



HESSISCHER VERWALTUNGSGERICHTSHOF

BESCHLUSS

In dem Verwaltungsstreitverfahren

der Firma Spedition ... GmbH & Co. KG,
vertreten durch die Firma ... GmbH,
diese vertreten durch die Geschäftsführer ... und ...,

Klägerin und Zulassungsantragsgegnerin,

bevollmächtigt: Rechtsanwälte Horst Goetjes und Kollegen,
Platzgasse 14, 34286 Spangenberg,

gegen

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

Beklagten und Zulassungsantragsteller,

wegen Fahrverboten für Kraftfahrzeuge im Durchgangsverkehr mit einem zulässigen
Gesamtgewicht über 12 t

hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof - 2. Senat - durch

Vorsitzenden Richter am Hess. VGH Dr. Dyckmans,
Richter am Hess. VGH Hassenpflug,
Richter am Hess. VGH Pabst

am 24. April 2009 beschlossen:

Auf den Antrag des Beklagten wird die Berufung gegen das auf Grund der
mündlichen Verhandlung vom 14. Mai 2008 erlassene Urteil des
Verwaltungsgerichts Kassel - 2 E 1328/07 - zugelassen.

Das Verfahren wird als Berufungsverfahren unter dem Aktenzeichen

2 A 1572/09

fortgeführt.

Die Entscheidung über die Kostentragung für das Zulassungsverfahren bleibt der Kostenentscheidung im Berufungsverfahren vorbehalten.

Der Streitwert wird für das Berufungsverfahren vorläufig auf 20.000,00 € festgesetzt.

Gründe

Der gemäß § 124 a Abs. 4 Sätze 1 und 4 VwGO fristgemäß gestellte und begründete Antrag des Beklagten auf Zulassung der Berufung gegen das im Tenor genannte Urteil des Verwaltungsgerichts Kassel hat Erfolg. Die Berufung ist wegen ernstlicher Zweifel an der Richtigkeit des verwaltungsgerichtlichen Urteils gemäß § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO zuzulassen.

Diese ernstlichen Zweifel ergeben sich daraus, dass das Verwaltungsgericht zu strenge Anforderungen an das Vorliegen „veränderter Verkehrsverhältnisse“ i. S. des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gestellt haben könnte. Das Verwaltungsgericht begründet seine Feststellung, veränderte Verkehrsverhältnisse i. S. des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO lägen nicht vor, damit, dass sich die in dem Begründungsvermerk des Beklagten vom 26. September 2006 für die B 252 genannten Zahlen den vorgelegten Verwaltungsvorgängen nicht entnehmen ließen. Soweit der Beklagte in der Klageerwiderung dargelegt habe, aus einem Vergleich der Zahlen der Jahren 2000 und 2005 sei eine Zunahme der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) an Lastzügen für die Zählstelle Kerstenhausen (B 3) von 132 Fahrzeugen und für die Zählstelle Twistetal (B 252) von 122 Fahrzeugen abzulesen, sei dies nicht aussagekräftig. Denn schon im Zeitraum von 1995 bis 2000 sei eine Zunahme der DTV von 275 Lastzügen bei der Zählstelle Kerstenhausen und von 205 Lastzügen bei der Zählstelle Twistetal festzustellen gewesen. Der Hinweis auf die in den Jahren 2000 bis 2005 insgesamt rückläufige Belastung hessischer Bundesstraßen mit Schwerlastverkehr sei in diesem Zusammenhang nicht ausreichend, da sie nicht

konkret auf die B 3 und die B 252 bezogen sei. Auch laut schriftlichen Hinweisen in den Verwaltungsvorgängen sei nicht zu belegen, dass der Zuwachs des LKW-Verkehrs auf Mautausweichverkehre auf der B 3 und der B 252 zurückzuführen sei.

Ernstliche Zweifel an diesen Ausführungen des Verwaltungsgerichts ergeben sich daraus, dass nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts für den gebotenen Vergleich der Verkehrs- und Belastungssituation vor und nach der Einführung der Autobahnmaut sachgerechte Schätzungen ausreichend sind. Es fehle nämlich regelmäßig an genauen Zahlen über das Aufkommen an LKW über 12 t für die Zeit vor Einführung der Autobahnmaut, weil diese Kategorie bis 2005 von den Dauerzählstellen nicht isoliert erfasst worden sei (BVerwG, U. v. 13.3.2008 - 3 C 18/07 - , UPR 2008, 315). Der Beklagte legt dar, die Zunahme des mautpflichtigen Schwerverkehrs im Zeitraum zwischen 1995 und 2000 schließe nicht aus, dass es sich bei dem im Zeitraum von 2000 bis 2005 zu verzeichnenden Zuwachs um Mautausweichverkehr handele. Nach der o. g. Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts reiche eine solche Einschätzung zur Begründung veränderter Verkehrsverhältnisse aus. Dabei berücksichtige das Bundesverwaltungsgericht gerade, dass erhebliche Schwierigkeiten bestünden, den Anteil Mautflüchtiger innerhalb des Schwerlastverkehrsanteils exakt zu ermitteln. Die Behörde dürfe deshalb verkehrsbeschränkende Maßnahmen nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO auch dann treffen, wenn diese im Ergebnis über eine bloße Mautfluchtbekämpfung hinausgingen.

