



Landratsamt Bayreuth, 95440 Bayreuth

Bürgerinitiative Bad Berneck BI-B 303
z.Hd. Frau Sandra Schiffel
Buchwaldweg 10
95460 Bad Berneck

Öffnungszeiten:

Allgemein
Mo. und Di. 07.30 - 15.00 Uhr
Mi. 07.30 - 12.00 Uhr
Do. 07.30 - 18.00 Uhr
Fr. 07.30 - 13.00 Uhr

Annahmeschluss Kfz-Zulassung
Mi. 11.30 Uhr
Do. 17.30 Uhr
Fr. 12.00 Uhr

Terminvereinbarungen außerhalb
der Öffnungszeiten sind möglich,
nicht jedoch in der Kfz-Zulassung

Unsere Zeichen: 3/33 - 1400.00
Sachbearbeiter: Herr RAR Meißner
Ihre Zeichen:
Ihre Nachricht vom:

Zimmer-Nr.: 66
Telefon: (09 21) 72 8-258
Telefax: (09 21) 72 8-88 258
eMail: hans-joachim.meissner@lra-bt.bayern.de

Bayreuth, 30.04.2008

**Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO);
Sperrung der B 303 für den Schwerverkehr (ab 7,5 t zul. Gesamtgewicht) und den Ge-
fahrgutverkehr im Abschnitt zwischen der AS Bad Berneck/Himmelkron der BAB A 9
und der AS Marktredwitz-Nord der BAB A 93**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Schiffel,

in der o. g. Angelegenheit wurden beim Landratsamt Bayreuth durch Bürgerinitiativen, Ge-
meinden, Gewerbebetriebe und Privatpersonen insgesamt neun Eingaben eingereicht; beim
Landratsamt Wunsiedel sind zwei Eingaben eingegangen. In diesen im Wesentlichen inhalts-
gleichen Eingaben werden die nachstehend aufgeführten Forderungen, z. T. als Querverweise
auf die Schriftsätze anderer Petenten, geltend gemacht:

- Rückstufung der E 48 (B 303) in eine „normale“ Bundesstraße,
- Durchfahrverbot für Lkw über 7,5 t zul. Gesamtgewichts (außer Ziel- und Quellverkehr)
zumindest in einer Fahrtrichtung und
- Sperrung für jeglichen Gefahrgutverkehr.

Durch diese Maßnahmen sollen die aus der Erhöhung der Verkehrsbelastung resultierenden
im Folgenden aufgezählten negativen Begleiterscheinungen möglichst ausgeschlossen, zu-
mindest jedoch deutlich reduziert werden:

- Beeinträchtigung der Bevölkerung durch Verkehrslärm und Abgase.
- negative Auswirkungen auf die Entwicklung des Fremdenverkehrs.
- Verlust der Prädikate „Kurort“, „Erholungsort“ oder „Luftkurort“ wegen überhöhter Schad-
stoffbelastung.
- massive Beeinträchtigung der Beherbergungsbetriebe durch Verkehrslärm und Abgase.
- Umweltgefährdung sowie Gefährdung der Bevölkerung durch Gefahrguttransporte.

Dienstgebäude:
Markgrafentallee 5
95448 Bayreuth

Konten:
570 001 206
198 10-851

Sparkasse Bayreuth (BLZ 773 501 10)
Postbank Nürnberg (BLZ 760 100 85)

Telefon: (09 21) 72 80
Telefax: (09 21) 72 88 80

E-Mail:
Internet:

poststelle@lra-bt.bayern.de
<http://www.landkreis-bayreuth.de>



EMAS

GEPRÜFTES
UMWELTMANAGEMENT
REG. NR. DE-106-00040

1. Das Landratsamt Bayreuth zeigt großes Verständnis für das Anliegen der Antragsteller. Die Zunahme insb. des Transitverkehrs infolge der Grenzöffnungen nach Osteuropa stellt für die Anwohner der betroffenen Gemeinden und den Tourismus eine erhebliche Belastung dar und geht mit einer Einschränkung der Wohnqualität einher. Aus diesem Grund wurde eine sehr umfassende und intensive Prüfung der Anträge vorgenommen, die alle beteiligten Stellen eingebunden hat. Hierbei wurde eine Bewertung ausschließlich an den Maßstäben der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) vorgenommen; Art. 14 des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs (AGR), der weitere über das deutsche Straßenverkehrsrecht hinaus gehende Einschränkungen enthält, wurde bei der Prüfung außer acht gelassen.
2. Die Forderung, die auf der Strecke Schweinfurt – Bamberg – Bayreuth – Marktredwitz – Cheb – Karlsbad – Prag verlaufende **E 48** im Abschnitt der B 303 zwischen der AS Bad Berneck/Himmelkron der BAB A 9 und der AS Marktredwitz-Nord der BAB A 93 in eine „normale“ Bundesstraße **zurückzustufen**, wurde durch den damaligen Innenminister und jetzigen Ministerpräsidenten des Freistaates Bayern, Herrn Dr. Beckstein, bereits in einem an die Bürgerinitiative Bischofsgrün BI – B 303 gerichteten Schreiben vom 20.06.2007 bewertet. Herr Dr. Beckstein führte aus, dass die Kennzeichnung als Europastraße nur mittelbar rechtliche Auswirkungen habe, jedoch aus dieser Bezeichnung deutlich werde, dass dem Straßenzug eine herausragende Bedeutung im europäischen Straßennetz zukomme. Wegen der aktuellen Einstufung als Europastraße gelte zugleich Art. 14 AGR, der auf Europastraßen nur solche verkehrsrechtlichen Maßnahmen zulässt, die für die äußere oder innere Sicherheit notwendig sind. Daher scheidet Maßnahmen nach nationalem Recht, die nicht der Sicherheit des Verkehrs dienen (also z. B. reine Maßnahmen des Lärmschutzes) aus rechtlichen Gründen aus.

Das Landratsamt Bayreuth hat den Antrag auf Rückstufung der E 48 (B 303) im Abschnitt BAB A 9 – BAB A 93 dennoch der Regierung von Oberfranken mit der Bitte um Weiterleitung an die zuständigen Stellen vorgelegt. Angesprochen wurde hierbei die mögliche Verlegung der E 48 auf die Strecke BAB A 9 – AD Bayer. Vogtland – BAB A 72 – AD Hochfranken – BAB A 93 – AS Marktredwitz-Nord – B 303 – Landesgrenze BRD/CZ, zumal die BAB A 9 und die BAB A 72 bereits jetzt Europastraßen sind (BAB A 9 = E 51, BAB A 72 = E 441).

Nach Mitteilung der Regierung von Oberfranken hatte es die Bundesregierung bereits auf Grund von Anfragen mehrerer Bundestagsabgeordneter abgelehnt, den Status der B 303 als Europastraße zu verändern. Ausweislich der Bundestagsdrucksache Nr. 16/6005 hat die Bundesregierung eine umwegige Ausweisung der Europastraße E 48 zwischen Bad Berneck und Marktredwitz über die Autobahnen A 9 / A 72 / A 93 anstelle des bisherigen direkten Verlaufes über die Bundesstraße B 303 negativ beurteilt, weil die Alternativroute der Funktion der Europastraßen als durchgängige Achsen widersprechen würde.

3. Die grundsätzliche Frage eines **Verkehrsverbotes für gewisse Verkehrsarten** wurde im Schreiben des Herrn Dr. Beckstein vom 20.06.2007 ebenfalls angesprochen. Er wies darauf hin, dass selbst eine formelle Abstufung der E 48 zur „normalen“ Bundesstraße an der tatsächlichen überregionalen Funktion der Bundesstraße B 303 im Netz der Bundesfernstraßen nichts ändern würde. Jede verkehrsrechtliche Anordnung stünde unter dem Vorbehalt, dass der gesetzlich geschützte Gemeingebrauch an den Strecken des Bundesfernstraßennetzes – auch mit Lkw – nur unter sehr eng begrenzten Voraussetzungen überhaupt eingeschränkt werden kann. Entsprechende Anordnun-

gen dürfen nur dort erlassen werden, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Selbst wenn die sachlichen Voraussetzungen für ein Verkehrsverbot dem Grunde nach gegeben wären, müsste die Straßenverkehrsbehörde in allen Fällen eine pflichtgemäße Ermessensabwägung vornehmen. Eines der maßgeblichen Kriterien ist dabei die Sicherstellung der Funktion einer Bundesstraße als Teil eines Gesamtnetzes für den weiträumigen Verkehr (auch mit Lastkraftwagen).

