

VERWALTUNGSGERICHT KASSEL



URTEIL

IM NAMEN DES VOLKES!

In dem Verwaltungsstreitverfahren

der Internationalen Spedition A.,
Inhaber A.,
A-Straße, A-Stadt,

Klägers,

bevollmächtigt:
Rechtsanwalt B.,
B-Straße, B-Stadt,

gegen

das Land Hessen,
vertreten durch das Regierungspräsidium Kassel,
Steinweg 6, 34117 Kassel,

Beklagten,

wegen Verkehrsrechts

hat das Verwaltungsgericht Kassel durch Richter am VG Wanner als Einzelrichter der 2. Kammer aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 14. Mai 2008 für Recht erkannt:

Die Fahrverbote für Kraftfahrzeuge im Durchgangsverkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 12 t einschließlich ihrer Anhänger und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse (Zeichen 253 StVO) auf der B 7 zwischen der Anschlussstelle Kassel-Ost (A 7) und Wehretal-Oetmannshausen sowie auf der B 400 zwischen der Anschlussstelle Wommen (A 4) und der Anschlussstelle B 27 bei Wichmannshausen werden aufgehoben.

Die Kosten des Verfahrens hat der Beklagte zu tragen.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der Beklagte darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung nach Maßgabe der Kostenfestsetzung abwenden, wenn nicht der Kläger vor der Vollstreckung Sicherheit in entsprechender Höhe leistet.

Tatbestand:

Die Beteiligten streiten über die Rechtmäßigkeit von Durchfahrverboten für den Schwerlastverkehr auf den Bundesstraßen 7 und 400.

Am 27.07.2006 ordnete das Regierungspräsidium Kassel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor den erheblichen Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz hervorgerufen worden seien, jeweils ein unbefristetes Fahrverbot für Kraftfahrzeuge im Durchgangsverkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 12 t einschließlich ihrer Anhänger und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse (Zeichen 253 StVO) auf der B 7 zwischen der Anschlussstelle Kassel-Ost (A 7) und Wehretal-Oetmannshausen sowie auf der B 27 zwischen Hünfeld und der Kreuzung B 27/B 80 bei Witzenhausen und außerdem auf der B 400 zwischen der Anschlussstelle Wommen (A 4) und der Anschlussstelle B 27 bei Wichmannshausen an. Hierzu seien an den bislang für das Lkw-Fahrverbot bestehenden Beschilderungen die Zusatzzeichen "12 t" und "Durchgangsverkehr" anzubringen und die bisherigen Zusatzzeichen "Be- und Entlader für die Landkreise ..." zu entfernen oder abzukleben. Die Beschilderung wurde für den Zuständigkeitsbereich des ASV Eschwege am 08.12.2006 und für den des ASV Kassel am 07.02.2007 abgeschlossen.

Entsprechende Durchfahrverbote für den Schwerlastverkehr wurden vom Regierungspräsidium Kassel am 27.09.2006 ferner für die B 3 zwischen der Anschlussstelle Borken-Kerstenhausen (A 49) und Cölbe (AS B 62) sowie die B 252 zwischen Diemelstadt und Lahntal-Göttingen (AS B 62) und außerdem für die B 254

zwischen der Anschlussstelle Felsberg (A 49) und der Anschlussstelle Fulda (A 7), am 07.12.2006 korrigiert auf die Strecke der B 254 zwischen der Anschlussstelle Felsberg (A 49) und der Anschlussstelle der B 27 nördlich der Ortslage Bronnzell, angeordnet. Die Beschilderung wurde im Oktober 2006 abgeschlossen.

Zur Begründung wurde seitens des Regierungspräsidiums in dem "Vermerk zur Anordnung der Sperrung der B 7/B 27/B 400 nach § 45 Abs. 9 StVO mit Wirkung zum 06.08.2006" vom 20.07.2006 ausgeführt, die Bundesstraßen 7 und 27 seien mit Wirkung vom 05.08.2005 auf einer Gesamtstrecke von ca. 150 km zunächst befristet für ein Jahr für den Lkw-Verkehr ab 3,5 t gesperrt worden; vorher habe auf beiden Straßen nur ein Nacht-fahrverbot bestanden.

Als Alternative zur Sperrung von B 7 und B 27 könne die Ausstattung der Häuser, bei denen die Lärmgrenzwerte überschritten seien, mit adäquaten Lärmschutzfenstern angesehen werden. Durch eine Aufrüstung mehrerer der betroffenen Häuser auf eine höhere Schallschutzklasse und eine entsprechende Ausstattung der ca. acht Häuser, die noch keine Schallschutzfenster besäßen und daher einen Lärmsanierungsanspruch hätten, sei der Lärmschutz der Bevölkerung (in den Häusern) in vergleichbarem Maß wie bei der bestehenden Sperrung für Lkw gewährleistet. Damit sei die Anordnung der Sperrung für Lkw über 3,5 t nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO auf Dauer schwerlich weiter aufrechtzuerhalten. Die versuchsweise Anordnung der Sperrung habe jedoch Erkenntnisse geliefert, die eine Sperrung für den mautpflichtigen Lkw-Durchgangsverkehr über 12 t nach § 45 Abs. 9 StVO möglich machten. Das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (HLSV) habe die Ergebnisse der Dauerzählstellen auf B 7 und B 27 sowie der Bundesverkehrszählungen ausgewertet und zur Verdichtung des Datenmaterials im Mai 2006 drei zusätzliche Zählstellen in Bischhausen (B 7), Friedlos und Lückertshof (B 27) eingerichtet und ausgewertet. Der Auswertung lägen die Monatswerte der Dauerzählstellen in den Jahren 2004 bis 2006 zugrunde. Bei dem Vergleich des ersten Halbjahres 2004 und des ersten Halbjahres 2005 ergebe sich - je nach Dauerzählstelle - eine Erhöhung des schweren Lkw-Verkehrs (Lkw mit Anhänger) um 13 bis 22 %. So seien z.B. in Sontra von Januar bis Juli 2004 158.000 Lkw mit Anhänger gezählt worden, im gleichen Zeitraum 2005 seien es 192.400 gewesen. Ähnliche Ergebnisse lieferten die anderen Dauerzähl-

stellen. Bei einer Zunahme in dieser Größenordnung nach Einführung der Maut im Januar 2005 sei von veränderten Verkehrsverhältnissen auszugehen.

