

**Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland (BUND)
Landesverband Hessen**

Ursula Philipp-Gerlach
Rechtsanwältin
am Oberlandesgericht Frankfurt/Main
Fachanwältin für
Verwaltungsrecht

Dirk Teßmer
Rechtsanwalt
am Landgericht Frankfurt/Main

Niddastraße 74
60329 Frankfurt/Main

Tel.: 069 / 23 20 71
Fax: 069 / 23 20 90

UPhilipp@pg-t.de
DTessmer@pg-t.de

www.pg-t.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom Unser Zeichen, unsere Nachricht vom
202 P 044

Frankfurt am Main, den
30.06.2003

Durchfahrverbot für Lkw auf der Bundesstraße 7 / 27 / 400

I. Sachverhalt

Die Wiedervereinigung hat es mit sich gebracht, dass zwischen Kassel und Eisenach auf der Bundesstraße 7 / 27 / 400 eine enorme Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs zu verzeichnen war. Seit dieser Zeit leidet die Bevölkerung unter einer enormen Lärm- und Abgasbelastung durch den Kraftfahrzeugverkehr. Von staatlicher Seite aus wird zur Lösung dieses Verkehrsproblems die Autobahnplanung der A 44 vorangetrieben. Der BUND lehnt diese Autobahnplanung ab, weil sie unerträgliche Eingriffe in Natur und Landschaft mit sich bringen würde. Seit Beginn der Bekanntgabe der Planungen für die A 44 kämpft der BUND für eine Alternative zur Lösung dieses Verkehrsproblems. Mit der Forderung nach Ortsumgehungen sowie durch verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen soll dem Problem Abhilfe geschaffen werden. Die ablehnende Haltung des BUND wegen der Zerstörung von Ökosystemen wird durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes bestätigt. Das Bundesverwaltungsgericht hat im Sommer 2002 einen Planfeststellungsabschnitt bei Hessisch-Lichtenau für rechtswidrig erklärt (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 16. Mai 2002, 4 A 28.01).

Trotz dieses Urteils wird bei den staatlichen Stellen nicht über eine alternative Lösung des Verkehrsproblems nachgedacht. Vielmehr hält man an der Planung dieses sehr stark umstrittenen Projektes fest. Aus diesem Grund fordert der BUND auf der gesamten Strecke ein durchgehendes Durchfahrverbot für Lkws.

Schon jetzt besteht auf der gesamten Strecke zwischen Kaufungen-Papierfabrik und der A 4 / Anschlussstelle Wommen ein Nachtfahrverbot zwischen 20.00 und 6.00 Uhr für Lkws über 4t. Begründet wurde die Anordnung dieses Nachtfahrverbotes mit dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen. Auch auf der B 27 besteht auf der hier relevanten Strecke ein solches Nachtfahrverbot. Der LKW-Verkehr kann die bestehende Autobahnverbindung A 4 / A 7 als alternative Strecke nutzen. Allerdings bereitet die Durchsetzbarkeit des Nachtfahrverbotes große Schwierigkeiten.

Weiterhin hat der Landrat des Werra-Meißner-Kreises ein ganztätiges Durchfahrverbot auf der B 27 zwischen Datterode und Creuzburg verhängt. Die Tonagebeschränkung im Zuge der B 7 zwischen Abzweig B 7 / B 27 bei Wichmannshausen und Landesgrenze wurde mit Verfügung vom 19.09.1990 vom Landrat beschieden. Hintergrund

dieser Maßnahme sind die engen Ortsdurchfahrten im Zuge dieser Verbindung, die Lkw Begegnungsverkehr nicht zulassen. Da zudem eine leistungsfähige Verbindung mit der B 400 in unmittelbarer Nähe besteht, konnte diese Maßnahme nach schriftlicher Auskunft des Landrates erfolgen (Schreiben des Landrates vom 28.10.2002).

