

# IG - Schürenweg

(Interessengemeinschaft: Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg, Nicodemstraße und angrenzende Straßen)

## LKW

# Leitkonzept

### **Ausgangslage:**

Die Anzahl der LKWs die täglich den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße befahren, hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Hierbei handelt es sich fast ausnahmslos um reinen Durchgangsverkehr, wogegen Zielverkehr kaum vorhanden ist.

Viele LKW Fahrer benutzen diesen Straßenzug lediglich zur Mautumgehung. Dies sind vor allem besonders alte, große, laute und Luftbelastende Lkws, denn diese können am meisten **Geld** sparen, wenn sie die Autobahn meiden. Je mehr Achsen ein LKW hat und je schlechter seine Emissionsklasse ist, desto höher ist dessen Maut.

Von diesen LKWs geht eine enorm hohe Lärm- und Immissionsbelastung (Feinstaub / Stickstoff- Dioxid / Stickstoffmonoxid) aus, die zu Gesundheitsschäden führt. Grenzwerte werden heute überschritten, wobei ein LKW 20x so laut ist wie ein PKW.

Unser Straßenzug führt durch reine Wohngebiete, grenzt an vier Schulen, an zwei Altenheime, einen Spielplatz, einen Kindergarten und führt mitten durch eine Bezirkssportanlage und eines der wenigen Naherholungsgebiete unserer Stadt.

Des Weiteren ist dieser Straßenzug ein Hochfrequentierter Schulweg. Über 2.000 Schüler besuchen die vier angrenzenden Schulen. Jeder der hier fahrenden LKW, stellt ein hohes Risiko für jeden Schüler dar. Dies hat die Stadtverwaltung in 2009 auch bereits in den Beratungsvorlagen VII/4112 Punkt 5. und Beratungsvorlage VII/4184 Punkt 5. festgestellt. Zitat: „**auf diesem Streckenabschnitt muss eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden**“.

Darüber hinaus ist durch das erhöhte LKW-Aufkommen mit außerordentlichen Schäden an diesem Straßenzug zu rechnen. Dies betrifft nicht nur den Verschleiß der Straßendecke. Die verursachten Erschütterungen und Vibrationen haben bereits zu ersten Schäden an angrenzenden Wohngebäuden geführt. Auch mehrere alte Bäume dieses Straßenzuges wurden bereits durch LKWs beschädigt.

## Welche Ziele und Forderungen verfolgt die Interessengemeinschaft Schürenweg?

Wir fordern ein LKW Durchfahrtsverbot auf der Nicodemstraße, dem Metzenweg, der Marienburgerstraße, dem Schürenweg und der Bergstraße.



Das Verkehrszeichen Nr. 253 sollte dazu auf dem gesamten Streckenzug aufgestellt werden.



Der LKW Verkehr sollte bestimmungsgemäß auf die vorhandenen Bundesautobahnen bzw. Bundes- und Landstraßen verlagert werden. Sowohl die A52 als auch die A61 sind heute in der Lage diesen LKW Verkehr aufzunehmen. Eine solche Verkehrslenkung würde zu einer Entlastung der Wohngebiete führen, ohne dabei andere Wohngebiete zu belasten. Es ist sogar damit zu rechnen, dass viele LKW Fahrer ganz auf Mautumgehung durch unsere Stadt verzichten und deshalb direkt auf der Autobahn bleiben.

Dem geringen Anteil Zielverkehr könnte man durch den Zusatz „Lieferverkehr frei“ eine Zufahrt gewähren. Zusatzzeichen Nr. 1026-35.



Des Weiteren fordern wir bereits auf den Autobahnen und Zubringerstraßen Vorweghinweisschilder aufzustellen.



## Begründung:

Die Straßenverkehrsbehörden kann die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten (§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO).