Die Zahlen der Dauerzählstellen ab August 2005 belegten, dass durch die damals angeordnete Sperrung 55 bis 65 % des mautpflichtigen Verkehrs hätten verdrängt werden können. Daraus könne abgeleitet werden, dass auch durch eine Sperrung nach § 45 Abs. 9 StVO eine Absenkung des DTV-Lkw-Anteils über 12 t um mehr als 10 % erreicht werden könne. Dadurch könne eine Lärmpegelabsenkung von 2 bis 3 dB (A) erreicht werden. Dies ergebe sich aus den Lärmberechnungen vom August 2005, wo in den betroffenen Ortsdurchfahrten Lärminderungen von 2,1 bis 3 dB (A) errechnet worden seien. Eine Absenkung des Lärmpegels um 2 bis 3 dB (A) und eine Verringerung des mautpflichtigen Verkehrs um 55 bis 65 % stellten eine Abmilderung der erheblichen Auswirkungen durch die veränderten Verkehrsverhältnisse dar.

Die Polizei Eschwege habe vorgetragen, dass gerade in dem halben Jahr nach Einführung der Maut - vor der Sperrung im August - große Probleme auf der B 7 und der B 27 aufgetreten seien. Es habe vermehrt Unfälle und Staus mit Beteiligung von Lkw gegeben. Sofern Staus aufgetreten seien, hätten sich die Lkw andere Wege auf kleineren Straßen gesucht, was zu Verkehrsgefährdungen geführt habe, da diese Straßen nicht geeignet seien, diese Art von Verkehr aufzunehmen. In dieser Zeit sei die höchste Unfallbelastung im Werra-Meißner-Kreis auf der B 27 bei Wichmannshausen zu verzeichnen gewesen. Seit Einführung des Lkw-Fahrverbots seien die Verkehrsunfälle auf mehr als 10 % gesunken. Diese Angaben der Polizei bestätigten die Notwendigkeit eines Fahrverbots auf den genannten Straßen. Eine Ausdehnung des Nachtfahrverbots sei nicht ausreichend, um die negativen Folgen des durch die Maut verursachten Mehrverkehrs abzumildern.

Im Hinblick auf befürchtete negative Auswirkungen auf den Logistikstandort Nordhessen sei anzumerken, dass durch die Definition des Durchgangsverkehrs in § 41 Abs. 2 Nr. 6 Satz 6 StVO gerade die örtlichen Betriebe von dem Fahrverbot ausgenommen seien.

Als Umleitungsstrecke für den zu verdrängenden mautpflichtigen Verkehr stehe das Autobahnnetz zur Verfügung. Die Kapazität der A 7 sei hierfür ausreichend.

Da die das Lkw-Fahrverbot auf der B 7/B 27 rechtfertigenden Gründe ebenso auf die B 400 zuträfen und um eine Verdrängung des Lkw-Verkehrs auf das nachgeordnete Straßennetz zu verhindern, werde für die B 400 ebenfalls ein Lkw-Fahrverbot gemäß § 45 Abs. 9 StVO angeordnet.

Mit am 26.11.2007 bei Gericht eingegangenen Schriftsatz hat der Kläger Klage erhoben. Zu deren Begründung wird vorgetragen, dem Kläger entstünden infolge der bei seinen Transporten aufgrund der Sperrung von B 7 und B 400 erforderlich werdenden Umwege jährliche Mehrkosten in Höhe von 96.800,00 EUR. Mit den gantztägigen Fahrverboten für den Schwerlastverkehr seien im nordhessischen Verkehrsraum insgesamt 416 km Bundesstraßen dem Gemeingebrauch entzogen worden. Diese Verbote seien in ihrem Schwerpunkt nicht mehr verkehrsrechtlicher Natur, sondern es handele sich ihrem rechtlichen Inhalt nach um Teileinziehungen, da sie das für die Straßen bestehende Nutzungskonzept veränderten. Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liege nicht bei den Straßenverkehrsbehörden, sondern bei dem Träger der Straßenbaulast. Der völlige Ausschluss des Schwerlastverkehrs sei bei Bundesfernstraßen mit deren Zweckbestimmung für den weiträumigen Verkehr unvereinbar.

Die gantztägige Sperrung der Teilstrecken auf der B 7 über eine Länge von 40 km und auf der B 400 über eine Länge von 22 km auf der Grundlage des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO sei darüber hinaus rechtswidrig, weil die Annahme des Regierungspräsidiums über die Veränderung der Verkehrsverhältnisse auf unvollständigen Feststellungen beruhe. Es sei lediglich punktuell eine Zählung des Verkehrs vorgenommen worden. Daraus folge nicht, dass die Zahl der Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 t im ersten Halbjahr 2005 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2004 zugenommen habe. Die Schätzungen des Beklagten lägen für die B 7 und die B 27 bei einer behaupteten Erhöhung des Schwerlastverkehrs zwischen 13 % und 22 %; für die B 400 sei überhaupt keine Zählung vorgenommen worden. Eine Differenzierung zwischen Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 t und Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t sei nicht erfolgt. Es sei auch versäumt worden, den Anteil des Schwerlastverkehrs in Beziehung zu setzen zu der gesamten Verkehrsbelastung und der Zahl der sonstigen Fahrzeuge auf den gesperrten Strecken.

Ferner fehlten aussagekräftige Feststellungen des Regierungspräsidiums zu der Frage, ob die veränderten Verkehrsverhältnisse durch die Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge hervorgerufen worden seien. Eine Bundesstraße könne auch deshalb genutzt werden, weil sie eine kürzere Verbindung biete oder weil es autobahnähnlich ausgebaute Straßen des nachgeordneten Netzes parallel zur Autobahn gebe oder weil die Autobahn besonders staugefährdet sei.