Aus der Stellungnahme zu den Durchgangsverkehrsanteilen im Korridor der A 44 / B 7 Wommen bis Kassel, die von RegioConsult im Juli 2002 im Auftrag des BUND angefertigt worden ist, können Daten entnommen werden, die die derzeitige Situation des Durchgangsverkehrs beschreiben. Zum Schwerlastverkehr wird in dieser Stellungnahme von RegioConsult folgende Angaben gemacht:

„Anhand der Zusammenstellung der Schwerverkehrsanteile ist erkennbar, dass nach der Verkehrsmengenkarte Hessen 2000 bereits auf der B 400 über 3.000 Lkws verkehren, die sich bis Waldkappel auf 3.350 Fahrzeuge erhöhen und kurz vor Kassel 3.500 (Helsa) bis 3.900 Fahrzeuge (hinter Kaufungen) ausmachen. Vergleicht man entlang des A 44-Korridors die Ausgangswerte von 1990 mit den Ergebnissen der amtlichen Straßenverkehrszählung von 2000, so fällt ins Auge, dass die Belastungen insgesamt auf der gesamten Strecke Kassel bis Wommen etwa um 100 % im Schwerverkehr zugenommen haben. Dies gilt aber nicht für den Personenverkehr. Ganz im Gegenteil sind hinsichtlich der Gesamtbelastung deutliche Rückgänge im A 44-Korridor (B 7 / B 400) seit 1995 zu verzeichnen (Regio Consult, S. 3).

Aufgrund des hohen Anteils an Schwerlastverkehr fordert der BUND ein Durchfahrverbot für Lkw.

II. Rechtliche Möglichkeiten zur Anordnung eines Durchfahrverbotes

Die Anordnung eines Durchfahrverbotes für Lkw auf einer bestehenden Bundesstraße bedeutet eine Einschränkung der Befahrbarkeit auf einer dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straße. Eine solche Anordnung bezüglich der Beschränkung der Art der Benutzung kann sich aus dem Straßenverkehrsrecht sowie aus dem Straßenwegerecht ergeben. Häufig stehen die Maßnahmen nebeneinander und/oder ergänzen sich.

Neumayer, Hess. Straßengesetz, Kommentar, 3. Auflage, 2001, § 6 Ziffer 4.; vgl. hierzu auch: Koch/Mengel, in: Rechtliche Instrumente einer dauerhaft umweltgerechten Verkehrspolitik, S. 261ff.; sowie Herber, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage, 1999, Kapt. 10, Rdnr. 14ff.

Wie noch zu zeigen sein wird, kommt eine Teileinziehung in Betracht, wenn durch die verkehrsbeschränkende Maßnahme eines ganztägigen Durchfahrverbotes die Benutzung der Bundesstraße für diesen Verkehr eingeschränkt wird. Dann verliert die Straße insoweit ihre Verkehrsbedeutung und kann nach den Voraussetzungen des § 2 IV FStrG eingezogen werden.

Derzeit ist der Verkehr auf diesen Straßen im Rahmen der Widmung zulässig. Durch eine Teileinziehung im Sinne der BUND-Forderung nach einem ganztägigen Durchfahrverbot könnte schon straßenwegerechtlich bewirkt werden, dass der Lkw-Verkehr, der auf die A 4 will, von der Benutzung der Straßenverbindung ausgeschlossen wird. Eine Teileinziehung kommt nur in Betracht, wenn sich die Verkehrsbedeutung der Straße geändert hat und die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG weggefallen sind. Nach dem neu formulierten Gesetzeswortlaut müssen diese Voraussetzungen und überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen, damit eine (Teil-)Einziehung erfolgen kann (§ 2 IV FStrG; geänderte Fassung vom 11.10.2002 (BGBl. I 2002, 4015).

Nach der Gesetzesbegründung sind dies die Fälle, in denen durch eine neue Ortsumgehung bzw. durch den Neubau einer Autobahn der weiträumige Verkehr aus den Ortschaften herauskommt (vgl. hierzu BT Drs. 14/8448, S. 7). In diesen Fällen kann dann die Ortsdurchfahrt durch straßenwegerechtliche Einziehung und/oder Abstufung verkehrsberuhigt werden.

