

SÄCHSISCHES
STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
UND ARBEIT

SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT
Postfach 10 03 29 • 01073 Dresden

Herrn
Klaus Brähmig, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

15. April 2004
Dresden,
Hausapparat: 8523
Bearb.: Weiler Hoffmann
Aktenzeichen: 52-3641.50-2
(Bitte bei Antwort angeben)

Anlage 2

Bundesstraße B 170 Dresden - Altenberg

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 22.03.2004, mit dem Sie auf die Belastung des LKW-Verkehrs für die Anwohner der B 170 hinweisen.

Die Problematik ist bekannt, die Auffassung und die rechtlichen Möglichkeiten seitens der Staatsregierung wurden den Betroffenen bereits mehrfach mündlich und schriftlich übermittelt.

Es ist unstrittig, dass der LKW-Verkehr auf der in Sachsen derzeit wichtigsten Transitstraße nach Tschechien und Südosteuropa eine hohe Belastung für die Anwohner darstellt.

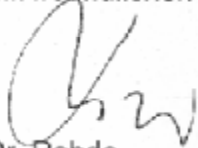
Mit der EU-Erweiterung werden hohe Zunahmen des Warenverkehrs, bis auf das Dreifache, erwartet. Hierzu ist Folgendes zu bemerken: Die Prognose betrifft den Zeitraum von 1997 - 2015. Die Zunahme ist von neuen Verbindungen (vorrangig A 17, Dresden - Prag) und von künftig zu öffnenden ca. 30 Verbindungen zwischen Sachsen und Tschechien mit regionaler Bedeutung zu übernehmen. Die B 170 wird dagegen - nach Verkehrsfreigabe der A 17 im grenzüberschreitenden Verkehr im Jahr 2006 - dem regionalen Verkehr dienen und vom Durchgangsverkehr wesentlich entlastet werden.

Die von den Petenten wiederholt geforderte Sperrung der B 170 für Gefahrguttransporte und Schwerlastverkehr bzw. die Einrichtung eines Nachfahrverbotes sind aus rechtlichen Erwägungen heraus nicht durchsetzbar. Dies wurde zuletzt in einer Stellungnahme vom 20.02.04 an den Sächsischen Landtag (s. Anlage) ausführlich begründet und ist den Petenten bekannt. Eine von den Anwohnern gewünschte Vorabentscheidung (vor Inbetriebnahme der A 17) - d. h. ohne konkrete Berücksichtigung der tatsächlichen Situation zum gegebenen Zeitpunkt - ist nicht möglich.

Ich stimme Ihnen in diesem Zusammenhang zu, dass ein Neubau der B 170 zwischen Dippoldiswalde und Altenberg die Anwohner im Bereich Dippoldiswalde - Schmiedeberg entlasten würde. Diese Alternative wurde allerdings nicht in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2003 aufgenommen. Damit ist eine Realisierung nicht absehbar.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass mit Entlastungen auf der B 170 wegen der bestehenden Sach- und Rechtslage erst mit der Verkehrsfreigabe der A 17 zu rechnen ist.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Rohde
Ministerialdirigent

Anlage

Schreiben SMWA vom 20.02.04

Anlage

abgegeben am 17. Feb. 2004

mit Anlagen 10/1



SÄCHSISCHES
STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
UND ARBEIT

SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT
Postfach 10 03 29 • 01033 Dresden

Sächsischer Landtag
Herrn Präsidenten
Erich Ilgen, MdL
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1

01067 Dresden

DER STAATSMINISTER

Dresden, 20. Feb. 2004

Telefax:

Post:

Aktenzeichen: 32-3941.30-2
(Bitte bei Antwort angeben)

Stellungnahme zum Beschluss des Sächsischen Landtages in seiner 96. Sitzung am 18.12.03 zur Mehrfachpetition von Brigitte und Lothar Rössel

Pet.: - 03/03333/3 - sowie den zugeordneten Petitionen

03/03342/3, 03/03343/3, 03/03344/3, 03/03390/3, 03/03393/3, 03/03394/3, 03/03395/3, 03/03422/3, 03/03426/3, 03/03435/3, 03/03439/3, 03/03465/3, 03/03508/3, 03/03525/3, 03/03580/3

