

BürgerInitiative *Bad Berneck* BI-B 303

Antrag auf verkehrslenkende Maßnahmen für den Schwerverkehr auf der B303

- Anlage -

Inhalt:

Verkehrsbelastung und zukünftige Straßenentwicklung im Fichtelgebirge
– die Ansicht der BI B303 Bad Berneck

Beschreibung der örtlichen Straßensituation

Beschreibung der Verkehrsbelastung B303

Begründung des Antrages

Darlegungen zur vorgesehenen Ausweichstrecke

Präzedenzfall: Sperrung der B7 / 27 / 400

Endnote „Das „3-dB-Kriterium“ als Ausschlussargument ungeeignet“

Eingereicht durch::

BI B303 Bad Berneck

Sprecherin: Sandra Schiffel, Buchwaldweg 10, 95460 Bad Berneck

Tel. 09273 / 500 487, E-Mail: Sandra.Schiffel@bi-b303.de

Stellv. Sprecher: Hartmut Schreier, Lenaustr. 3, 95460 Bad Berneck

Tel. 09273 / 966 101, E-Mail: Hartmut.Schreier@bi-b303.de

Antrag auf Durchfahrtsverbot für LKW ab 7,5 to. zulässigem Gesamtgewicht, ausgenommen Lastwagen zur örtlichen Be- und Entladung

Verkehrsbelastung und zukünftige Straßenentwicklung im Fichtelgebirge – die Ansicht der BI B303 Bad Berneck

- **Verkehrslenkung des Transit-Schwerverkehrs möglich**
– Ausweichstrecken sind vorhanden,
Verkehrsbündelung auf Autobahnen würde unterstützt

Die BI B303 Bad Berneck (BI) ist der Ansicht, dass das Fichtelgebirge als Erholungs-, Urlaubs- und Kurgebiet nicht geeignet ist, größere Mengen an Transitverkehr – insbesondere Schwerverkehr - abzuwickeln. Hierfür stehen prinzipiell Umgehungsmöglichkeiten auf Autobahnen zur Verfügung wie (auf deutscher Seite)

- die A6 für den Verkehr Prag – Nürnberg – Bayreuth / Bamberg / Frankfurt
- die A17 / A4 für den Verkehr nördliches Böhmen bzw. Prag – Leipzig / Frankfurt / Ruhrgebiet / Norddeutschland
- die A93 / A72 als direkte Umfahrung des Fichtelgebirges von Eger auf die A70 bzw. A9.

Es ist der BI bewusst, dass ein Antrag auf Durchfahrtsverbot für Transitverkehr rechtlich unzulässig ist, wenn hierdurch lediglich eine Verlagerung des Verkehrs auf Parallelstraßen erwirkt wird. Wir weisen deshalb explizit darauf hin,

- dass unser Ziel eine Verlagerung des SV auf Autobahnen ist
- dass wir aus diesem Grunde diesen Antrag allen interessierten Gemeinden und Bürgerinitiativen mit der Aufforderung zur Verfügung stellen werden, ihrerseits entsprechende Anträge zum Schutz eventueller Ausweichstrecken im Fichtelgebirge zu stellen
- dass eine Verkehrslenkung auf die Autobahnen das erklärte Ziel der Bundesregierung, den SV so weit wie möglich auf Autobahnen zu bündeln, unterstützen würde.

- **Allgemeinwohl in den Gemeinden im Fichtelgebirge wiegt höher als der Nachteil einer Streckenverlängerung für Transit-SV**

Die BI ist der Meinung, dass die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung im Fichtelgebirge sich zumindest im inneren Fichtelgebirge sehr stark auf den Tourismus stützen wird. Insbesondere in Anbetracht der zunehmenden Be- / Verbauung der Landschaften in Deutschland sollte ein einigermaßen unbelasteter Naturraum wie das Fichtelgebirge schon unter diesem Aspekt vor weiterer Verbauung geschützt werden – denn lärm- und abgasarme Gebiete werden vermutlich in den kommenden Jahren im Vergleich zu heute nochmals erheblich an Wert gewinnen und sollten daher nicht leichtfertig durch die Umsetzung mehr oder weniger irreversibler Maßnahmen verspielt werden.

Wägt man vor diesem Hintergrund das Wohl der Anwohner und die Entwicklungschancen des Tourismusgebietes „Wohlfühlregion Fichtelgebirge“ gegen die Einsparung einiger Streckenkilometer für den Transit-Schwerverkehr ab, sollte der Schutz des Fichtelgebirges in unseren Augen eindeutig Vorrang haben und rechtfertigt damit auch Beschränkungen der Straßennutzung für eine kleine Gruppe von Verkehrsteilnehmern.

► **Leichtigkeit des Verkehrs insgesamt nicht mehr gegeben durch hohen SV-Anteil**

Die im FStrG explizit geforderte „Leichtigkeit des Verkehrs“ ist – wie noch zu zeigen ist - aufgrund des hohen SV-Anteils offensichtlich nicht mehr gegeben.

► **Europastraßen-Status kein Hindernis
– falls doch, fordern wir Verlegung der Europastraße**

Laut einer Kurzinformation „Einschränkungen des Straßenverkehrs auf Bundesstraßen“ „existieren (bei Europastraßen) keine rechtlichen Besonderheiten im Vergleich zur Bundesstraße. Die Einschränkungsmöglichkeiten des Verkehrs ergeben sich auch hier aus dem FStrG und der StVO.“*

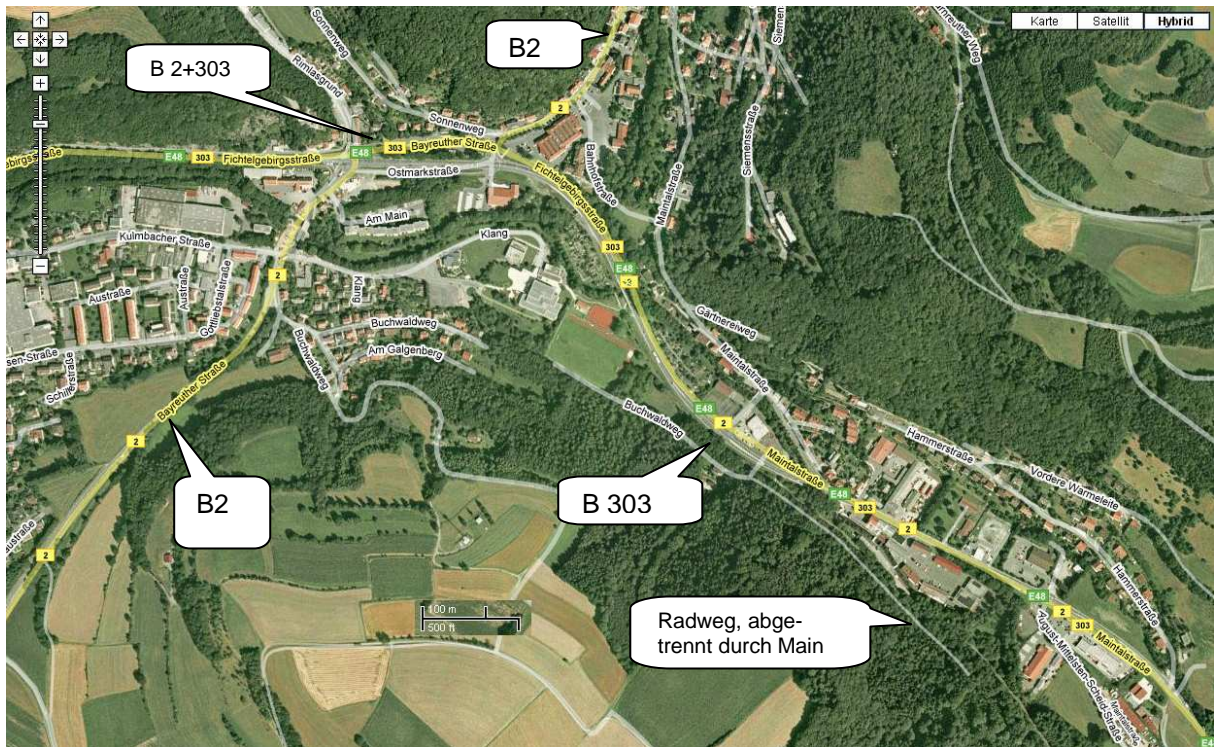
Sollte die Behörde dieser Argumentation nicht folgen und der Erlass einer Durchfahrtsperre lediglich am Status „Europastraße“ scheitern, bitten wir die Behörde, sich bei der Bundesregierung um eine entsprechende Verlegung der Europastraße im Abschnitt A93 (Anschlussstelle Schirnding) – A9 zu verwenden. Zu prüfen wäre, ob hierfür ein Antrag an die UN notwendig ist, da die Streckenführung nur durch die Punkte Marktredwitz und Bayreuth festgelegt sind (wobei Bayreuth aktuell nicht berührt wird) und sich durch die Umfahrung des Fichtelgebirges keine generelle Richtungsänderung ergibt.