4. Das in den Eingaben geforderte **Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5 t** zulässigen Gesamtgewichts wäre auf der Basis des § 45 StVO anzuordnen. Es wurde geltend gemacht, dass die Beeinträchtigungen hauptsächlich von dem hohen Anteil des Transitverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen herrühren. Aus diesem Grund wurde als Tonnagegrenze das Gewicht von 7,5 t benannt und der Ziel- und Quellverkehr ausdrücklich ausgenommen.

Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 und Abs. 1 b Satz 1 Nr. 5 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum **Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen** beschränken oder verbieten; dies betrifft nach Abs. 1a auch Bereiche in heilklimatischen Kurorten, Luftkurorten oder in der Nähe von Krankenhäusern. Es ist dabei ohne Bedeutung, ob ein entsprechendes Verkehrsverbot für beide Fahrrichtungen oder nur für eine Fahrrichtung angeordnet wird. Auch ist es ohne Belang, ob vom Verkehrsverbot alle Lkw oder nur Fahrzeuge ab einer bestimmten Gewichtsklasse erfasst werden sollen. Jedoch dürfen laut § 45 Abs. 9 StVO insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Dabei ist ausweislich der amtlichen Begründung zu § 45 Abs. 9 StVO restriktiv zu verfahren.

Aufgrund § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO hat der Einzelne einen Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über ein straßenverkehrsrechtliches Einschreiten, wenn der Lärm oder die Abgase Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingegenommen und damit zugemutet werden muss. Abzustellen ist vielmehr auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Anlieger sowie auf eine eventuell gegebene Vorbelastung. Im Rahmen der Ermessensentscheidung sind ferner die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen. Schließlich sind die Interessen anderer Anlieger, die durch lärmreduzierende Maßnahmen ihrerseits übermäßig durch Lärm beeinträchtigt würden, in Rechnung zu stellen. Dabei ist auch die Frage zu klären, ob eine vertretbare Ausweichstrecke zur Verfügung steht.

Die Grenze der zumutbaren Lärmbelastung, bei deren Überschreitung ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO besteht, ist nicht durch auf Rechtssetzung beruhende Grenzwerte festgelegt. Die Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) können aber als Orientierungspunkte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze, deren Überschreitung die Behörde zur Ermessensausübung verpflichtet, herangezogen werden. Eine Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung ist danach jedenfalls ein Indiz dafür, dass die Lärmbelastung auch die Zumutbarkeitsschwelle in straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht nicht erreicht.

Die 16. BImSchV sieht folgende Grenzwerte vor:

| | Tag (06.00 – 22.00 Uhr) | Nacht (22.00 – 06.00 Uhr) |
|---|-------------------------|---------------------------|
| an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen | 57 Dezibel (A) | 47 Dezibel (A) |
| in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten | 59 Dezibel (A) | 49 Dezibel (A) |
| in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten | 64 Dezibel (A) | 54 Dezibel (A) |
| in Gewerbegebieten | 69 Dezibel (A) | 59 Dezibel (A) |

Hinzuweisen ist zunächst darauf, dass über die Anzahl der Fahrzeuge über 7,5 t zulässigen Gesamtgewichts keine ausreichend aussagefähigen Unterlagen vorliegen, da sowohl die amtlichen 5-Jahres-Zählungen als auch die Dauerzählstelle bei Bischofsgrün bereits Fahrzeuge über 3,5 t zul. Gesamtgewichts als Lkw werten. Darüber hinaus waren bei der Prüfung ausschließlich die aktuellen Verkehrszahlen zugrunde zu legen. Künftige Verkehrsentwicklungen mussten außer Betracht bleiben. Sollte der Verkehr jedoch auch künftig weiter steigen, so kann dies durchaus zu einer abweichenden rechtlichen Würdigung führen.