„Verkehr auf der B 170“ (DS 3/9846)

Sehr geehrter Herr Präsident,

das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit nimmt zu den Punkten 1 und 2 (Tonnagebegrenzungen/Fahrverbote), 4 (Umweltgesichtspunkte) und 7 (Auslastung der „Rollenden Landstraße“) des o.g. Petitionsbeschlusses, die zur Berücksichtigung an die Staatsregierung überwiesen wurden, hiermit Stellung:

Die Mehrfachpetition von Brigitte und Lothar Rössel sowie zugeordnete Petitionen wenden sich gegen Sachverhalte, die bereits mehrfach (Pet. 03/03846/3 - „Schwerlastverkehr auf der B 170“ von Elinor und Rolf Schönfeld sowie Pet. 03/03987/3 - „Neubau der B 170“ von Herrn Holger Flegel) Gegenstand ausführlicher Stellungnahmen des SMWA waren.

Die Petition von Elinor und Rolf Schönfeld wurde durch das Plenum des Landtages abgewiesen. Zur Petition des Herrn Holger Flegel habe ich am 27.01.2004 Stellung genommen und die Abweisung empfohlen.

Ich bitte, aufgrund des Sachverhaltes, die vorliegende Mehrfachpetition abzuweisen.

Nachfolgend wird auf die zur Berücksichtigung überwiesenen Punkte eingegangen.

zu 1. und 2. Tonnägebegrenzungen / Fahrverbote einschl. Nachtfahrverbot

Straßenverkehrsbeschränkungen können grundsätzlich sowohl auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung (StVO) durch Straßenverkehrsbehörden und im Ausnahmefall durch Straßenbaubehörden als auch auf Grundlage des Straßenrechts durch den Baulasträger angeordnet werden. Zur vorläufigen Sicherung und bei Gefahr im Verzuge ist auch die Polizei zuständig.

- Rechtsgrundlage für verkehrsrechtliche Anordnungen ist § 45 StVO. Danach können Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenzüge aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten. Voraussetzung ist hierbei stets das Vorliegen einer konkreten Gefahrenlage und das Vorhandensein einer geeigneten und zumutbaren Umleitungsstrecke. Die zuständige Verkehrsbehörde im Landratsamt des Weißeritzkreises muss das Vorliegen dieser Voraussetzungen prüfen und abwägen, ob durch die Verkehrsverlagerung ggf. auf der Umleitungsstrecke eine größere Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs verursacht wird. Nach § 45 StVO sind nur vorübergehende Maßnahmen der Gefahrenabwehr in Abhängigkeit von der Dauer der jeweiligen Gefahrensituation zulässig. Die Forderungen des Petenten zielen aber auf generelle Verkehrsbeschränkungen für den LKW-Verkehr ab.
- Nach unserer Rechtsauffassung kann die Rollende Landstraße nicht als Umleitungsstrecke im Sinne der Vorschriften angesehen werden, damit fehlt eine wesentliche Voraussetzung. Außerdem hat das Sächsische Kabinett bereits auf einer Sitzung am 19.03.1996 explizit ein Nachtfahrverbot wegen des erheblichen Prozess- und Kostenrisikos abgelehnt. Dieses Risiko wird von uns auch bei allen anderen, dauerhaften Verkehrsbeschränkungsmöglichkeiten hoch eingeschätzt.
- Aufgrund des Vorbehalts des Straßenrechts dürfen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen widmungsgemäß gewährte Benutzungstatbestände nicht auf Dauer ausschließen, weil dies zu einer Teileinziehung führen würde, die als straßenrechtlicher Statusakt der Straßenbaubehörde vorbehalten ist. Der Widmungszweck der B 170 ergibt sich aus dem Bundesfern-

straßengesetz (FStrG). Danach sind Bundesfernstraßen öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 1 Abs. 1 FStrG). Eine Widmungsbeschränkung, die beispielsweise gerade den überörtlichen LKW-Verkehr ausschließen soll, ist für Bundesfernstraßen grundsätzlich nicht möglich.