Der Beklagte habe auch nicht aufgeklärt, in welchem Umfang welche Häuser mit wie vielen Anwohnern an den für den Lkw-Verkehr gesperrten Straßenabschnitten betroffen seien. Die Belastung der Wohnbevölkerung an viel befahrenen Bundesstraßen wie der B 7 und der B 400 habe weitere Ursachen, die von der Einführung der Maut völlig unabhängig seien. Zum einen nehme der Straßenverkehr stetig zu. So gehe eine Berechnung des Verkehrsaufkommens durch die "DTV-Prognose Verkehrszunahme 1995 - 2015" von einem Anstieg des Güterverkehrs auf Bundesstraßen von rd. 28 % innerhalb dieser 20 Jahre aus. Zum anderen sei die Wohnbevölkerung an der B 7 und der B 400 teilweise erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt, die neben der allgemeinen Verkehrszunahme insbesondere auch dem vernachlässigten Ausbau von Lärmschutzmaßnahmen vor Einführung der Autobahnmaut geschuldet seien.

Wegen der fehlenden Zunahme von Schwerverkehr über 12 t fehle es auch an erheblichen Auswirkungen für die Wohnbevölkerung entlang der B 7 und der B 400. Derartige Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse setzten bei entsprechender Anwendung der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV - zudem voraus, dass der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht werde.

Da bereits die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht gegeben seien, habe der Beklagte auch keine fehlerfreie Ermessensentscheidung mehr treffen können. Der Beklagte habe auch keine Ermessensleitlinien aufgestellt, was zur fehlenden Aufklärung der konkret vorgefundenen Verkehrssituation geführt habe. Die verkehrlichen Belange und Kriterien wie Verkehrszählung, Ausbauzustand, Bebauung, Verkehrscharakteristik und Gesamtverkehrsbelastung sowie Lage zu Autobahnen und die Frage der Möglichkeit der Rückverlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Autobahn sowie das Vorliegen geeigneter Umleitungsstrecken und die entsprechende Dokumentation zur Erzielung nachprüfbarer Entscheidungen für die entsprechenden Bundesstraßenabschnitte lägen bei dem Beklagten nicht vor. Darüber hinaus habe der Beklagte die im Verkehrsgewerbe vorherrschende Situation außer Betracht gelassen, wonach Streckenverbindungen zwischen langjährigen Geschäftskunden bestünden und die Schwerlastwagen die kürzeste Fahrstrecke nutzten, um Ressourcen wie Dieselkraftstoff und damit insgesamt Fahrtkosten einzusparen. Das Regierungspräsidium habe daher sein Ermessen auch fehlerhaft ausgeübt.

Der Kläger beantragt,

das Fahrverbot für Kraftfahrzeuge im Durchgangsverkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 12 t einschließlich ihrer Anhänger und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse (Zeichen 253 StVO) auf der B 7 zwischen der Anschlussstelle Kassel-Ost (A 7) und Wehretal-Oetmannshausen sowie auf der B 400 zwischen der Anschlussstelle Wommen (A 4) und der Anschlussstelle B 27 bei Wichmannshausen aufzuheben.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er trägt vor, Ermächtigungsgrundlage für die angeordneten Fahrverbote sei § 45 Abs. 9 Satz 3 i.V.m. § 41 Abs. 2 Nr. 6 Satz 3, 5 und 6 StVO. Das Regierungspräsidium Kassel sei für die Anordnung der Fahrverbote zuständig gewesen, insbesondere seien diese nicht als Teileinziehung zu werten. Die Widmung der Bundesstraßen bleibe auch nach den angeordneten Fahrverboten unangetastet. Die Fahrverbote schlossen den Schwerlastverkehr nicht völlig aus, sondern bezögen sich nur auf den Durchgangsverkehr, dessen Definition sicherstelle, dass sich am grundsätzlichen Gemeingebrauch am Straßenraum nichts ändere. Im Übrigen sei eine gewisse Einschränkung des zusammenhängenden Verkehrsnetzes im Sinne des § 1 Abs. 1 FStrG notwendige Folge eines jeden auf § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gestützten Fahrverbots und vom Gesetzgeber ganz offenkundig in Kauf genommen.

Die Fahrverbote seien auch materiell rechtmäßig, insbesondere sei eine mautbedingte Zunahme des Lkw-Schwerverkehrs gegeben. Für die B 7 sei die erhebliche Zunahme mautpflichtigen Verkehrs durch eine Gegenüberstellung der an Zählstellen in Fürstentagen, Kaufungen und Oetmannshausen für die Monate September 2004 und Juni 2005 ermittelten Werte nachgewiesen worden. Für die Zählstelle in Fürstentagen habe abgelesen werden können, dass an dieser Stelle der B 7 im Jahre 2004 insgesamt (in Richtung Kassel und in Richtung Fürstentagen) 487 und im Jahre 2005 insgesamt 1.016 mautpflichtige Lkw

gefahren seien, so dass eine Zunahme von Schwerverkehr über 12 t von insgesamt 529 Fahrzeugen zu verzeichnen gewesen sei, was einem Zuwachs von 108,62 % entspreche. Für die Zählstelle in Kaufungen habe abgelesen werden können, dass an dieser Stelle der B 7 im Jahre 2004 insgesamt (in Richtung Kassel und in Richtung K 6) 707 und im Jahre 2005 insgesamt 1.197 mautpflichtige Lkw gefahren seien. Dies bedeute eine Zunahme von 490 Fahrzeugen und einen prozentualen Zuwachs von 69,31 %. Für die Zählstelle in Oetmannshausen habe abgelesen werden können, dass an dieser Stelle der B 7 im Jahre 2004 insgesamt (in Richtung Waldkappel und in Richtung B 27) 730 und im Jahre 2005 insgesamt 924 mautpflichtige Lkw gefahren seien, so dass eine Zunahme von Schwerverkehr über 12 t von insgesamt 194 Fahrzeugen bzw. ein Zuwachs von 26,58 % zu verzeichnen gewesen sei.