Von einem Verlust oder einer Änderung der Verkehrsbedeutung kann jedoch auf der derzeitigen Bundesstraßenverbindung (B 7 / B 27 / B 400) nicht ausgegangen werden. Eine Teileinziehung ist unzulässig, soweit durch sie Gebrauchsbeschränkungen eintreten sollen, die mit der in der Einstufung begründeten Verkehrsfunktion unvereinbar sind.

Herber, in: Kodal/Krämer. a.a.O, Kap. 10, Rdnr. 21.2

Zu prüfen ist daher, ob durch straßenverkehrsrechtliche Regelungen ein Durchfahrverbot für Lkw angeordnet werden kann.

Rechtsgrundlagen für verkehrsleitende bzw. verkehrsbeschränkende Maßnahmen finden sich sowohl im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) als auch in der Straßenverkehrsordnung (StVO), wobei diese beiden Regelungsmaterien ineinandergreifen. Die Straßenverkehrsbehörde kann aus verschiedenen Gründen die Benutzung

bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten (vgl. § 45 I 1 StVO). Im Gesetz werden folgende, für den hier zu beurteilenden Sachverhalt einschlägige Gründe genannt:

- a.) zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 I 2 Ziff. 3 StVO)
- b.) zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße (§ 45 I 2 Ziff. 2 StVO)
- c.) aus Gründen der Sicherheit und Ordnung (§ 45 I 1 StVO).

Ergänzend hierzu tritt der § 40 II BImSchG hinzu. Der Wortlaut dieses Paragraphen wurde erst im September 2002 zur Angleichung an europäische Rechtsnormen verändert (BGBl. I, 2002, S. 3622). Der nunmehr geltende Wortlaut heißt:

„Die zuständige Straßenverkehrsbehörde kann den Kraftfahrzeugverkehr nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften auf bestimmten Straßen oder in bestimmten Gebieten verbieten oder beschränken, wenn der Kraftfahrzeugverkehr zur Überschreitung von in Rechtsverordnungen nach § 48a Ia BImSchG festgelegten Immissionswerten beiträgt und soweit die für den Immissionsschutz zuständige Behörde dies im Hinblick auf die örtlichen Verhältnisse für geboten hält, um schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen zu vermindern oder deren Entstehen zu vermeiden. Hierbei sind die Verkehrsbedürfnisse und die städtebaulichen Belange zu berücksichtigen. § 47 VI 1 bleibt unberührt.“ (§ 40 II BImSchG)

Bei den Rechtsverordnungen nach § 48a Ia BImSchG handelt es sich um die 22. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (22. BImSchV vom 11.09.2002 (BGBl. 1 S. 3626)) über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft sowie um die 23. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (23. BImSchV).

1. Anordnung aufgrund von Lärmauswirkungen

Verkehrsbeschränkende Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm sind möglich (§ 45 I 2 Nr. 3 StVO). Voraussetzung ist allerdings, dass erhebliche Lärmauswirkungen vorliegen, die durch eine entsprechende Maßnahme reduziert werden können. 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 muss.

BVerwG, 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 Lärmbelästigung **ortsüblich nicht zumutbar** ist. Die Umstände des Einzelfalls müssen berücksichtigt werden.

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 Gebiete durch die Bundesstraße verläuft, als Dorf- oder Kerngebiet qualifiziert werden kann. Nach der Einordnung in eine bestimmte Gebietskategorie werden diesen Lärmwerte zugeordnet. Nach der gesetzlichen Wertung wird der Wohnbevölkerung, die in vorbelasteten Gebieten wohnt, mehr Lärm zugemutet, als denjenigen, die sich im allgemeinen oder reinen Wohngebiet befinden. Diese Wertung stößt aufgrund der staatlichen Pflicht zum Schutz und zur Vorsorge gegen Lärmauswirkungen an verfassungsrechtliche Grenzen.