- Gemäß § 7 FStrG ist die Straße uneingeschränkt dem Verkehr gewidmet. Der Gemeingebrauch kann gemäß § 7 Abs. 2 Satz 1 Alt. 1 FStrG nur beschränkt werden, wenn dies wegen des baulichen Zustandes zur Vermeidung außerordentlicher Schäden an der Straße notwendig ist. Nach dem Abschluss der Schadensbeseitigung des Augusthochwassers 2002 ist daher eine Einschränkung des Verkehrs auf Grundlage der geltenden bundesgesetzlichen Regelung nicht möglich. Die Bestimmung des § 7 Abs. 2 Satz 1 Alt. 2 FStrG, wonach der Träger der Straßenbaulast den Gemeingebrauch auch beschränken kann, wenn dies für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs notwendig ist, wird durch die spezielleren straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften verdrängt.

Die Sperrung der B 170 für **Gefahrguttransporte** aufgrund eines Antrages des Landratsamtes des Weißeritzkreises, speziell die Sperrung des Tunnels am Grenzübergang Altenberg, wurde bereits mit Schreiben des Regierungspräsidiums vom 24.11.2003 als rechtlich unbegründet abgelehnt. Verkehrsbeschränkungen sind nur zulässig, wenn die sachlichen Voraussetzungen erfüllt sind, die Maßnahme z. B. aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erforderlich ist, weil eine konkrete Gefahrenlage gegeben ist. Hierfür genügen die generellen Gefahren nicht.

Ergebnis:

Verkehrsrechtliche Einschränkungen sind demnach nur in wenigen, eng begrenzten Ausnahmefällen rechtlich zulässig. Zusammenfassend ist deshalb festzuhalten, dass aufgrund der bestehenden Rechtslage und des hohen Prozess- und Kostenrisikos im Wesentlichen keine Möglichkeiten für Verkehrsbeschränkungen auf der B 170 bestehen. Es fehlt am Vorliegen der notwendigen Voraussetzungen. Speziell die Möglichkeit eine Tonnagebegrenzung auf der B 170 kann nach der vollständigen Verkehrsfreigabe der A 17 aber noch einmal geprüft werden.

zu 4. Umweltgesichtspunkte

Hinsichtlich des Lärmschutzes sind an der Bundesstraße 170 aktive (Lärmschutzwände und -wälle) und passive Maßnahmen (Lärmschutzfenster, Lüfter) nach den Grundsätzen der so genannten **Lärmvorsorge** im Rahmen aller unter den Anwendungsbereich der 1990 erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung fallenden Baumaßnahmen umgesetzt worden. Die genannte Verordnung bildet die gesetzliche Grundlage für den Lärmschutz beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen. Sie definiert den Begriff der „wesentlichen Änderung“, schreibt ein Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmpegel vor und setzt die einzuhaltenen Immissionsgrenzwerte in Abhängigkeit von der Gebietskategorie fest. Zu einer „wesentlichen Änderung“ im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung kann nur ein erheblicher baulicher Eingriff (z. B. Bau von Zusatzfahr-, Stand- oder Abbiegestreifen) an der Straße selbst führen, der auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straße abzielt und zu einer spürbaren Verschlechterung der Lärmsituation führt. Aktive Lärmvorsorge-Maßnahmen sind z. B. beim Bau der Ortskernumfahrung Dippoldiswalde und beim Ausbau zwischen der Anschlussstelle Dresden-Südvorstadt der BAB A 17 und dem Abzweig Böllstraße umgesetzt worden. Im Bereich der Ortslage Bannewitz wird zudem ein Wohngebiet durch einen Lärmschutzwall östlich der B 170 (Bebauungsplanfestsetzung) geschützt.