Im Streckenabschnitt zwischen der AS Bad Berneck/Himmelkron und der Abzweigung der nach Fichtelberg führenden St 2981 waren bei der amtlichen Verkehrszählung 2005 fünf Zählstellen eingerichtet. Ermittelt wurde eine Verkehrsbelastung (DTV Gesamtverkehrsaufkommen) zwischen 8235 und 6057 Fahrzeugen. Der Schwerverkehrsanteil betrug dabei zwischen 1372 und 1580 Fahrzeugen. Die Auswertung der Zahlen, die die Dauerzählstelle Bischofsgrün für das Jahr 2007 ermittelt hat, ergibt Lkw-Zahlen, die zwischen 958 (Dezember 2007) und 1451 (Juni 2007) schwanken. Zum Vergleich sei auf die DTV-Mittelwerte bei Bundesstraßen in Oberfranken (Gesamtverkehrsaufkommen: 8384 Fahrzeuge, davon Schwerverkehr 832 Fahrzeuge) und in Bayern (Gesamtverkehrsaufkommen: 9424 Fahrzeuge, davon Schwerverkehr 871 Fahrzeuge) verwiesen. Somit weist die B 303 eine überdurchschnittliche Belastung mit Schwerlastverkehr auf.

Das Immissionsschutzreferat des Landratsamtes hat aus den ermittelten Verkehrszahlen folgende Lärmbelastungen errechnet:

- a) Höhenklinik, Bischofsgrün
Tageszeit: 55 dB (A); zul. 57 dB (A) Nachtzeit: 47 dB (A); zul. 47 dB (A)
- b) Hotel Kaiseralm, Bischofsgrün
Tageszeit: 57 dB (A); zul. 64 dB (A) Nachtzeit: 50 dB (A); zul. 54 dB (A)
- c) privates Anwesen, östl. von Bad Berneck (Dachgeschoss)
Tageszeit: 69 dB (A); zul. 64 dB (A) Nachtzeit: 62 dB (A); zul. 54 dB (A)
- d) Seniorenhaus, Bad Berneck
Tageszeit: 70 dB (A); zul. 57 dB (A) Nachtzeit: 63 dB (A); zul. 47 dB (A)

Hieraus lässt sich ableiten, dass weder für die Höhenklinik noch für das Hotel Kaiseralm eine Überschreitung der Grenzwerte vorliegt, jedoch zukünftig durchaus eintreten kann. Dies ist als Indiz dafür zu werten, dass die Lärmbelastung auch die Zumutbarkeitschwelle in straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht derzeit nicht erreicht. Anders verhält es sich bei den Anwesen, die Bad Berneck betreffen. Hier liegen sowohl beim Senioren-

haus als auch bei dem östlich von Bad Berneck gelegenen Wohnhaus Überschreitungen der Grenzwerte vor.

Folglich ist das Landratsamt Bayreuth verpflichtet, eine Ermessenabwägung vorzunehmen. Dazu hat es alle öffentlichen und privaten Interessen abzuwägen und dabei insbesondere den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten.

Für eine Sperrung der B 303 für den Transitschwerlastverkehr spricht, dass dieser aufgrund der Öffnung der Grenzen nach Osten einen Großteil des Verkehrs auf der B 303 darstellt. Die ermittelten Verkehrszahlen zeigen deutlich auf, dass sich der Schwerlastverkehr in den letzten 20 Jahren deutlich erhöht hat (vgl. 1990: unter 800 Lkw). Dies führt zu einer erheblichen Zunahme an Lärm- und Abgasemissionen für die Anwohner und zu einer Einschränkung der Wohnqualität. Zumindest bei zwei Objekten wurden Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV festgestellt.

Allerdings ist das öffentliche Interesse, das gegen eine Sperrung der B 303 spricht, höher zu gewichten als die privaten Interessen.