Die B303 genügt im Bereich der Fichtelgebirgsquerung nach unserer Kenntnis ohnehin nicht den Anforderungen des AGR an die Gestaltung von Europastraßen. Vor allem im Bereich des Maintals wird eine Anpassung an diese Anforderungen wirtschaftlich vertretbar auch kaum möglich sein. Daher wäre eine Verlegung die kostengünstigste und schnellste Möglichkeit, die Einhaltung der EU-Normen für Europastraßen ohne weiteren Aufwand zu erreichen. Allein hierin liegt möglicherweise ein starkes Argument für eine Verlegung.

* Kurzinformation „Einschränkungen des Straßenverkehrs auf Bundesstraßen, Bearbeiter: gepr. RKn. Ulbricht vom 27. Mai 2004, Fachbereich VII, Reg.Nr. WF VII-092/04

Beschreibung der örtlichen Straßensituation

Bad Berneck ist durch die Bundesstraßen B 2 und B 303, die sich im geographischen Zentrum der Stadt entlang der Täler in einer Doppelkreuzung zwischen Seniorenwohnheim und Schule treffen, in vier Teile geteilt: die historische „Oberstadt“ mit Marktplatz wird durch die B2 durchquert, die Doppelkreuzung teilt die Oberstadt ab von den Wohngebieten Blumenau und Galgenberg, die ihrerseits wiederum durch die B2 getrennt werden. Die B303 verläuft entlang dem Wohngebiet Hammerstraße. Wohnbebauung findet sich teilweise direkt „am Straßenrand“.



Nach der Abbildung erscheinen große Gebiete nahe der Straße unbebaut. Nicht ersichtlich ist aus der 2-dimensionalen Abbildung, dass die bewaldeten Flächen unbebaubare, z.T. steile Hanglagen darstellen (im Norden Königsstuhl, Hohe Warte (547 m ü. NN, Bad Berneck 393 m ü. NN), im Nordosten Reichswarte, im Süden Galgenberg). Auch aus Häusern, die einige Dutzend oder sogar 100 m entfernt von der Bundesstraße liegen (wie Buchwaldweg / Hammerstraße), ist ein Blick- (und damit Schall-)kontakt zur Bundesstraße gegeben. Die Lage in einem relativ engen Tal verstärkt sowohl die Lärm- als auch die Emissionsproblematik, was insbesondere Anwohner, die Privatzimmer vermieten (z.B. im Bereich Galgenberg) aufgrund der Lärmbelastung in Gärten (s. SV-Anteile weiter hinten) vor Probleme stellt.

Durch die Doppelkreuzung B 2 / B 303 ergibt sich in diesem Bereich eine entsprechend stärkere Verkehrsbelastung als im sonstigen Einzugsbereich der B303 (s.hinten). In diesem Gebiet befinden sich ein Hotel (Blüchersruh), ein Gasthaus mit praktisch nicht mehr genutztem Wirtsgarten (Kutscherstuben), die Sportanlagen der Schule (direkt im Anschluss an die B303), die Schule und der Kindergarten (wenige Meter Luftlinie), ein Senioren- und Pflegeheim mit Gartencafé (direkt an der Einmündung B 2 / B 303) sowie Wohnhäuser und ein Einkaufszentrum. In Hanglage oberhalb der B303 befinden sich das ehemalige Café Königsstuhl sowie das ehemalige, derzeit zum Verkauf stehende (aber angesichts der Lage unmittelbar oberhalb der B303 wohl kaum verkäufliche) Erholungsheim der Firma Siemens. Entlang der B303 Richtung Westen sind v.a. Wohnhäuser und Gärten in der Maintalstraße und der Hammerstraße betroffen.



Im Gemeindegebiet sind weiterhin Anwohner in den Ortsteilen Vorder- und Hinterröhrenhof, Escherlich und Goldmühl betroffen (Wohnbebauung teilweise bis direkt an die Straße, teilweise freier Sichtkontakt von Grundstücken, die sich etwas entfernter befinden).

Im Ortsgebiet Bad Berneck mit den Ortsteilen Goldmühl / Frankenhammer / Röhrenhof / Escherlich finden sich entlang der B303 ungesichert und z.T. schwer einsehbar

- 8 Straßeneinmündungen
- 12 Ein- und Ausfahrten (Werks- und Privatgrundstücke), teilweise in Kurven gelegen
- 9 Bus- bzw. Schulbushaltestellen mit ungesicherten Straßenübergängen zum Erreichen der Gegenfahrbahn.

Mit Ausnahme des Bereichs Doppelkreuzung B2 / B303 und der Brücke über den Weißen Main gibt es keinerlei Gehwege. Ein Radweg führt zwar parallel zur B303 (aber getrennt durch den Weißen Main!) von Bad Berneck nach Bischofsgrün, aber von diesem gelangt man beispielsweise auf einen beliebten Ausflugs-Spielplatz in Goldmühl nur durch Überquerung der B303 außerorts(!). Es gibt 2 Einkaufsmärkte sowie ein kleines Geschäftszentrum (Antiquitäten, Tierbedarfshandlung u.a.), die ausschließlich über die B303 ohne Gehweg oder Fahrradstreifen erreichbar sind.

Aufgrund der Tallage zwischen Bergen sind die Möglichkeiten der Stadt, Bauland auszuweisen, begrenzt. Dies zeigt sich beispielsweise daran, dass als einzig sinnvoller (d.h. zentrumsnaher und aufgrund der Tallage Rollstuhlfahrern bzw. nur eingeschränkt lauffähigen Menschen Mobilität ermöglichende) Bauplatz für eine Seniorenheim nur eine Lage direkt an der Kreuzung B2 / B303 zur Verfügung stand. Bislang unbebaute Flächen entlang der B303 sind aufgrund des Verkehrslärms im Prinzip für eine Wohnbebauung kaum nutzbar. Dadurch wird der Kernort immer stärker durch „Industriebebauung“ von den umliegenden Wohngebieten abgetrennt.

Beschreibung der Verkehrsbelastung B303

Nachfolgend werden vorzugsweise gerundete Zahlenwerte verwendet, da die Straßenbaubehörde selbst über die geeigneten Zahlenwerte verfügt. In diesem Antragsteil weisen wir auf die uns wichtigen Punkte bei der Beurteilung der Zahlen hin. Entsprechend unserem Antrag beziehen wir uns nachfolgend vorzugsweise auf die Zahlen des Schwerverkehrs.

Bestehende Situation

Mit gut 6.000 KFZ / 24 h im Durchschnittsverkehr liegt die B303 eigentlich nicht in einem Bereich, der verkehrslenkende Maßnahmen zwingend notwendig machen sollte. Aber: der Schwerverkehrsanteil liegt – wie man nachfolgenden Zahlen entnehmen kann - bei teilweise **über 20 %!** Dies ist im Vergleich zu „normalen“ Bundesstraßen mit einem SV-Anteil von ca. 4- 8 % ein außerordentlich hoher Wert. Die „Verkehrsuntersuchung B 303 neu“ aus dem Jahre 2007 ergab werktags (Di. – Do)



Tagesbelastungen für den westlichsten Transit-Punkt Bad Berneck von knapp 2.000 LKW / 24h

Für Bischofsgrün liefert die automatische Dauerzählstelle Bischofsgrün (Zählstellennummer 5936 / 9102) Angaben, die die Verkehrsbelastung detailliert verdeutlichen. Die Zahlen des ersten und zweiten Quartals 2007 zeigen:

- Der SV-Anteil am Gesamtverkehr liegt bei knapp 25 % (d.h. jedes 4. Fahrzeug ist dem Schwerverkehr zuzuordnen)
- Beschränkt man die Betrachtung auf die Werktage Mo. – Fr., so ist bereits jedes 3. Fahrzeug ein Schwerlast (Anteil über 30 %).
- Selbst am Wochenende (Fr. – So.) sind noch ca. 15 % der Fahrzeuge Schwerlast, also selbst am Wochenende werden die Normalwerte auf Bundesstraßen überschritten.
- Während der Woche liegt der SV-Anteil **nachts** (22.00 – 6.00 h) bei **ca. 50 %** - das heißt, jedes 2. Fahrzeug ist ein LKW! Rechnet man die absolute Anzahl von durchschnittlich 300 LKW pro Nacht auf Minuten um, heißt das: **nachts knapp alle 2 Minuten ein LKW!**
- Tagsüber lassen sich durchschnittlich ca. 6 LKW pro Minute zu Spitzenzeiten zählen.

