

Petition

„Ost-West-Durchfahrverbot für LKW über 7,5 t zul. Gesamtgewicht auf der B303 und im Naturpark Fichtelgebirge zwischen A93 und A9“

Begründung der Petition und
kritische Auseinandersetzung
mit den Ablehnungen der Anträge
durch die Landratsämter Bayreuth und Wunsiedel

Inhalt

Unter die Räder gekommen

Eine Einführung für Ortsunkundige

Begründung der Petition

Antrag auf Durchfahrverbot, Ablehnung und Begründung der Petition

Die Petition

Wortlaut

Die Ablehnung des Antrags auf Durchfahrverbot auf der Bundesstrasse B 303 durch
die LRA Bayreuth und Wunsiedel

Übersicht

Rechtliche Aspekte Art. 14 AGR

Rechtliche Aspekte § 45 STVO

Praktische Aspekte - Durchführbarkeit einer weiträumigen Sperrung

Unter die Räder gekommen

Eine Einführung für Ortsunkundige

Die B 303 im Hohen Fichtelgebirge

Die Bundesstraße B 303 führt in dem uns betreffenden Abschnitt als Teilabschnitt der Europastraße 48 Prag – Schweinfurt von der tschechischen Grenze bei Schirnding zum Autobahndreieck Bayreuth / Kulmbach. Sie stellt die Verbindung zwischen der A70 im Westen und der im vierspurigen Ausbau befindlichen R6 (Prag – Grenze) im Osten dar. Die Straße quert dabei das hohe Fichtelgebirge in seinem ökologisch und touristisch interessantesten Teil. Die richtungstreue Fortsetzung auf tschechischer Seite ist die derzeit in vierspurigem Ausbau befindliche Schnellstraße R 6, auf deutscher Seite die Autobahn A 70.

Die derzeitige Trasse führt im Hohen Fichtelgebirge durch ein weitgehend undurchschnittenes Waldgebiet mit Rodungsinseln, urtümlichen Fels- und Moorlandschaften. Sie quert auf einer Höhe von 770 m die europäische Wasserscheide im Quellgebiet von Saale, Eger, Naab und Main - eine Region von höchster ökologischer Bedeutung. Die Straße berührt oder durchschneidet die Naturschutzgebiete Luisenburg, Fichtelseemoor, Nußhardt und Haberstein, den Schneeberggipfel, den Plattengipfel. Vorbei auch an schützenswerten Geotopen wie den Zinngärten bei Tröstau, dem Ochsenkopfgipfel oder der Opferwanne bei Karches. Es ist das einzige in den Karten der REA mit der Farbe „rot“ als schutzwürdig gekennzeichnete Gebiet, das von einer Hauptverkehrsstraße durchzogen wird.

Das Gebiet ist mit Ausnahme der Kur- und Erholungsorte siedlungsarm, durch seine landschaftliche Schönheit stellt es jedoch die weitaus wichtigste ökonomische Ressource der auf den Tourismus angewiesenen anliegenden Gemeinden dar. Viele Haupt- und Nebenwanderwege führen direkt über die Trasse der Bundesstraße.

Mit dem Zusammenbruch des ehemaligen Ostblocks begann ein umfangreicher Ausbau der konkurrierenden tschechischen Bäder. Bei uns dagegen entfiel die Zonenrandförderung. Dafür stieg jedoch der Transitverkehr durch unser Gebiet auf ein mittlerweile kaum noch erträgliches Maß.



Interessant an diesem Foto ist nicht die Verkehrsdichte (es handelt sich um einen Stau), sondern die Verkehrszusammensetzung!

Insbesondere der sowohl absolut als auch relativ weit über dem Bundesdurchschnitt liegende Schwerlastverkehr stellt eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensqualität der Anwohner dar, da die B 303 direkt durch Wohngebiete in den Orten Tröstau und Bad Berneck sowie durch Ortsteile von Bad Alexandersbad und Bischofsgrün führt. Außerdem gefährdet vor allem die Lärmemission den Tourismus, eines der wichtigsten wirtschaftlichen Standbeine der angrenzenden Gemeinden. Da sowohl in der Presse als auch in den Plenardiskussionen des Landtags immer wieder behauptet wird, die Verkehrsbelastung der B303 sei gering bzw. entspräche nur der einer Kreisstraße, fügen wir als Anlage bei:

- Eine Karte der REA, die die Belastung durch LKW's für die Straßen im Fichtelgebirge aufzeigt
- Eine Übersicht über die anlässlich von Probe-Geschwindigkeitsmessungen ermittelten LKW-Verkehrszahlen auf der B303 Bad Berneck Höhe Röhrenhof (also ohne B2-Querungsverkehr!)
- Einige Fotos, die einen Einblick in die Verkehrsstruktur (Verteilung LKW / PKW) geben.

Fazit: Die Feststellung, dass die Gesamtverkehrsbelastung (5.760 Kfz/Tag Sept.08) der B303 nicht sehr hoch ist, trifft zu. Rechnet man jedoch nach gängigen Faustregeln¹, entsprechen die über 1.300 LKW / 24 h den Lärmemissionsbelastungen von 26.500 PKW innerorts bzw. 13.250 PKW außerorts. Dies wird bestätigt durch die Lärmberechnungen des Landratsamts Bayreuth, nach denen beispielsweise in Bad Berneck für die Anlieger der B303 mit 70 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts sogar der für Lärmsanierungen gesetzte Pegel überschritten wird!