Zwar werden die Grenzwerte beim Seniorenhaus, Bad Berneck erheblich überschritten, jedoch ist hier zu berücksichtigen, dass es sich bei diesem um einen Neubau handelt, der vor wenigen Jahren in voller Kenntnis der zu erwartenden Lärmbeeinträchtigungen im Kreuzungsbereich B 303/B 2 errichtet wurde. Im immissionsschutzrechtlichen Prüfungsverfahren wurde damals festgelegt, durch welche bautechnischen Maßnahmen die Überschreitung der Grenzwerte ausgeschlossen werden kann. Diese Vorgaben wurden umgesetzt. Das Berufen auf eine aktuelle Überschreitung der Grenzwerte steht hierzu in Widerspruch und kann leider nicht zu einschränkenden Lösungen führen.

Im Bezug auf das östlich von Bad Berneck gelegene Wohnanwesen liegt eine klare Überschreitung der Grenzwerte vor. Jedoch ist festzustellen, dass verkehrsbeschränkende Maßnahmen (wie eine Sperrung) stets subsidiär gegenüber dem baulichen Lärmschutz sind. Dies bedeutet, dass vorrangig Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden bzw. der Straße ergriffen werden müssen. Das Staatliche Bauamt Bayreuth hat uns mit Schreiben vom 17.03.2008 mitgeteilt, dass bauliche Maßnahmen an der B 303 aufgrund des unverhältnismäßig hohen Kostenaufwandes und wegen der Erschließung der betreffenden Gebäude über eine direkte Zufahrt zur Bundesstraße nicht in Betracht kommen, jedoch Lärmschutzmaßnahmen an den überwiegend zum Schlafen genutzten Wohnräumen (Schlaf-, Kinderzimmer) bezuschusst werden können, sofern im Einzelfall die gesetzlichen Vorschriften dafür vorliegen. Die betroffenen Hauseigentümer (vornehmlich derjenigen Einzelanwesen, welche unmittelbar neben der Bundesstraße stehen) sollen hierüber in nächster Zeit detailliert informiert werden.

Weiterhin ist die Funktion einer Bundesstraße als Teil eines Gesamtnetzes für den weiträumigen Verkehr (auch mit Lastkraftwagen) besonders hoch zu bewerten. Die B 303 dient als Fernstraße gerade dem überregionalen Verkehr; dies auch ungeachtet dessen, dass sie zudem noch als Europastraße ausgewiesen ist. Diese Funktion würde ihr durch eine so weitreichende Sperrung zum großen Teil genommen.

Hinzu kommt, dass eine vollständige oder auch nur teilweise Verlagerung des Schwerverkehrs auf die ebenfalls in West-Ost-Richtung verlaufende St 2180 (Gefrees – Weißenstadt – Röslau) bei der gegebenen Sach- und Rechtslage nicht in Frage kommen kann, da diese angedachte „Ausweichstrecke“ nach der fachlichen Beurteilung des Staatlichen Bauamtes Bayreuth noch größere Defizite habe als die B 303. Es mangelt daher an einer geeigneten und zumutbaren Umleitungsstrecke. Hierbei gilt der Grundsatz, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht zu einer Problemverlagerung führen dürfen. Die Umleitung des Schwerverkehrs auf die umliegenden Autobahnen (A

9 – A 72 – A 93 bzw. A 9 – A 6 – A 93) ist aufgrund der deutlich längeren Fahrstrecke nicht zumutbar.

Auch aus praktischer Sicht würde eine Sperrung der beantragten Art zudem erhebliche Probleme bereiten, da nicht nur die B 303, sondern alle sonstigen in Frage kommenden Ausweichstrecken gleichfalls gesperrt und entsprechend ausgeschildert werden müssten, um zu verhindern, dass die Lkw andere weit weniger geeignete Ausweichrouten nutzen. Zudem hat die Polizei mitgeteilt, dass Verkehrskontrollen unter dem Gesichtspunkt der notwendigen Zulassung des Anliegerverkehrs praktisch unmöglich seien.