Für die B 400 sei die erhebliche Zunahme mautpflichtigen Schwerlastverkehrs durch eine Gegenüberstellung der Ergebnisse der Zählstelle westlich der AS Wommen für den Zeitraum vor Einführung der Maut (Erhebung im Zeitraum 12.09.2004 bis 19.09.2004) und für den Zeitraum danach (Erhebung am 09.06.2005), differenziert für den Schwerlastverkehr >12 t, ermittelt worden. So seien im September 2004 insgesamt (Fahrtrichtung AS Wommen und Fahrtrichtung Nesselröden) 345 und im Juni 2005 insgesamt 498 mautpflichtige Lkw gezählt worden, so dass eine Zunahme von 153 Lkw und ein Zuwachs um 44,35 % festgestellt worden sei.

Wie gravierend diese Zuwächse tatsächlich gewesen seien, werde zudem daran deutlich, dass die Belastung hessischer Bundesstraßen mit mautpflichtigen Lkw innerhalb dieses Zeitraums nach den Zahlen des HLSV und entgegen der Behauptung des Klägers rückläufig gewesen sei. Insgesamt betrachtet sei folglich eine völlig eindeutige mautbedingte Zunahme des Lkw-Schwerverkehrs gegeben gewesen.

Die festgestellte mautbedingte Zunahme des Lkw-Schwerverkehrs habe auch erhebliche Auswirkungen auf die Lärm- und Abgassituation für die Wohnbevölkerung gehabt. Das Kriterium der Erheblichkeit sei dahingehend auszulegen, dass all die Verkehrszuwächse auf Bundesstraßen als erheblich im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO anzusehen seien, die merklich über die allgemeine oder regional bedingte Verkehrszunahme hinausgingen. Insoweit seien keine festen prozentualen Zuwachsraten entscheidend, sondern es sei eine Einzelfallbetrachtung maßgebend; entscheidend sei der spezifisch örtliche Zunahmewert.

Entsprechende Verkehrszuwächse auf der B 7 und auf der B 400 lägen ganz signifikant vor und könnten nicht auf eine allgemeine oder regional bedingte Verkehrszunahme zurückgeführt werden. Die durch die extreme Mehrbelastung hervorgerufenen Auswirkungen für die Umwelt und die Gesundheit der Anlieger habe der Beklagte zu Recht ebenfalls als erheblich eingeschätzt. Aber auch wenn man hinsichtlich der Erheblichkeit auf die Vorgaben der 16. BImSchV zurückgreife, sei diese Schwelle vorliegend erreicht gewesen. Aus den für den Fall einer Sperrung nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO angestellten Berechnungen des HLSV habe eine so hohe Absenkung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) mit Lkw über 12 t abgelesen werden können, dass zu Recht eine Lärmpegelabsenkung von 2 bis 3 dB (A) angenommen worden sei. Rein vorsorglich werde deshalb darauf hingewiesen, dass auch § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO die angeordneten Sperrungen rechtfertige.

Schließlich habe mit der Annahme, die Sperrung von B 7 und B 400 könne zu einer starken Abmilderung der erheblichen Auswirkungen führen, auch die dritte Voraussetzung für eine Anwendung des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO vorgelegen. Bereits aus dem durch die vorangehende Sperrung vom August 2005 erzielten Verdrängungseffekt von 55 bis 65 % des mautpflichtigen Verkehrs habe abgeleitet werden können, dass auch durch eine Sperrung nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine erhebliche Absenkung des DTV-Lkw-Anteils >12 t auf der B 7 ebenso wie auf der B 400 erreicht werden könne. Zudem habe sich hieraus eine erwartete Lärmpegelabsenkung von 2 bis 3 dB (A) ergeben. Ferner habe nur mit einer Sperrung auch der B 400 der Verdrängung des Schwerlastverkehrs auf das nachgeordnete Straßennetz entgegengewirkt werden können.

Der Beklagte habe das ihm zustehende Ermessen auch rechtsfehlerfrei ausgeübt. Bereits im ersten halben Jahr nach Einführung der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge seien auf der B 7 und der B 27 große Probleme bezüglich Sicherheit und Ordnung des Verkehrs aufgetreten. Grund hierfür seien insbesondere vermehrte Unfälle und Staus gewesen, an denen jeweils Lkw beteiligt gewesen seien. Hinzu seien die stark erhöhten Lärm- und Luftschadstoffimmissionen für die jeweiligen Anwohner gekommen. Die Probleme hätten vollumfänglich auch auf die B 400 zugetroffen. Bei der Entscheidung über die zu treffenden Maßnahmen seien als im Vergleich zu einem Fahrverbot milderes Mittel für die betroffenen Streckenabschnitte Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen worden. Allerdings habe festgestellt werden müssen, dass in den betroffenen Ortsdurchfahrten Lärm-

schutzmaßnahmen schon ausgeschöpft gewesen seien, zumal Lärmschutzwände in Ortsdurchfahrten nicht realisierbar seien. Von Geschwindigkeitsbegrenzungen habe man Abstand genommen, weil diese nicht geeignet seien, die für die Wohnbevölkerung erforderlich hohe Minderung der eigentlichen Fahrgeräusche zu bewirken. Schließlich habe auch die Überprüfung möglicher Alternativstrecken ergeben, dass als einzig mögliche und zumutbare Umleitungsstrecke nur die Autobahn in Betracht komme, die auch geeignet sei, den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen.

Darüber hinaus habe der Beklagte die Schutzgüter der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs sowie der Gesundheit der Wohnbevölkerung in seinen Ermessenserwägungen zu Recht höher gewichtet als die rein wirtschaftlichen Interessen der betroffenen Fuhrunternehmen. Hierbei sei insbesondere ins Gewicht gefallen, dass tatsächlich nur der Durchgangsverkehr infolge der Fahrverbote ausgeschlossen werde, und diesem sei - im Grundsatz - die Nutzung der Autobahn anstelle der Abkürzung über B 7 oder B 400 zumutbar. Zu beachten sei ferner, dass die angeordnete Sperrung Einzelfallprüfungen nicht ausschließe, so dass der nachgewiesenen Existenzbedrohung einzelner Betriebe durch die Erteilung einer Einzelausnahmegenehmigung Rechnung getragen werden könne.