Als Orientierung für die Beurteilung, ob die Lärmauswirkungen noch zumutbar sind, kann auf verschiedene Regelwerke zurückgegriffen werden. Diskutiert wird etwa, ob die DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) oder aber die 16. BImSchV heranzuziehen ist.

vgl. BayVGH, U. v. 26.11.1998, BayVBl. 1999, 371, 372

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung, insbesondere durch den Schwerlastverkehr, sind die Lärmauswirkungen für die vom Lärm betroffene Bevölkerung nicht zumutbar. Um jedoch genauere Angaben darüber zu erhalten, wie hoch die Bevölkerung von Lärm betroffen ist, muss anhand der einschlägigen Regelungen eine Ermittlung erfolgen. Dies

ist insbesondere deshalb notwendig, weil von der Rechtsprechung für Beschränkungen der widmungsgemäßen Nutzung einer Bundesstraße durch eine landesrechtliche Verkehrsbeschränkung eine besonders schwerwiegende Lärmbelastigung vorausgesetzt wird.

OVG Münster NVwZ-RR 98, 627 (629)

Als Argument gegen die Anordnung eines Durchfahrverbotes wird angeführt, dass ein Durchfahrverbot für Lkw nicht geeignet ist, um die Bevölkerung vor Lärm in ausreichendem Maße zu schützen. Ginge man nämlich davon aus, dass eine Verkehrsreduzierung lediglich um 50 % des Lkw-Anteiles erfolgt, so würde dies bedeuten, dass die Lärmreduzierung nicht einmal 3 dB(A) bewirken würde. Da jedoch eine Reduzierung des Lärms unterhalb von 3 dB(A) vom menschlichen Gehör nicht wahrgenommen werden kann, würde ein solches Durchfahrverbot für Lkws nicht geeignet sein, um die Wohnbevölkerung zu schützen.

Deshalb ist im weiteren Verfahren zu klären, ob die Aussage richtig ist, dass sich der Lkw-Anteil um lediglich 50 % reduziert, wenn ein solches Lkw-Durchfahrverbot angeordnet wird. Durch Verkehrszählungen muss herausgefunden werden, wieviel Anliegerverkehr durch Lkws stattfindet. Nur wenn diese Daten vorliegen, kann ermittelt werden, ob nicht doch ein weitaus höherer Lkw-Anteil aus der Region herausgehalten werden kann. Hiervon geht der BUND aus, so dass es zu einer wahrnehmbaren Lärmreduzierung kommen wird.

Weiterhin muss berücksichtigt werden, dass es nicht nur um eine spürbare Reduzierung des Lärms geht, sondern auch um die subjektive Wahrnehmung der Bevölkerung. Geht man von diesem Aspekt aus, so würde eine Reduzierung der Lkw um die Hälfte, in der Zeit von 6.00 Uhr morgens bis 20.00 Uhr abends, eine wesentliche Entlastung mit sich bringen.

2. Anordnungen aufgrund unzumutbarer Abgasauswirkungen

Weiterhin kann zum Schutze der Wohnbevölkerung vor Abgasen gem. § 45 I 2 Ziffer 3) StVO eine verkehrsbeschränkende Maßnahme angeordnet werden. Welche Voraussetzungen vorliegen müssen, um eine solche Anordnung zu treffen wird in § 40 II BImSchG festgelegt. Diese sind:

1. Überschreitung von Immissionswerten nach der 22. und 23. BImSchV.
2. Der Kraftfahrzeugverkehr muss zu dieser Überschreitung beigetragen haben.
3. Die für den Immissionsschutz zuständige Behörde muss eine solche verkehrsbeschränkende Maßnahme im Hinblick auf die örtlichen Verhältnisse für geboten halten, um schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen zu vermindern oder deren Entstehen zu vermeiden.
4. In die Abwägung dahingehend, ob eine solche Verkehrsbeschränkung geeignet ist, sind die Verkehrsbedürfnisse und die städtebaulichen Belange zu berücksichtigen.

In der 22. und 23. BImSchV sind für folgende Abgase Immissionswerte festgelegt worden:

Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Schwebstaub,
Blei, Benzol, Kohlenmonoxid und Ruß.

Aufgrund der Einführung wesentlich strengerer Werte durch die 22. BImSchV wird derzeit davon ausgegangen, dass die vorgegebenen Grenzwerte, insbesondere für Stickstoffdioxid und Partikel, in naher Zukunft nicht flächendeckend einzuhalten sind. Sowohl im industriellen Bereich, als auch beim Kraftfahrzeugverkehr sind daher Minderungsmaßnahmen vorzusehen. Da die Einhaltung der Grenzwerte fristgebunden ist, müssen Maßnahmepläne (vgl. hierzu § 47 VI BImSchG) rechtzeitig entwickelt und durchgeführt werden.