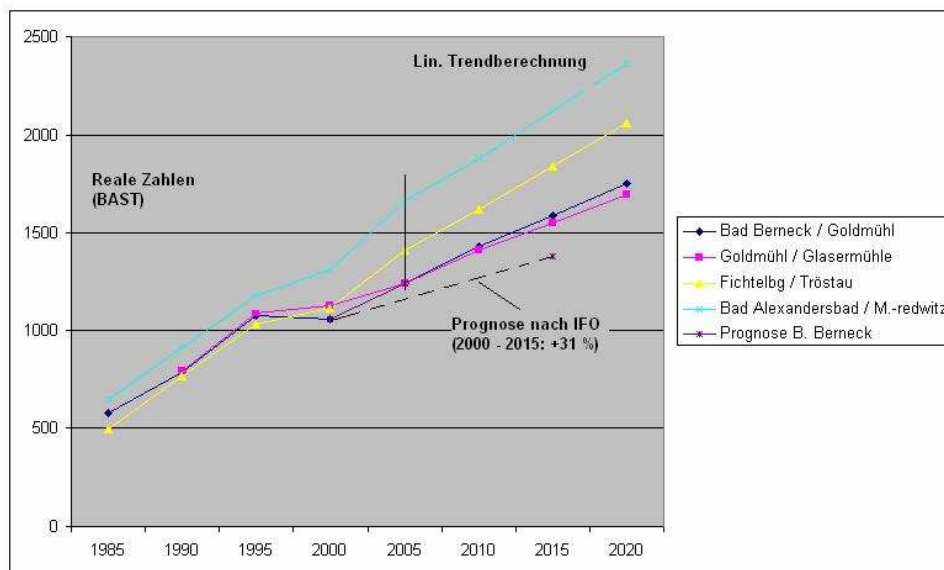
Zukünftige Situation

Tatsächliche Zahlen Schwerverkehr 1985 – 2005, lineare Trendberechnung 2005 - 2015

Für eine umfassende Betrachtung der B303 müssen wir auf die Zahlen von BAST zurückgreifen (wiederum nur Schwerverkehr, da der PKW-Verkehr nicht unser Problem darstellt):

	Bad Berneck / Goldmühl	Goldmühl / Glasmühle	Fichtelbg / Tröstau	Bad Alexandersbad / Marktredwitz
Zahlen BAST				
1985	577		495	644
1990	786	789	765	910
1995	1073	1085	1028	1178
2000	1056	1129	1120	1310
2005	1245	1243	1414	1667
Lin. Trendberechnung:				
2010	1429,2	1413,0	1622,3	1875,6
2015	1589,8	1553,6	1841,6	2120,2
2020	1750,4	1694,2	2060,9	2364,8

Diese Zahlen ergeben grafisch folgenden Verlauf (man beachte die Steigerungsrate der Zahlen bis 2005 an der B303 im Vergleich zur Prognose des IFO-Instituts!):



Prognose nach IFO: Gesamtprognose für Bayern: Zunahme der SV-Transit-Transportkm.

Was erwarten wir für die Zukunft?

- > Für Bayern wird 2000 – 2015 eine Zunahme des SV-Transitverkehrs von 31 % (km-Leistung) prognostiziert. **Die Zuwachsraten lagen aber durchschnittlich bei 25 %* schon zwischen 2000 und 2005 im SV!** Auf der B303 sind also im Schnitt bereits in den ersten 5 Jahren **80 % der prognostizierten Zunahme erreicht!**
- > Die voraussichtliche zusätzliche Verkehrszunahme durch Fertigstellung der **tschechischen R6** ist in obiger Trendberechnung **nicht berücksichtigt!**

* Durchschnittsberechnung inklusive Zählstelle Glasmühle / Höhenklinik (SV: 2005: 1437, 2000: 1042), für die keine vollständige Zahlenreihe vorliegt und die daher hier nicht enthalten ist.

Zum Vergleich: Bundesstraßen mit ähnlicher Belastung:

Zum Vergleich seien einige andere Bundesstraßen aufgeführt. Normalerweise sind Straßen mit SV-Belastungen wie die B303 ortsdurchfahrts- und kreuzungsfrei ausgebaut. Eine Ortsdurchfahrt durch einen Kurort mit vergleichbarer Belastung findet sich nur in Bad Reichenhall, wo sich – wie in Bad Berneck – 2 Bundesstraßen kreuzen. Und es würde kaum jemand auf die Idee kommen, eine Verbindungsstraße zwischen 2 Autobahnen wie die B505 mitten durch eine Kurort zu führen – letztlich wird die B303 aber genau hierfür, nämlich als Verbindungsstraße zwischen der Grenze bzw. der A93 und der A72 benützt.

Die Belastungszahlen mit Hinweisen zur Infrastruktur im Überblick:

<i>Straße</i>	<i>KFZ / 24 h</i>	<i>Anteil SV</i>	<i>SV</i>
B 303 Bad Berneck / Goldmühl (ohne B2!) Ergänzung : B2 Richtung Bayreuth B2 Richtung B303 Richtung A9 (Überschneidungen lassen sich nicht herausrechnen!!) Infrastruktur: Ampelgeregelte Doppelkreuzung, davon 1 Abzweigung Werkszufahrt Steinbruch	7.049 4.100 2.000	18,5,0 % 13,8 % 3,1 %	1245 565 62 1.594
B 505 AS Hirschaid – AS Pommersfelden (Abkürzung A70/73 – A3) Infrastruktur: kreuzungsfrei und ortsdurchfahrtsfrei ausgebaut	6.700	19,0 %	1273
Bad Reichenhall B21 B20 Infrastruktur: kreuzungsfrei, Kreuzung liegt im Wald abseits von Wohnbebauung im weiteren Verlauf sind beide Straßen ortsfern trassiert.	7.300 12.600	13,1 % 4,1 %	957 517

Als Präzedenzfall führen wir am Ende dieser Ausführungen die Bundesstraßen B7 / B27 / B400 auf, für die bereits ein Durchfahrtsverbot erlassen wurde.

Begründung des Antrages

Aufgrund der hohen Gesamtzahl an LKW's sowie aufgrund des extrem hohen Schwerverkehrsanteils auf der B303 stellen wir Antrag auf ein Durchfahrtsverbot auf der B303 im Zusammenhang mit verkehrsleitenden Maßnahmen zur Umlenkung des Schwerverkehrs auf die verfügbaren Autobahnen für LKW ab 7,5 to. (nachfolgend „Durchfahrtsverbot“ genannt). Wir berufen uns dabei auf folgende

Einschlägige Gesetzesnormen

- Europäisches Übereinkommen über die Hauptstrassen des internationalen Verkehrs (AGR)
- Fernstraßengesetz FStrG
- Straßenverkehrsordnung - §45 StVO

Europäisches Übereinkommen über die Hauptstrassen des internationalen Verkehrs (AGR)

In einer Kurzinformation der Bundesregierung „Einschränkungen des Straßenverkehrs auf Bundesstraßen“ heißt es über die rechtlichen Voraussetzungen für eine Einschränkung des Straßenverkehrs auf einer Europastraße:

„Europastraße ist eine für den internationalen Fernverkehr innerhalb Europas besonders gekennzeichnete und nummerierte Fernstraße. Es existieren keine rechtlichen Besonderheiten im Vergleich zur Bundesstraße. Die Einschränkungsmöglichkeiten des Verkehrs ergeben sich auch hier aus dem FStrG und der StVO“.

Insofern erübrigt sich eine weitere Betrachtung hinsichtlich der Besonderheiten durch den Status „Europastraße“.

Sollte die Behörde dieser Argumentation **nicht** folgen können und der Erlass einer Durchfahrtsperre lediglich am Status „Europastraße“ scheitern, sind unseres Erachtens folgende Punkte zu prüfen:

Das Übereinkommen regelt den Status einer Europastraße. Gemeinhin wird angenommen, dass dieses Übereinkommen durch Artikel 14 Einschränkungen des Verkehrs auf einer Europastraße verbietet.

Dieses Übereinkommen ist nicht so auszulegen, als hindere es eine Vertragspartei daran, die mit der Charta der Vereinten Nationen übereinstimmenden und auf das jeweils Erforderliche beschränkten Maßnahmen zu treffen, die nach ihrer Auffassung für ihre äußere oder innere Sicherheit notwendig sind.

Dieser Absatz bezieht sich auf das gesamte Übereinkommen und ist unserer Ansicht so aufzufassen, dass im Falle einer Bedrohung der inneren oder äußeren Sicherheit alle Bestimmungen des Gesetzestextes nachrangigen Charakter besitzen. Diese Norm enthält aber keinerlei Aussagen über Einschränkungen des Verkehrs auf Europastraßen, was der eingangs zitierten Auffassung entsprechen würde.

Es finden sich aber im AGR Hinweise, die durchaus für eine Verlegung der Europastraße (bei deren Verlaufslegung durch mehrere Kur- und Erholungsorte vermutlich nicht die eingetretene Verkehrsentwicklung erwartet wurde), sprechen:

* Kurzinformation „Einschränkungen des Straßenverkehrs auf Bundesstraßen“, Bearbeiter: gepr. RKn. Ulbricht vom 27. Mai 2004, Fachbereich VII, Reg.Nr. WF VII-092/04

AGR bestimmt in Artikel 3, welchen Bedingungen eine Europastraße zu entsprechen hat:

Die Strassen des internationalen E-Strassen-Netzes, auf das sich Artikel 1 bezieht, haben den Bestimmungen der Anlage II zu entsprechen.

