Fax ✓

FRAKTION DER CHRISTLICH-SOZIALEN UNION

IM STADTRAT ZU NÜRNBERG

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
02. MAI 2008 / ..... Nr. .....

VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme	
III	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absendung vorlegen	
		5 Antwort zur Unterschrift vorlegen	

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Wolffscher Bau des Rathauses
Zimmer 58
Rathausplatz 2, 90403 Nürnberg
Telefon:09 11 / 231 - 2907
Telefax: 09 11 / 231 - 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de
www.klemens-gsell.de

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2

90403 Nürnberg

bl/ 30.4.08
Bloß

Schwerlastverkehr - aktuelle Entscheidung des Bundesverwaltungsgericht zu Mautausweichverkehr und Immissionsschutz

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

für die CSU-Stadtratsfraktion stelle ich zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet im Verkehrsausschuss über den neuesten Stand zum Thema Schwerlastverkehr, nachdem sich kürzlich das Bundesverwaltungsgericht mit der Thematik des Mautausweichverkehrs vor dem Hintergrund des Immissionsschutz befasst und künftig niedrigere Lärmobergrenzen vorgesehen hat. Daraus könnten sich auch Anhaltspunkte für die Bewertung von Verkehrsführungen in der Stadt Nürnberg ergeben.

Begründung:

Gemäß einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (3 C 18.07) vom 13. März 2008 dürfen kommunale Straßenverkehrsbehörden zum Schutz der Anwohner vor Lärm und Luftschadstoffen Durchfahrverbote verhängen, um insbesondere den Mautausweichverkehr zu unterbinden. In Anlehnung an die eigentlich nur für den Straßen(aus)bau geltende 16. BImSchV kommen Fahrverbote in Betracht, wenn sich der Lärmpegel durch den Ausweichverkehr um mindestens drei Dezibel (dB(A)) erhöht oder aber auf einen Pegel von mindestens 70/60 dB(A) (Tag/Nacht) erhöht. Gemäß dem im Straßenverkehrsrecht geltenden Sichtbarkeitsgrundsatz müssen die Verbote und die Ausnahmen für die Kraftfahrer sofort erkennbar sein.

Um die Verlagerung des Schwerlastverkehrs von der mautpflichtigen Autobahn auf die B 25 zu unterbinden, verhängten das Landratsamt Ansbach und die Stadt Dinkelsbühl (die Beklagten) im Sommer 2006 versuchsweise befristet auf ein halbes Jahr ein Verbot für den Durchgangsverkehr mit Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als zwölf Tonnen. Das auf die Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr beschränkte Verbot wurde mit den Verkehrszeichen 253 (Verbot für Lkw) und den beiden Zusatzzeichen "Durchgangsverkehr" und "12 t" sowie einem weiteren Zusatzzeichen mit der Angabe der tageszeitlichen Geltung der Sper-

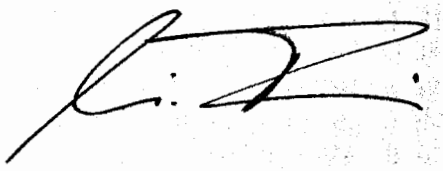
rung umgesetzt. In Fahrtrichtung Süd wurde außerdem ein Zusatzzeichen mit der Angabe "B 25 Zufahrt Landkreise Ansbach und Donau-Ries frei" und in Fahrtrichtung Nord ein Zusatzzeichen mit der Angabe "B 25 Zufahrt Landkreis Ansbach frei" angebracht. In Verkündungsblättern gaben die Beklagten außerdem bekannt, dass Fahrten zum Be- und Entladen bei Unternehmen in einem Korridor von ca. 30 km Luftlinie westlich und östlich der B 2 zwischen der Landkreisgrenze Donau-Ries (nördliche Grenze) und der Autobahn A 8 West (südliche Grenze) von dem Verbot ausgenommen seien.

Das Bundesverwaltungsgericht hat unter anderem die Voraussetzungen für den Erlass von Durchfahrverboten zur Unterbindung von Mautausweichverkehr präzisiert. Nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO können zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen und aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs bei erheblichen Auswirkungen mautfluchtbedingt veränderter Verkehrsverhältnisse angeordnet werden. Orientierungspunkte dafür, wann die Beeinträchtigungen durch Mautausweichverkehr diese Erheblichkeitsschwelle erreichen, können unter anderem der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImschV - entnommen werden. Erhebliche Auswirkungen liegen danach unter anderem vor, wenn sich der Beurteilungspegel durch den Mautausweichverkehr um mindestens 3 dB(A) erhöht oder aber ein Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erstmals erreicht oder überschritten oder - soweit eine solche Lärmbelastung schon zuvor bestand - erhöht wird.

Das vorliegende höchstrichterliche Urteil zeigt nach Ansicht des Deutschen Städte- und Gemeindebundes die straßenverkehrsrechtlichen Grenzen kommunaler Maßnahmen gegen verkehrsbedingte Immissionen auf. Der Versuch, eine interessengerechte Systematik von Ausnahmevorschriften umzusetzen, kann leicht am Maßstab der Vollzugstauglichkeit scheitern. Das Urteil unterstreicht daher auch die Forderung, die Lkw-Maut auf Ausweichstrecken außerhalb des Autobahnnetzes zu erweitern, um so mit geringem Vollzugsaufwand eine höhere Lenkungswirkung zu erzielen.

Zu begrüßen sind die Hinweise des BVerwG zu den Lärmpegeln, die Durchfahrtsverbote zur Unterbindung von Mautausweichverkehr rechtfertigen können. Daraus ergibt sich, dass ein Überschreiten des Beurteilungspegels von 70/60 dB(A) (Tag/Nacht) ein Fahrverbot auch dann rechtfertigen kann, wenn vorher keine Vergleichsmessungen zur Ermittlung der Veränderungen der Verkehrsbelastungen durchgeführt wurden. Entsprechend dieser Interpretation können eine Reihe weiterer Straßenverkehrsbehörden Durchfahrtsverbote prüfen, die vor Einführung der Maut keine Basismessungen der Verkehrsbelastung durchgeführt haben.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Frieser
Fraktionsvorsitzender