2021 (Anlage 1) mit Schreiben vom 12.05.2021 (Anlage 2) geändert. Es wird nunmehr beantragt, dass der Rat die Verwaltung beauftragen möge, für die Ortsdurchfahrt Rickelrath (L3, Dülkener Straße) eine Temporeduzierung auf eine Geschwindigkeit von 30 km/h anzuordnen.

Die Zuständigkeit für Fragen der Verkehrslenkung wurde vom Rat in der Zuständigkeitsordnung grundsätzlich dem Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Verkehr und Tourismus (KUVT) übertragen, siehe § 4 Absatz 1 Buchstabe b). Soweit die Ausschüsse für bestimmte Angelegenheiten Entscheidungsbefugnis haben, besteht diese nach Maßgabe des § 2 Absatz 2 der Zuständigkeitsordnung allerdings nur, „soweit es sich nicht um Geschäfte der laufenden Verwaltung handelt“. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen (Verwaltungsakte in der Form der Allgemeinverfügung, siehe § 35 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz) sind jedoch Geschäfte der laufenden Verwaltung.

Nachfolgend wird deshalb dargestellt, was die Verwaltung als Straßenverkehrsbehörde berücksichtigen und abwägen würde, wenn ein Antragsteller oder eine Antragstellerin bei ihr den Antrag stellen würde, für die Ortsdurchfahrt Rickelrath (L3, Dülkener Straße) eine Temporeduzierung auf eine Geschwindigkeit von 30 km/h anzuordnen, und wie sie in einem solchen Fall entscheiden würde.

## 1. Lage und Fakten

Die Dülkener Straße ist eine Landesstraße (L 3). Die Ortsdurchfahrt zieht sich auf 1,1 km Länge durch den Ortsteil Rickelrath.

Innerhalb geschlossener Ortschaften beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit per Gesetz für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h (§ 3 Absatz 3 Nr. 1 Straßenverkehrsordnung - StVO).

Die OD Rickelrath weist nach Auskunft der Polizei keine Unfallhäufung aus, sie ist, was die Sicherheit des Verkehrs anbelangt, unauffällig. Im Oktober 2019 führte der Verkehrsdienst der Kreispolizeibehörde Heinsberg auf der Dülkener Straße in Höhe des Angerwegs eine Geschwindigkeitsüberwachung mittels Laser durch. In der Zeit von 08:00 bis 09:00 Uhr wurden 78 Fahrzeuge gemessen, bei keinem der Fahrzeuge lag eine ahndungswürdige Geschwindigkeitsübertretung vor. 54 Fahrzeuge fuhren im Geschwindigkeitsbereich von 41 - 50 km/h und 24 Fahrzeuge wurden mit einer Geschwindigkeit von über 50 km/h gemessen (Höchstwert: 55 km/h).

Die Kreispolizeibehörde hat am 06.05.2021 erneut eine Messung von 16:02 Uhr bis 20:45 Uhr durchgeführt. Gemessen wurden 1909 Fahrzeuge. Von diesen haben lediglich 32 Fahrzeuge die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten; alle Verstöße lagen im Verwarngeldbereich. Die Quote der Überschreitungen lag bei 1,68 %. (Im Schnitt werden bei Geschwindigkeitsmessungen bei 10 % der Fahrzeuge Überschreitungen festgestellt.)

Für den Ortsteil Rickelrath existieren keine Bebauungspläne. Entsprechend der tatsächlichen Nutzung sind die entlang der OD bebauten Flächen als allgemeines Wohngebiet einzuordnen.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat im Jahr 2015 eine Straßenverkehrszählung durchgeführt. Der DTV (durchschnittliche tägliche Verkehr) betrug 9.351 Kfz/24h. Die Lkw-Anteile lagen bei 3,8 % tags und 4,9 % nachts.

