

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

demnächst werden die Ortsumgehungen von Ober- und Unterbrunn fertiggestellt sein und in einer würdigen Zeremonie dem Verkehr freigegeben werden. Ganz unwürdig wird sich dann gleich die Verkehrsbelastung in der Hanfelderstraße dramatisch erhöhen und die Wohn- und Lebensverhältnisse verschlechtern. Mit dem Wegfall der engwinkeligen Ortsdurchfahrten in Ober- und Unterbrunn werden insbesondere die schweren LKWs vermehrt in Starnberg auflaufen und dann mit ihrer Motorbremse oder mit dem dröhnenden ersten Gang das starke Gefälle der Hanfelderstraße verlärmern.

Damit - und wegen eines neuen Urteils des Bundesverwaltungsgerichts - besteht Anlass zur Prüfung, was **jetzt** - vor Fertigstellung der Starnberger Westumfahrung - zur Verbesserung getan werden kann.

Eine solche Möglichkeit lässt die Rechtslage zum **Mautausweichverkehr** erhoffen:

Ich darf deshalb auf einen Antrag der UWG zum Mautausweichverkehr vom Mai 2010 zurückkommen und ihn in aktualisierter Form erneuern:

I. Ausgangslage

1. Großräumlich ist der Mautausweichverkehr der **Sonderlage Starnbergs an der A 95** München - Garmisch geschuldet, die keine Verbindung an den Autobahnring um München hat. Der Forstentrierer Park im Norden und der See im Süden sind natürliche Verkehrshindernisse, so dass **Starnberg eine Flaschenhalsposition in einem engen Verkehrskorridor** für den Ausweichverkehr hat.

Die Bundesautobahn 95 selbst ist im gesamten deutschen Straßennetz ein Unikum: **Sie die einzige Autobahn in Deutschland, die überhaupt nicht mit dem übrigen Autobahnnetz in Deutschland verbunden ist.** Woran sich auf absehbare Zeit auch nichts ändern wird. Denn einzig und allein der südliche Lückenschluss des Autobahnringes der A 99 könnte das ändern; der steht aber in den Sternen.

2. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO erlaubt für den Mautausweichverkehr spezielle Beschränkungen oder Verbote.

Möglich ist ein Verkehrsverbot für Durchgangsverkehr mit Nutzfahrzeugen von mehr als 12 t

(Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl. 2009, § 41 StVO Rn. 248f, § 45 StVO Rn. 28a).

3. Die **Voraussetzungen für ein Durchfahrverbot** hat das Bundesverwaltungsgericht in einem Urteil vom 13.3.2008, Az.: 3 C 18/07 = BVerwGE 130, 383) geklärt. In zwei Urteilen vom 18.1.2010 (11 BV 08.789, 11 BV 08.791, BayVBl 10, 375) hat dann der Bayerische Verwaltungsgerichtshof daraus Konsequenzen für bayerische Bundesstraßen gezogen. Wiederum mit einem Fall aus Bayern hat das BVerwG seine Rechtsprechung jetzt nochmals bestätigt und präzisiert (BVerwG, U. 15.12.2011, 3 C 40/10, BayVBl 12, 542). Damit **kann die Rechtslage nunmehr als endgültig gesichert angesehen werden.**

3. Zwei **Voraussetzungen** müssen für ein Durchfahrverbot erfüllt sein und dargelegt werden:

- mautbedingt veränderte Verkehrsverhältnisse (unten 4)
- erhebliche Auswirkungen (unten 5)

4. Für die Annahme **mautbedingt veränderter Verkehrsverhältnisse** genügen bereits geringfügige Veränderungen (BayVGH, U. v. 18.1.2010, 11 BV 08.789, Juris Rn. 18).

Veränderte LKW-Verkehrsverhältnisse hat uns Prof. Dr.-Ing. Kurzak bereits im Rahmen seiner Untersuchungen zur Westspange vorgetragen. Auf ein Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak hat sich im Übrigen auch der BayVGH im Streitfall gestützt.

5. Für die Entscheidung, ob **„erhebliche“ Auswirkungen** anzunehmen sind, greift die Rechtsprechung auf die Wertung der drei Alternativen zum **Begriff „wesentliche“ Lärmzunahme in § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV** zurück. Diese drei Alternativen sind

- der Beurteilungspegel des Verkehrslärms wird um 3 dB (A) erhöht
- der Beurteilungspegel des Verkehrslärms wird auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder auf 60 dB (A) in der Nacht erhöht
- der Beurteilungspegel des Verkehrslärms von bereits 70 dB (A) am Tage oder auf 60 dB (A) in der Nacht wird weiter erhöht

Zur Erklärung: 3 dB (A) sind gleichzusetzen mit einer Verdoppelung des Lärms. 70 dB(A) ist der Lärm eines Rasenmähers in 7 Meter Entfernung.