Die Anlage II listet allgemeine Bedingungen, denen eine Europastraße entsprechen muss. Kennzeichnend ist, dass hier nicht nur verkehrliche Bedürfnisse, sondern auch Umweltschutz und Sicherheitsaspekte eine Rolle spielen.

Diese Regeln sind einzuhalten („Alle Bestimmungen dieses Anhangs sind unter Berücksichtigung einer vergleichenden Kosten-Nutzen-Rechnung und besonders im Hinblick auf die Sicherheit anzuwenden“).

So bestimmt Anlage 2

Die nachfolgenden Bestimmungen beziehen sich auf die grundlegenden Merkmale für den Bau und Ausbau der im folgenden «internationale Strassen» genannten Hauptstrassen des internationalen Verkehrs, und entsprechen dem gegenwärtigen Stand der Strassenbautechnik. Diese Bestimmungen gelten nicht für bebauten Gebiete. Diese sind, wenn sie ein Hindernis oder eine Gefahr darstellen, zu umgehen.

Straßenbautechnische Probleme bei der Anpassung an die Anforderungen einer Europastraße finden sich aber nicht nur im zentralen Ortsbereich Bad Berneck (insbesondere fehlender Platz für kreuzungsfreie Ausgestaltung), sondern auch im weiteren Bereich der Ortsdurchfahrt (Beseitigung von Grundstücksausfahrten, nicht kreuzungsfreie Einmündung von Ortsstraßen) und in der Abfahrt durch das Maintal (von uns nicht überprüfbar, aber eventuell keine Einhaltung von Mindeststradien für Kurven, Überschreitung von maximalen Steigungen?). Eine bauliche Beseitigung ist zeitnah nicht möglich und vermutlich auch wirtschaftlich nicht vertretbar. Dagegen wäre mittels einer „Umgehung“ der problematischen Strecke durch eine Verlegung der Europastraße über Autobahnen die Einhaltung aller Anforderungen ohne finanzielle Aufwendungen und ad hoc erfüllbar.

In der Tendenz wird Absatz II wohl für eine Linienführung über die Bundesautobahnen sprechen.

Es stellt sich außerdem die Frage, ob für eine Verlegung der Europastraße von der B303 auf die Autobahnen A93 / A9 zwischen Marktredwitz und Himmelkron überhaupt notwendig ist, da die Streckenführung für die E48 nur durch die Punkte Marktredwitz und Bayreuth festgelegt sind. Dabei wird Bayreuth aktuell nicht berührt, und durch die Umfahrung des Fichtelgebirges ergibt sich keine generelle Richtungsänderung.

Fernstraßengesetz - Leichtigkeit des Verkehrsflusses

Das Fernstraßengesetz bestimmt in § 7 Abs. 1 den Gemeingebrauch der Bundesfernstraßen

*Der Gebrauch der Bundesfernstraßen ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestattet (**Gemeingebrauch**).*

§ 7 Abs. 2 bestimmt, in welchen Fällen aufgrund dieser Norm der Gemeingebrauch eingeschränkt werden kann:

Der Gemeingebrauch kann beschränkt werden, wenn dies wegen des baulichen Zustandes zur Vermeidung außerordentlicher Schäden an der Straße oder für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs notwendig ist.

Der vorliegende Antrag bezieht sich lediglich auf den Schwerlastverkehr auf der Bundesstraße B 303. Nach §7(2) FStrG können Einschränkungen im Gemeingebrauch sich also auch dann ergeben, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt ist.

Auf der Bundesstraße B 303 ist seit Jahren – von einigen Ausnahmen abgesehen – ein Rückgang des privaten Personenverkehrs und ein Ansteigen des Schwerlastverkehrs zu beobachten. Auf den

umliegenden Straßen (B 22 und B 289) ist ein entgegen gesetzter Trend zu beobachten. Auch bei anderen Bundesstraßen im Bundesgebiet mit einem hohen Schwerlastanteil ist ein Rückgang des PKW-Verkehrs zu beobachten, so dass die Vermutung nahe liegt, dass die nicht mehr vorhandene Leichtigkeit des Verkehrsflusses auf der B 303 den mobileren PKW-Verkehr auf die umliegenden Verbindungen ausweichen lässt.

Das Fernstraßengesetz bevorzugt den Schwerlastverkehr in keiner Weise. Es ist deshalb zu prüfen, ob eine Beschränkung des Schwerlastverkehrs eine Erleichterung des PKW-Verkehrs zeitigt, so dass maßnahmenabhängig in einer Gesamtbetrachtung von keiner Beschränkung, sondern von einer Regelung des Gemeingebrauchs ausgegangen werden muss. Es kann sich auch ergeben, dass sich eine Beschränkung des Schwerverkehrs positiv auf die Leichtigkeit des Gesamtverkehrs auswirkt.

Durch die Planungsarbeiten für die B 303 neu ist die Datengrundlage geschaffen, die eine Überprüfung dieses Sachverhalts auf vergleichsweise einfachem und kostengünstigem Wege erlaubt.

Straßenverkehrsordnung § 45 Beschränkung in Kurorten

Nach § 45 Abs. 1 haben die Straßenverkehrsbehörden das Recht, in Bade- und heilklimatischen Kurorten den Verkehr zu beschränken.

Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. (...) Das gleiche Recht haben sie ferner (...) in Bade- und heilklimatischen Kurorten, (...)

Der Absatz ist voraussetzungslos, die Eigenschaft eines Bade- und heilklimatischen Kurortes wird also als hinreichend für eine Sperrung betrachtet. Dies bedeutet, dass bereits das Vorliegen dieser Voraussetzung den Behörden das Recht zur Sperrung verleiht. Allerdings ist hier vom Grundsatz der Verhältnismäßigkeit auszugehen.

Bei dieser Prüfung ist zu berücksichtigen, dass Bad Berneck bereits jetzt in seinem geographischen Ortszentrum einen Schwerverkehrsanteil besitzt, der in der Regel selbst bei nicht prädikatisierten Orten nicht auftritt. Im Vergleich mit anderen Kurorten ist Bad Berneck mit weitem Abstand mit dem höchsten Schwerverkehrsanteil belastet^{*}. Wie aus den Ausführungen zum Lärmschutz weiter hinten hervorgeht, ist zusammenfassend festzustellen, dass sich in Bad Berneck eine einzigartige und weit überdurchschnittliche Belastung für einen Kurort schon allein durch die B303 ergibt. Zusätzlich ist der Ort belastet durch den Verkehr auf der B2, der insbesondere bei Stausituationen auf der A9 erhebliche Ausmaße annehmen kann.

Wie bereits vorne ausgeführt, befinden sich außerdem mehrere gastronomische Betriebe mit Wirtsgärten sowie Vermieter von Privatzimmern direkt im Einzugsbereich der B303. Der dendrologische Garten – nach dem Kurpark der zweite Erholungspark für Gäste und Einwohner - liegt an einem Hang zwischen der der B303 und dem ehemaligen Siemens-Erholungsheim. Das Kurmittelhaus schließt sich mit Sichtkontakt zur B303 an. Direkt entlang der B303 sowie an den Hängen des Maintals oberhalb der B303 verlaufen mehrere Wanderwege.

^{*} Eine Ausnahme bildet lediglich Bad Säckingen (Baden-Württemberg). Allerdings ist in diesem Fall zu beachten, dass der Schwerverkehrsanteil lediglich ca. 10% beträgt und sich entlang der Bundesstraße Industriegebiete befinden. Es handelt sich also um lokalen Verkehr der sich durch die wirtschaftliche Bedeutung dieser Region erklärt.

Zusammengefasst sind wir der Meinung, dass verkehrsbeschränkende Maßnahmen gerechtfertigt sind,

- *da Bad Berneck als Heilbad besonders auf die Reinhaltung seiner Luft angewiesen ist*
- *da Tourismus, Fremdenverkehr und Kurbetrieb als wirtschaftlich wichtiger Faktoren darauf angewiesen sind, dass Bad Berneck und seine Umgebung Erholungsort bleiben kann*
- *da die angesprochene Einschränkung der „Leichtigkeit“ des Verkehrs mit der Folge einer immer schwereren Erreichbarkeit der Orte entlang der B303 sich negativ auf den Tourismus und die Qualität als Wohn-/Arbeitsort auswirkt*
- *die B303 mit dem Maintal ein Tal durchläuft, in dem sich ein Rad- und Wanderweg sowie an dessen Hängen sich zahlreiche Wanderwege sowie mit dem dendrologische Garten neben dem Kurpark der zweite relevante Erholungspark für Gäste und Anwohner befindet*
- *sowohl sich B2 als auch B303 unmittelbar neben dem Senioren- und Pflegeheim befinden sowie die B303 sich nur wenige Meter Luftlinie (Hanglänge) neben dem derzeit nicht in Nutzung befindlichen, aber zum Verkauf stehenden ehemaligen Siemens-Erholungsheim befindet.*

Aus unserer Sicht ist daher die Voraussetzung für eine Regelung nach diesem Paragraphen mehr als erfüllt.