¹ 1 LKW spricht emissionsmäßig innerorts 20 PKW, außerorts 10 PKW
26.01.2009

Begründung der Petition

Antrag auf Durchfahrverbot, Ablehnung und Begründung der Petition

Die Bürgerinitiativen entlang der B 303 alt versuchen bereits seit Jahren auf die oben beschriebene Problematik hinzuweisen und eine Verbesserung der Situation zu erreichen. 2007 wurde die Problematik durch die Übergabe von knapp 5.500 Unterschriften der Anliegerorte der B303 an das Verkehrsministerium dokumentiert. Weiterhin hat Herr Gunther Zeißler, Sprecher der BI Bischofsgrün in einem Brief an den damaligen Innenminister Herrn Dr. Günther Beckstein eine Verbesserung der aktuellen Situation angemahnt. In der Antwort auf dieses Schreiben hat Herr Innenminister Beckstein eine Sperrung der B 303 für den Schwerlastverkehr (Transitsperre) mit Hinweis auf Artikel 14 AGR als sehr unwahrscheinliche Lösung abgelehnt (näheres im nächsten Abschnitt). Die Lösung für unser Problem sah das Innenministerium damals in einem Neubau der B 303 (Fichtelgebirgsautobahn).

Wir - die Bürgerinitiativen an der B 303 in Tröstau und Bad Alexandersbad, in Bischofsgrün und in Bad Berneck - haben uns dennoch entschlossen einen entsprechenden Antrag an die unteren Straßenverkehrsbehörden – also die Landratsämter – zu stellen. Die Anträge gingen am 30.08.2007 dem Landratsamt Wunsiedel und am 18.09.2007 dem Landratsamt Bayreuth zu.

Die Anträge auf verkehrslenkende Maßnahmen für den Schwerverkehr auf der B 303 wurden am 22.07.2008 vom Landratsamt Wunsiedel und am 20.04.2008 durch das Landratsamt Bayreuth abgelehnt. In der Ablehnung wurde Bezug auf das Schreiben des Innenministeriums genommen und die dort aufgeführte Argumentation übernommen. Als Problemlösung wurde auch hier auf die Planungen zum Bau der B 303 neu verwiesen.

Mittlerweile hat sich die politische Meinung anscheinend - wir sind hier vor allem auf die lokale Presse angewiesen - insofern geändert, als dass die Fichtelgebirgsautobahn nicht gegen den Willen der Bevölkerung realisiert werden wird und als „politisch tot“ erachtet wird. Im Koalitionsvertrag der CSU und F.D.P. wird nun als Lösung ebenfalls die Sperrung der B 303, die durch die Umweisung der Europastraße E 48 vorbereitet werden soll, gesehen. Eine Transitsperre betrachten auch wir als sehr sinnvoll, da nur in diesem Fall die B303 alt den Verkehrsanforderungen genügen kann und damit eine problematische neue Trassenführung der B 303 – und alle Trassenführungen sind problematisch – unnötig wird. Unsere Annahme, dass der Status „Europastraße“ für die Einführung eines Durchfahrverbotes ohne Belang ist und die B303 daher wie eine „normale“ Bundesstraße behandelt werden kann, wurde mittlerweile durch das europäische Parlament bestätigt. Es muss also nicht auf eine Verlegung der E48 gewartet werden, auch wenn diese durchaus sinnvoll wäre – denn den Anforderungen an eine Europastraße entspricht die B303 ohnehin nicht.

Auch wurden nach unserer Ansicht im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens des Landratsamts Bayreuth wichtige Aspekte, die für ein Durchfahrverbot für den Schwerverkehr auf der B 303 sprechen, nicht berücksichtigt.

Besonders in Anbetracht der aktuellen politischen Diskussion um eine neue Trassenführung, die Ausdruck gefunden hat in mittlerweile zwei Landtagsdebatten zur Fichtelgebirgsautobahn, und angesichts der offensichtlichen Veränderung der Grundhaltung vieler politischer Verantwortungsträger zu der Thematik halten wir es aber nicht für sinnvoll, diese Entscheidung allein dem Ermessen der Landratsämter zu überantworten. Diese in weiten Teilen politische Entscheidung muss durch die politischen Entscheidungsträger vorbereitet werden. Diese Überlegungen führten uns dazu, die nachfolgende Petition an den Bayerischen Landtag zu stellen.

Die Petition

Wortlaut

Aufgrund der veränderten politischen Einschätzung und der neuen Aspekte, die sich auf rechtlicher Seite ergeben haben, stellen wir folgenden Petitionsantrag:

Der Bayerische Landtag möge beschließen, dass die untere Straßenverkehrsbehörde angewiesen wird, ein Ost-West-Durchfahrverbot für LKW über 7,5 t zul. Gesamtgewicht auf der B303 und im Naturpark Fichtelgebirge zwischen der A93 und der A9 zu planen und zeitnah zu realisieren.