6. Wichtig ist, dass für die Ermittlung der Voraussetzungen nicht wie sonst im Immissionsschutzrecht Lärmmessungen erforderlich sind. **Es genügen fundierte Schätzungen** (BVerwG, U. v. 13.3.2008, 3 C 18/07, Juris Rn. 36; BayVGH, U. v. 18.1.2010, 11 BV 08.789, Juris Rn. 19). Denn früher erfolgte keine gesonderte Zählung des LKW-Verkehrs von über 12 t.

7. Für die Sperrung genügt auch, dass sich ggf. nur eine sehr geringe Verbesserung erzielen lässt. Das BVerwG hat erklärt, dass eine **Lärminderung von um die 1 dB(A) genügt** (BVerwG, U. 15.12.2011, 3 C 40/10, BayVBl 12, 542 = Juris Rn. 24). Das Gericht hat auch nur 200 werktäglich mautflüchtige LKWs genügen lassen (a.a.O., Rn. 21). Das sind etwas mehr als 8 in der Stunde; das „erreichen“ wir leicht. Deshalb werden wir auch eine Verbesserung von mehr als 1 dB(A) haben.

II. Folgerungen

1. Wir stellen den Antrag:

Die Stadt beantragt beim als untere Verkehrsbehörde zuständigen Landratsamt Starnberg, die Staatsstraße 2069 von der Waldkreuzung (Querung der STA 3) bis zum Tutzinger-Hof-Platz (Einmündung in die B 2) für den Mautausweichverkehr durch Aufstellen des Verkehrszeichen 253 mit Zusatzzeichen „Durchgangsverkehr“ und „12 t“ zu sperren.

2. Wir bitten weiter die Stadtverwaltung zur Untermauerung des städtischen Antrags,

- aus vorhandenen Unterlagen (Stellungnahmen und Untersuchungen zum Bauspal Hanfelder-, Max-Emanuel- und Heinrich-Wieland-Straße), ansonsten in Kontakt mit dem Straßenbauamt, Prof. Dr.-Ing. Kurzak, unseren Lärmberatungsbüros, etc. abzuklären, ob und wie wir die Voraussetzungen Verkehrsveränderung und Lärmauswirkung belegen können,

-- vorsorglich durch eine über mindestens durchgehend 24 Stunden laufende Videoaufnahme Art und Ausmaß des Mautausweichverkehr zu dokumentieren, und zwar zweckmäßigerweise einmal rasch jetzt bei Sperrung der 2069 und dann nochmals nach ihrer Öffnung

- im Hinblick auf den Beschluss des Stadtrats, Straßenrückbau jeweils im Einzelfall zu prüfen, dafür Vorschläge zu erarbeiten,

und dann den zuständigen Gremien des Stadtrats zu berichten.

Dem Vortrag gegenüber dem Landratsamt Starnberg als Straßenverkehrsbehörde sollte bereits politische Rückendeckung auf möglichst breiter Grundlage gewährleistet sein.

III. Kontrolle und weitere Wirkungen

1. Ein Durchfahrverbot für Mautausweichverkehr wird nicht mangels Überwachungsmöglichkeiten unwirksam sein.

a) Die Täter, LKW über die 12 t, sind groß genug, um von selbst auf sich aufmerksam zu machen, und verraten ihre Herkunft mit ihren Kfz-Kennzeichen. Unter den lärmgeplagten Bewohnern der Hanfelderstraße in Starnberg, in Oberbrunn und Unterbrunn werden sich **immer genügend „Mautspäher“** finden, die sich bemüßigt fühlen, die Behörden auf die Kfz-Kennzeichen fremder LKWs hinzuweisen. Ich bin sonst kein Freund der Devise „Zeige Deine Mitbürger an“, aber in diesem Fall scheint mir das eher ein Fall des Bürgers als „Funktionär zur Bewahrung der Rechtsordnung“.

Zusätzlich weisen wir auf folgende **existierende Einrichtung** hin: Auf der A 99 zwischen den Anschlussstellen Hohenbrunn und Haar befindet sich in Fahrtrichtung Nürnberg/Stuttgart eine Lkw-Kontrollstelle der Polizei und des Bundesamtes für Güter-

verkehr. Bereits vor der Kontrollstelle **werden zur Überprüfung des zulässigen Gesamtgewichtes von LKW über Sensoren in der Fahrbahn der Autobahn die Achslasten von LKW gemessen.** Auffällige LKW werden dann an der Kontrollstelle heraus gewunken; dort befindet sich eine geeichte Waage, mit der das genaue Gewicht ermittelt werden kann.

2. Ein Durchfahrverbot für Mautausweichverkehr wird zweifellos die **Priorität für die Westspange** in den Planungen der bayerischen Straßenbauverwaltung erhöhen. Denn das Durchfahrverbot für Mautausweichverkehr auf der Staatsstraße 2069 wird ein schmerzender Stachel in der Funktionalität des Straßennetzes sein. Aber lieber ein Systemsturz des Schwerlastverkehrs als ein Hörsturz der Menschen an der Hanfelderstraße.

Mit freundlichen Grüßen