



Kanzlei am Markt Lüneburg

P E T E R S E N D R E S S L E R R Ü H L

PETERSEN DRESSLER RÜHL • POSTFACH 2428 • 21314 LÜNEBURG

Landkreis Lüneburg
Fachdienst 42
Straßenverkehr u. Führerscheine
Am Springintgut 3

21335 Lüneburg

Abschrift

KARL HEINZ PETERSEN
DR. RAINER DRESSLER
Rechtsanwälte und Notare a. D.

ROLF-DIETER RÜHL
Rechtsanwalt und Notar
Fachanwalt für Erbrecht
Fachanwalt für Arbeitsrecht

MARKUS CLOPPENBURG
Rechtsanwalt und Notar
Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht
Mediator

HANS-JOACHIM MEIER
Rechtsanwalt und Notar
Fachanwalt für Versicherungsrecht
Fachanwalt für Steuerrecht

BJÖRN SCHRÖDER
Rechtsanwalt und Notar
Fachanwalt für Verkehrsrecht
Fachanwalt für Familienrecht

NELE RÖMER
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Familienrecht
Fachanwältin für Agrarrecht

Gemeinde Barendorf - Beratung

01.07.2013
Sch-Dw
RA Schröder
227/13 S

Sehr geehrte Damen und Herren,

unter Hinweis auf die beigelegte Vollmachtsurkunde zeigen wir an, dass wir die Gemeinde Barendorf vertreten. Für diese beantragen wir,

die Ortstafel der Gemeinde Barendorf an der B 216 von der Höhe Schulstraße in Richtung Osten an den Beginn der ersten linksseitigen Bebauung zu versetzen.

I.

Dem liegt folgender Sachverhalt zu Grunde:

Der Bereich zwischen dem jetzigen Standpunkt der Ortstafel und dem begehrten Standpunkt umfasst auf der südlichen Straßenseite der B 216 eine durchgängige Wohnbebauung. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite verläuft der nur einseitig vorhandene Rad- und Fußweg. Auf Höhe der in die B 216 einmündenden Schulstraße befindet sich eine Verkehrsinsel,

welche mittig eine Überquerungsschneise bietet. Neben der Einmündung der Schulstraße mündet auch eine Grundstückseinfahrt auf die B 216 sowie mehrere Zuwegungen zum Fuß- und Radweg.

II.

Rechtliche Würdigung

Eine Versetzung der Ortstafel ist vorliegend angebracht und verhältnismäßig, da die hierfür erforderlichen rechtssatzmäßigen Voraussetzungen für die Aufstellung der Ortstafel am begehrten Standort gegeben sind.

Ermächtigungsgrundlage ist § 45 Abs. 1 StVO. Danach sind Gründe der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs maßgeblich für die Anbringung von Verkehrszeichen. Darüber hinaus ist § 42 Abs. 3 Satz 1 StVO in Verbindung mit Richtzeichen Nr. 5 der Anlage 3 zu entnehmen, dass das Zeichen 310 bestimmt, ab welcher Stelle eine geschlossene Ortschaft beginnt. Schließlich ist nach Ziffer I der VwV-StVO zu § 42 Abs. 3 StVO eine Ortstafel ohne Rücksicht auf Gemeindegrenzen und Straßenbaulast in der Regel dort anzubringen, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße beginnt. Dies zugrunde gelegt entspricht die Anbringung der Ortstafel am begehrten Standort einer ermessensfehlerfreien Entscheidung.

1.

Die Bebauung zwischen jetziger Ortstafel und dem begehrten Standort reicht in objektiver Hinsicht aus, um eine geschlossene Ortschaft i. S. d. § 42 Abs. 3 StVO i. V. m. Richtzeichen Nr. 5 der Anlage 3, Zeichen 310, sowie eine geschlossene Bebauung i. S. d. Ziffer I der VwV-StVO zu § 42 Abs. 3 StVO zu bejahen. Wann eine geschlossene Ortschaft in diesem Sinne gegeben ist, ist durch Auslegung zu ermitteln. Zwar ist der Begriff der geschlossenen Ortschaft nicht identisch mit dem der geschlossenen Ortslage nach den Straßengesetzen (FStrG, NStrG), jedoch kann zur Definition der geschlossenen Ortschaft auf die straßenrechtliche Einordnung zurückgegriffen werden, sofern dem nicht spezifisch verkehrsrechtliche Merkmale entgegenstehen (VG Braunschweig, Urt. v. 27.09.2011 – 6 A 10/09 – zitiert nach juris). Der Begriffsinhalt der geschlossenen Ortschaft bestimmt sich im wesentlichen nach dem Sinn und Zweck der Regelung in § 42 Abs. 2 StVO i.V.m. Nr. 5 der Anlage 3.