Mit Beschluss der Kammer vom 27.03.2008 ist der Rechtsstreit dem Berichterstatter als Einzelrichter zur Entscheidung übertragen worden.

Wegen der Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakte und der im Verfahren 2 E 1622/07 vorgelegten Behördenakten (2 Ordner) verwiesen, die Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen sind.

Entscheidungsgründe:

Die zulässige Klage ist begründet.

Die Anfechtungsklage hat in der Sache Erfolg, weil die streitbefangenen Durchfahrverbote rechtswidrig sind und der Kläger dadurch in seinen Rechten verletzt ist (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Maßgebend für die rechtliche Beurteilung der vom Regierungspräsidium Kassel am 27.07.2006 getroffenen und durch Verkehrszeichen (Zeichen 253 mit Zusatzzeichen "Durchgangsverkehr" und "12 t" gemäß § 41 Abs. 2 Nr. 6 StVO) verlautbarten Anordnungen sind die Verhältnisse im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung.

Bei den Anordnungen handelt es sich um Verwaltungsakte in der Form der Allgemeinverfügung (§ 35 Satz 2 HVwVfG) mit Dauerwirkung, denn sie regeln eine konkrete örtliche Verkehrssituation dauerhaft in der Weise, dass für Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 t der Durchgangsverkehr untersagt ist. Der maßgebliche Zeitpunkt der Beurteilung der Rechtmäßigkeit eines angefochtenen Verwaltungsakts richtet sich nach dem jeweiligen materiellen Recht. Im Zweifel gilt die Regel, dass bei Verwaltungsakten ohne Dauerwirkung die Sachlage im Zeitpunkt der letzten Verwaltungsentscheidung maßgebend ist, bei Verwaltungsakten mit Dauerwirkung hingegen - je nach dem zeitlichen Umfang des Aufhebungsbegehrens - auch spätere Veränderungen der Sachlage bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung des Tatsachengerichts zu berücksichtigen sind (BVerwG, Urteil vom 27.01.1993 - 11 C 35.92 -, BVerwGE 92, 32, 35 f., m.w.N.). Letzteres gilt auch für verkehrsregelnde Dauerverwaltungsakte wie die hier streitigen, denn dem Straßenverkehrsrecht lässt sich eine von der genannten Regel abweichende Aussage nicht entnehmen.

Nach § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO dürfen - abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen - insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Abweichend hiervon dürfen zum Zwecke des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO (Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs) oder des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO (Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen) Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs auch angeordnet werden, soweit dadurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die

durch die Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge hervorgerufen worden sind, beseitigt oder abgemildert werden können. Diese durch die Fünfzehnte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (vom 22.12.2005, BGBl. I S. 3714) eingefügte Vorschrift des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO hat nach der amtlichen Begründung zum Ziel, den überörtlichen Durchgangsverkehr mit schweren Nutzfahrzeugen von mehr als 12 t zulässiger Gesamtmasse aus Gründen der Ordnung des Verkehrs, insbesondere auch zum Schutz der Wohnbevölkerung an Ortsdurchfahrten, und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und des Verkehrsverhaltens im nachgeordneten Straßennetz zumindest an herausragenden Stellen nicht ausweichen zu lassen, sondern - wenn nötig - wieder auf die Autobahn zu leiten. Der Ordnungsgeber sah es wegen der nach Einführung der Autobahnmaut zum 01.01.2005 zu verzeichnenden Zunahme des Schwerlastverkehrs auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen als geboten an, die Eingriffsschwelle für Verkehrsbeschränkungen speziell für Mautausweichverkehre abzusenken, da das nach dem geltenden Recht zur Verfügung stehende verkehrsrechtliche Instrumentarium zu deren wirksamer Eindämmung in einigen Fällen nicht ausreichte (vgl. Bundesrats-Drucksache 824/05 S. 4 f., 7 f.). Da deshalb durch § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO den Straßenverkehrsbehörden gerade die Möglichkeit eröffnet ist, auch einen nach der wegerechtlichen Widmung gemäß § 1 Abs. 1, 2, § 2 Abs. 1 FStrG zulässigen Verkehr von der Benutzung einer Bundesstraße auszuschließen, ist hier die Lösung des Konflikts zwischen Straßenrecht und Verkehrsrecht vom Gesetz- und Ordnungsgeber selbst zugunsten des Verkehrsrechts vorgegeben. Hierbei kommt hinzu, dass ein Teil des Verkehrs von dem Verbot nicht erfasst wird, sondern gemäß § 41 Abs. 2 Nr. 6 Satz 6 StVO nicht als Durchgangsverkehr anzusehen ist, weil es sich z.B. um Lieferverkehre oder regionalen Wirtschaftsverkehr handelt. Entgegen der seitens des Klägers vertretenen Auffassung erweisen sich daher die angegriffenen Durchfahrverbote nicht schon deshalb als rechtswidrig, weil sie nicht mehr verkehrsrechtlicher Natur wären, sondern als wegerechtliche Teileinziehung der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers unterlägen.

Eine insgesamt andere Beurteilung rechtfertigt sich hier auch nicht aus dem Umstand, dass die vom Regierungspräsidium Kassel angeordneten Durchfahrverbote im nordhessischen Verkehrsraum insgesamt 416 km Bundesstraße erfassen. Da das Bundesstraßennetz in Hessen sich über rd. 3.500 km erstreckt und den weiteren Angaben der Vertreter der Straßenverkehrsämter in der mündlichen Verhandlung zufolge davon rd. 450 km Bun-

desstraße von Durchfahrverboten betroffen sind, ist nach Ansicht des erkennenden Gerichts noch nicht ein (Miss-)Verhältnis erreicht, das schon für sich betrachtet die Rechtswidrigkeit eines Verkehrsverbots zur Folge haben müsste.

