

Herrn
Oldenburger Straße
26316 Varel

Rathaus I, Windallee 4, 26316 Varel
- Justizariat der Stadt Varel -
Auskunft erteilt: Frau Wilksen
Zimmer: 112
Telefon: 04451/126-218
Telefax: 04451/126-177
E-Mail: rechtsamt@varel.de

Datum: 24.06.2011

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Schreiben vom

Unser Zeichen

30-1.3/2.1/4/005-2011

Antrag auf straßenverkehrsrechtliche Anordnung Oldenburger Straße

Sehr geehrter Herr ,

Ihren Antrag vom 20.12.2010 auf straßenverkehrsrechtliche Anordnung – Gewichtsbeschränkung von max. 3,5 t / Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h PKW auf der Oldenburger Straße – lehne ich ab.

Begründung:

Aufgrund der Auswertung der Verkehrszählung vom 18.11.2010 habe ich die von Ihnen vorgetragenen Beeinträchtigungen durch den Verkehr auf der Oldenburger Straße berechnen lassen. Im Rahmen der Ermittlungen wurde mir folgendes Verkehrsaufkommen auf der Oldenburger Straße durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr mitgeteilt:

- Zeitraum 18.11.2010, 50 km/h Beschränkung (24 Stunden), ohne Gegenverkehr

- Fahrtrichtung Varel

Zweiradverkehr	141	2,0 %
PKW-Verkehr	6.549	94,0 %
LKW-Verkehr	176	2,5 %
Lastzüge	105	1,5 %

Gesamtbelastung	6.971	100,0 %
-----------------	-------	---------

- Fahrtrichtung A 29		
Zweiradverkehr	138	2,2 %
PKW-Verkehr	6.058	95,0 %
LKW-Verkehr	116	1,8 %
Lastzüge	63	1,0 %
Gesamtbelastung	6.375	100,0 %

- Gesamtverkehr am 18.10.2010 (24 Stunden)

Beide Fahrtrichtungen		
Zweiradverkehr	279	2,1 %
PKW-Verkehr	12.607	94,5 %
LKW-Verkehr	292	4,3 %
Lastzüge	168	2,5 %
Gesamtbelastung	13.346	100,0 %

Die Verkehrsbelastung belief sich in der Zeit von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr wie folgt:

- Fahrtrichtung Varel		
Zweiradverkehr	206	3,1 %
PKW-Verkehr	6.180	93,5 %
LKW-Verkehr	123	1,9 %
Lastzüge	98	1,5 %
Gesamtbelastung	6.607	100,0 %

- Fahrtrichtung A 29		
Zweiradverkehr	131	2,2 %
PKW-Verkehr	5.771	94,9 %
LKW-Verkehr	114	1,9 %
Lastzüge	62	1,0 %
Gesamtbelastung	6.078	100,0 %

Die Gesamtbelastung – beide Fahrtrichtungen – in der Zeit von 06.00 – 22.00 Uhr beträgt:

Zweiradverkehr	337	2,7 %
PKW-Verkehr	11.951	94,2 %
LKW-Verkehr	237	1,9 %
Lastzüge	160	1,3 %
Gesamtbelastung	12.685	100,0 %

Verkehrsbelastung 17./18.11.2010, Zeitrahmen 22.00 – 06.00 Uhr

- Fahrtrichtung Varel		
Zweiradverkehr	12	3,2 %
PKW-Verkehr	351	94,1 %
LKW-Verkehr	6	1,6 %
Lastzüge	4	1,1 %
Gesamtbelastung	373	100,0 %
- Fahrtrichtung A 29		
Zweiradverkehr	5	1,8 %
PKW-Verkehr	276	95,5 %
LKW-Verkehr	5	1,7 %
Lastzüge	3	1,0 %
Gesamtbelastung	289	100,0 %

Gesamtverkehrsbelastung – beide Richtungen – 17./18.11.2010, Zeitrahmen 22.00 – 06.00 Uhr:

Zweiradverkehr	17	2,5 %
PKW-Verkehr	627	94,8 %
LKW-Verkehr	11	1,7 %
Lastzüge	7	1,0 %
Gesamtbelastung	662	100,0 %

Aufgrund der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 14.04.2010 ist die Oldenburger Straße von der Teichgartenstraße/Bleichenpfad beidseitig bis zum Kaffeehauskreisel aufgrund der Schäden an der Asphaltdecke mit dem Verkehrszeichen 101 – Gefahrenstelle mit Zusatz 1006-34 (Straßenschäden) und dem Verkehrszeichen 274-53 (zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) mit Zusatzschild 1048-12 (nur Kraftfahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht über 3,5 t einschl. ihrer Anhänger und Zugmaschinen, ausgenommen PKW und Kraftomnibusse) ausgeschildert.

Auf dieser Grundlage habe ich die Berechnung der Lärmbeeinträchtigungen durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Aurich durchführen lassen. Diese hat mir am 14.01.2011 folgende Lärmbeeinträchtigungen nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV – RLS 90 – errechnet:

**Vzul. für LKW 30 km/h und PKW 50 km/h
DTV=13.346 Kfz/24 h, LKW tags 3,1 % und nachts 2,7 %**

Querschnitt D / Neue Straße 23, Bebauung 60-80 %
Linke Seite Tag 72,3 dB (A), nachts 63,4 dB (A)
Rechte Seite Tag 71,1 dB (A), nachts 62,2 dB (A)

Querschnitt D / Neue Straße, Bebauung 40-60 %

Linke Seite Tag 69,9 dB (A), nachts 61,0 dB (A)

Rechte Seite Tag 68,6 dB (A), nachts 59,7 dB (A)

Querschnitt C / Oldenburger Straße 9

Linke Seite Tag 67,2 dB (A), nachts 58,3 dB (A)

Rechte Seite Tag 66,0 dB (A), nachts 57,1 dB (A)

Querschnitt C-B / Oldenburger Straße 9-57

Linke Seite Tag 68,4 dB (A), nachts 59,5 dB (A)

Rechte Seite Tag 68,4 dB (A), nachts 59,5 dB (A)

Sperrung für LKW / PKW 50 km/h

DTV=13.347 Kfz/24 h

Querschnitt D / Neue Straße 23, Bebauung 60-80 %

Linke Seite Tag 71,0 dB (A), nachts 62,3 dB (A)

Rechte Seite Tag 69,8 dB (A), nachts 61,1 dB (A)

Querschnitt D / Neue Straße, Bebauung 40-60 %

Linke Seite Tag 68,6 dB (A), nachts 59,9 dB (A)

Rechte Seite Tag 67,3 dB (A), nachts 58,6 dB (A)

Querschnitt C / Oldenburger Straße 9

Linke Seite Tag 65,9 dB (A), nachts 57,2 dB (A)

Rechte Seite Tag 64,7 dB (A), nachts 56,0 dB (A)

Querschnitt C-B / Oldenburger Straße 9-57

Linke Seite Tag 67,1 dB (A), nachts 58,4 dB (A)

Rechte Seite Tag 67,1 dB (A), nachts 58,4 dB (A)

Sperrung für LKW und PKW 30 km/h

DTV=13 347 Kfz/24h

Querschnitt D / Neue Straße 23, Bebauung 60-80 %

Linke Seite Tag 68,9 dB (A), nachts 60,1 dB (A)

Rechte Seite Tag 67,7 dB (A), nachts 58,9 dB (A)

Querschnitt D / Neue Straße, Bebauung 40-60 %

Linke Seite Tag 66,5 dB (A), nachts 57,7 dB (A)

Rechte Seite Tag 65,2 dB (A), nachts 56,4 dB (A)

Querschnitt C / Oldenburger Straße 9

Linke Seite Tag 63,8 dB (A), nachts 55,0 dB (A)

Rechte Seite Tag 62,6 dB (A), nachts 53,8 dB (A)

Querschnitt C-B / Oldenburger Straße 9-57

Linke Seite Tag 65,0 dB (A), nachts 56,2 dB (A)

Rechte Seite Tag 65,0 dB (A), nachts 56,2 dB (A)

Die Ermittlung der Lärmbelastung ist nach den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm – RLS 90 – erfolgt. Für die Berechnung wird die durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke (DTV) und der entsprechende LKW-Anteil tags und nachts zugrunde gelegt, die sich aus mehreren Zählungen als Jahresmittelwert errechnet.