Durch eine Ortstafel soll der Verkehrsteilnehmer darauf aufmerksam gemacht werden, dass sich die Verkehrssituation nach passieren der Ortstafel dahingehend ändert, dass Gefahren auftreten können, wie sie für innerörtliche Straßen typisch sind (VG Braunschweig, ebd.). Hierunter fällt insbesondere die Entstehung komplexerer Verkehrssituationen, die eine höhere Aufmerksamkeit erfordern, wozu insbesondere häufigere Fußgängerquerungen und Straßeneinmündungen gehören (VG Braunschweig, ebd.).

Hieraus ergibt sich, dass von einer geschlossenen Ortschaft dann ausgegangen werden kann, wenn eine Bebauungssituation vorliegt, aus der sich ortstypische, für die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs relevante Verkehrslagen ergeben können, wobei dem eine weiträumige Betrachtung der Straßenumgebung zugrunde zu legen ist (VG Braunschweig, ebd.). Unerheblich ist dabei, ob sich die Bebauung nur auf einer oder beiden Straßenseiten befindet (vgl. auch Ziffer I der VwV-StVO) (VG Braunschweig, ebd.). Eine Ortstafel dient eben auch dazu, einen Verkehrsraum sinnvoll zu ordnen und klar und praktikabel von den freien Strecken der Straße abzugrenzen, auf denen mit den oben genannten komplexeren Fahrsituationen typischerweise nicht zu rechnen ist (VG Braunschweig, ebd.).

Vorliegend ist zunächst festzustellen, dass in dem Bereich zwischen dem jetzigen und dem gewünschten Standort der Ortstafel nur eine Seite der B 216 bebaut ist. Dies steht einer geschlossenen Ortschaft jedoch nicht entgegen, s.o.. Dies wird auch durch den östlichen Teil der beispielhaften Abbildung 3 in der Ortsdurchfahrtsrichtlinie des Bundes gestützt, wo beispielhaft für eine geschlossene Ortschaft eine ähnliche Bebauungssituation dargestellt ist. Außerdem ist es im Rahmen einer großflächigen Umgebungsbetrachtung nicht sinnvoll, nur den Ortsabschnitt zu betrachten, der zwischen dem jetzigen und dem begehrten Standort liegt. Nur die Gesamtbetrachtung der Gemeinde Barendorf wird im Rahmen der Beurteilung einer geschlossenen Ortschaft der Definition gerecht, da die geschlossene Ortschaft eben nicht erst bei zweiseitiger Bebauung beginnt, sondern schon bei einseitiger. Da bereits im Bereich der einseitigen Bebauung die ortstypischen Verkehrsgefahren vorliegen, welche auch später im Bereich der zweiseitigen Bebauung auftreten, vgl. hierzu wie folgt, steht die einseitige Bebauung der Annahme einer geschlossenen Ortschaft nicht entgegen.

Weiterhin liegt die vorhandene Bebauung unmittelbar an der B 216. Eine tatsächliche Trennung zur Straße (wie durch eine im Urteil durch das VG Braunschweig beispielsweise angeführte Lärmschutzwand) ist nicht gegeben. Daher besteht von den Grundstücken im Süden und von dem Fuß- und Radweg im Norden aus meist freier Zugang zur Bundesstraße. Dieser Zugang besteht zum Teil sogar als Grundstücksein- und Ausfahrt, vgl. anliegendes Foto.