Diese Auslegung der rechtlichen Vorgaben erscheint auch sach- und interessengerecht, da den Straßenverkehrsbehörden nach der Begründung des Ordnungsgebers aufgegeben ist, vor Anordnung eines Durchfahrverbots stets eine Einzelfallprüfung durchzuführen und insbesondere im Rahmen der Ermessensentscheidung die schutzwürdigen Interessen der Wohnbevölkerung mit den verkehrlichen Erfordernissen im Einzelfall gegeneinander abzuwägen sowie die wirtschaftlichen Belange abzuklären (Bundesrats-Drucksache 824/05 S. 5, 8).

Die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO liegen für die von dem Kläger angegriffenen Durchfahrverbote nicht vor.

Veränderte Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Autobahnumautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge hervorgerufen wurden, sind auf der Grundlage der vom Regierungspräsidium für die B 7 und die B 400 getroffenen Feststellungen nicht gegeben.

In dem im Begründungsvermerk vom 20.07.2006 seitens des Regierungspräsidiums angeführten Vergleich des ersten Halbjahres 2004 mit dem ersten Halbjahr 2005 sind konkrete Zahlen für die B 7 und die B 400 nicht benannt. Zieht man deshalb mit dem Regierungspräsidium die in der Klageerwiderung genannten Zahlen heran, lässt sich nach Ansicht des erkennenden Gerichts auch hierauf die Annahme mautbedingter veränderter Verkehrsverhältnisse nicht stützen. Denn ein Vergleich der in den Zahlenübersichten (Bl. 163 bis 165 des Verwaltungsvorgangs zur B 7, B 27, B 400 = VV II) genannten Werte kann für die B 7 lediglich die jeweils an einem einzigen Tag ermittelten Zahlen gegenüberstellen. So erfolgte die Erhebung an der Zählstelle Fürstehagen am 16.06.2005 bzw. 16.09.2004, an der Zählstelle Kaufungen am 10.05.2005 bzw. 14.09.2004 und an der Zählstelle Oetmannshausen am 07.06.2005 bzw. 14.09.2004. Hieraus ergibt sich somit ferner, dass bei einem Jahresvergleich auch noch Tage unterschiedlicher Monate in Blick genommen werden, was schon in Anbetracht jahreszeitlicher Besonderheiten bedenklich erscheint. Je-

denfalls bildet das hier seitens des Beklagten herangezogene Zahlenmaterial keine tragfähige Grundlage für ein unbefristetes Durchfahrverbot nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO. Dies gilt zumal vor dem Hintergrund, dass Änderungen wie die zum 01.01.2005 eingeführte Maut nach dem Autobahnmautgesetz von gewissen Einschwingprozessen begleitet werden.

So zeigt ein Vergleich der Veränderungswerte "Lkw mit Anhänger/Sattel-Kfz." für die Dauerzählstelle Hoheneiche (Anlage 14 zu dem Bericht des HLSV "Mautverdrängter Verkehr auf der B 7 und B 27", Bl. 89 VV II), dass die Anzahl der Fahrzeuge von 601.934 im Zeitraum Januar bis Juli 2004 zurückging auf 596.660 im Zeitraum Januar bis Juli 2005. Eine Zusammenschau mit der Verkehrsentwicklung dieser Fahrzeugart (Anlage 12, Bl. 87 VV II) lässt für diese Zählstelle außerdem erkennen, dass - nach einem Zuwachs in den ersten vier Monaten des Jahres 2005 - ein Rückgang von 83.339 (Mai 2004) auf 78.309 Fahrzeuge im Mai 2005 zu verzeichnen und dass auch für die folgenden Monate Juni und Juli dieser Rückgang im Jahresvergleich festzustellen ist. Eine deutlich rückläufige Tendenz ab Mai 2005 ist auch für die Dauerzählstelle Sontra abzulesen. Dies zeigt, dass hier Einschwingprozesse andauerten, deren Verlauf auch vorliegend nicht außer Betracht bleiben kann, zumal der Beklagte die Durchfahrverbote für B 7, B 27 und B 400 selbst stets als Einheit betrachtet. Dahinstehen kann, welcher Zeitraum bei der hier gegebenen Fallgestaltung in Blick zu nehmen ist, um Besonderheiten der Verkehrsabläufe - wie einen Einschwingprozess - vollständig erfassen und korrekt in den Entscheidungsvorgang einstellen zu können. Denn für den vorliegenden Fall ist es ausreichend, dass die beschriebenen Umstände der Annahme mautbedingter veränderter Verkehrsverhältnisse entgegenstehen. Für die B 400, für die das Regierungspräsidium auf die Erhebungen an der Zählstelle westlich der AS Wommen vom 12. bis 19.09.2004 bzw. am 09.06.2005 in der Zeit von 15.00 bis 18.00 Uhr (Bl. 166 VV II) verweist, gilt dies in entsprechender Weise.

Darüber hinaus müssten die mautbedingten veränderten Verkehrsverhältnisse aber auch erhebliche Auswirkungen gehabt haben; diese tatbestandliche Voraussetzung des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO wäre auf der Grundlage der vom Regierungspräsidium getroffenen Feststellungen jedoch ebenfalls nicht erfüllt.

Soweit in der Klageerwiderung hierbei die Verkehrszuwächse angeführt werden, werden damit veränderte Verkehrsverhältnisse und erhebliche Auswirkungen lediglich gleichge-

setzt, nicht jedoch erhebliche Auswirkungen beschrieben, die durch die veränderten Verkehrsverhältnisse entstanden sind, die ihrerseits durch die Erhebung der Maut hervorgerufen wurden.