Im Jahr 2019 hat der Landesbetrieb als zuständiger Straßenbaulastträger auf Antrag der Straßenverkehrsbehörde (FB Bürgerservice und Sicherheit) mit den Daten aus 2015 betr. OD Rickelrath eine schalltechnische Untersuchung nach den geltenden Regelungen der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" (RLS-90) vorgenommen. Diese Untersuchung besteht in einer Berechnung, nicht in Messungen vor Ort.

Zurzeit erfolgt eine neue Bundesverkehrszählung, die sich bis mindestens Ende 2022 hinziehen wird. Eine neue Berechnung für die OD Rickelrath wäre vermutlich 2023 möglich.

## **2. Auswertung der schalltechnischen Berechnung von 2019**

Der Landesbetrieb hat für die 81 in erster Reihe entlang der L 3 stehenden Gebäude (Angerweg 1 - 45, Dülkener Straße 21 - 110, Molzmühlweg 2, Schwaamer Straße 3 und 4, Stefchensweg 1 und 2) die dB(A) Werte für tags (6 - 22 Uhr) und für nachts (22 - 6 Uhr) gerechnet, differenziert nach Erdgeschoss (EG) und 1. Obergeschoss (1. OG).

Bezogen auf die für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen seitens des Bundes vorgegebenen Richtwerte (in allgemeinen Wohngebieten 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts) hat der Landesbetrieb lediglich bei einem Gebäude eine Überschreitung tags festgestellt (0,1 dB beim EG-Wert; der Wert 1. OG liegt unter dem Richtwert).

Bei 7 Gebäuden wurde der nächtliche Richtwert überschritten, darunter auch das vorstehende bereits tags betroffene Gebäude. 2 Gebäude wiesen nur bezogen auf den EG-Wert Überschreitungen aus (0,1 bzw. 0,3). Ansonsten variierten die Überschreitungen im EG bei Werten zwischen + 0,3 und + 0,8; im 1. OG zwischen + 0,9 und + 2,1.

## **3. zu beachtende Vorschriften**

### **a) § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO)**

Nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken. Die Anordnung eines Verkehrszeichens 274-30 („zulässige Höchstgeschwindigkeit 30“) wäre eine derartige Beschränkung.

Nach § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.

## **b) Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien -StV)**

Der Bund hat diese Richtlinien im Einvernehmen mit den für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei zuständigen obersten Landesbehörden erlassen.

Hier ein paar Auszüge:

### **1.2**

Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss.

Dabei sind grundsätzlich die nach Gebieten und Tageszeiten gegliederten Richtwerte unter Nummer 2.1 [hier: WA; 70 dB(A) tags; 60 dB(A) nachts] zugrunde zu legen.

### **1.3**

Vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten und insbesondere das Erfordernis nach § 45 Abs. 9 StVO festzustellen.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Mittel der Lärmbekämpfung müssen dort ausscheiden, wo sie die Verhältnisse nur um den Preis neuer Unzulänglichkeiten an anderer Stelle verbessern könnten, die im Ergebnis zu einer verschlechterten Gesamtbilanz führen, etwa weil sie die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigen oder im Hinblick auf eintretende Veränderungen von Verkehrsströmen noch gravierendere Lärmbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen zur Folge haben.

### **1.4**

Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen ....sollen kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein...

## **3.3 Geschwindigkeitsbeschränkungen a) innerhalb geschlossener Ortschaften**

Auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (..Landesstraßen..).. bündelt sich der weiträumige und der innerörtliche Verkehr und entlastet gleichzeitig die [nicht an der Straße liegenden] Wohngebiete.

Einer Geschwindigkeitsbeschränkung steht auf diesen Straßen in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion (vgl. FStrG und Straßengesetze der Länder) entgegen.