Straßenverkehrsordnung § 45 Geordnete städtebauliche Entwicklung

§ 45 1(b) besagt, dass die Straßenverkehrsbehörden die notwendigen Anordnungen zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung trifft.

Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen (...) zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Während Absatz (1) durch die Formulierung „können“ den Straßenverkehrsbehörden einen gewissen Ermessensspielraum belässt, so ist dieser bei § 45 (1b) nicht mehr vorhanden. Die Straßenverkehrsbehörde muss also die entsprechenden Anordnungen treffen.

Die Bundesstraße 303 durchzieht den geographischen Ortskern von Bad Berneck und teilt die Stadt in zwei Teile, einen nördlichen und einen südlichen Teil. Entlang der B 303 zieht sich eine „rudere Mischbebauung“, gekennzeichnet durch eine durchwegs ältere Wohnbebauung durchsetzt von kleineren Gewerbebetrieben. Wie bereits ausgeführt, drücken sich diese eingeschränkten städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten durch die Wahl des Bauplatzes für das neu errichtete Seniorenheim oder die unbebauten Grundstücke zwischen Bundesstraße B303 und beispielsweise der Wohnbebauung in der Hammerstraße aus. Die Stadt leidet insbesondere als „Kurstadt“ darunter, dass alle Grundstücke entlang der B303 mehr oder weniger nur gewerblich genutzt werden können. Dadurch wird die „Kernstadt“ von den Wohnbezirken im Außenbereich mehr und mehr durch gewerblich genutzte Gebiete abgetrennt.

Eine Linienführung einer internationalen Straße durch das geographische Zentrum eines Kurortes ist wohl in der gesamten Bundesrepublik ohne Beispiel. **Allein diese Tatsache** spricht aus unserer Sicht dafür, dass auch hier die Anspruchsgrundlagen mehr als erfüllt sind.

Straßenverkehrsordnung § 45: Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen

§ 45 I 2 Nr. 3 StVO geht davon aus, dass verkehrsbeschränkende Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm möglich sind. Grenzwerte, die für eine Beurteilung der Belastungen der Wohnbevölkerung herangezogen werden könnten, gibt es für diese gesetzliche Regelung nicht. Das Bundesverwaltungsgericht geht davon aus, dass mit dieser Norm nicht nur der Schutz der körperlichen Unversehrtheit, sondern auch schon im Vorfeld dessen ein Schutz vor unzumutbaren Belästigungen gewährleistet werden soll (BVerwGE, U.v. 04.06.1986, 7 C 76,84, BVerwG 74, 234, 236)

Die bestehenden Lärmwerte in anderen Regelungen sind hier nicht unmittelbar anwendbar. Vielmehr wird danach gefragt, ob die Lärmbelastigung ortsüblich nicht zumutbar ist. (- BVerwG, U. v. 04.06.1986, 7 C 76.84, BVerwG 74, 234 (240), so auch HessVGH, U.v. 07.03.1989, 2 UE 319,84, NJW 1989, 2767 (2768f.)

Für die Bestimmung der Ortsüblichkeit werden von der Rechtsprechung die im Bauplanungsrecht bestimmten Gebietskategorien angewandt. In den vorliegenden Sachverhalten ist davon auszugehen, dass die Durchfahrstraßen als Dorf- oder Kerngebiet qualifiziert werden können. Dazu kommt der Status als Kurort.

Da uns keine umfassenden Untersuchungsergebnisse vorliegen, stützen wir uns auf eine Berechnung des Straßenbauamtes aus dem Jahr 2000. Hier wurde für ein Anwesen, das sich 300 m entfernt von der B303 befindet, Beurteilungspegel mit 53 dB(A) am Tag und 45 dB(A) bei Nacht ermittelt. Diese Werte aus dem Jahr 2000 liegen unter den für Bad Berneck angegebenen Grenzwerten von 59 dB(A) bei Tag und 49 dB(A) bei Nacht.

Folgende Faktoren weisen nach unserer Auffassung darauf hin, dass die aktuellen Belastungswerte heute durchaus eine Verkehrsbeschränkung rechtfertigen:

- Das genannte Anwesen liegt 300 m entfernt von der B 303. Obwohl wir keine Fachleute sind, unterstellen wir , dass alle näher an der Straße liegenden Häuser auch schon damals entsprechend höher belastet gewesen sein dürften.
- Es wurde bei der Berechnung ein LKW-Anteil von 20 % bei Tag und bei Nacht unterstellt. Es liegen uns keine entsprechenden Vergleichsdaten für Bad Berneck heute vor, es kann v aber vermutlich davon ausgegangen werden, dass die Ergebnisse der automatischen Zählstelle Bischofsgrün (Rangen) in der prozentualen Verteilung in etwa übertragbar sind. Demnach beträgt der LKW-Anteil in der 1. Jahreshälfte 2007 insgesamt 25 %, bezogen nur auf die Tage Montag – Freitag sogar 30 %. Nachts liegt der Anteil SV-Belastung durchschnittlich bei 40 %, bezogen auf die Tage Montag – Freitag sogar **bei 50% SV-Anteil!** Selbst wenn sich die Anteile für Bad Berneck aufgrund des Verkehrs auf der B2 etwas verschieben sollten, dürften 20 % mittlerweile deutlich überschritten sein.
- Nach der Zählstelle Bad Berneck / Goldmühl hat der Schwerverkehr von 2000 – 2005 um knapp 20 % zugenommen, der Gesamtverkehr dagegen nur um ca. 14 %- Nachdem ein LKW in der Geräuschemission vergleichbar ist mit etwa 10 PKW´s (Quelle: http://www.bund.net/verkehr/aktivwerden/aktivwerden_37/files/572_aktion_berechnung.pdf, Hinweise zum Berechnungsverfahren), müsste die Lärmbelastung deutlich überproportional gestiegen sein. Dabei ist in diesen Zahlen die zusätzliche Belastung durch die B2 nicht enthalten!
- Uns liegen keine aktuelleren Zahlen der Zählstellen vor, aber die aktuell veröffentlichte „Verkehrsuntersuchung B303 neu“ geht für Bad Berneck werktags (Di. – Do.?) von knapp 2000 LKW / 24 Std. aus.
- Ein Zuschlag wegen Ampelanlagen ist in der vorliegenden Berechnung nicht enthalten. Tatsächlich kann man aber als Anwohner am Galgenberg und vor allem an der Bayreuther Straße das Anhalten und Anfahren von LKW´s an beiden Ampelanlagen insbesondere nachts deutlich wahrnehmen.
- Es ist uns nicht bekannt, ob bei der Berechnung die Lage der Straße in einem Tal, die durchaus zu Effekten wie in Straßenschluchten von Großstädten führen kann, berücksichtigt wurde. Es wäre zu prüfen, ob insbesondere nachts LKW´s nicht über wesentlich längere

Zeiträume laut zu hören sind als dies bei einem Straßenverlauf in ebenem Gelände (der bei den Berechnungsverfahren vermutlich zu Grunde gelegt ist) der Fall wäre.

- Es ist uns nicht bekannt, ob das Prädikat „Kurort“ bei den zugrunde gelegten Grenzwerten eine Rolle spielt. Es erscheint uns aber wichtig, dass vor allem für Sommergäste, die sich in Privatzimmern oder den Gasthäusern entlang der B303 aufhalten, der Lärmpegel in den abendlichen Ruhestunden, die ja häufig auf Terrassen / Balkons verbracht werden, entscheidend für ein „Wohlfühlen“ sind. Das gleiche gilt selbstverständlich für alle Anwohner, deren Eigentumsrechte durch die eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten ihrer Gärten und Balkons beschnitten sind.

Nach subjektiver Einschätzung von betroffenen Anwohnern sind insbesondere die Lärmemissionen von LKW's das Problem. Obwohl auch hier keine genauen Zahlen vorliegen, kann wohl davon ausgegangen werden, dass ein Durchfahrverbot für LKW's zu einer Reduzierung des Schwerverkehrs von 40 – 50 % tags führen würde. Berücksichtigt man, dass die betroffene Strecke eine Länge von nicht einmal 50 km hat und LKW's normalerweise Be- / Entladeorte nachts nicht anfahren, kann man davon ausgehen, dass sich bereits abends während der Ruhezeiten und nachts eine Reduzierung des Schwerverkehrs von nahe % ergibt. Auch wenn sich der Gesamtverkehr rechnerisch durch die angestrebte Maßnahme nicht – wie häufig als Voraussetzung gefordert – um 50 % verringern würde, kann eine erhebliche Entlastung der Bevölkerung vom Verkehrslärm unterstellt werden, wenn die angeführte, plausible Tatsache, dass jeder LKW im Hinblick auf die Lärmverursachung 10 PKW's entspricht, unterstellt wird. Wir verweisen in diesem Zusammenhang außerdem auf die Ausführungen im Antrag auf die Durchfahrsperrung für die Bundesstraßen B7 / B27, in dem ausführlich dargelegt wird, warum auch eine Reduktion von weniger als 50 % eine spürbare Entlastung bringt und daher als Begründung ausreichend ist.“ (siehe Ende des Textes; der Antrag wurde uns von Klaus Schotte auf Anfrage zur Verfügung gestellt).