Auf dieser Grundlage erscheint es zweifelhaft, ob der Verweis des Verwaltungsgerichts auf die Zunahme der Zahlen zwischen 1995 bis 2000 die Feststellung rechtfertigt, veränderte Verkehrsverhältnisse lägen nicht vor, obwohl zwischen 2000 und 2005 und damit von dem Zeitraum vor Einführung der Autobahnmaut zu dem Zeitraum danach eine Zunahme des Schwerlastverkehrs festzustellen war. Die vorliegenden Zahlen im Hinblick auf das Vorliegen des Tatbestandsmerkmals „veränderte Verkehrsverhältnisse“ nicht zu berücksichtigen, führte i. S. des o. g. Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 13. März 2008 dazu, die Neuregelung „ins Leere laufen“ zu lassen. Es erscheint deshalb fraglich, ob mit dem von dem Verwaltungsgericht vorgenommenen Vergleich zu

den Zahlen für 1995 bis 2000 die Annahme „veränderter Verkehrsverhältnisse“ auf der Grundlage der Zahlen für 2000 bis 2005 abgelehnt werden kann.

Ernstliche Zweifel ergeben sich auch im Hinblick auf die Feststellung des Verwaltungsgerichts, „erhebliche Auswirkungen“ der veränderten Verkehrsverhältnisse seien nicht festzustellen, da Lärmberechnungen für die B 252 in den Verwaltungsvorgängen nicht enthalten seien und sie für die B 3 lediglich den „Ist-Zustand“ beschrieben. Es ist fraglich, ob dieser Gesichtspunkt auf der Grundlage des oben genannten Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 13. März 2008 dazu führen kann, „erhebliche Auswirkungen“ der durch den Mautausweichverkehr veränderten Verkehrsverhältnisse zu verneinen. Nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts ist zur Bestimmung der „Erheblichkeit“ der Auswirkungen § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV heranzuziehen. Danach liegt eine „wesentliche“ Lärmzunahme vor, wenn der Beurteilungspegel des Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Nach § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV gilt dasselbe, wenn der Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht weiter erhöht wird. Dieser Norm liegt nach der o. g. Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts eine Wertung des Ordnungsgebers zugrunde, die sich auf § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO übertragen lässt. Dies gelte insbesondere für die Wertung, dass auch eine geringere Lärmzunahme als 3 dB(A) erheblich sei, wenn dadurch ein Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten werde. Dann drohe nämlich eine ohnehin bereits unzumutbare Situation noch verschlechtert oder jedenfalls verfestigt zu werden. Für die Feststellung, ob eine mautfluchtbedingte Verkehrslärmzunahme erheblich sei, bedürfe es nicht der sonst im Immissionsschutzrecht üblichen Lärmmessungen; die Behörde dürfe sich vielmehr mit fundierten Schätzungen begnügen. Dies ergebe sich aus der Begründung der Verordnung sowie aus den verwaltungspraktischen Gegebenheiten bei ihrem Erlass.

Der Beklagte hat mit der Begründung des Zulassungsantrags eine „Schalltechnische Untersuchung der Ortsdurchfahrten an der B 3 Gilserberg und Cölbe/Schönstadt und an der B 252 Twistetal/Twiste, Dorffitter und Münchhausen aufgrund des

Durchfahrtsverbot für LKW gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ vom Juni 2008, also nach Abschluss des erstinstanzlichen Verfahrens, vorgelegt. Grundsätzlich hat das Oberverwaltungsgericht im Rahmen des Zulassungsverfahrens die Sach- und Rechtslage zu berücksichtigen, wie sie sich dem Verwaltungsgericht im Zeitpunkt seiner angefochtenen Entscheidung stellte; es kann aber auch für ein Berufungsverfahren rechtserhebliche neue Tatsachen für die Frage des Vorliegens ernstlicher Zweifel berücksichtigen (Kopp/Schenke, VwGO, 15. Auflage 2007, § 124 Rdnr. 7 b). Der Senat hält es deshalb im vorliegenden Falle für zulässig, die erst mit der Begründung des Zulassungsantrages vorgelegte o. g. schalltechnische Untersuchung zu berücksichtigen, da das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 13. März 2008 dem Beklagten im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht nach glaubhaftem Bekunden noch nicht vorlag. Das Verwaltungsgericht hat insoweit auch keinen Hinweis auf die sich daraus ergebenden inhaltlichen Anforderungen an den Nachweis „erheblicher Auswirkungen“ veränderter Verkehrsverhältnisse gegeben. Es hat seine Feststellung, erhebliche Auswirkungen seien nicht belegt, auf die These gestützt, Lärmberechnungen beschrieben „lediglich den Ist-Zustand“, ließen jedoch nicht erkennen, welche Auswirkungen in Bezug auf den Lärm durch mautbedingte veränderte Verkehrsverhältnisse entstanden sein sollten. Damit stellt das Verwaltungsgericht auf der Grundlage des oben genannten Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zu hohe Anforderungen an die Bejahung erheblicher Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse. Danach ist es ausreichend, dass festgestellt wird, dass der Beurteilungspegel des Verkehrslärms schon vor Einführung der Maut mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht betrug und die Verkehrsbelastung sich nach Einführung der Maut erhöht hat.