Im Übrigen wäre die Sperrung für den Transitverkehr nicht verhältnismäßig. An Stellen, an denen auch der bauliche Lärmschutz keine ausreichende Abhilfe zu schaffen vermag, wäre zunächst an Maßnahmen zu denken, die eine geringere Eingriffsintensität aufweisen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Ferner kann eine Sperrung der B 303 auch nicht unter dem Gesichtspunkt des **Schutzes der Wohnbevölkerung vor Abgasen** angeordnet werden. Die durch die 22. BImSchV vorgegebenen Grenzwerte wurden nach der fachlichen Äußerung des Immissionsschutzreferates des Landratsamtes Bayreuth bislang nicht überschritten. Bestätigt wird dies durch die letzte periodische Überprüfung der Gemeinde Bischofsgrün hinsichtlich des Prädikats „anerkannter heilklimatischer Kurort“ im Jahr 2006. Im Gutachten des Deutschen Wetterdienstes wurde seinerzeit festgestellt, dass die lufthygienischen und bioklimatischen Voraussetzungen für das Prädikat ohne Einschränkungen gegeben seien. Hinweise auf eine Gefährdung des Prädikats seien nicht erkennbar.

Darüber hinaus liegen aus unserer Sicht auch keine über das übliche Maß hinausgehenden Verkehrsgefährdungen der Einwohner bzw. Urlauber (sei es als Kraftfahrer oder als Fußgänger) vor. Auf dem immerhin 19,3 km langen Abschnitt der B 303 zwischen den Landkreisgrenzen Kulmbach/Bayreuth und Bayreuth/Wunsiedel haben sich im Zeitraum zwischen dem 01.01.2005 und dem 31.10.2007 lediglich 21 Unfälle ereignet, wobei in keinem Fall Fußgänger beteiligt waren. Der Fußgängerschutz ist im Zuge der Ortsdurchfahrt Bad Berneck der B 303 und auch der B 2 durch ampelgesicherte Querungshilfen gewährleistet.

Nach alledem besteht leider keine Möglichkeit, Verkehrsverbote auf der Grundlage des § 45 Abs. 1, 1a, 1b StVO anzuordnen. Eine Verlagerung des Verkehrs mit Fahrzeugen über 7,5 t zul. Gesamtgewichts auf andere Straßen wäre als unzulässige Problemverlagerung zu werten.

5. Im Übrigen kann eine Sperrung der B 303 auch nicht auf § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gestützt werden. Die Voraussetzungen dieser Norm, die die Möglichkeit eröffnet, Straßen für den Mautausweichverkehr zu sperren, sind nicht gegeben. Es liegt kein belastbares Zahlenmaterial vor, das Rückschlüsse darauf zulässt, dass die Einführung der Bemauerung auf Bundesautobahnen zu veränderten Verkehrsverhältnissen auf der B 303 geführt hat. Es erscheint zudem recht unwahrscheinlich, dass Lkw vor Einführung der Autobahnmaut den Weg über die BABs A 9, A 72, A 93 bzw. A 9, A 6, A 93 wählten und nun die B 303 nutzen. Vielmehr sprechen die Gesamtzahlen der letzten 20 Jahre für eine kontinuierliche Zunahme des Verkehrs, die primär auf die politischen Umwälzungen im Osten Europas zurückzuführen sind.

Nach unseren Recherchen beziehen sich die von der Bürgerinitiative Bad Berneck BI-B 303 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.

6. Von den Antragstellern werden des Weiteren auch die **Sperrung der B 303 für den Gefahrgutverkehr** gefordert. Für diese Anordnung bedarf das Landratsamt nach der einschlägigen Richtlinie der Zustimmung der Regierung von Oberfranken.