Wir gehen unter Bezug auf eine Darstellung des Bundesjustizministeriums sowie eine Auskunft des europäischen Parlaments (siehe Anlage) davon aus, dass der Status „Europastraße“ für die Entscheidung über ein Durchfahrverbot für die B303 ohne Belang ist.

Die Ablehnung des Antrags auf Durchfahrverbot auf der Bundesstrasse B 303 durch die LRA Bayreuth und Wunsiedel

Übersicht

Der ursprüngliche Antrag auf Durchfahrverbot auf der Bundesstrasse B 303 stützte sich insbesondere auf die Bestimmungen des § 45 STVO. Aufgrund dieses Paragraphen lässt sich kein Rechtsanspruch auf eine Sperrung ableiten, sehr wohl jedoch der Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der unteren Straßenverkehrsbehörden (Landratsämter).

Die an die Landratsämter Bayreuth und Wunsiedel gestellten Anträge der BI B303 Bad Berneck, Bischofsgrün und Tröstau mit Situationsbeschreibung und ausführlicher Begründung finden Sie zusammen mit den Ablehnungsbescheiden in der Anlage.

Die Ablehnung des Durchfahrverbotes durch die Landratsämter Bayreuth und Wunsiedel gehen jedoch nicht auf einige wichtige Aspekte ein, davon zwei grundgesetzlich geschützte Rechte des Bürgers. Dies ist unseres Erachtens ein Fehler in der Ermessensentscheidung der Landratsämter.

Die nachfolgenden Seiten beschränken sich auf eine Würdigung der Ablehnung allein unter rechtlichen Aspekten. Politische Begründungen für ein Durchfahrverbot bleiben – obwohl natürlich vorhanden – außer Acht.

Wir möchten an dieser Stelle nochmals betonen, dass die eigentliche Interessensabwägung in diesem Falle nach unserer Ansicht nicht durch die Landratsämter, sondern aufgrund der überregionalen Bedeutung des Problems sinnvoller Weise durch die Bayerische Regierung erfolgen sollte.

Rechtliche Aspekte

Art. 14 AGR (Europ. Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs)

**Zu: LRA Wunsiedel: Ablehnung gesamt
LRA Bayreuth: Punkt 1 und 2 der Ablehnung**

Das Landratsamt Wunsiedel stützt die Ablehnung des Antrags der BI Tröstau ausschließlich auf den Status „Europastraße“ der B 303 bzw. das AGR.

Das Landratsamt Bayreuth verweist zwar bei seiner Ablehnung explizit darauf, dass das AGR bei der Prüfung außer acht gelassen wurde, nimmt in seine Ablehnung aber trotzdem die Stellungnahme von Herrn Dr. Beckstein auf, dass aufgrund Art. 14 AGR alle Maßnahmen ausscheiden, die nicht der Sicherheit des Verkehrs dienen.

Die BI B303 hat daher zu der Frage, ob der Status „Europastraße“ überhaupt für die Entscheidung für eine Durchfahrverbot relevant ist, nochmals eine Auskunft beim europäischen Parlament eingeholt.

Ergebnis:

Bundesjustizministerium² und europäisches Parlament³ sehen keine Besonderheiten der rechtlichen Situation bei Europastraßen gegenüber „normalen Bundesstraßen“ – daher sind nach unserer Meinung auch Maßnahmen zulässig, die nicht ausschließlich der inneren und äußeren Sicherheit dienen:

**Zu: LRA Bayreuth: Punkt 2 der Ablehnung:
Innere Sicherheit ist nach unserer Einschätzung bedroht:**

Selbst wenn man sich obiger Rechtsauffassung nicht anschließt, so ist ausdrücklich die Entscheidung darüber, ob eine Maßnahme die innere oder äußere Sicherheit betrifft, der Entscheidung des unterzeichnenden Staates überlassen. Es wäre also zu prüfen, ob durch die Situation an der B 303 die innere oder äußere Sicherheit gefährdet ist.

Das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht (Az. 1 A 610/07) kommt in einer Entscheidung zu folgendem Ergebnis:

Zwar ist § 45 Abs. 1 StVO, der die Verkehrsbehörde ermächtigt, aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs verkehrsbeschränkende Maßnahmen anzuordnen, grundsätzlich auf den Schutz der Allgemeinheit und nicht auf die Wahrung der Interessen einzelner Anlieger gerichtet (vgl. BVerwGE 74, 234 = NKW 1986, 2655, 2656; BVerwGE 92, 32 = NJW 1993, 1729, 1730), in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist aber anerkannt, dass der Einzelne einen - allerdings auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Behörde begrenzten - Anspruch auf verkehrsregelndes Einschreiten in bestimmten Fällen, nämlich dann haben kann, wenn die Verletzung seiner geschützten Individualinteressen in Betracht kommt. Das Schutzgut der öffentlichen Sicherheit und Ordnung im Sinne des § 45 Abs. 1 StVO, insbesondere soweit Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 dieser Vorschrift den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen herausstellt, umfasst nicht nur die Grundrechte wie körperliche Unversehrtheit (Ar. 2 Abs. 2 GG) und Eigentum (Art. 14 Abs. 1 GG). Dazu gehört auch im Vorfeld der Grundrechte der Schutz vor Einwirkungen des Straßenverkehrs, die das

² Kurzinformation zum Thema „Einschränkungen des Straßenverkehrs auf Bundesstraßen“ (Reg-Nr WF VII – 092/05) bezüglich einer Sperrung einer Bundesstraße, die gleichzeitig den Status einer Europastraße besitzt:

(Eine) 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.