Bei der Ostseite der Oldenburger Straße, vom Friedhof bis zur B 437, als auch bei der Westseite der Oldenburger Straße, von der B 437 bis zur Pestalozzi-Schule, handelt es sich um ein Mischgebiet, der weitere Verlauf der Westseite ist ein Wohngebiet.

Gemäß § 44 Abs. 1 StVO (Straßenverkehrsordnung) in der Fassung vom 04.12.2010 kann die Stadt Varel als untere Verwaltungsbehörde zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm die von Ihnen begehrte verkehrsrechtliche Anordnung treffen.

Die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 1, S. 2, Nr. 3 i.V.m. Abs. 9 StVO (Straßenverkehrsordnung) in der Fassung vom 04.12.2010 sind durch die von Ihnen vorgetragene Beeinträchtigungen nicht erfüllt.

§ 45 Abs. 1 StVO ist grundsätzlich auf den Schutz der Allgemeinheit gerichtet. Es ist jedoch in der Rechtsprechung anerkannt, dass der Einzelne einen auf ermessensfehlerfreie Entscheidung gerichteten Anspruch auf verkehrsregelndes Einschreiten hat, wenn eine Verletzung seiner geschützten Individualinteressen in Betracht kommt. Zu diesen Interessen gehören auch die körperliche Unversehrtheit, der Schutz des Eigentums, sowie Einwirkungen des Straßenverkehrs, die nach allgemeiner Anschauung das zumutbare Maß übersteigen. Diese Erfordernisse liegen nicht vor.

Ein Einschreiten zum Schutz vor Verkehrslärm setzt nicht voraus, dass ein bestimmter Schallpegel überschritten wird, maßgeblich ist vielmehr, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden und damit zugemutet werden kann.

Aufgrund der Richtlinien für verkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007, die als Orientierungshilfe dienen, kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht, wenn in einem allgemeinen Wohngebiet 70 dB (A) in der Zeit von 6.00 – 22.00 Uhr sowie 60 dB (A) in der Zeit von 22.00 – 6.00 Uhr überschritten werden. In dem von Ihnen bewohnten Bereich der Oldenburger Straße – Querschnitt C-B – handelt es sich um ein allgemeines Wohngebiet, in dem die errechneten Lärmbeeinträchtigungen 68,4 dB (A) in der Zeit von 6.00-22.00 Uhr sowie 59,5 dB (A) in der Zeit von 22.00-6.00 Uhr betragen. Damit liegen die Lärmbeeinträchtigungen unter dem Grenzwert der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, so dass sich das ausübende Ermessen nicht zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichtet.

Im Rahmen des nach § 45 Abs. 1, S. 2., Nr. 3 StVO ausübenden Ermessens habe ich die von Ihnen vorgetragene Belange, die Interessen des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer, sowie die Interessen der Anwohner anderer Straßen auf die sich die von Ihnen beantragte verkehrsbeschränkende Maßnahmen auf der Oldenburger Straße auswirken könnte, abgewogen. Der begehrte Ausschuss des LKW-Verkehrs ist zu dem angestrebten Zweck nicht erforderlich und nicht geeignet.

Bei der Oldenburger Straße handelt es sich um eine Landesstraße, die entsprechend gewidmet ist und den überörtlichen Verkehr aufzunehmen hat. Dabei ist zu berücksichtigen, dass trotz der funktionsgerechten Nutzung durch den örtlichen als auch durch den überörtlichen Verkehr die Grenzwerte der RLS 90 sowohl zu Tageszeiten als auch zu Nachtzeiten nicht überschritten werden.