Aufgrund der technischen Verbesserungen an den Fahrzeugen wurde bislang argumentiert, dass eine Überschreitung der Grenzwerte kaum möglich ist. Die Werte seien so hoch angesetzt, dass in den nächsten Jahren nur in schlecht durchlüfteten und sehr hoch verkehrsbelasteten Straßen Überschreitungen der Immissionswerte zu erwarten sind. Dies mag bei den Stickstoffdioxid Werten in bezug auf die menschliche Gesundheit der Fall sein. Gerade aber für Stickstoffdioxid wurden Grenzwerte in der 22. BImSchV festgelegt, die dem Schutz des Waldes und der Vegetation dienen. Hier ist mit Überschreitungen der Belastung zu rechnen. Dasselbe gilt für Ruß und Benzol. Die neu festgelegten Grenzwerte dürften Handlungsbedarf auslösen.

vgl. hierzu Koch/Mengel, in: Rechtliche Instrumente einer dauerhaft umweltgerechten Verkehrspolitik, S. 255 und S. 259, mit weiteren Hinweisen

Wenn Anhaltspunkte für eine Überschreitung vorliegen, haben die für den Immissionsschutz zuständigen Behörden zunächst eine Vorabschätzung (Screening) vorzunehmen. Dies geht aus dem Anhang 1), Nr. 1.2, Satz 1 der 23. BImSchV hervor. Dazu können Rechenmodelle herangezogen werden, die insbesondere das Verkehrsaufkommen und das Verhältnis der Gebäudehöhe zur Straßenbreite und die Topographie berücksichtigen. Wenn aufgrund der Modellrechnungen sicher beurteilt werden kann, dass kein Konzentrationswert nach § 2 erreicht wird oder dass einer der dort genannten Werte sicher nicht überschritten ist, sind Messungen in der Regel nicht erforderlich. In den Fällen, in denen solche Aussagen nicht möglich sind, muss die Immissionsschutzbehörde in den betroffenen Straßen oder Gebieten weitere Ermittlungen und – wenn andere Verfahren nicht zu einer ausreichend genauen Aussage führen – orientierende Messungen durchführen. Welche Mess- und Bewertungsverfahren angewandt werden müssen, ergibt sich jeweils aus den Anhängen zu den entsprechenden Verordnungen. Sind Überschreitungen der festgelegten Immissionswerte tatsächlich berechnet bzw. gemessen worden, muss dargelegt werden, ob diese Überschreitungen durch den Kraftfahrzeugverkehr mitverursacht worden sind.

Weiterhin muss die zuständige Behörde prüfen, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu einer Reduzierung der Abgassituation beitragen. Wenn eine solche Reduzierung insgesamt erreicht werden kann, sind verkehrsbeschränkende Maßnahmen geboten.

Die Möglichkeit verkehrsbeschränkende Maßnahmen aufgrund des § 40 II BImSchG anzuordnen, wurde von den zuständigen Behörden bislang sehr restriktiv gehandhabt. Dies resultiert zum einen aus den sehr engen Voraussetzungen. Jedoch wurde die Anwendung zum anderen auch durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift über straßenverkehrliche Maßnahmen zur Überschreitung von Konzentrationswerten der 23. BImSchV (VwV-StV-ImSch) erschwert bzw. verhindert. Diese war von Anfang an sehr stark umstritten, da die dort genannten Voraussetzungen zu einer sehr restriktiven Anwendung geführt haben.

Koch/Mengel, in: a.a.O., S. 258, S. 260

Nach einem Diskussionspapier des Arbeitskreises der Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz zu § 40 II BImSchG hat es nach 10 Jahren Existenz dieser Vorschrift nicht eine einzige Verkehrsbeschränkung auf der Grundlage des § 40 II BImSchG gegeben.