³ siehe Anlage 3
26.01.2009

nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß übersteigen (BVerwGE 74, 234 a.a.O.; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 16. Mai 1997, 5 S 1842/95, zitiert nach Juris).

Nach dieser Entscheidung ist die öffentliche (also innere) Sicherheit und Ordnung auch dann gefährdet, wenn die oben genannten Rechtsgüter gefährdet sind. Dies zu zeigen, wird Aufgabe des nächsten Abschnitts sein.

Rechtliche Aspekte

§ 45 StVO - Straßenverkehrsordnung

Der Antrag auf Durchfahrverbot gründete sich auf die Bestimmungen des §45 StVO. Das Landratsamt Wunsiedel scheiterte bereits an der korrekten Analyse des Artikels 14 AGR und konnte folgerichtig § 45 StVO nicht im Rahmen pflichtgemäßen Ermessens prüfen. Im Bescheid des Landratsamts Bayreuth wird in Abschnitt (4) die Anspruchsvoraussetzung geprüft. Richtigerweise kam das Landratsamt Bayreuth zu dem Schluss, dass eine Ermessensabwägung vorzunehmen ist. Die bei dieser Abwägung des Landratsamts berücksichtigten Aspekte lassen sich wie folgt zusammenfassen.

Zusammenfassung der Interessensabwägung des Landratsamts Bayreuth

Punkte, die lt. LRA Bayreuth für eine Transitsperre sprechen (pro)

1. Einschränkung der Wohnqualität durch den stetig gestiegenen Verkehr auf der B 303 und der damit verbundenen Emissionen.

Punkte, die lt. LRA Bayreuth gegen eine Transitsperre sprechen (contra)

1. Das öffentliche Interesse ist höher zu gewichten als das private Interesse. Eine nähere Begründung fehlt.
2. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen sind stets subsidiär zu baulichem Lärmschutz anzusehen. Genannt werden Bezuschussung von passiven Lärmschutzmaßnahmen an Schlafzimmern und Kinderzimmern sowie andere Maßnahmen geringerer Eingriffsintensität wie z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen.
3. Die Funktion einer Europastraße und Fernstraße für den überregionalen Verkehr wird der B 303 durch eine Sperrung zum großen Teil genommen.
4. Eine geeignete und zumutbare Ausweichstrecke ist nicht vorhanden, die Umfahrung über die Autobahnen der Region ist aufgrund der deutlich längeren Fahrstrecke unzumutbar.

Würdigung der vorgenommenen Ermessensabwägung – für eine Transitsperre

Zu „Pro“, Punkt 1: „Sperrung wegen Einschränkung der Wohnqualität“

Es fällt auf, dass bei der Interessensabwägung auf der „pro-Seite“ des Abwägungsprozesses lediglich die Einschränkung der Wohnqualität geprüft wurde. Dies ist nach unserer Ansicht eine **unvollständige Abwägung**. **Zusätzlich** hätten zumindest folgende zusätzliche Gesichtspunkte geprüft werden sollen:

Artikel 2 Abs. 2 GG – Recht auf körperliche Unversehrtheit

Im Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (Deutscher Bundestag, 14. Wahlperiode, Drucksache 14/2300) wird ausführlich auf die Risiken des Verkehrslärms für die Gesundheit eingegangen. Als Nahziel für Grenzwerte für die Lärmbelastung werden dort folgende Grenzwerte als Nahziel angegeben: Tags 65 dB(A), nachts 55 dB(A). In Bad Berneck wurden Werte von bis zu 70 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts errechnet. Die Grenzwerte, die durch den Rat der Sachverständigen empfohlen wurden, entspricht nachts in etwa einem Siebtel der durch Bad Berneck rollenden Verkehrsmenge.

Gesundheitliche Grenzwerte für eine Beeinträchtigung dieses Grundrechts als Gesetzesnorm existieren nicht. In der Rechtsprechung sind jedoch einige Tendenzen auszumachen. Zumeist wird für eine Beurteilung der Innenraumpegel herangezogen. Wichtige Dämmwerte für eine Einschätzung finden sich im oben genannten Sondergutachten. Auch wird es als staatliche Pflicht des Staates angesehen, bereits eine Gesundheitsgefährdung zu verhindern. Wenn Außenpegel berücksichtigt werden, so wird meist bei einer den Sanierungspegeln der VLärmSchR 97 entsprechenden Lärmmenge eine Gesundheitsgefährdung angenommen. Ein Beispiel hierfür:

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde beginnt die entsprechende Schwelle (Anmerkung: Gemeint ist Unzumutbarkeit des Lärms) bei Erreichen eines Beurteilungspegels von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags bei Berücksichtigung der errechneten Gesamtlärmbelastung. Die Rechtsprechung bejaht im Rahmen einer Einzelfallprüfung die Voraussetzungen einer entsprechenden unzumutbaren Gesundheitsbeeinträchtigung ab den genannten Schwellenwerten (siehe BVerwG Urteil vom 23.04.1997 – 11 A 17.96). Auch die freiwillige Lärmsanierung der jeweiligen Straßenbaulastträger von betroffenen Immissionsorten an bestehenden Verkehrswegen geht in Nr. 37.1 der VLärmschR 97 von einem Grenzwert von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags zur Gewährung von Lärmvorsorge in Wohngebieten aus.
Regierungspräsidium Leipzig Az.: 14-0513.27-29

Artikel 14 Abs. 1 GG – Recht auf Eigentum

Aus einer Unterrichtung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt kann man entnehmen, dass

„die in der Richtlinie für Verkehrslärmschutz am Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (...) genannten Grenzwerte für die Lärmsanierung (Wohngebiete 70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts, Mischgebiete 72 dB(A) tags, 62 dB(A) nachts) können als eine Art allgemeiner Standard zur Bestimmung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze gelten.“

Eine Überschreitung bereits eines Pegels gilt nach VLärmSchR 97 als Bedingung zur Erfüllung der Grenzwerte. Mit den Maximalpegeln von 70 dB(A) tags und 63 dB(A) in der **Kurstadt** Bad Berneck sind sogar die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenzen für **Mischgebiete** überschritten.

Besondere Fürsorgepflicht des Staates

Grundgesetzlich geschützte Werte sind durch den Staat besonders zu schützen. Eine mögliche **Verletzung dieser Grundrechte werden als Gefährdung der öffentlichen Sicherheit** und Ordnung im Sinne des § 45 StVO angesehen. Der Schutz dieser Werte wird hierbei relativ weit gezogen:

„Das Schutzgut (...) umfasst nicht nur die Grundrechte wie körperliche Unversehrtheit (...= und Eigentum (...). Dazu gehört auch im Vorfeld der Grundrechte der Schutz vor Einwirkungen des Straßenverkehrs, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß übersteigen“. (Nieders. OVG, 1 A 620/07)

Dabei ist bereits die Verletzung des Grundrechts eines Einzelnen dem Bereich der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zuzuordnen. Das oben genannte Gutachten der Sachverständigen führt in Punkt 1.6 „Staatliche Pflichten zum Schutz der menschlichen Gesundheit „ aus:

34. Der Schutz der menschlichen Gesundheit gegen Risiken aus der Umwelt ist in erster Linie eine politische Aufgabe, hat jedoch auch einen verfassungsrechtlichen Gehalt. Art. 2 Abs. 2 S. 1 Grundgesetz (GG) verpflichtet den Staat nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zum Schutz von Leben und Gesundheit (BVerfGE 49, 89, 141; 56, 54, 73; 77, 170, 214f.; 88,203, 251). Das Recht auf körperliche Unversehrtheit umfasst die physische und die psychische Gesundheit, aber auch die körperliche Integrität jenseits von Schmerzen (DREIER, 1996, Art. 2 Rdnr. 18, 30). Das Bundesverfassungsgericht (BVerfGE 56, 57, 75) geht in einer Entscheidung zum Fluglärm davon aus, daß der Schutzbereich von Art. 2 Abs. 2 GG grundsätzlich weit zu fassen und nicht auf körperliche Eingriffe beschränkt sei, sondern auch Eingriffe mit vergleichender Wirkung umfasse. Die Gesundheitsdefinition der WHO wird jedoch für zu weit gehalten. Allerdings grenzt das Gericht nicht zwischen grundrechtsrelevanten Beeinträchtigungen unterhalb der Schwelle eines körperlichen Eingriffs, die ihrer Wirkung nach einem körperlichen Eingriff gleichzustellen sind, und bloßen irrelevanten Belästigungen ab. Auch wenn man Bagatellfälle vom Schutzbereich ausnimmt (BÖHM, 1996, S. 107; von MÜNCH und KUNIG, 1992, Art. 2 Rdnr. 66), weil die weite Ausgestaltung des Schutzbereichs die Gefahr in sich birgt, dass der Schutzbereich uferlos wird, liegt es nach Auffassung des Umweltrates nahe, lang andauernde erhebliche Belästigungen im medizinischen Sinne dem Schutzbereich des Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG zuzuordnen.

Die Verpflichtung des Staates sollte auch das Untermaßverbot beachten. Der Staat muss – unter Berücksichtigung entgegenstehender Rechtsgüter – einen angemessenen Schutz gewährleisten, wobei entscheidend ist, dass dieser auch wirksam ist. Dazu nochmals das Gutachten der Sachverständigen:

35. Der Gesetzgeber ist aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG verpflichtet, durch geeignete Maßnahmen das Leben und die körperliche Unversehrtheit umfassend zu schützen. Die Vorschrift ist nach herrschender Meinung nicht nur ein Abwehrrecht gegen staatliche Akte, sondern erlegt dem Staat auch eine Schutzpflicht auf. Dies wird mit dem objektiv-rechtlichen Gehalt der in den Grundrechten enthaltenen Wertentscheidungen begründet (BVerfGE 39, 1, 41 f.). Den Staat trifft eine Schutzpflicht nicht nur im Hinblick auf von ihm selbst geschaffene, sondern auch für von Dritten verursachte Gefahren (BVerfGE 46, 160, 164). Bei der Wahrnehmung dieser Aufgabe hat der Staat aber einen „weiten Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum“ (BVerfGE 77, 170, 214 f.). Konkurrierende private und öffentliche Interessen sind zu berücksichtigen, wobei bestimmte „Entscheidungsprodukte“ nicht vorgegeben sind (von MÜNCH und KUNIG, 1992, Art. 2 Rdnr. 56). In der zweiten Entscheidung zum Abtreibungsverbot (BVerfGE 88, 203 ff.) wurde dieser weite Spielraum eingeschränkt und ein Untermaßverbot konstruiert (vgl. zum Begriff ISENSEE, 1992, § 111 Rdnrn. 165 f.). Das Untermaßverbot geht über die bislang formulierten Anforderungen an die Erfüllung der Schutzpflicht hinaus, ohne dass es aber schon harte Kriterien für Maßnahmen des Gesetzgebers enthält. Schutzmaßnahmen müssen angemessenen Schutz bieten, also wirksam sein (BVerfGE 88, 203, 254). Die staatliche Fürsorgepflicht wird nicht schon dann erfüllt, wenn irgendwelche Maßnahmen getroffen werden, die lediglich „nicht gänzlich ungeeignet oder völlig unzulänglich“ sind. Von Verfassung wegen sind aber weder bestimmte

Instrumente vorgegeben noch spezifische Lösungen geboten. Eine Pflicht zum Einschreiten wird aber stets bejaht, wenn eine schwere Gefahr für Leib und Leben droht. Es ist allerdings umstritten, ob sich diese Rechtsprechung zum Schutz des Lebens auch auf den Schutz der körperlichen Unversehrtheit übertragen lässt. Nur in einer einzigen späteren Entscheidung (BVerfG, NJW 1996, 651) wird überhaupt auf das Untermaßverbot Bezug genommen, es werden jedoch die weiten Kontrollmaßstäbe der früheren Rechtsprechung herangezogen (vgl. STEINBERG, 1996, S. 1989). Insoweit ist die Reichweite der staatlichen Schutzpflicht noch ungeklärt. Jedenfalls hat der Gesetzgeber auch bei umfassender Anerkennung des Untermaßverbotes einen erheblichen Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum, in dessen Rahmen insbesondere auch Art und Umfang möglicher Beeinträchtigungen zu berücksichtigen sind.

Das Landratsamt wäre also verpflichtet gewesen, eine mögliche Verletzung der oben genannten Grundrechte zu prüfen. Mehr noch, bereits bei einer Gefahr einer Verletzung ist es Aufgabe des Staates, hier tätig zu werden. Dies ist kann nicht Aufgabe des einzelnen Bürgers sein.

Gebietsbezogene Aspekte: Schutz von Kur-, heilklimatischen Kur- und Erholungsorten

Bei der Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens hätte die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit einbezogen werden müssen. Dies umso mehr, als dass § 45 StVO explizit Bade- und heilklimatische Kurorte, Luftkurorte und Erholungsorte von besonderer Bedeutung erwähnt. Auch das BImSchG definiert für Kurheime noch geringere Grenzwerte als für reine Wohngebiete.

Es handelt sich bei dem betroffenen Gebiet eben nicht um ein urban geprägtes Gebiet, sondern um ein Gebiet, dessen Werthaltigkeit und Entwicklungsfähigkeit in der Eignung zur Erholung besteht⁴.

Selbst wenn auch die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit nicht gegeben sein sollte, so muss die Straßenverkehrsbehörde die notwendigen Anordnungen treffen zur „Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“. Dass eine hoch belastete Bundesstraße im geographischen Ortskern eines Heilbades bzw. Erholungsortes eine geordnete städtebauliche Einwicklung nicht zulässt, dürfte leicht ersichtlich sein und kann in Bad Berneck oder Tröstau jederzeit besichtigt werden.

Zu der Thematik „gebietsbezogene Schutzwürdigkeit“, obwohl im Antrag auf Transitsperre aufgeführt, haben sich die Landratsämter in der Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens **jedoch nicht geäußert**. Eine komplette Würdigung dieses Aspekts konnte schon aus dem Grunde nicht geschehen, da es an der notwendigen Tatsachenerhebung z.B. in Tröstau fehlte.

Würdigung der vorgenommenen Ermessensabwägung –gegen Transitsperre

Zu „Contra“, Punkt 1:

Das öffentliche Interesse ist höher zu gewichten als das private Interesse

Dem widersprechen wir unter 2 Aspekten:

Erstens wird eine Gefährdung von Grundrechten als ebenfalls vor öffentlichem Belang erachtet (siehe oben: Besondere Fürsorgepflicht des Staates). Es handelt sich hier also nicht um ein öffentliches Interesse, das gegen ein privates Interesse abzuwägen ist, sondern um zwei Interessen von öffentlichem Belang, davon eines sogar grundgesetzlich geschützt, die gegeneinander abgewogen hätten werden sollen.

