



Der Minister

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen  
40190 Düsseldorf

Herrn  
Gregor Golland MdL  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

16. April 2018

Seite 1 von 4

Aktenzeichen  
(bei Antwort bitte angeben)

III B 3 - 73-07/L184

III B 3 - 73-07/L300

Telefon 0211 3843-3249

**L 184- Geschwindigkeitsbeschränkung im Zuge der Brühler Straße  
in Wesseling-Berzdorf**

**L 300 – Bahnübergang im Bereich des Knotens Willy-Brandt-Str./  
Urfelder Str. in Wesseling-Urfeld**

Ihr Schreiben vom 01.02.2018

Sehr geehrter Herr Abgeordneter, *Lissa Gregor*

haben Sie vielen Dank für Ihr Schreiben vom 01.02.2018, mit dem Sie eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Zuge der Brühler Straße (L 184) sowie den Bahnübergang im Bereich des Knotens Willy-Brandt-Straße (L 300) / Urfelder Straße in Wesseling ansprechen. Die zur Beantwortung Ihres Schreibens erforderlichen Stellungnahmen nachgeordneter Behörden liegen mir nunmehr vor. Ich bitte um Verständnis, dass ich Ihnen deshalb erst jetzt antworten kann.

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) schreibt vor, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen nur nach Maßgabe der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutzrichtlinien-StV) angeordnet werden dürfen (vgl. VwV-StVO zu § 41 StVO zu Zeichen 274 Rn 12).

In den Lärmschutzrichtlinien-StV wird unter Nr. 2.2 klargestellt, dass die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Im-

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Stadttor 1  
40219 Düsseldorf  
Telefon 0211 3843-0  
Telefax 0211 3843-939110  
poststelle@vm.nrw.de  
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel  
vom Hauptbahnhof zur Haltestelle  
Stadttor: Straßenbahnlinie 709  
Buslinie 732

missionsortes sind. Darstellungen der Lärmsituation in Lärmkarten sind hierzu nicht ausreichend, zumal diese aufgrund des unterschiedlichen Berechnungsverfahrens nach VBUS (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen) auch nicht geeignet sind, um das Überschreiten der Lärm-Richtwerte zu belegen (vgl. Nr. 2.5 Lärmschutzrichtlinien-StV). Die VBUS dient ausschließlich als Interims-Berechnungsmethode für die Lärmkartierung und hat lediglich eingeschränkte Aussagekraft. Da bislang noch kein einheitliches Berechnungsverfahren durch die EU verbindlich eingeführt wurde, ist das Verfahren nach VBUS - seinem Namen entsprechend - als vorläufig anzusehen.

Die Lärmaktionsplanung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) enthält weder eine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen noch verbindliche Lärmgrenzwerte, bei deren Überschreitung Maßnahmen zu ergreifen sind. Deshalb wird im BImSchG auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen verwiesen, was in diesem Fall, wie beschrieben, die Lärmschutzrichtlinien-StV und die RLS-90 sind (vgl. § 47d Absatz 6 und § 47 Absatz 6 BImSchG).

In der Praxis bedeutet dies, dass die im Rahmen einer Lärmkartierung gemäß VBUS berechneten Isophonen erst mit den RLS-90 nachgerechnet werden müssen, bevor rechtssicher über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen - wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen - entschieden werden kann. Dies gilt auch für die angesprochene L 184 in Wesseling-Berzdorf.

Angesichts dieser Sachlage ist die Vorgehensweise des Landesbetriebs Straßenbau NRW korrekt und nicht zu beanstanden. Nach Angaben des Landesbetriebs liegen die Ergebnisse der aktuellen Lärmberechnung gemäß RLS-90 für die L 184 zwischenzeitlich vor und werden der Stadt Wesseling in Kürze zur Verfügung gestellt.

Bei dem von Ihnen angesprochenen Knotenpunkt in Wesseling-Urfeld handelt es sich um zwei einzelne, nah beieinander liegende Knotenpunkte. Zum einen besteht ein Bahnübergang mit der Stadtbahnlinie Köln-Wesseling-Bonn an der städtischen Urfelder Straße, zum anderen eine Kreuzung der L 300 mit der Urfelder Straße und der Rheinstraße. Es ist zutreffend, dass für beide Knotenpunkte eine gemeinsame Signalsteuerung besteht, deren Technik so veraltet ist, dass sie im Falle eines Ausfalls nicht mehr instandgesetzt werden könnte. Daher ist vorgesehen, den Doppelknoten mit neuester Lichtsignal- und Bahnübergangstechnik auszustatten. Hierzu haben bereits erste Abstimmungsgespräche zwischen den drei Kreuzungsbeteiligten (Häfen und Güterverkehr Köln AG - HGK, Stadt Wesseling und Landesbetrieb Straßenbau NRW) stattgefunden. Dabei wurde u. a. beschlossen, dass zunächst eine Verkehrsuntersuchung und eine Vorplanung erstellt werden soll. Dies bliebe zunächst abzuwarten, bevor über die weitere Vorgehensweise beraten werden kann.

Unabhängig davon wurden bereits Vorsorgemaßnahmen ergriffen für den Fall eines plötzlichen Ausfalls der Bahnübergangsanlage. Sollte dieses Szenario eintreten, wird der Straßenverkehr gemäß Einsatzplan der Stadt Wesseling ersatzweise über den Streckenzug Waldstraße / Ahrstraße / L 300 umgeleitet. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW wurde bereits aufgefordert, für diesen Fall eine provisorische Ersatz-Lichtsignalanlage für den Knoten L 300 / Urfelder Straße / Rheinstraße vorzuhalten, die bei einem Ausfall der vorhandenen Lichtsignalanlage zum Einsatz kommen könnte. Insofern ist gewährleistet, dass der Verkehr im Bereich des Bahnübergangs jederzeit aufrechterhalten bleibt.

Zur A 555 im Bereich Wesseling kann ich Ihnen mitteilen, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Entwurf zur Fahrbahn- und Lärmsanierung zwischenzeitlich genehmigt hat. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW führt derzeit die Bauvorbereitungen durch.



Im Rahmen dieser Maßnahme werden u. a. bestehende Lärmschutzanlagen ergänzt und eine Lärm mindernde Fahrbahndecke auf beide Richtungsfahrbahnen der A 555 aufgebracht. Die Baudurchführung soll voraussichtlich im Jahre 2019 beginnen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dre Wüst', written in a cursive style.

Hendrik Wüst