Soweit in der Klageerwiderung auf den Begründungsvermerk vom 20.07.2006 verwiesen wird, ist dort (S. 1) ausgeführt, die in verschiedenen Ortsdurchfahrten errechneten Lärmwerte seien bei einigen Häusern so hoch gewesen, dass (mit Wirkung vom 05.08.2005) zum Schutz der Wohnbevölkerung ein Fahrverbot für den Lkw-Verkehr ab 3,5 t angeordnet worden sei. Damit wird der Vermerk für die Sperrung der Bundesstraßen 7 und 27 vom 03.08.2005 (Bl. 150 VV II) in Bezug genommen, dessen viertem Absatz zu entnehmen ist, dass aufgrund der Berechnungen des ASV Eschwege (Anlagen 3 und 4) auf der B 7 für die Stadt Hessisch Lichtenau in den Ortsdurchfahrten Fürstehagen, Hessisch Lichtenau (Ortskern) und Ortsteil Warburg die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowie für die B 27 die Immissionsgrenzwerte von 70 dB (A) in den Ortsdurchfahrten von Eltmannshausen, Hauneck/Unterhaun und Hauneck/Sieglos überschritten würden. Da diese Anlagen 3 und 4 sich nicht beim Verwaltungsvorgang befinden, ist dem Beklagten in der mündlichen Verhandlung anheimgestellt worden, die Anlagen gleichsam zur Bestätigung der in dem Absatz benannten Umstände nachzureichen.

Bezieht man diese Werte bzw. Berechnungen mit ein, so beschreiben sie gleichwohl lediglich den Ist-Zustand, lassen jedoch nicht erkennen, welche Auswirkungen in Bezug auf den Lärm durch mautbedingte veränderte Verkehrsverhältnisse entstanden sein sollen. Das Regierungspräsidium hat auch keine entsprechende Schätzung vorgenommen.

Sofern sich aus dem nach Schluss der mündlichen Verhandlung nachgereichten Schriftsatz des Regierungspräsidiums vom 19.05.2008 bzw. der ihr beigefügten Stellungnahme des Leiters des ASV Eschwege vom 15.05.2008 etwas anderes ergibt, kann dies vom erkennenden Gericht nicht berücksichtigt werden, da dem Beklagten kein Schriftsatznachlass gewährt, sondern lediglich anheimgestellt worden ist, die genannten Anlagen nachzureichen.

Soweit es um den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm geht, können nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 13.03.2008 - 3 C 18.07 - zwar Orientierungspunkte für eine nähere Bestimmung, wann eine Lärmzunahme "erheblich" ist, der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV - (vom 12.06.1990, BGBl. I S. 1036) entnommen werden.

Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV liegt eine "wesentliche" Lärmzunahme vor, wenn der Beurteilungspegel des Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) oder - erstmals - auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird. Dasselbe gilt nach § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV, wenn der Beurteilungspegel von mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB (A) in der Nacht weiter erhöht wird; das gilt nicht in Gewerbegebieten. Dem liegt eine Wertung des Verordnungsgebers zugrunde, die sich auf § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO übertragen lässt. Das gilt für ihre beiden Elemente gleichermaßen. Das 3-dB-(A)-Kriterium beruht auf der Einschätzung, dass geringere Veränderungen der Geräuschsituation nach allgemeinen Erkenntnissen der Akustik vom menschlichen Ohr noch nicht oder kaum wahrgenommen werden können. Dies beansprucht auch für den Sachzusammenhang des Straßenverkehrsrechts Beachtung. Nichts anderes gilt für die Wertung, dass auch eine geringere Lärmzunahme erheblich ist, wenn dadurch ein Beurteilungspegel von 70 dB (A) am Tage oder 60 dB (A) in der Nacht erstmals erreicht oder weiter erhöht wird. Dann nämlich droht eine ohnehin bereits unzumutbare Situation noch verschlechtert oder jedenfalls verfestigt zu werden. Ließe man auch hier erst einen Zuwachs um 3 dB (A) genügen, so liefe § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gerade bei einer derart hohen Vorbelastung vielfach leer. Eine Erhöhung des Mittelungspegels um 3 dB (A) setzt nämlich etwa eine Verdoppelung der Verkehrsstärke voraus. Für die Feststellung, ob eine mautfluchtbedingte Verkehrslärmzunahme hiernach erheblich ist, bedarf es nicht der sonst im Immissionsschutzrecht üblichen Lärmmessungen. Vielmehr darf sich die Behörde mit fundierten Schätzungen begnügen (zu allem: BVerwG, Urteil v. 13.03.2008 - 3 C 18.07 -).

Da hier indes schon keine Schätzung hinsichtlich einer mautbedingten Zunahme von Verkehrslärm vorgenommen, ein Anstieg des Lärmpegels mithin nicht festgestellt worden ist, kann das Vorliegen erheblicher Auswirkungen unter Lärmgesichtspunkten erst recht nicht konstatiert werden.

Eine andere Beurteilung ist auch nicht deshalb gerechtfertigt, weil das Regierungspräsidium in diesem Zusammenhang darauf verweist, dass aus den für den Fall einer Sperrung nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO angestellten Berechnungen des HSLV eine so hohe Absenkung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung mit Lkw über 12 t habe abgelesen werden können, dass eine Lärmpegelabsenkung von 2 bis 3 dB (A) zu erwarten sei. Hierdurch können die erforderlichen Berechnungen bzw. Schätzungen nicht ersetzt werden, da

jeweils an unterschiedliche Sachverhalte angeknüpft wird. Während die vorgenannten Daten zur Grundlage haben, dass der gesamte durchfahrende Schwerlastverkehr von der Straßenbenutzung ausgeschlossen wird, müssten die erheblichen Auswirkungen im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO "nur" durch die mautbedingten veränderten Verkehrsverhältnisse entstanden sein. Der mit dem Durchfahrverbot erfolgende Ausschluss des Schwerlastverkehrs ist also umfassender, denn die Straßenverkehrsbehörde ist nicht darauf beschränkt, lediglich den mautfluchtbedingten Mehrverkehr herauszufiltern.

Soweit das Regierungspräsidium im Rahmen der Feststellung erheblicher Auswirkungen ungünstige Folgen für Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf und Verkehrsverhalten auf den betroffenen Straßen und dem nachgeordneten Verkehrsnetz sieht, sind diese Ausführungen zu oberflächlich und unsubstantiiert, als dass darauf ein Verkehrsverbot gestützt werden könnte.