Anhang: Erläuterungen zu Lärmbewertung, Einfluss von Verkehrsstärke, Geschwindigkeit und Fahrweise

2. Bei LKW-Anteilen über 10 % des DTV wird der Mittelungspegel zunehmend von den LKW bestimmt.
6. Der Mittelungspegel steigt mit zunehmender Geschwindigkeit an. Bei gleichmäßiger Fahrweise und einer Geschwindigkeit ab ca. 40 km/h bei Pkw und ca. 60 km/h bei Lkw wird die Fahrzeugemission vom Reifen-Fahrbahn-Geräusch bestimmt. In Geschwindigkeitsbereichen darunter wird der Mittelungspegel maßgeblich von der Fahrweise (gewählter Gang, Beschleunigung usw.) bestimmt.

8. Es ist unter Lärmaspekten sinnvoll, den Verkehr auf wenige schon stark belastete Straßen zu konzentrieren (Bündelung). Die Verlagerung von Verkehr aus hoch belasteten, "lauten" Straßen auf vorher schwach belastete, "leise" Straßen ist dagegen im Allgemeinen keine sinnvolle Lärmschutzmaßnahme, weil die Pegelminderung in der "lauten" Straße kaum spürbar, die Pegelerhöhung in der vorher "leisen" Straße aber gravierend ist. [Es folgen konkrete Rechenbeispiele.]

#### **4. Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit (Übermaßverbot) und Feststellungserfordernis nach § 45 Absatz 9 StVO vor Anordnung einer Maßnahme**

Übermaßverbot bedeutet in diesem Zusammenhang auch, dass die Interessen der Verkehrsteilnehmer, die die Landesstraße benutzen, also gerade die Interessen des Durchgangsverkehrs, mit abgewogen werden müssen. Ferner stellt § 45 Absatz 9 StVO eine gesetzliche Einschränkung des Ermessensgebrauchs dar.

Es ist daher zunächst zu fragen:

a) Gibt es besondere Umstände bezogen auf die OD Rickelrath?

b) Wenn ja, ist aufgrund dieser besonderen Umstände die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf den 1,1 km der OD Rickelrath zwingend erforderlich?

zu a)

Dass bei (wenn auch nur) 7 Gebäuden Richtwerte geringfügig überschritten wurden, wird zugunsten der Wohnbevölkerung als "besondere Umstände" im Sinne des § 45 Absatz 9 StVO angenommen.

b) Erfordern die geringfügigen Überschreitungen an 7 von 81 Gebäuden zwingend, dass auf der gesamten Länge der OD Rickelrath von 1,1 km die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet wird?

Die Anordnung ist nicht zwingend erforderlich, wenn es mildere Mittel gibt, die die Überschreitungen kompensieren können. Solche gibt es, denn der Straßenbaulastträger (der Landesbetrieb) ist verpflichtet, im Falle der Überschreitung der Richtwerte passiven Lärmschutz an betroffenen Häusern zu finanzieren. Die Immissionsgrenze für Unterstützungsmaßnahmen bei Landesstraßen liegen bei 64 dB am Tag und 54 dB in der Nacht, so dass alle in Rickelrath Betroffenen Anspruch auf Unterstützung haben. (Die Kontaktdaten liegen dem Fachbereich Bürgerservice und Sicherheit vor und werden bei Bedarf zur Verfügung gestellt.)

Die Anordnung ist nicht zwingend erforderlich, wenn die Durchführung zu keiner Verbesserung der Lärmbelastung führt oder sie die Situation der Wohnbevölkerung sogar noch verschlechtern kann. Dies ist vorliegend der Fall:

Würde die Reduzierung von 50 auf 30 km/h auf einer Länge von 1,1 km angeordnet, bräuchte jedes Fahrzeug rein rechnerisch zur Durchfahrt der OD nicht mehr 1 Minute und 19 Sekunden, sondern 2 Minuten und 12 Sekunden, also über 1 Minute länger (1 Minute und 7 Sekunden). Da gerade die Lkw-Lärmemissionen sowohl bei 50 als auch bei 30 km/h von der individuellen Fahrweise abhängen (gewählter Gang, Beschleunigung usw., siehe Anhang Erläuterung Nr. 6 der Lärmschutz-Richtlinien -StV), werden die Anwohner lärmmäßig kaum einen Unterschied zwischen einem Lkw, der 30 km/h, und einem Lkw, der 50 km/h fährt, erkennen können. Auch bei den Pkw ist nicht garantiert, dass ein 30 km/h fahrender Pkw in jedem Fall leiser ist als ein Pkw mit 50 km/h, da jedenfalls bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h die individuelle Fahrweise ausschlaggebend ist und nicht das Reifen-Fahrbahn-Geräusch. Fest steht aber in jedem Fall, dass jedes Fahrzeug, das sich an 30 km/h hält, sich

um mehr als 1 Minute länger in der OD Rickelrath aufhalten und länger zu hören sein wird, als ein Fahrzeug, das mit 50 km/h die OD durchfährt. Die Prognose ist also, dass bei über 9.000 Fahrzeugen pro Tag und in aller Regel eingehaltenen oder sogar bereits jetzt unterschrittenen 50 km/h die vorhandene Lärmbelastung sich nicht durch eine Reduzierung auf 30 km/h wahrnehmbar reduzieren wird, die Anordnung von 30 km/h nicht zu einer spürbaren Verbesserung der Lärmsituation führen wird, selbst wenn sich alle an das Gebot halten.

Gesetzt den Fall, dass die Absicht bestünde, die gewünschte Anordnung zu treffen. Dann müsste zuvor der Straßenbaulastträger eine neue schalltechnische Untersuchung durchführen. Bei dieser Berechnung würde die Einhaltung der 30 km/h durch alle Verkehrsteilnehmer unterstellt, unabhängig davon, ob die Verkehrsteilnehmer sich nach Anordnung und Ausschilderung an die dann geltende Höchstgeschwindigkeit halten oder nicht. Diese gerechneten Werte berücksichtigen auch keine individuellen Fahrweisen, so dass die neu errechneten Werte wahrscheinlich unter den im Jahr 2019 errechneten Werten bleiben werden. Dies könnte zur Folge haben, dass Anwohner, die aktuell noch finanzielle Unterstützung des Landesbetriebs erwarten können, diesen Anspruch im Falle einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h verlieren werden.

#### c) Übermaßverbot

Die Reduzierung der gesetzlichen zulässigen innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit würde den Verkehrsfluss zusätzlich zu den bereits vorhandenen Verkehrseinrichtungen noch weiter einschränken und die Verweildauer des Durchgangsverkehrs zulasten auch der Anwohner erhöhen. Angesichts der bestehenden Möglichkeiten für die Eigentümer der 7 betroffenen Gebäude wäre eine Verpflichtung von täglich über 9.000 Verkehrsteilnehmern, auf einer Landesstraße über eine Strecke von 1,1 km mit max. Tempo 30 zu fahren, ohne dass es sicherheitsrechtliche oder andere (in § 45 Absatz 9 normierte, hier aber nicht vorliegende) Gründe gäbe, unverhältnismäßig.

### 5. Ergebnis

Im Falle eines entsprechenden Antrages würde die Straßenverkehrsbehörde in Übereinstimmung mit den beteiligten Behörden (Kreispolizeibehörde, Landesbetrieb Straßenbau NRW) diesen ablehnen.

### Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss nimmt Kenntnis und bittet die Verwaltung, auf die betroffenen Eigentümer zuzugehen, sie über die finanzielle Unterstützung durch den Landesbetrieb zu informieren und den Kontakt zum Landesbetrieb herzustellen.

### Anlage:

- Anträge der FRAKTION BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN gemäß § 13 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse

| Unterschrift d. federführenden Fachbereichleiters/Dezernenten |                       | Gegenzeichnung d. beteiligten Fachbereichsleiter/Dezernenten |
|---------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------|
| Gez. Schulz                                                   | FBL FB 201            |                                                              |
| Gez. Karneth                                                  | Erste<br>Beigeordnete |                                                              |