Des Weiteren erfüllt die Oldenburger Straße neben der B 437 den Zugang zur Innenstadt und diversen Handelsgeschäften im städtischen Bereich, während andere Zugangsstraßen durch reine Wohngebiete eine untergeordnete Rolle spielen. Insofern sind den Anwohnern der stärker

frequentierten Straßen, die direkt in den Innenstadtbereich führen, höhere Lärmbeeinträchtigungen zuzumuten als Anwohnern in untergeordneten Nebenstraßen.

Weiterhin obliegt der Oldenburger Straße die Funktion einer Umleitungsstrecke für die Bundesautobahn 29, für die jederzeit eine Befahrbarkeit – auch für den LKW-Verkehr – gesichert sein muss. Eine Gewährleistung der Umleitungsstrecke erfordert bei einem generellen LKW-Verbot eine personalaufwendige Rufbereitschaft durch die untere Straßenverkehrsbehörde.

Aufgrund der Geschwindigkeitsbeschränkung für den LKW-Verkehr über 3,5 t wurde die Lärmbeeinträchtigung auf 68,4 dB (A) tags und 59,5 dB (A) nachts seit dem 14.4.2010 reduziert. Zwar können sich Lärmbeeinträchtigungen grundsätzlich gesundheitsschädlich auswirken, jedoch liegt die errechnete Lärmbeeinträchtigung am Tag mit 1,6 dB (A) unter dem Grenzwert der Richtlinien zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm. Diese Lärmimmission ist zwar für die Anwohner unangenehm und beeinträchtigt in gewisser Weise die Wohn- und Lebensqualität, gravierende Gesundheitsbeeinträchtigungen sind jedoch aufgrund dieser Werte nicht zu befürchten. Darüber hinaus ist nicht zu verkennen, dass die Straßenschäden auf der Fahrbahndecke nicht in die Berechnung der herangezogenen Immissionswerte eingeflossen sind, so dass die einzelnen Lärmspitzen höher liegen können. Jedoch kommt es für die Anordnung verkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen nicht auf die konkret durch ein Fahrzeug verursachte Lärmbeeinträchtigung an, maßgeblich ist die rechnerische Gesamtbelastung. Anhaltspunkte dafür, dass den Bewohnern eine Schädigung ihrer körperlichen Unversehrtheit konkret droht, sind bei einem Immissionswert von 68,4 dB (A) zur Tageszeit nicht erkennbar und zu erwarten. Für den nächtlichen Bereich liegen die errechneten Werte mit 59,5 dB (A) nah am Grenzwert, insbesondere unter Berücksichtigung der schadhafte Asphaltdecke der Oldenburger Straße, die jedoch keine Berücksichtigung bei der Berechnung der Lärmbeeinträchtigungen nach der RLS 90 findet.

Die unregelmäßig auftretenden Geräuschspitzen durch nächtlich vereinzelt auftretenden LKW-Verkehr, der in der Beschaffenheit von dem jeweils vorbeifahrenden Fahrzeug abhängt und von dem Überfahren von Rillen und Vertiefungen in der Asphaltdecke, sowie erheblichen, durch die punktuellen Ausbesserungen der Fahrbahndecke entstandenen Unebenheiten verstärkt wird, verschärft zwar die Beeinträchtigungen insbesondere während der Nachtruhe, da diese Lärmspitzen als besonders stark wahrgenommen werden. Gleichwohl werden diese Faktoren bei der anzuwendenden Berechnung nach der RLS 90 nicht berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der Entscheidungen in der Rechtsprechung ist es dem Bürger zumutbar die nächtliche Lärmbeeinträchtigung durch geschlossene Fenster zu mindern, falls anderweitige Möglichkeiten nicht realisierbar sind. Dies gilt auch für Lärmspitzen aufgrund von LKW-Verkehr. Weiterhin hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr eine Straßensanierung der Oldenburger Straße in naher Zukunft in Aussicht gestellt. Des Weiteren ist es möglich, die vorgetragenen erhöhten Lärmbeeinträchtigungen aufgrund der Nichteinhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung durch effektive Geschwindigkeitskontrollen zu beherrschen und damit auf ein zumutbares Maß unterhalb der Grenzwerte zu reduzieren. Diese Maßnahmen sind auch in den Nachtzeiten und frühen Morgenstunden, in denen Lärm besonders störend empfunden wird, zum Schutz der betroffenen Bürger durchzuführen.