Im Bereich des Kraftfahrt-Verkehrs besteht neben dem hohen Durchfahrtsverkehr auch ständiger Auf- und Abbiegeverkehr von der B 216 auf die Schulstraße. In einer Verkehrszählung vom 14.01. bis 28.01.2013 wurden 77.201 gezählt, vgl. anliegende Zählung.

Die hierbei auftretende Verkehrssituation stellt sich als ortstypisch komplex dar. Neben dem auf- und abbiegenden Verkehr sowie dem im Brems- oder Beschleunigungsvorgang befindlichen Verkehr, kreuzen Fußgänger und Radfahrer die Fahrbahn. Diese kreuzen die Fahrbahn, da sie zwischen dem bebauten Bereich primär über die Verkehrsinsel in Höhe der Schulstraße und dem auf der anderen Straßenseite befindlichen Fuß- und Radweg gelangen hin und her gelangen wollen. Deshalb entstehen hier gerade in Abgrenzung zur freien Strecke innerorts-typische komplexe Verkehrssituationen.

All dies legt dar, dass es sich bereits auf Höhe der einseitigen Bebauung in Abgrenzung zur freien Strecke um eine geschlossene Ortslage handelt.

2.

Auch das weitere, nur grundsätzlich zu erfüllende Erfordernis, dass der Beginn des für eine geschlossene Ortschaft erforderlichen Bebauungszusammenhangs für den ortseinwärts Fahrenden erkennbar ist, ist erfüllt. Dass es sich hierbei um ein restriktiv anzuwendendes Merkmal handelt, wird aus dem Sinn und Zweck dieses Merkmals deutlich. Hierdurch soll gewährleistet werden, dass der Verkehrsteilnehmer sich deshalb an die Schildvorgaben (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkung) hält, weil er den Sinn des Verkehrszeichens am Standort erfassen kann (VG Braunschweig, ebd. mwN). Abgesehen davon, dass dieses Erfordernis eines solchen „Zonenbewusstseins“ in der Rechtsprechung Einschränkungen erfährt (vgl. OVG Lüneburg: Urteil vom 18.07.2006 - 12 LC 270/04), ist vorliegend eine solche Erkennbarkeit auch gegeben.

Zum einen ist die Bebauung mit Häusern und Gärten von der Fahrbahn aus gut sichtbar, vgl. anliegende Bilder. Zum anderen ist nach Sinn und Zweck dieses Merkmals nicht einzig auf die tatsächliche Bebauung abzustellen. Wie oben dargestellt, bezweckt dieses Merkmal, dass der Verkehrsteilnehmer erkennen und nachvollziehen kann, warum die konkreten Einschränkungen erfolgen. Im Rahmen einer Ortstafel geht es daher darum, dass der Verkehrsteilnehmer Anhaltspunkte hat, die ihm deutlich machen, dass ab der Ortstafel Verkehrssituationen auftreten, welche gerade typisch für Ortschaften sind. Auch wenn vorliegend zwar einige Häuser etwas hinter Bäumen und Sträuchern liegen, ändert dies jedoch nichts an der Erkennbarkeit für den ortseinwärts Fahrenden. Aus einer Betrachtung des Gesamtumfeldes aus unmittelbarer Bebauung ohne bauliche Straßenabgrenzung, der Verkehrsinsel, der Abbiegerspur, dem einmündenden Verkehr aus der Schulstraße und dem seitlich verlaufenden Fuß- und Radweg mit mehreren Straßenzuwegungen erschließt sich jedem Verkehrsteilnehmer der Sinn einer Ortstafel.

3.

Weiterhin muss die zusammenhängende Bebauung in einem funktionalen Zusammenhang zur Straße stehen; die Bebauung muss also Bezug zur Straße haben. Dies ist der Fall, wenn sie derart an die Straße angebunden ist, dass sich die von der Bebauung typischerweise ausgehenden Verkehrsgefahren dort auf den Straßenverkehr auswirken können (VG Braunschweig, ebd.). Konkret besteht ein solcher funktionaler Zusammenhang zum Beispiel dann, wenn die Straße der Grundstückerschließung dient, wie beispielsweise durch Zuwege zu Grundstücken oder wenn unmittelbar neben der Straße Geh- und Radwege mit gelegentlichen Querungsmöglichkeiten entlangführen (VG Braunschweig, ebd.). Ein funktionaler Zusammenhang wird erst dann abgelehnt, wenn beispielsweise ein durchgehender Lärmschutzwall die Straße von der übrigen Umgebung trennt (VG Braunschweig, ebd.).