Für das Vorliegen dieser Voraussetzungen sprechen im vorliegenden Falle die mit der oben genannten schalltechnischen Untersuchung des Beklagten vorgelegten Ergebnisse, nach denen bei einem Großteil der Messpunkte an Gebäuden in der Ortsdurchfahrt Gilserberg der B 3 schon auf Grundlage der DTV-Werte aus dem Jahre 2000 die Pegelwerte von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht überschritten wurden. Auf der Grundlage der DTV-Werte für 2005 kam es für die Tageswerte zu Überschreitungen bis zu 4 dB(A) und im Hinblick auf die Nachtwerte zu

Überschreitungen von bis zu 9 dB(A). Auch für die anderen Messstellen in den Ortsdurchfahrten Cölbe/Schönstadt der B 3, Twistetal/Twiste der B 252, Dorfitter der B 252 und Münchhausen der B 252 kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass die maßgeblichen Beurteilungspegel sowohl auf Grundlage der DTV-Werte aus 2000 und aus 2005 zum Teil maßgeblich überschritten wurden. Soweit nach den obigen Darlegungen von einer Zunahme des LKW-Verkehrs auszugehen ist, bestehen deshalb ernstliche Zweifel an der Feststellung des Verwaltungsgerichts, erhebliche Auswirkungen der veränderten Verkehrsverhältnisse seien nicht festzustellen.

Ernstliche Zweifel liegen auch insoweit vor, als das Verwaltungsgericht die Ermessensausübung seitens des Beklagten deshalb für rechtswidrig gehalten hat, weil der Beklagte keine Einzelfallprüfung unter Einbeziehung wirtschaftlicher Belange und ihrer Abwägung mit verkehrlichen Erfordernissen getroffen habe. Der Beklagte weist insoweit zu Recht darauf hin, dass er - wie in der Klageerwiderung dargelegt - die Lärmeinwirkungen für die betroffene Bevölkerung durch den Mautausweichverkehr, den Gesichtspunkt von Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, insbesondere der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer - z. B. von Grundschulkindern einer Grundschule in Burgwald-Bottendorf, die direkt an der B 252 liege -, und insbesondere die betriebswirtschaftlichen Interessen der betroffenen Fuhrbetriebe, die finanzielle Nachteile aufgrund der LKW-Fahrverbote zu beklagen hätten, berücksichtigt habe. Deren gewichtige Interessen seien mit den Schutzgütern der Anwohner abgewogen worden. Dabei sei zu berücksichtigen, dass nur der Durchgangsverkehr mit LKW über 12 t ausgeschlossen sei. Zudem könnten Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, so dass eventuell existenzgefährdenden Auswirkungen der Fahrverbote für einzelne Betriebe Rechnung getragen werden könne. Angesichts dieser Erwägungen bestehen ernstliche Zweifel, ob das Verwaltungsgericht zutreffend von einer rechtswidrigen Ermessensausübung des Beklagten ausgegangen ist.

Da somit der Zulassungsgrund des § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO gegeben ist, kann dahingestellt bleiben, ob auch die anderen von dem Beklagten geltend gemachten Zulassungsgründe des § 124 Abs. 2 und 4 VwGO vorlägen.

Die Entscheidung über die Kostentragung für das Zulassungsverfahren bleibt dem Berufungsverfahren vorbehalten.

Das Verfahren wird als Berufungsverfahren fortgesetzt; der Einlegung einer Berufung bedarf es nicht (§ 124 a Abs. 5 Satz 5 VwGO). Die Berufung ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Beschlusses über die Zulassung der Berufung zu begründen. Die Begründung ist bei dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof, Brüder-Grimm-Platz 1-3, 34117 Kassel, einzureichen (§ 124 a Abs. 6 Sätze 1 und 2 VwGO). Die Begründungsfrist kann auf einen vor ihrem Ablauf gestellten Antrag von dem Vorsitzenden des Senats verlängert werden. Die Begründung muss einen bestimmten Antrag enthalten sowie die im Einzelnen anzuführenden Gründe der Anfechtung (Berufungsgründe). Mangelt es an einem dieser Erfordernisse, ist die Berufung unzulässig (§ 124 a Abs. 3 Sätze 3 bis 5 VwGO).

Die Entscheidung über die vorläufige Festsetzung des Streitwertes beruht auf §§ 52 Abs. 1, 47 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1, 63 Abs. 1 GKG. Der Senat legt insoweit den von dem Verwaltungsgericht festgesetzten Streitwert zugrunde und bezieht sich auf dessen Begründung (§ 122 Abs. 2 Satz 3 VwGO analog).

Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO, § 63 Abs. 1 Satz 2 GKG).

Dr. Dyckmans

Pabst

Hassenpflug