Ein Durchfahrverbot für den Schwerlastverkehr ist anzuordnen

1. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 3 StVO)
2. hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 5 StVO)
3. aus Gründen der Sicherheit und Ordnung (§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO)
4. zur Verhütung außerordentlicher Schäden an Straßen (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 2 StVO)

**Der § 45 Abs. 1 StVO gilt übrigens für alle Straßenkategorien, dabei ist es unerheblich ob es sich hierbei um eine Verkehrsstraße oder eine Hauptverkehrsstraßen handelt.** Selbst auf vielen Bundesstraßen sind bereits LKW Durchfahrtsverbote durchgeführt worden. Damit ist es bei der Entscheidung zu einem LKW Durchfahrtsverbot auch absolut irrelevant, ob der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße im neuen Verkehrsentwicklungsplan Verkehrsstraße oder Hauptverkehrsstraßen deklariert würde.

zu 1.

**gem. § 45 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 3 StVO müssen die Anwohner vor Lärm und Abgasen geschützt werden.**

Um eine pflichtgemäße Ermessensentscheidung treffen zu können, ist es erforderlich die konkrete Lärmbetroffenheit zu ermitteln. Dieses ist, im Auftrag der Interessengemeinschaft Schürenweg, durch die Firma Hebo im Dezember 2008 durchgeführt worden. Dieser Geräuschemessbericht hat ergeben, dass die Immissionsgrenzwerte nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für reine Wohngebiete tagsüber um bis zu 8 db und nachts um bis zu 11,5 db überschritten und somit nicht eingehalten wird. Hierbei ist von der Rechtsprechung anerkannt, dass die Vorschriften der 16. BImSchV als Orientierung herangezogen werden können. Diese Verordnung bestimmt die Schwelle der Zumutbarkeit von Verkehrslärm nur für den Bau und die wesentliche Änderung u.a. von öffentlichen Straßen. Die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV dienen im Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 3 StVO als Orientierungshilfe, weil sie ganz allgemein die Wertung des Normgebers zum Ausdruck bringen soll, von welcher Schwelle an, eine nicht mehr hinzunehmende Beeinträchtigung der jeweiligen Gebietsfunktion anzunehmen ist (BVerwG, Urteil vom 2.12.1993 – 11 C 45.92 -, DVBl. 1994, 758 (759); OVG NW, Urteil vom 21.01.2003 – 8 A 4230/01, juris, Seite 3).

Darüber hinaus ist aufgrund des hohen Lkw-Anteils zu befürchten, dass die ab dem 1.1.2005 geltenden Immissionsgrenzwerte für PM10(Feinstaub) und NOX (Stickoxyde) gem. §§ 3 und 4 22. BImSchV auch bereits überschritten werden. Gem. § 40 Abs. 2 Satz 1 BImSchG kann die zuständige Straßenverkehrsbehörde den Kraftverkehr nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften auf bestimmten Straßen oder in bestimmten Gebieten verbieten oder beschränken, wenn der Kraftzeugverkehr zur Überschreitung von Immissionsrichtwerten nach der 22. BImSchV beiträgt und soweit die für den Immissionsschutz zuständige Behörde dies im Hinblick auf die örtlichen Verhältnisse für geboten hält, um schädliche Luftverunreinigungen zu vermindern oder deren Entstehen zu vermeiden. Diese immissionsschutzrechtliche Ermächtigungsgrundlage für eine Verkehrsbeschränkende Maßnahme ist gekoppelt an die straßenverkehrsrechtliche Vorschrift des § 45 Abs. 1 Satz 2 Ziffer. 3 StVO. Danach wird ein Einschreiten der Straßenverkehrsbehörden ermöglicht, wenn die Abgassituation für die Menschen schädliche Auswirkungen erreichen kann. In beiden Vorschriften steht das Einschreiten im Ermessen der Behörden. Sollte sich jedoch eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für die menschliche Gesundheit gem. der 22. BImSchV herausstellen, so reduziert sich das Ermessen auf Null, wenn durch Verkehrsbeschränkende Maßnahmen die Abgassituation verbessert werden kann. Um überhaupt das Ermessen ordnungsgemäß ausüben zu können, ist es erforderlich das konkrete Ausmaß der gegebenen Schadstoffbelastung zu ermitteln. Die Straßenverkehrsbehörde übt ihr Ermessen fehlerhaft aus, wenn sie die Belange der Anwohner nicht mit der dieser zukommenden Bedeutung gewichtet und in die Abwägung einstellt (vgl. hierzu: Sauthoff, Die Entwicklung des Straßenrechts seit 1998, NVwZ 2004, S. 674 (688) mit Verweis auf: OVG Berlin, ZUR 1999, 164; vgl. auch VGH Kassel, NJW 1999, 2057 (2058)).