Vorliegend ist die B 216 sowohl von den Grundstücken als auch vom Fuß- und Radweg aus direkt zu erreichen. Radfahrer haben mehrere Querungsmöglichkeiten. Eine bauliche und klare Trennung zwischen Straße und Umgebung ist nicht vorhanden. Daher liegt ein funktionaler Zusammenhang vor. Dabei ist in besonderem Maße zu berücksichtigen, dass die Schulkinder der Grundschule Barendorf die Querung in Höhe der Schulstraße nutzen müssen, um den Radweg zu erreichen. Der jetzige bauliche Zustand ist mit einer erheblichen Gefährdung der Schüler verbunden.

Da die Voraussetzungen des § 45 IX 1, 2 StVO regelmäßig bei Beginn einer geschlossenen Ortschaft gegeben sind (VG Braunschweig, ebd.), stellt sich die Entscheidung, die Ortstafel an den begehrten Standort zu versetzen, als möglich und ermessensfehlerfrei dar. Ziel dieser Ortstafelversetzung ist es, den Kraftfahr-Verkehr aufgrund der oben dargelegten Komplexität des Straßenverkehrs in dem betroffenen Bereich zu verlangsamen, um damit potentielle Verkehrsgefahren zu vermindern. Das Vorziehen der Ortstafel ist aufgrund der damit einhergehenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h geeignet, die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs sicher zu stellen. Diese Maßnahme ist auch erforderlich, da die Aufstellung einer Geschwindigkeitsbeschränkung kein gleich geeignetes Mittel darstellt. Hierdurch würde lediglich eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet. Die mit der Ortstafel inzidente Warnung vor ortsverkehrstypischen Gefahren, wie sie in Abgrenzung zur freien Strecke hier vorhanden sind, s.o., wäre nicht gegeben.

Die mit der Ortstafel einhergehenden Einschränkungen der Kraftfahrer ist gerade aufgrund der Gefahren für Leib und Leben (Unfallgefahr, Luftverschmutzung, Lärmbelästigung) der schwächeren Verkehrsteilnehmer und Anwohner durch eine höhere Geschwindigkeit auch angemessen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Schröder

- Rechtsanwalt -

Petersen Dressler Ruehl (Fr. Schwarz)

Von: Petersen Dressler Ruehl (Fr. Reimers)
Gesendet: Dienstag, 9. Juli 2013 16:15
An: Petersen Dressler Ruehl (Fr. Schwarz)
Betreff: WG: Gemeinde Barendorf - Beratung Sch-Dw RA Schröder 227/13 S

Von: dirk.bonow@landkreis.lueneburg.de [SMTP:DIRK.BONOW@LANDKREIS.LUENEBURG.DE]
Gesendet: Dienstag, 9. Juli 2013 16:15:21
An: Petersen Dressler Ruehl (Fr. Reimers)
Betreff: Gemeinde Barendorf - Beratung Sch-Dw RA Schröder 227/13 S Diese Nachricht wurde automatisch von einer Regel weitergeleitet.

Guten Tag,

dem Schreiben vom 1.7.2013 waren die auf Seite 4 erwähnten Anlagen (Fotos, Zählung) nicht beigefügt.

Bevor ich nun Straßenbaubehörde und Polizei zu dem Antrag höre, bitte ich die Anlagen nachzureichen.

Mit freundlichen Grüßen
Dirk Bonow

--
Landkreis Lüneburg · Fachdienst Straßenverkehr u. Führerscheine, Am Springintgut 3
Zi.104 Tel. 04131 261302 FAX: 04131 261577
E-Mail: dirk.bonow@landkreis.lueneburg.de www.lueneburg.de

Rechtliche Hinweise: <http://www.lueneburg.de/landkreis/disclaimer>
Bitte an die Umwelt denken, bevor diese Mail ausgedruckt wird!