Obleich sich nach den Statistiken der Polizeiinspektion Bayreuth-Land im Zeitraum zwischen dem 01.01.2005 und dem 31.10.2007 kein einziger Gefahrgutunfall ereignet hatte und zudem trotz Nachfragen beim Bundesamt für Güterverkehr, bei der Bundesanstalt für Straßenwesen, beim Polizeipräsidium Oberfranken, bei der Grenzpolizeiinspektion Schirnding, bei der Regierung von Oberfranken und beim Staatlichen Bauamt Bayreuth keine gesicherten Erkenntnisse hinsichtlich des Gefahrgutanteils am gesamten Lkw-Aufkommen gewonnen werden konnten (Schätzungen gehen jedoch von knapp 5 % des Lkw-Aufkommens über 7,5 t aus), hat das Landratsamt Bayreuth die Zustimmung der Regierung von Oberfranken für die Sperrung der B 303 im Abschnitt AS Bad Berneck/Himmelkron der BAB A 9 – AS Marktredwitz/Nord der BAB A 93 beantragt. In zwei persönlichen Schreiben an Herrn Regierungspräsidenten Wenning habe ich die Notwendigkeit der Sperrung für den Gefahrgutverkehr mit den zahlreichen Steigungs- und Gefällestrecken, welche u. U. bei einem Gefahrgutunfall (Mit-)Ursache für eine Gefährdung der Bausubstanz in Bad Berneck i. Fichtelgebirge und zahlreicher Fließgewässer im Zuge der freien Strecke der Bundesstraße sein könnten, umfassend begründet. Unter Vorlage fachlicher Stellungnahmen habe ich auch auf die verheerenden Auswirkungen eines größeren Gefahrgutunfalls auf den Fremdenverkehr und die Flora und Fauna im betroffenen Teil des Fichtelgebirges hingewiesen. Als Ausweichstrecke schlug ich deshalb die Route A 9 – A 72 – A 93 bzw. alternativ die Strecke A 9 – B 22 – B 299 – A 93 vor.

In seinen Schreiben vom 08.01. und 14.03.2008 führte Herr Regierungspräsident Wenning aus, dass die Regierung von Oberfranken sich bei der gegebenen Sach- und Rechtslage nicht imstande sähe, die Zustimmung zur beabsichtigten Sperrung der B 303 für den Gefahrgutverkehr zu erteilen. Die negative Beurteilung sei insbesondere darauf zurückzuführen, dass eine auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführende Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung insbesondere der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erheblich übersteigt, nicht nachgewiesen wurde. Ferner sei im Einzelfall zu prüfen, ob nicht weniger einschneidende Maßnahmen zur Verfügung stehen, um besonderen Gefährdungslagen zu begegnen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen an den Gefällstrecken). Schließlich betonte die Regierung, dass eine großräumige Umleitung über das Autobahnnetz nicht vertretbar erscheine, da entlang der B 303 zahlreiche Kommunen und Betriebe lägen, die mit entsprechenden Gütern versorgt werden müssen. Folglich bedürfte es der Erteilung von Ausnahmeregelungen in größerem Umfang, so dass das Verbot nicht mehr wirksam überwacht werden könne.

Zu meinem Bedauern kann damit auch keine Sperrung für Fahrzeuge, die Gefahrgut transportieren, angeordnet werden.

7. Abschließend möchte ich Sie noch darüber informieren, dass die Realisierbarkeit der in den Eingaben geltend gemachten Forderungen bereits anlässlich einer Dienstbesprechung am 19.11.2007, an der Vertreter der Regierung von Oberfranken, des Landratsamtes Wunsiedel, des Landratsamtes Kulmbach, der Großen Kreisstadt Marktredwitz, des Staatlichen Bauamtes Bayreuth, der Polizeiinspektion Bayreuth-Land und

meines Hauses beteiligt waren, 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.

Ich bedaure, Ihrem Anliegen aufgrund der geschilderten Gründe nicht Rechnung tragen zu können. Ungeachtet dessen darf ich Ihnen für Ihr Engagement danken und Ihnen weiterhin viel Erfolg wünschen. Es gilt zum Schutz unserer Bürger und unserer Region Fichtelgebirge zu verhindern, dass die B 303alt den zu erwartenden Verkehrsanstieg über die höchsten Höhen des Fichtelgebirges quasi als Ost-West-Trasse bewältigen muss. Dies ist nach meiner festen Überzeugung nicht machbar. Eine Lösung für den voraussichtlich weiter zunehmenden Schwerlastverkehr kann nur mittels einer anderen Trassenvariante gefunden werden. Hierzu dienen die laufenden Verfahren.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Dietel
Landrat