Straßenverkehrsordnung § 45: Erhaltung der Sicherheit und Ordnung

(1b) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen (...) zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung in diesen Bereichen

Im Bereich der Europastraße befinden sich in Gemeindegebiet von Bad Berneck

- Einmündung von 8 öffentlichen Straßen,
- 12 Ein- und Ausfahrten und
- 9 Bus- / Schulbusstellen außerorts mit ungesicherten Straßenübergängen, teilweise sogar in Bereichen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung.

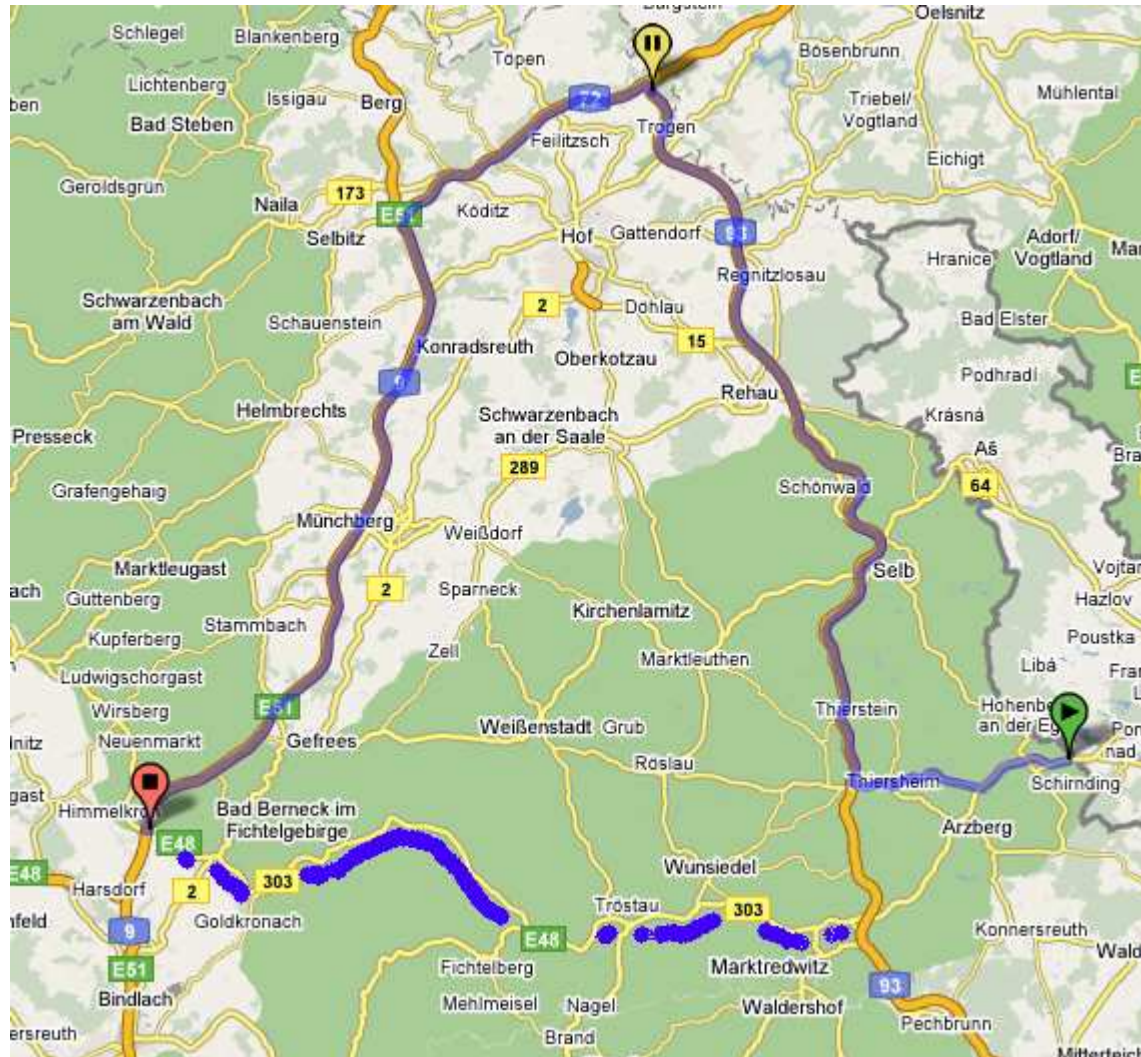
Außerdem fehlen mit Ausnahme des Bereichs Doppelkreuzung B2 / B303 und der Brücke über den Weißen Main bei der Pegelanlage Gehwege. Ein Radweg führt zwar parallel zur B303 von Bad Berneck nach Bischofsgrün, aber von diesem gelangt man beispielsweise auf einen beliebten Ausflugs-Spielplatz in Goldmühl nur durch Überquerung der B303 außerorts(!). Zwei Einkaufsmärkte innerorts sind weder vom Kernort entlang der B303 selbst noch vom nahe gelegenen (aber durch den Fluß getrennten) Radweg noch vom direkt hinter dem Aldi am Hang liegenden Wohngebiet Hammerstraße aus auf Gehwegen oder unter Nutzung von Fahrradstreifen zu erreichen. Alle außerhalb des Kernortes gelegenen Bushaltestellen gegenüber den Bebauungsseiten wie z.B. beim Café Hermann bei Escherlich oder Vorder-, Hinterröhrenhof sind zumindest in eine Fahrtrichtung nur durch eine Querung der an diesen Stellen völlig ungesicherten Straßen zu erreichen.

Insbesondere die außerorts gelegene Strecke Röhrenhof – Glasmühle erscheint aufgrund der Trassenführung für Gefahrguttransporte äußerst problematisch, zumal bei einem Unfall auch Trinkwasserversorgungsgebiete betroffen wären. Insbesondere angesichts der zu erwartenden Zunahmen im Schwerverkehrsbereich durch den zügigen Ausbau der R6 auf tschechischen Gebiet sollten hier Maßnahmen getroffen werden, ehe sich Mängel durch einen Anstieg von Unfallzahlen bemerkbar machen.

Darlegungen zur vorgesehenen Ausweichstrecke

Einem Durchfahrverbot stehen aber auch die Interessen der Spediteure nicht entgegen.

Kartografische Darstellung Fichtelgebirgsquerung B303 / Ausweichstrecke:



Auf den ersten Blick wirkt die Ausweichstrecke erheblich länger. Aber: Geht man von dem ungünstigen Fall aus, dass ein Transitfahrzeug von der tschechischen Grenze zur A93 den (Um-)Weg über die B303 wählt, ergibt sich für die Strecke A93 – Autobahndreieck BT / KU über die B303 eine Strecke von 47 km, bei der vorgeschlagenen nördlichen Umfahrung über Autobahnen eine Strecke von 104 km. Gehen wir von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h auf Bundesstraßen aus (welches angesichts der Steigungen und teilweise vielen Kurven und in Anbetracht der Vielzahl an langsameren, beladenen Fahrzeugen, die auch schnellere LKW behindern sowie der Ortsdurchfahrten eher zu hoch angesetzt sein dürfte) und von 70 km/h auf Autobahnen, ergibt sich eine Fahrtdauer von 56 Minuten über die B303, eine Fahrtdauer von 85 Minuten über die Autobahnen. Unterstellt man als Durchschnittsgeschwindigkeit auf der B303 auf 40 km/h, resultiert eine Fahrzeitverlängerung über die Autobahn von nur noch 15 Min. Angesichts der Vorteile einer Transitsperre für die Region dürfte eine Verlängerung der Fahrzeit in dieser Größenordnung zumutbar sein. Im übrigen wurde im nachfolgend genannten Präzedenzfall für das bereits vor dem Durchfahrverbot eingeführte Nachfahrverbot die vergleichbare Ausweichstrecke über die Autobahn bereits gerichtlich bestätigt.

Präzedenzfall: Sperrung der B7 / 27 / 400

Angestrebte Sperrung E49 – Plauen:

Wir weisen darauf hin, dass die sich in einer ganz ähnlichen Situation befindlichen Stadt Plauen im September einen Antrag auf Transitsperre für die durchquerende E 49 (Ausweichroute: A 72 / A9, Umweg ca. 30 km, d.h. knappe Verdoppelung der Strecke) stellen wird.