Schließlich erweisen sich die streitbefangenen Durchfahrverbote auch deshalb als rechtswidrig, weil ihnen keine hinreichende Einzelfallprüfung zugrunde liegt, bei der die Straßenverkehrsbehörde im Rahmen ihrer Ermessensentscheidung die schutzwürdigen Interessen der Wohnbevölkerung mit den verkehrlichen Erfordernissen abzuwägen und auch die wirtschaftlichen Belange einzubeziehen hat. Diese Einzelfallprüfung soll sicherstellen, dass der freie Waren- und Dienstleistungsverkehr nicht übermäßig eingeschränkt wird (vgl. Bundesrats-Drucksache 824/05 S. 5). Eine rechtmäßige Ermessensausübung setzt deshalb auch die Beachtung der Grundsätze der Eignung, Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen voraus. Diesen Anforderungen werden die angefochtenen Entscheidungen nicht gerecht.

Zu den hiernach zu berücksichtigenden Belangen gehören insbesondere die Interessenslagen von weiter entfernt liegenden bzw. überregional agierenden Speditionen wie der des Klägers; dass diese Interessenslagen hier ermittelt, gewichtet und um Ausgleich bemüht bei der Abwägungsentscheidung berücksichtigt worden sind, ist nicht erkennbar. In dem Begründungsvermerk vom 20.07.2006 wird zwar der Hinweis der Verbände auf negative Auswirkungen für den Logistikstandort Nordhessen angeführt. Anstatt insoweit aber lediglich die lokalen Betriebe ins Auge zu fassen, die von dem Durchfahrverbot der weiteren

Begründung zufolge wegen der Definition des Durchgangsverkehrs in § 41 Abs. 2 Nr. 6 Satz 6 StVO ohnehin ausgenommen sein sollen, wäre es erforderlich gewesen, die Belange derjenigen Betriebe in Blick zu nehmen, denen mit dem Verkehrsverbot die Durchfahrt auf den Bundesstraßen untersagt wird und die - wie auch der Kläger für sich geltend macht - die Bundesstraßen schon seit langem aus Gründen eines sparsamen Umgangs mit den Ressourcen zur Durchfahrt nutzen.

Der Berücksichtigung der genannten Belange kommt an dieser Stelle gerade deshalb besondere Bedeutung zu, weil entsprechend der oben (S. 12 f.) zur Klärung des Verhältnisses von Straßenrecht und Verkehrsrecht vorgenommenen Auslegung der rechtlichen Vorgaben der Forderung des Ordnungsgebers nach einer Einzelfallprüfung unter Abwägung der jeweils betroffenen Belange Rechnung zu tragen ist.

Der aus der mangelnden Berücksichtigung relevanter Belange resultierenden Rechtswidrigkeit der vorliegend angefochtenen Durchfahrverbote stehen auch die Ausführungen des Regierungspräsidiums in der Klageerwiderung nicht entgegen. Dort wird keine erneute bzw. um erforderliche Erwägungen ergänzte Abwägung vorgenommen, sondern - den in der Vergangenheitsform gehaltenen Ausführungen entsprechend - die getroffene Entscheidung damit gerechtfertigt, dass es sich auch bei den betriebswirtschaftlichen Interessen der betroffenen Fuhrunternehmen um gewichtige Interessen handele, die zu berücksichtigen gewesen seien, aber zurücktreten hätten müssen. Zurücktreten konnten sie indes nur, wenn sie in einen nachvollziehbaren Abwägungsvorgang eingestellt worden wären, was - wie dargelegt - nicht ersichtlich ist.

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich zugleich, dass die Durchfahrverbote auch nicht auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 Satz 2 StVO gestützt werden können. Hierbei ist ferner zu erwähnen, dass das Regierungspräsidium in seinem Begründungsvermerk vom 20.07.2006 selbst davon ausgeht, dass bei Durchführung der passiven Lärmschutzmaßnahmen die Anordnung nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO schwerlich aufrechtzuerhalten ist.

Da der Beklagte unterliegt, hat er nach § 154 Abs. 1 VwGO die Kosten des Verfahrens zu tragen.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Urteils beruht auf § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr. 11, 711 Satz 1 ZPO.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen dieses Urteil steht den Beteiligten die Berufung zu, wenn sie vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof zugelassen wird. Die Berufung ist nur zuzulassen, wenn

1. ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,
2. die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,
3. die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,
4. das Urteil von einer Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes, des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts abweicht und auf dieser Abweichung beruht oder
5. ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

Die Zulassung der Berufung ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Urteils zu beantragen. Der Antrag ist bei dem

Verwaltungsgericht Kassel
Tischbeinstraße 32
34121 Kassel

zu stellen. Er muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung des Urteils sind die Gründe, aus denen die Berufung zuzulassen ist, darzulegen. Die Begründung ist, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist, bei dem

Hessischen Verwaltungsgerichtshof
Brüder-Grimm-Platz 1 - 3
34117 Kassel

einzureichen.

Vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Das gilt auch für den Antrag auf Zulassung der Berufung.

Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören.

BESCHLUSS

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 20.000,00 EUR festgesetzt.

Gründe:

Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 52 Abs. 1 GKG und berücksichtigt das von den Beteiligten in der mündlichen Verhandlung erklärte Einvernehmen.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen die Streitwertfestsetzung steht den Beteiligten die Beschwerde zu, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 EUR übersteigt oder wenn das Gericht sie zugelassen hat.

Die Beschwerde ist bei dem

**Verwaltungsgericht Kassel
Tischbeinstraße 32
34121 Kassel**

einzulegen.

Sie ist nur innerhalb von **s e c h s M o n a t e n**, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, zulässig.

Soweit der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt wird, kann die Beschwerde noch innerhalb **e i n e s M o n a t s** nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Streitwertfestsetzungsbeschlusses eingelegt werden.