## Zu 2. und 3.

### Zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 5 StVO) und aus Gründen der Sicherheit und Ordnung (§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO)

Die Sicherheit auf diesem Straßenzug ist im höchsten Maße gefährdet. Die straßenräumliche Verträglichkeit für Fußgänger und Fahrradfahrer ist mangelhaft. Siehe hierzu auch den Schlussbericht Dr.Ing.Reinhold Baier zur Untersuchung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Mönchengladbach.

Auf diesem Streckenabschnitt muss eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden. Siehe hierzu auch die Beratungsvorlagen 2009\_VII/4112 Punkt 5. und Beratungsvorlage 2009\_VII/4184 Punkt 5. der Stadtverwaltung Mönchengladbach.

In den letzten drei Jahren haben sich insgesamt 255 Unfälle auf dem Straßenzug ereignet. Dabei sind 74 Personen zum Teil schwer verletzt worden. Es gibt zwei ausgewiesene Unfallhäufigkeitsstellen auf dem Straßenzug.

Ein Überqueren der Straße auf diesem Straßenzug ist kaum möglich. Insbesondere für Kinder, Schüler, behinderte und ältere Menschen stellt dies eine nicht mehr tragbare Unfallgefahr dar. Es sind mehrere Schulwege betroffen.

Auch aufgrund der erhöhten Unfallgefahren sind Verkehrslenkende Maßnahmen geboten. Gerade die Vermeidung von Unfallgefahren wurde bislang immer als Argument für den Bau neuer Autobahnen und Ortsumgehungen angeführt. Aufgrund der einschlägigen Erfahrungen müssen Verkehrsunfälle, an denen der LKW-Verkehr beteiligt ist, auf das vermeidbare Maß reduziert werden. **Wenn dies aufgrund der Nutzung einer Autobahn möglich ist, dann ist ein Durchfahrverbot schon aus diesem Grund gerechtfertigt.**

Um den „Maut-Flüchtlingen“ Einhalt zu gebieten, ist es dringend erforderlich, Verkehrslenkende Maßnahmen zu ergreifen, damit der Lkw-Verkehr die für ihn vorgesehenen Straßenverbindungen, also die Bundesautobahnen, nutzt. Es kann nicht sein, dass die Einführung der Lkw-Maut zu einer Zunahme der Belastung für die Bevölkerung im reinen Wohngebiet führt. Dass die Regelungen der Straßenverkehrsordnung ein geeignetes Instrumentarium bieten, wurde auch von der Bundesregierung bestätigt (vgl. hierzu Pressedienst des Deutschen Bundestages vom 09.03.2005).

#### Zu 4.

#### Zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 2 StVO)

Verkehrslenkende Maßnahmen müssen auch dann angeordnet werden, wenn diese zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße notwendig ist (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 2 StVO). Der vorliegend als „reguläre“ Ausweichstrecke für die bemaute Autobahn genutzte Streckenabschnitt ist von der Beschaffenheit nicht tauglich, den Schwerlastverkehr aufzunehmen. Der Straßenbelag und Untergrund wird in nächster Zeit durch den Schwerlastverkehr derart ruiniert sein, dass weitere Straßenschäden eintreten werden. Die Einholung einer Stellungnahme des zuständigen Straßenbaulastträgers bzw. der Straßenbauämter ist daher dringend geboten.