Zweitens darf der Schutz vor Emissionsbelastungen in Orten, die wie die Anliegerorte der B303 auf den Tourismus als grundlegenden Wirtschaftsfaktor angewiesen sind, nach unserer Ansicht nicht als „privates“, sondern muss ebenfalls als „öffentliches Interesse“ gewertet werden. In der Ablehnung des Antrags wird beispielsweise das Anwesen einer der größten Arbeitgeber Bischofsgrüns explizit als unproblematisch eingestuft, da dort die Grenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete(!) nicht erreicht werden. Es liegt aber wohl auf der Hand, dass die vorhandenen Lärmbelastungen (57 db tags und 50

⁴ Details und Situationnsbeschreibung vgl. Anträge auf Durchfahrverbot
26.01.2009

db nachts) erholungssuchende Touristen von der Nutzung von Terrassen, Balkons und sonstigen Außenanlagen abschreckt. Außerdem erwarten Gäste in Kurorten, nachts bei geöffneten Fenstern ruhig schlafen zu können. Insofern wirkt sich die Lärmbelastung auch für Gewerbebetriebe der Anliegerorte durchaus existenzbedrohend aus – zumal der Gesetzgeber eine Förderung von Lärmschutzmaßnahmen beispielsweise durch Einbau von Schallschutzfenstern in Schlafräumen von Gewerbebetrieben (Hotels) explizit ausschließt. Das gleiche gilt für mehrere Betriebe in Bad Berneck: es kann von einem Unternehmer nicht erwartet werden, dass er in einen auf Urlaubsgäste ausgerichteten Betrieb investiert, wenn die Lärmbelastung bereits die Grenze zum enteignungsgleichen Eingriff überschritten hat und eine weitere Steigerung des Schwerverkehrs absehbar ist. Es liegt aber im Interesse des Gemeinwohls, als tourismusausgerichtete Gemeinde die Existenzbedingungen für Tourismusbetriebe zu schützen.

Zu „Contra“, Punkt 2:

Verkehrsbeschränkende Maßnahmen sind stets subsidiär zu baulichem Lärmschutz anzusehen / . Maßnahmen geringerer Eingriffsintensität wie z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Bauliche Maßnahmen an der B303 kommen aus kosten- und technischen Gründen zumindest in Bad Berneck nicht in Frage (vgl. Ablehnung durch das LRA Bayreuth). Zudem hat die Verlegung der B303 bei Bischofsgrün in einen Trog gezeigt, dass auch hohe Wände angesichts der die Orte umgebenden Hügellagen zu einer Lärmverstärkung statt zu einer erwarteten Lärminderung führen können.

Wenn die untere Straßenverkehrsbehörde (also das Landratsamt) der Ansicht ist, dass Maßnahmen geringerer Eingriffsintensität einen geeigneten Schutz bieten können, so muss es diese Prüfung durchführen. Es kann in Anbetracht der Probleme auf der Bundesstraße B 303 nicht Aufgabe des Bürgers sein, eine Lärmkartierung oder einen Lärminderungsplan zu erarbeiten. Hier ist der Staat in der Pflicht. Wir weisen aber darauf hin, dass beispielsweise der Einbau von Schallschutzfenstern in Schlaf- und Kinderzimmern von Privathäusern keinerlei Auswirkungen auf die Probleme, die uns als Erholungs- und Urlaubsregion betreffen, haben. Die Bemühungen Bischofsgrüns um eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem Neubauabschnitt der B303 zur Lärminderung wurden übrigens kürzlich abgelehnt.

Zu „Contra“, Punkt 3:

Die Funktion einer Europastraße und Fernstraße für den überregionalen Verkehr wird der B 303 durch eine Sperrung zum großen Teil genommen.

Dazu auch das Fernstraßengesetz

§ 7 FStrG (Gemeingebrauch)

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.

Dies ist sicherlich das Hauptargument gegen eine Sperrung der B 303 für den Transitverkehr. Allerdings wäre hier die Betroffenheit zu prüfen gewesen. Im Antrag hatten wir vermutet, dass die Leichtigkeit des Verkehrs in der aktuellen Situation durch den hohen Anteil Schwerverkehr in Verbindung mit den Steigungen, die ohnehin die für Europastraßen empfohlenen Maximalsteigungen überschreiten, aktuell nicht mehr gegeben ist. Zeigen würde sich dies anhand von Verkehrsverlagerungen von der B303 auf parallele Straßen. Dieses Argument hätte anhand der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung 2007 erhobenen Daten leicht geprüft werden können. Dies ist jedoch nicht geschehen.

Zu „Contra“, Punkt 4:

Eine geeignete und zumutbare Ausweichstrecke ist nicht vorhanden, die Umfahrung über die Autobahnen der Region ist aufgrund der deutlich längeren Fahrstrecke unzumutbar.

In der Anlage zum Antrag auf Sperrung der B 303 für den Transitverkehr haben wir einen Präzedenzfall – die Sperrung der B7/B27/B400 - angeführt. Eine nähere Betrachtung dieses Präzedenzfalles ist jedoch unterblieben. Aus der Antwort des Landratsamtes Bayreuth:

Nach unseren Recherchen beziehen sich die von der Bürgerinitiative Bad Berneck BI-B303 angesprochene Sperrungen der B 7 / B 27 / B 400 im Bereich der AS Wommen bis Kassel sowie der E 49 zwischen der A 72 und der A 9 auf mautbedingten Ausweichverkehr. Die Situation ist nicht mit der der B 303 vergleichbar.