Darüber hinaus hat die Straßenbauverwaltung des Freistaates Sachsen in allen Bereichen der bestehenden B 170, die nicht neu gebaut oder wesentlich geändert wurden und die Voraussetzungen erfüllen, Maßnahmen nach den Grundsätzen der so genannten **Lärmsanierung** durchgeführt. Die Lärmsanierung ist nicht gesetzlich geregelt. Sie stellt eine generell freiwillige Leistung des Bundes an bestehenden Bundesfernstraßen dar und ist demzufolge zu keinem Zeitpunkt als Pflichtleistung durchgeführt worden. Zumeist kommen Maßnahmen passiver Art zum Tragen, aktive Maßnahmen können nur selten umgesetzt werden (z. B. an Autobahnen). Grundvoraussetzung ist die Überschreitung von Immissions-Grenzwerten, die in den 1997 eingeführten Verkehrslärmschutzrichtlinien für verschiedene Gebietskategorien festgelegt sind. Mit der Umsetzung von Lärmsanierungs-Maßnahmen ist an der B 170 aufgrund der sehr hohen Lärmbetroffenheit bereits 1992 begonnen worden. Den betroffenen Anwohnern wurden insgesamt ca. 1,1 Mio. € zur Durchführung von passiven Lärmschutzmaßnahmen an Wohngebäuden erstattet, so dass hier die Lärmsanierung nahezu abgeschlossen ist. Des Weiteren hat die B 170 geräuscharme Asphaltdecken erhalten, die ebenfalls zur Reduzierung gesundheitsgefährdender Immissionen beitragen.

Ergebnis:

Zusammenfassend ist festzustellen, dass alle Möglichkeiten der Umsetzung von Schutzmaßnahmen, besonders gegen Lärm, seitens der Straßenbauverwaltung genutzt worden sind. Der Einsatz von Finanzmitteln des Bundes für zusätzliche Maßnahmen an der B 170 - ohne gesetzliche Grundlage und nach den bereits umgesetzten Lärmsanierungs-Maßnahmen - ist gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Bundesrechnungshof nicht begründbar. Die Forderung nach darüber hinausgehenden Leistungen (z. B. Lärmschutzwände im südl. Bereich der B 170) ist deshalb nicht gerechtfertigt.

zu 7. Auslastung der „Rollenden Landstraße“

Die derzeit sehr gute Auslastung der „Rollenden Landstraße“ hat sich bestätigt. Eine rückläufige Tendenz infolge der Wiederöffnung des Grenzüberganges Altenberg für LKW-Verkehr ist nicht nachweisbar. So stieg die Auslastung in den Monaten November und Dezember 2003 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres nochmals von 80 % auf 82 %.

Nach Inbetriebnahme der Autobahn A 17, Dresden - Prag kann die „Rollende Landstraße“ in ihrer derzeitigen unwirtschaftlichen Form als begleiteter Transport nicht fortgeführt werden. Jährlich subventionierten der Freistaat Sachsen und die Tschechische Republik das Vorhaben mit ca. 5 Mio. € bzw. 2,5 Mio. €.

Im Interesse der weiteren Entlastung des Straßennetzes vom LKW-Verkehr werden im Auftrag des SMWA und des tschechischen Verkehrsministeriums Untersuchungen zur Weiterführung des Schienentransportes als unbegleiteter kombinierter Verkehr auf privatwirtschaftlicher Basis geführt.

Ergebnis:

Die empfohlene Weiterführung des Schienentransportes nach Inbetriebnahme der A 17 wird bereits im Auftrag des SMWA untersucht. Eine Realisierung wird vom Untersuchungsergebnis abhängen.

Zusammenfassung

Die B 170 ist derzeit die einzige, und damit außerordentlich wichtige Fernstraße mit europäischer Bedeutung (Europastraße E 55) für den überregionalen Durchgangsverkehr im Osterzgebirge. Eine wesentliche Verkehrsentlastung wird (erst) mit der Verkehrsfreigabe der Autobahn A 17, Dresden - Prag als künftiger E 55 eintreten.

Den grundsätzlichen Anliegen der Petenten in den Punkten 1, 2, 4 und 7 des Petitionsbeschlusses - Verkehrsbeschränkungen, Umweltschutzmaßnahmen an der B 170 sowie Weiterführung von Schienentransport im Elbtal - kann über das von der Staatsregierung bereits durchgeführte Maß hinaus nicht stattgegeben werden. Aufgrund der bestehenden Sach- und Rechtslage kann der Petition deshalb nicht abgeholfen werden.

Mit freundlichen Grüßen


i.V. Dr. Martin Gillo