Durch das erhöhte Lkw-Aufkommen und die von Lkw verursachten Erschütterungen und Vibrationen sind weitere Schäden auch an den angrenzenden Wohngebäuden zu erwarten.

Nach der Rechtsprechung führt durch eine unzulässige oder übermäßige verkehrliche Straßennutzung hervorgerufene Erschütterung eines bebauten Grundstückes – je nach Dauer und Umfang des Verkehrs sowie der sonstigen kennzeichnenden Gegebenheiten – zu einer rechtserheblichen Beeinträchtigung des Eigentümers in seinem Grundrecht aus Art. 14 GG, die dieser nicht hinzunehmen braucht (BVerwG, Urteil vom 26.09.2002 – 3 C 9/02, juris, S. 4). Die Straßenverkehrsbehörden dürfen nicht tatenlos zusehen, wenn es durch das Nichteinschreiten zu einer beachtlichen Eigentums-Beeinträchtigung bzw. Verletzung kommt.

Auf diesem Straßenzug hat es in der letzten Zeit bereits mehrfach Unfälle von LKW mit Bäumen gegeben. Das geforderte Lichtraumprofil für LKWs steht nicht zur Verfügung. Um weitere Unfälle zu verhindern wurden bereits die Warnschilder 101 „Gefahrenstelle“ und Zusatzschilder 1006-39 „eingeschränktes Lichtraumprofil durch Bäume“ aufgestellt. Trotzdem ist es bereits zu weiteren Schädigungen an den Bäumen gekommen.



## **Vorteile für die Stadt:**

Zu Bedenken sind nicht nur unsere vorgenannten Argumente, sondern auch die weiteren Vorteile die durch ein LKW Durchfahrtsverbot auf diesem Straßenzug entstehen würden.

Anbetracht unserer unter Nothaushalt stehenden „Stadtkasse“ würde durch Prävention die geringere Schädigung unserer Straßen kostenmäßig zu Entlastungen führen!

Eine Mautumgehung der LKW durch unsere Stadt, würde durch ein LKW -Durchfahrtsverbot auf unserem Straßenzug deutlich begrenzt. Dieses würde zu einer Verringerung der LKW Belastung auch in anderen Bereichen der Stadt führen. So würde diese Maßnahme, um nur ein Beispiel von vielen zu nennen, auch eine Entlastung der Aachener Straße im heute stark belasteten Bereich an der Holter Kirche, bewirken.

Der Fahrradweg auf diesem Straßenzug ist unstrittig mangelhaft. Siehe auch Schlussbericht Dr.Ing.Reinhold Baier zur Untersuchung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Mönchengladbach. Durch ein LKW - Durchfahrtsverbot könnte auf diesem kompletten Straßenabschnitt, der verbleibende PKW Fahrstreifen auf das Mindestmaß von 4,50 Meter begrenzt werden. Hierdurch würde dann eine erforderliche Breite im Straßenraum für den Radweg erreicht.

Gerne greifen wir auch die Aussagen der Stadtverwaltung in Bezug auf den LKW Durchgangsverkehr auf:

***Zitat: „...wir müssen alles tun damit die Autobahnen genutzt werden, anstatt völlig überflüssigerweise Schleichwege durch die Stadt zuzulassen “ usw.***

Mit der Forderung eines LKW - Durchfahrtsverbot auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße bekräftigen wir somit eigentlich nur die Meinung der Verwaltung, die zu einer Entlastung für viele Stadtbereiche und damit für viele Bürger in unserer Stadt führen würde.

Mit freundlichen Grüßen

Interessengemeinschaft Schürenweg

### **weitere Infos über:**

Interessengemeinschaft Schürenweg

Website: <http://www.ig-schuerenweg.de>

Email: [ig-schuerenweg@online.de](mailto:ig-schuerenweg@online.de)

- Frank Sentis (Sprecher) Mobil: 0173/4994983
- Thomas Glasmacher (stellv.Sprecher) Mobil: 0173/5226000