Durch den Ausschluss des LKW-Verkehrs auf der Oldenburger Straße erfolgt eine weitere Belastung der ohnehin stark belasteten B 437. Bereits jetzt sind erhebliche Belastungen durch Rückstaubildungen in Spitzenzeiten im Bereich der Kreuzung Windallee bis zum Kreisverkehr Tweehörn festzustellen. Diese Belastungen lassen sich nicht durch Veränderung der Nutzungsbedingungen beheben. Insbesondere führen längere Grünzeiten auf der B 437 zwar zu einem schnelleren Verkehrsdurchfluss einerseits, andererseits wird ein Rückstau auf der Straße Windallee in Richtung Hafenstraße erzeugt. Die Hafenstraße ist während des Berufsverkehrs stark frequentiert, kurze Grünphasen an der Ampelkreuzung Windallee führten bereits in der Vergangenheit zu Rückstauproblemen. Auch schnellere Durchflusssgeschwindigkeiten durch Erhöhung der Verkehrsgeschwindigkeit auf der B 437 führen zu erheblichen Beeinträchtigungen der Anwohner der B 437, insbesondere da sich dort ein Kindergarten sowie ein Krankenhaus befinden. Weiterhin ist bereits eine Zerteilung des innerstädtischen Bereiches durch die B 437 erfolgt, die durch eine Erhöhung der Geschwindigkeit

in diesem Bereich durch höhere Gefahren für den queren Fußgänger- und Fahrradverkehr verstärkt wird. Insbesondere queren eine Vielzahl von Schülern die B 437 auf dem Schulweg zum Lothar-Meyer-Gymnasium.

Eine starke Inanspruchnahme der Oldenburger Straße durch LKW-Verkehr kann aufgrund der ermittelten Werte der Verkehrszählung nicht festgestellt werden. Unter Berücksichtigung der aktuellen Straßenverkehrszählung vom 18.10.2010 – siehe oben – ist der LKW-Anteil auf der Oldenburger Straße im Verhältnis zum PKW-Verkehr gering. Auch ein Vergleich des Ergebnisses der Verkehrszählung im Kalenderjahr 2000 mit 3,7% zu 3,1% im Kalenderjahr 2010 lässt eine Verringerung des LKW-Aufkommens erkennen. Diese Reduzierung ist nicht auf den Ausbau der Hellmut-Barthel-Straße zurückzuführen. Der LKW-Verkehr der dort ansässigen Firmen hat bereits mit Fertigstellung dieser Straße im Kalenderjahr 1996 die Anbindung an die B 437 erhalten und nutzt nicht mehr die Oldenburger Straße.

Aufgrund des Rückgangs des LKW-Verkehrs ist auch der von Ihnen vermutete Mautverdrängungsverkehr, aufgrund der Kontrollbrücke im Bereich der Bundesautobahnabfahrt Varel-Obenstrohe und Varel Bockhorn nicht zu verzeichnen. Des Weiteren zielt die Verkehrsleitung auf der B 437 darauf hin, den überörtlichen Verkehr und damit auch den LKW-Verkehr über die B 437 auf die Bundesautobahn, Anschlussstelle Bockhorn, zu leiten. Die vorhandenen Ampelanlagen auf der B 437 sind zur Verkehrsleitung der kreuzenden Anschlussstraßen erforderlich. Schwertransporte fahren an der Anschlussstelle Varel/Bockhorn ab. Der Kreuzungsbereich Neue Straße/B 437 lässt einen erforderlichen Abbiegerradius kaum zu.

Des Weiteren ist das Erfordernis einer Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) gemäß Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm Nr. 4.1 nicht erfüllt. Eine Sperrung des Lkw-Verkehrs führt zu einer Pegelminderung um 1,1 dB(A). Eine besonders hohe Lärmbeeinträchtigung, die eine Pegelminderung von weniger als 3 dB(A) rechtfertigt, ist im Bereich Oldenburger Straße nicht gegeben.

