

Lavalplatz 3, 40822 Mettmann

An die  
Bürgermeisterin der Stadt Mettmann  
Per E-Mail

Florian Peters  
Fraktionsvorsitzender  
Lavalplatz 3  
40822 Mettmann

Fon: 0163/7653200  
Florian.Peters@spdmettmann.de

**19.04.2021**

## **Antrag für den Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität am 12.05.2021**

### **LKW - Durchfahrverbot und ein Tempolimit im Bereich von besonders stark lärm- respektive auch schadstoffbelasteten Straßen im Stadtgebiet**

Sehr geehrter Frau Bürgermeisterin,

im Bereich von besonders stark lärm- bzw. schadstoffbelasteter Straßen innerhalb des Stadtgebiets besteht infolge der mautbedingten Ausweichverkehre ein öffentlich an die Politik und die Verwaltung adressierter Bedarf nach einem LKW-Durchfahrverbot und auch einem Tempolimit.

Ausweislich der im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität am 24.02.2021 vorgestellten „Lärmaktionsplanung Mettmann Stufe 3“ gibt es Betroffenheiten nach der 34. BImSchV unter anderem im Bereich der Düsseldorfer Straße sowie im Bereich der Nordstraße, Talstraße und Wülfrather Straße.

In diesen Bereichen liegen die Lärmindizes für Tag, Abend und Nacht über den zulässigen Grenzwerten, und zwar dem Wert von 70 dB(A) bei der Beurteilungskenngröße LDEN und über dem Wert von 60 dB(A) bei der Beurteilungskenngröße LNight.

Außerdem gibt es erweiterte Betroffenheiten im Stadtgebiet.

Auch wenn in der Verwaltungserläuterung 231.1/2019 darauf abgestellt wurde, dass das Ergebnis der zu diesem Zeitpunkt durchgeführten erneuten Verkehrszählungen angeblich keine signifikante Zunahme des Schwerlastverkehrs gegenüber den bereits im Jahre 2016 erhobenen Daten belegen konnte, erfordern die mit der Lärmaktionsplanung offengelegten Betroffenheiten eine adäquate Reaktion im politischen Handeln.

Auf der Grundlage der zugesagten Beobachtung dieses in Kritik stehenden Phänomens einer Zunahme des innerstädtischen Schwerlastverkehrs und den zwischenzeitlich gewonnenen Erkenntnissen stellt die SPD-Fraktion den Antrag, dass die Verwaltung

1. auf der Grundlage von §45 Abs.1 Satz 2 Nr. 3 StVO notwendige verkehrsrechtliche Anordnungen für ein LKW-Durchfahrtsverbot für die dem Ergebnis nach betroffenen Straßen - mit der zeitlich begrenzten Ausnahme eines Lieferverkehrs trifft,
2. die rechtliche Zulässigkeit einer generellen Ausweitung auf das gesamte Stadtgebiet prüft und dem Ausschuss für die weitere Beratung und Beschlussfassung vorlegt.

### **Begründung:**

Dem Urteil des VG Düsseldorf vom 27.05.2014 - AZ 6 K 2470/12 ist zu entnehmen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV lediglich eine Orientierungshilfe für die nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO grundsätzlich als ortsüblich hinzunehmende Lärmbelastung darstellen.

Zur Feststellung von Mautausweichverkehr i. S. d. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO bedarf es einer Erhebung der Verkehrsbelastung und -strukturen.

Dies ist zwischenzeitlich mit Verkehrszählungen an ausgewählten Knotenpunkten durch das Ing.-Büro Beier aus Aachen geschehen.

Mit dem Dokument 231.1/2019 wurde verwaltungsseitig in der Bewertung der Ergebnisse auf eine relative prozentuale Erhöhung des LKW-Anteiles am gesamten Verkehrsaufkommen von lediglich - und damit eher marginalisierten - 0,4% abgestellt.

Demgegenüber beträgt die prozentuale Zunahme des reinen LKW-Verkehrs im Bereich der oberen Nordstraße bis zu 14,9% und im Bereich der Berliner Straße bis zu 17,9%.

Damit darf von einer erheblichen Mehrbelastung ausgegangen werden, mit der Folge, dass das von Straßen NRW in einer Stellungnahme vom 26.07.2019 formulierte Erfordernis, wonach für einen relevanten Bezug auf das BVerwG Urteil vom 26.09.2002 - AZ 3C9.02 „ein signifikanter Anteil an Mautausweichverkehr quantitativ objektiv nachgewiesen werden müsste“, aus unserer Sicht erfüllt ist.

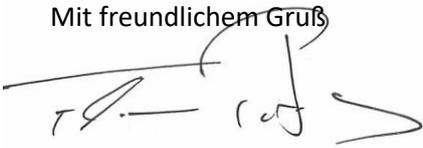
Dem o.g. Urteil des VG Düsseldorf ist ebenfalls zu entnehmen, dass bei der Ausübung des von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO eröffneten Ermessens hat die Straßenverkehrsbehörde sämtliche betroffenen Belange zu würdigen sind.

Sie darf dabei von verkehrsregelnden Anordnungen umso eher absehen, je geringer die Orientierungswerte überschritten werden - im Einzelfall eines verweigerten LKW-Durchfahrtsverbots zugunsten anderer schutzbedürftiger Stadtteile, stadtplanerischer Belange sowie wirtschaftlicher Interessen dann, wenn sich die Lärmbelastung von etwa 62dB(A) tags / 52 dB(A) nachts nur um weniger als 2 dB(A) tags / 1 dB(A) reduzieren ließe.

Dazu führte die Peutz Consult GmbH bei der Vorstellung der Kartierungsergebnisse und Maßnahmen aus, dass eine Minderung des Verkehrsaufkommens um 10% zu einer Pegelminderung von 0,5 dB und eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50km/h auf 30 km/h zu einer Pegelminderung zwischen 2 dB und 3 dB führt.

Als verkehrslenkende Maßnahmen wären also ein LKW-Durchfahrtsverbot in Kombination mit einem abschnittswisen Tempolimit geeignet, eine in dem vorgenannten Urteil geforderte Pegelminderung von mindestens 2 dB zielsicher zu erreichen.

Mit freundlichem Gruß

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Peters', with a horizontal line extending to the left and a large, sweeping flourish to the right.

Florian Peters  
Fraktionsvorsitzender

gez. Heribert Klein  
Fraktionssprecher

Anlage:  
Straßen NRW – Stellungnahme vom 26.07.2019