Sperrung der B7 / B27

Als Präzedenzfall für eine Durchfahrsperrung in einem äußerst ähnlich gelagerten Fall möchten wir die Sperrung der B7 / 27 / 400 im Bereich AS Wommen bis Kassel anführen. Eine Durchfahrsperrung war hier rechtlich möglich. Sollte ein Durchfahrverbot für die B303 nicht möglich sein, bitten wir darum, die Unterschiede zu der Situation B7 / 27 / 400 aufzuzeigen.

Zur Sperrung B27 B7 finden sich im Internet Angaben unter <http://www.avn.cooltips.de>

Bast meldet für 2005 in diesem Gebiet folgende Verkehrszahlen (wobei aus den hohen Anteile SV vermutlich geschlossen werden kann, dass die Zahlen vor Inkrafttreten der Sperrung ermittelt wurden):

Zählstelle	DTV	Anteil SV	LKW
AS Wommen -> Blinde Mühle:	3.600	36,1 %	= 1.300
Abzweig B27:	4.500	36,1%	= 1.624
Waldkappel -> B7 ?:	9.900	SV 15,9 %	= 1574
Hess. Lichtenau	15.700	13,3 %	= 2.088

Diese Sperrung besteht bereits seit 2005. Sie wurde im Rahmen eines Prozesses gerichtlich bestätigt.

Zitat (Internet) zum Durchfahrverbot B7 / B27:

Kassel, 13.09.2005

LKW-Durchfahrverbot auf B7 und B27 dient der Entlastung der Menschen

Zur Ankündigung der hessischen Spediteure und Logistikbetriebe gegen die Sperrung der B7 und 27 zu klagen:

Die Entscheidung des hessischen Verkehrsministers Dr. Riehl vom 19. Juli für ganztägige Durchfahrverbote für Transit-LKW war notwendig und nachvollziehbar. Nach Berechnungen des Ministeriums wurden Lärmpegel von über 70 db (A) in vielen Ortschaften entlang der beiden Bundesstraßen erreicht. Entscheidend für diese Belastungen sind die Anteile des Durchgangsverkehrs mit teilweise über 50%. Dabei blieben Abgasbelastungen und eine Einbeziehung von LKW ab 2,8 t, wie von der Aktionsgemeinschaft Verkehr Nordhessen gefordert, in der Betrachtung des Ministeriums noch außen vor.

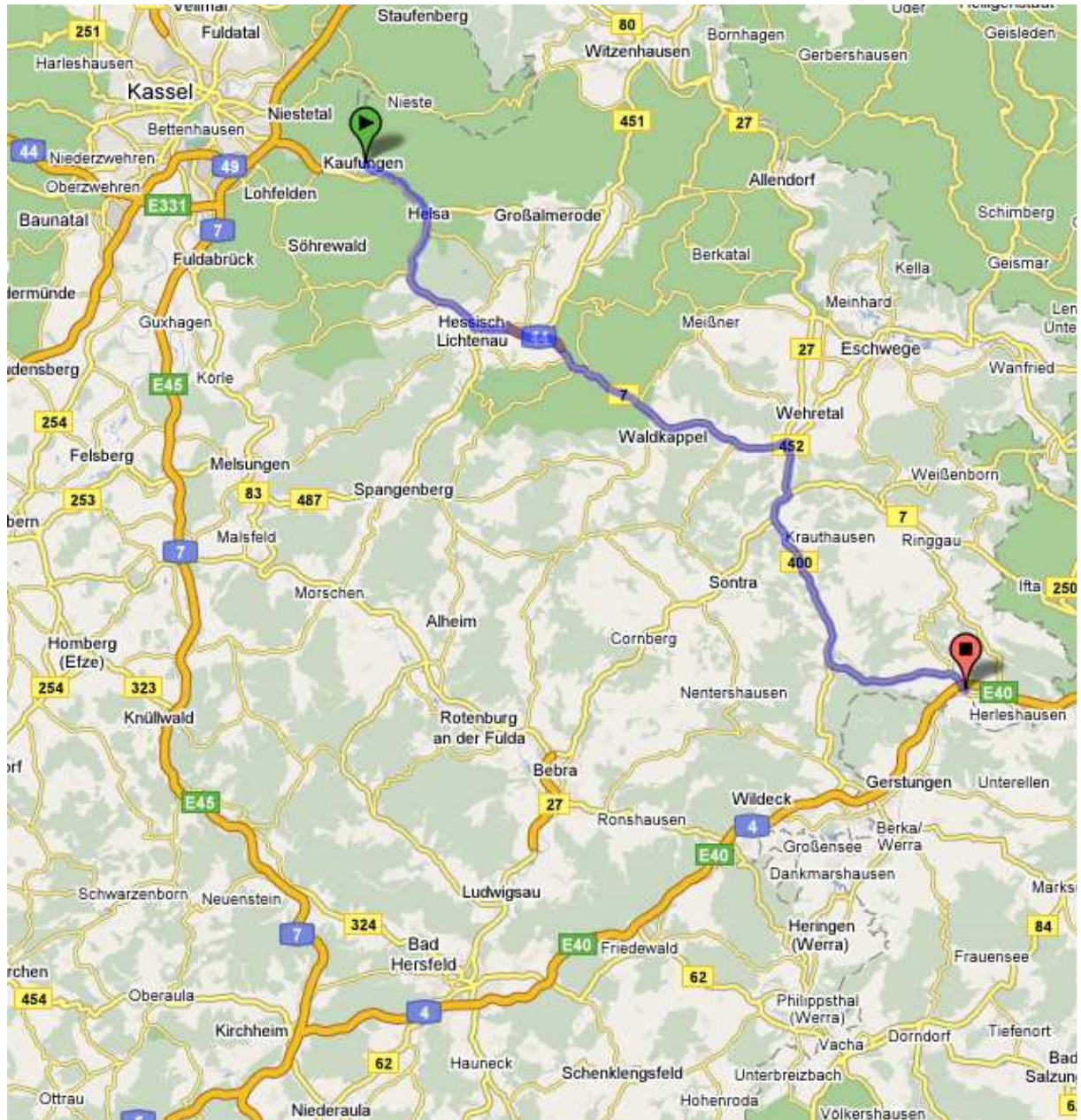
Dieses Ausmass der Lärm und Abgase waren eine erhebliche Belastung der Menschen und sind der entscheidende Grund für die Einschränkungen der Speditionsbetriebe. Selbstverständlich ist die Ausweichstrecke über die A7 und die A4 ein Stück länger und die LKW´s benötigen mehr Sprit. In diesem Zusammenhang jedoch von „ökologischem Wahnsinn“ zu sprechen, ist schon eine sehr eindimensionale Sichtweise. Als ökologischer Wahnsinn lässt sich vielmehr die derzeitige Organisation des Gütertransportes hauptsächlich durch LKW bezeichnen. Die AVN hält die angekündigte Klage der Spediteure für wenig aussichtsreich. Eine Beibehaltung der Sperrung wird von der AVN weiterhin aktiv unterstützt.

Rückfragen bitte an:
Klaus Schotte, Sprecher Aktionsgemeinschaft Verkehr
Nordhessen (AVN),
Tel. 0561-878384

Quelle für ein zugrunde liegendes Gutachten zur Sperrung:
<http://www.avn.cooltips.de/U-Philipp-Gutachten.pdf>:

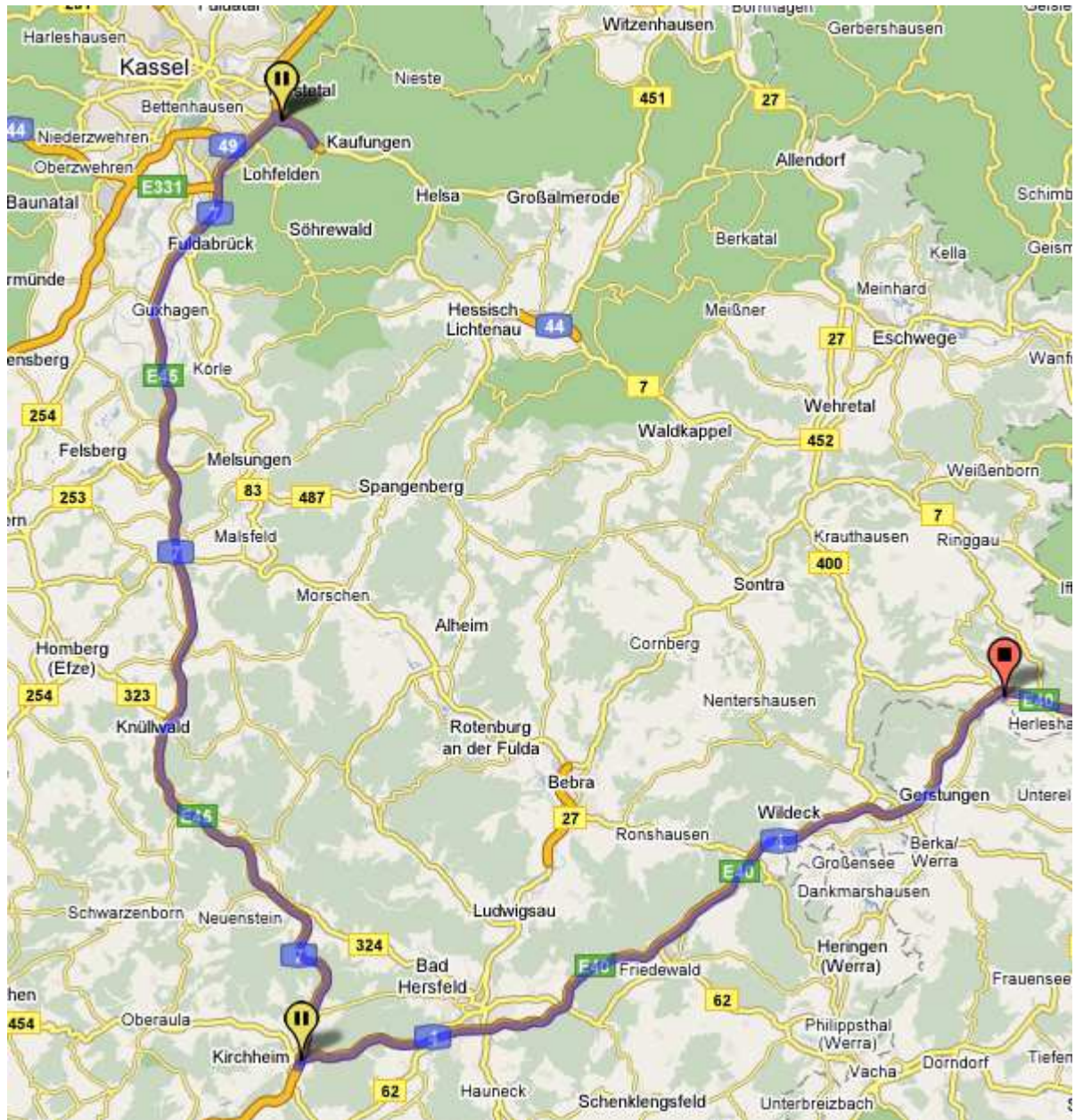
Die gesperrte sowie die Ausweichstrecke in kartografischer Darstellung:

Gesperrte Strecke Kaufungen – Wommen:



Fahrtstrecke: 57,7 km (56 Min. für PKW); bis BAB 7 62 km.
Zum Vergleich: B303 Grenze – Himmelkron: 57,3 km.

Vorgesehene Ausweichstrecke:



Ausweichstrecke: ca. 118 km, Fahrtzeit PKW: 1 Std. 8 Min..
Zum Vergleich: Ausweichstrecke Fichtelgebirge Grenze A93 – A9 – Himmelkron: 194 / 114 km).

„Gerichtsfestigkeit“ des Durchfahrverbotes:

Es wurde versucht, das Fahrverbot der B7 / B27 auf dem Klageweg zu „kippen“. Dazu eine Pressemitteilung aus der Internet-Site www.avn-cooltips.de:

Kassel u. Frankfurt/M, 24.01.2006

Werra-Meißner-Kreis LKW-Durchfahrverbot bleibt in Kraft BUND und AVN werden Gerichtsurteil prüfen

Der BUND Landesverband Hessen und die Aktionsgemeinschaft Verkehr Nordhessen (AVN) begrüßen die im Rahmen des Eilverfahrens vor dem hessischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) in Kassel erfolgte Bestätigung des LKW-Durchfahrverbotes.

Die beiden Organisationen kündigen aber auch eine kritische Prüfung des weiteren Verfahrens betreffend die weiterhin anhängige Klage der Tank- und Rastanlage an. Das Gericht hatte in seinem Beschluss zum Eilverfahren für die Behandlung der Klage im weiteren Verfahren angekündigt, dass Geeignetheit und Erforderlichkeit des Fahrverbotes zum Schutz der Wohnbevölkerung zu prüfen sein werden. Hieran haben AVN und BUND keinen Zweifel und fordern eine Beibehaltung der Maßnahme, deren Einführung im Sommer 2005 maßgeblich auf ihre Aktivitäten zurückzuführen sei.

„Die Anwohner der nordhessischen Bundesstraßen 7 / 27 / 400 konnten spürbar aufatmen. Wir wollen, dass der LKW-Verkehr auf den vorhandenen Autobahnen bleibt“ so AVN-Sprecher Klaus Schotte zur aktuellen Entwicklung. BUND und AVN werden erneut juristischen und fachlichen Beistand hinzuziehen um die weiteren Schritte zu prüfen. Das LKW-Durchfahrverbot bleibe ein wichtiger Bestandteil des umweltverträglichen Verkehrskonzeptes für Nordhessen.

Für Rückfragen:
Lutz Katzschner, BUND-Landesvorstand, Tel. 0561 / 804-2796
Klaus Schotte, AVN-Sprecher, 0561 / 87 83 84

Weitere Informationen im Netz unter www.bund-hessen.de und www.avn.cooltips.de

Auszug aus dem Gutachten zur Sperrung der B7 / B27 (Internet-Quelle siehe oben):

1.3 Das „3 dB-Kriterium“ als Ausschlussargument ungeeignet

... Nach den Angaben des HVMWL in seinem Schreiben vom 23.07.2003 würde hieraus jedoch keine Reduzierung um 3 dB(A) resultieren. Auf Grund dessen wird geschlussfolgert, dass die Voraussetzung für verkehrliche Maßnahmen nicht gegeben sei. Belegt wird diese rechtliche Auffassung mit einem Verweis auf den VGH Kassel, der in einer Entscheidung aus dem Jahr 1999 ausgeführt hat, dass dann, wenn keine Reduzierung um 3 dB(A) erreicht werden kann, eine Lärmreduzierung nicht wahrnehmbar sei (VGH Kassel, Urteil vom 31.03.1999 – 2 UE 2346/96 -, NJW 1999, 2057 (2058)). In dieser Entscheidung führt der VGH aus, dass bei Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Verkehrslärm eine rechnerische Reduzierung der Beurteilungspegel nicht ausreiche, um eine Anordnung zu rechtfertigen. Denn, so der VGH Kassel, nach allgemeinen Erkenntnissen der Akustik, kann das menschliche Ohr Lärmveränderungen erst bei einer Pegeldifferenz von 3 dB(A) wahrnehmen. Könne eine Reduzierung der Beurteilungspegel in dieser Größenordnung nicht erreicht werden, sei die verkehrsbeschränkende Maßnahme von vornherein nicht geeignet, den mit dem Verwaltungsakt verfolgten Lärmschutzzweck zu erreichen. Mittlerweile liegen wissenschaftliche Erkenntnisse vor, die eine solche Ableitung widerlegen. In einer Veröffentlichung von Mai 2004 (Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2004, S. 80) weisen Ortscheid und Wende (Umweltbundesamt Berlin) nach, dass die Voraussetzung der Reduzierung um 3 dB(A) nicht zur Ablehnung einer Anordnung verkehrsberuhigender Maßnahmen herangezogen werden kann (**Anlage 3**). Sie kommen zu dem Ergebnis, dass nach gesicherten Erkenntnissen der Wissenschaft, das menschliche Ohr sehr wohl in der Lage ist, selbst äußerst geringe Pegelunterschiede wahrnehmen zu können. In der Abhandlung stellen Ortscheid und Wende mehrere wissenschaftliche Studien und deren Ergebnisse dar. Als Beispiel werden verschiedene Modellversuche in Berlin vorgestellt. Dort wurde z.B. ein Durchfahrverbot für Fahrzeuge über 2,8 t, mit Ausnahme von Anliegerverkehr und geräuscharm eingestuftem Lkw in der Zeit von 22 bis 6 Uhr angeordnet. Hierdurch wurde „lediglich“ eine Pegelminderung von 1,0 dB(A) erreicht. Der Anteil der stark und äußerst stark Belästigten verringerte sich um 44 Prozentpunkte im Vergleich zur Vorher-Studie. Ortscheid und Wende ziehen das Fazit, dass auch Pegeländerungen von Verkehrsgeräuschen, die kleiner als 3 dB(A) ausfallen, von Anwohnern gut wahrgenommen werden. Je nach Maßnahme würden die Größenordnungen der Reaktionsvariablen variieren. Bei der Entscheidung für oder gegen Lärminderungsmaßnahmen werde deshalb zu kurz gegriffen, wenn lediglich akustische Kriterien zur Entscheidungsfindung herangezogen werden. Unter dem Eindruck der in der Praxis oft anzutreffenden hohen lärmmentlastenden Wirkung von – akustisch gesehen gering wirksamen – Lärminderungsmaßnahmen, sei der pauschale Verzicht auf die Umsetzung der Maßnahmen mit Hinweis auf das genannte „3-dB-Kriterium“ nicht zu vertreten und der betroffenen Öffentlichkeit nicht vermittelbar.