Eine Begrenzung der Geschwindigkeit des übrigen Verkehrs auf 30 km/h widerspricht der Funktion der Oldenburger Straße als gewidmete Landesstraße. Diese hat den überörtlichen Verkehr aufzunehmen. Ihr obliegt eine Bündelfunktion zugunsten untergeordneter Straßen. Des Weiteren wird die Leichtigkeit des fließenden Verkehrs durch eine 30 km/h Begrenzung und somit auch die Funktion der Landesstraße tangiert. Unter Berücksichtigung der errechneten Lärmbeeinträchtigung und den oben bereits dargestellten Ermessenskriterien ist eine Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nicht gegeben, da eine Reduzierung der Geschwindigkeit unweigerlich nachteilige Auswirkungen auf andere untergeordnete Straßen nach sich ziehen würde.

Des Weiteren liegen die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, die sowohl für einen Ausschluss des LKW-Verkehrs als auch für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den übrigen Verkehr als zwingende Voraussetzung vorliegen müssen, nicht vor. Beschränkungen des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung, somit auch Lärmbeeinträchtigung, erheblich übersteigt. Dieses Kriterium liegt nicht vor, da die Grenzwerte der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm eingehalten werden. Des Weiteren bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass den Anwohnern der Oldenburger Straße eine konkrete Schädigung ihrer körperlichen Unversehrtheit durch die Lärmbeeinträchtigung droht.

Auch eine Beeinträchtigung der Sicherheit aufgrund des Verkehrsaufkommens auf der Oldenburger Straße ist nicht zu befürchten. Die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 1 i.V.m. Abs. 9 StVO sind nicht gegeben. Eine Beeinträchtigung der Sicherheit, mithin eine Gefahrenlage die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung übersteigt, besteht nicht. Insbesondere liegen keine Anhaltspunkte vor die erkennen lassen, dass alsbald mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermehrt Schadensfälle eintreten werden.

Die vorgetragene Erhaltung der öffentlichen Sicherheit gem. § 45 Abs. 1 Nr. 5 i.V.m Abs. 9 StVO fällt nicht in den Individualrechtsschutz der Anwohner. Auch führen die vorgetragenen verkehrsbedingten Erschütterungen an den Gebäuden der Grundstücksanlieger nicht zu einem Anspruch auf Verkehrsbeschränkungen gem. § 45 Abs. 1, S. 2, Nr. 5 StVO. Zwar kann durch eine unzulässige oder übermäßige Straßennutzung hervorgerufene Erschütterung eines bebauten Grundstückes zu einer rechtserheblichen Belastung des Eigentümers führen, die dieser nicht hinzunehmen braucht. Aufgrund der Ergebnisse der Verkehrszählung im Kalenderjahr 2010 ist der LKW-Anteil von 3,7 % auf 3,1 % zurückgegangen. Dieser Rückgang lässt nicht auf die Ursächlichkeit der vorgetragenen Gebäudeschäden schließen. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die Oldenburger Straße als Landesstraße gewidmet ist und somit vom Durchgangsverkehr in Anspruch genommen werden darf, welches unweigerlich mit Erschütterungen verbunden ist. Ein Ausschluss des LKW-Verkehrs würde überwiegende Nachteile auf der B 437 sowie deren Anbindungsstraßen hervorrufen. Des Weiteren führt die bereits erfolgte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für Fahrzeuge über 3,5 t zu einer Verringerung der Erschütterungen durch LKW-Verkehr.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage erhoben werden. Die Klage ist schriftlich beim Verwaltungsgericht Oldenburg, Schlossplatz 10, 26122 Oldenburg einzulegen. Sie kann auch zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle beim Verwaltungsgericht Oldenburg, Schlossplatz 10, 26122 Oldenburg, eingelegt werden.

Hochachtungsvoll

Gerd-Christian Wagner
Bürgermeister