Nun ist der Absatz 9 in den § 45 StVO aufgenommen worden, um zu verhindern, dass Schwerverkehr als Mautausweichverkehr auf nachgelagerte Straßen ausweicht. Dabei wird regelmäßig unterstellt, dass Mautausweichverkehr der Verkehr ist, der – obwohl eine zumutbare mautpflichtige Strecke zur Verfügung steht – diese nicht nutzt. Wir wollten mit diesem Präzedenzfall nicht eine Sperrung aufgrund Absatz 9 begründen, **sondern die Zumutbarkeit einer vergleichbar langen Ausweichstrecke belegen**. Dies wurde durch das Landratsamt Bayreuth nicht erkannt.

Auch sollte beachtet werden, dass es sich beim Transitverkehr um Strecken handelt, die in der Regel um die 800 km pro Fahrt betragen. Bei diesen Entfernungen gibt es vielfach Ausweichmöglichkeiten. So beträgt selbst die Entfernung Prag – Schweinfurt, also die E 48 vom Start- zum Endpunkt bei Nutzung der „Ausweichroute“ über Waidhaus statt 351 km nur 401 km, also selbst für diese „klassische Strecke“ über die B 303 beträgt der Umweg nur 50 km.

Des weiteren wäre zu prüfen, ob insbesondere die auf der B303 derzeit rückläufigen PKW-Zahlen nicht begründet sind durch Ausweichverkehr auf alternative Strecken, um den teilweise an Steigungen extrem verkehrsbehindernden LKW's auszuweichen. In diesem Fall wäre abzuwägen, ob das Interesse des Transit-Schwerverkehrs an einer kürzestmöglichen Fahrtroute Vorrang haben sollte vor dem Interesse des flüssigen PKW-Verkehrs, der beispielsweise für die Region Tröstau – Wunsiedel – Marktredwitz durchaus relevant für die Gebietsentwicklung ist. Für die Abwicklung des industriellen Ziel- und Quellverkehr in der Region wäre die B303 in ihrem derzeitige Zustand ausreichend.

Praktische Aspekte

Durchführbarkeit einer weiträumigen Sperrung

Eine Sperrung für den Transitverkehr ist eine zwar nicht alltägliche, aber auch keine seltene Maßnahme. Auch in Bayern gibt es viele Beispiele, seit Kurzem (wieder) die B 25 bei Dinkelsbühl oder als prominentes Beispiel München. Es ist nicht einsehbar, weshalb eine weiträumige Sperrung der B 303 und der wenigen parallelen Straßen aus praktischen Gründen nicht möglich ist, eine „Gebietssperrung“ wie in München jedoch schon.

Zitat aus der Ablehnung.



Abschließend möchte ich Sie noch darüber informieren, dass die Realisierbarkeit der in den Eingaben geltend gemachten Forderungen bereits anlässlich einer Dienstbesprechung (...hier werden die verschiedenen Landratsämter und Behörden erwähnt) umfassend erörtert wurde. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die beteiligten Fachbehörden zum Ergebnis kamen, dass es sowohl aus rechtlichen als auch aus praktischen Gründen nicht möglich sei, die o.g. Forderungen umzusetzen.

Bei einer Sperrung der B 303 und der parallelen Straßen durch das Fichtelgebirge lässt sich unseres Erachtens gerade anhand der hohen Zahl von LKW's mit ausländischen und nicht-regionalen Kennzeichen relativ leicht feststellen, ob die Sperrung auch eingehalten wird. Beispiele:

1. Stichproben: Bei Kontrollen an den „Endpunkten“ der Querungstrecken können gezielt alle Fahrzeuge kontrolliert werden, die mit „fremden“ Kennzeichen aus der entgegengesetzten Richtung passieren. Beispiel für die B303: in Bad Berneck Kontrolle von LKW's mit tschechischem Kennzeichen, vor der B93 Kontrolle von LKW's mit Kennzeichen westlich des Fichtelgebirges. Eine Prüfung müsste anhand der Ladepapiere leicht (evtl. sogar nachträglich durch Nachweisanforderung bei den Speditionen) möglich sein.
2. Vollautomatische Überwachung: per Kennzeichen-Scanner an den Beginn- und Endpunkten der Querungstrecken. Benötigt ein LKW zur Querung der Strecke A93 – A9 nur eine Zeitdauer, die der berechneten Fahrzeit für die Strecke entspricht, kann man von einem „Transist“ ausgehen. Benötigt er deutlich länger, ließe sich (evtl. stichprobenweise) bei der zuständigen Spedition (oder an der Grenze) eine Kontrolle anhand der Ladepapiere bzw. Routenplanung durchführen.

Wie dem auch sei, ein Erfahrungsaustausch mit den Behörden, die die zahlreichen in Deutschland bereits umgesetzten Transitsperrungen überwachen, dürfte wohl relativ schnell zu einer brauchbaren Methodik zur Überwachung des Transitverbots führen.