Koch/Mengel, in: a.a.O., S. 260/261

Aufgrund der Diskussion über eine neue Luftreinhaltepolitik, die durch die IVU-Richtlinie (Richtlinie der EU zur integrierten Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) ausgelöst worden ist und die daraus resultierende Novellierung des BImSchG sowie der 22. BImSchV ergeben hat, dürfte Anlass genug sein, auch im Verkehrsbereich für einen ausreichenden Schutz vor Abgasen zu sorgen. Dies ist aber nur möglich, wenn von den rechtlichen Instrumentarien, die zur Verfügung stehen, auch Gebrauch gemacht wird.

3. Anordnung aufgrund von straßenbaubedingten Gefahrenlagen

Eine verkehrslenkende bzw. verkehrsbeschränkende Maßnahme kann auch angeordnet werden, wenn diese zur Verhütung außerordentlicher Schäden an Straßen beitragen kann (§ 45 I 2 Ziffer 2) StVO). Wird eine Straße durch den übermäßigen Gebrauch von Schwerlastverkehr derart geschädigt, dass eine ordnungsgemäße Abwicklung des Straßenverkehrs auf dieser Straße nicht mehr möglich ist, weil Spurrillen oder Asphaltlöcher auftreten, kann auch hieraus eine Verkehrsbeschränkung resultieren. Inwieweit dies auf der zu beurteilenden Strecke der Fall ist, ist zu überprüfen.

4. Anordnung aufgrund von Gefahren für die Sicherheit und Ordnung

Durch die Ortschaften entlang der B 7 / B 27 / B 400 fahren täglich mehr als 10.000 Fahrzeuge. Der Schwerlastverkehr hat hieran einen Anteil zwischen 20-30 %. Aufgrund der örtlichen Situationen kommt es daher zu erheblichen Störungen der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs. Es ist davon auszugehen, dass die B 7 zwischen Datterode und Creuzburg aus diesem Grund für den Schwerlastverkehr gesperrt worden ist. Je mehr der Verkehr durch die enorm hohe Verkehrsbelastung insgesamt beeinträchtigt wird, umso eher sind verkehrsbeschränkende Maßnahmen zulässig.

Sowohl die gesetzliche Regelung des § 45 I StVO als auch die immissionsschutzrechtliche Regelung des § 40 II BImSchG geben der Straßenverkehrsbehörde nicht schon dann die Befugnis eine verkehrsbeschränkende oder verkehrsleitende Anordnung zu treffen, wenn bestimmte Tatbestandsvoraussetzungen vorliegen. Vielmehr stellen diese Vorschriften eine solche Anordnung in **das Ermessen** der Straßenverkehrsbehörde. Daher müssen Verkehrsbeschränkungen dem Übermaßverbot, der Eigentumsgarantie und dem Grundrecht auf freie Persönlichkeitsentfaltung sowie der Ausübung des Gemeingebrauchs und dem Grundsatz der Berufsfreiheit standhalten.

Hentschel, Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, 36. Auflage, 2001, § 45 StVO, Rdnr. 26; BVerwG, U. v. 18.10.1999, 3 B 105/99, JurisCD-Umweltrecht

Verkehrsbeschränkungen sind nur zulässig, soweit weniger weitgehende Maßnahmen nicht ausreichen. Damit die Straßenverkehrsbehörde ihr pflichtgemäßes Ermessen ordnungsgemäß ausüben kann, ist sie verpflichtet, die durch den Straßenverkehr verursachten Auswirkungen zu ermitteln. Nur wenn eine ordnungsgemäße Ermittlung der Situation erfolgt ist, kann die Straßenverkehrsbehörde beurteilen, wie stark in die Rechte der Anwohner eingegriffen wird. Je höher die Belastung durch Lärm- und Abgase ist, desto eher ist ein Eingreifen i. S. einer Verkehrsbeschränkung möglich.

Ein durchgängiges Durchfahrverbot auf der B 7 / B 27 / B 400 würde den **Zuständigkeitsbereich** zweier Landkreise betreffen. Die Straße führt hier durch den Landkreis Kassel, sowie durch den Landkreis Werra-Meißner. Da hier zwei Zuständigkeitsbereiche betroffen sind ist das Regierungspräsidium Kassel für die Prüfung und gegebenenfalls Anordnung eines Durchfahrverbotes zuständig (§ 8 III Hessische Verordnung zur Bestimmung von straßenrechtlichen Zuständigkeiten). Das Regierungspräsidium Kassel ist auch die i. S. von § 40 II BImSchG zuständige Immissionsschutzbehörde. Dies ergibt sich auch aus § 1 I HeBImSchZustVO.

II. Durchsetzbarkeit des bestehenden Nachtfahrverbotes

Ein erhebliches Problem stellt die Durchsetzbarkeit des bestehenden Nachtfahrverbotes für Lkw dar. Trotz des Nachtfahrverbotes werden die Anlieger der B 7 durch eine hohe Zahl an Lkw-Verkehr in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr gestört. Grund für die Nichteinhaltung des Verbotes ist die mangelnde bzw. unzureichende Kontrolle durch die Behörden. Ob die unzureichende Kontrolle auch den Hintergrund hat, die Bevölkerung den Lärmauswirkungen auszusetzen, damit der politische Wille nach dem Bau der Autobahn durchgesetzt werden kann, kann offen bleiben. Fakt ist, dass das Nachtfahrverbot in weitem Umfang umgangen wird. Dem ist durch eine ausreichende Kontrolle Abhilfe zu schaffen. In der Praxis werden die Kontrollen durch die vorhandenen Funkverbindungen der Lkw-Fahrer unterlaufen. Da sich die Lkw-Fahrer untereinander rechtzeitig informieren, können sie auf andere Strecken ausweichen.

Dieses Argument überzeugt nicht. Denn die Anordnung zum Nachtfahrverbot wurde getroffen, um die angrenzende Bevölkerung vor Lärm und Abgasen in der Nachtruhe zu schützen. Der staatlichen Verpflichtung zum Schutz der Bevölkerung gegen Gesundheitsgefahren wird nicht Genüge getan, wenn eine verkehrsbeschränkende Maßnahme gem. § 45 StVO in der Praxis leer läuft. Deshalb ist die zuständige Behörde verpflichtet, geeignete Maßnahmen zu finden, um die Anordnung effektiv umzusetzen.

Durch ein integriertes Verkehrskonzept, ist ein ausreichender Schutz der Bevölkerung auf der B 7 zu erreichen. Hierzu gehören nicht nur Kontrollen, die zur Einhaltung der Durchfahrverbote durchgeführt werden müssen, sondern auch bauliche Veränderungen die ein Durchfahren für die Lkw erschweren bzw. unmöglich machen. Die Einführung eines ganztägigen Durchfahrverbotes würde in diesem Zusammenhang auch bewirken, dass sich bei den Lkw-Fahrern die Einsicht durchsetzt, die bestehende Autobahnverbindung zu nutzen.

Das Herausnehmen des Lkw-Verkehrs würde der B 7 auch einen Teil der derzeitige vorhandene Verkehrsbedeutung nehmen. Denn der maßgebliche Teil des weiträumigen Verkehrs (vgl. § 1 Abs. 1 FStrG) entfällt, wenn ein Durchfahrverbot umgesetzt wird. Verliert eine Straße seine Verkehrsbedeutung, so kommt eine (Teil-)Einziehung oder Abstufung gem. § 2 Abs. 4 FStrG in Betracht.

III. Ergebnis

Durch ein Verkehrskonzept für die mit Schwerlastverkehr hoch belastete Straßenverbindung B 7 / B 27 / B 400 mit der Anordnung eines gantztätigen Durchfahrverbotes und entsprechenden Maßnahmen, die die Einhaltung gewährleisten, ist eine wesentliche Entlastung der betroffenen Anwohner zu erreichen. Die verkehrsbeschränkende Anordnung ist zum Schutz der Wohnbevölkerung gegen Lärm und Abgase gem. §§ 45 I i.V.m. 40 II BImSchG sowie zum Schutz der Ökosysteme möglich.

Frankfurt am Main, Dezember 2002

U. Philipp-Gerlach
Rechtsanwältin