

Blume. Wiemann. Kiesewetter.

Kanzlei für Öffentliches Recht.

Blume, Wiemann, Kiesewetter, Postfach 26 07 21316 Lüneburg

Samtgemeinde Elbtalaue
Herrn Samtgemeindebürgermeister
Jürgen Meyer
Rosmarienstraße 1

29451 Dannenberg (Elbe)

Tel.-Durchwahl: 0 41 31 / 400 55 - 30
Unser Zeichen: 00223-16/BL/BL / SG Elbtalaue/Stadt Dannenberg (Elbe) – Diverses“
Hier: Pflasteraustausch im Bereich der Straße „Marschtorstraße

14.11.2019

Rechtsanwälte Partnerschaft mbB

Alexander Blume*
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Fachanwalt für Agrarrecht

Rolf Wiemann*
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Rudolf Kiesewetter LL.M.*
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Klaus-Albrecht Sellmann
Rechtsanwalt (bis 31.12.2018)

Elke Sellmann
Rechtsanwältin
Regierungsvizepräsidentin a.D.

*Partner

Stresemannstraße 6
21335 Lüneburg
Fon 04131 400 55-0
Fax 04131 400 55-55
Mail info@kanzlei-bwk.de
www.kanzlei-bwk.de

Sehr geehrter Meyer,

in der oben genannten Angelegenheit beziehe ich mich auf das mit Ihnen am 28.08.2019 geführte Gespräch. Sie haben mich gebeten, zu einigen Ausbauvarianten betreffend den Pflasteraustausch im Bereich „Marschtorstraße“ aus straßenausbaubeitragsrechtlicher Sicht Stellung zu nehmen, und zwar vor dem Hintergrund meiner Stellungnahme vom 27.09.2018. Ihrer Bitte komme ich gerne nach.

I. Ausführungen zum Bereich „Marschtorstraße“ in der Stellungnahme vom 27.09.2018

Die wesentlichen die Marschtorstraße betreffenden Ausführungen in der o.a. Stellungnahme lauten:

I. Sachverhalt

„...Im östlichen Teil des Straßenzuges beginnt die Kopfsteinpflasterung in Höhe der Einmündung der Straße „An den Ratswiesen“ in die Marschtorstraße und setzt sich in westliche Richtung fort bis zur Einmündung der Straße „Werder“. Die Fahrbahn besteht aus Kopfsteinpflaster, das in diesem Bereich mit recht großen Fugen verlegt

ist, die Oberseite der Steine weist Unebenheiten von durchschnittlich einigen Millimetern bis < 1,0 cm auf. Die Fahrbahn wird beiderseits eingefasst von ebenfalls kopfsteingepflasterten Gossen, an die auf beiden Seiten Gehwege anschließen, welche mit ebenen Ziegelsteinen enggefugt gepflastert sind. Fahrbahn, Gossen und Gehwege sind nicht durch Hochborde o.ä. gegeneinander abgegrenzt.

Die Straße „Werder“, die von Norden auf die Marschtorstraße stößt, weist eine Asphaltdecke auf, die noch ein kurzes Stück in die Marschtorstraße hinführt, bevor auch die Marschtorstraße in westliche Richtung – wie auch die sich an die Marschtorstraße nach Westen anschließenden Teile des Straßenzuges – mit Natursteinen gepflastert ist.

Das Natursteinpflaster in diesem Teil des Straßenzuges besteht aus kleineren und tendenziell flacheren Steinen, die Fugen sind weniger breit als im östlichen Straßenteilstück. Bis zum Kuhmarkt/Am Markt weist die Marschtorstraße mit Ziegel-/Betonsteinen gepflasterte Gehwege auf, die durch Hochborde von der Fahrbahn abgesetzt sind. ...

II. Rechtliche Würdigung

Zu klären ist die Frage, ob der geplante Pflasteraustausch eine Maßnahme darstellt, die die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen zur Folge hat. ...

Folgt man der – soweit ersichtlich überwiegend vertretenen – Auffassung, dass das Vorliegen einer beitragsfähigen Ausbaumaßnahme regelmäßig den besonderen wirtschaftlichen Vorteil für die Eigentümer der angrenzenden Grundstücke indiziert, ist in erster Linie der Frage nachzugehen, ob der geplante Pflasteraustausch eine beitragsfähige Ausbaumaßnahme im Sinne des § 6 Abs. 1 NKAG darstellt. ...

Als beitragsfähige Maßnahmen kann vorliegend allein das Merkmal der Verbesserung einschlägig sein, ... Das OVG Lüneburg hat sich zum Tatbestand der Verbesserung in jüngerer Zeit wie folgt geäußert (Urt. v. 27.03.2017 – 9 LC 180/15 –, juris Rn. 36):

„... liegt der Beitragstatbestand der Verbesserung vor. Eine solche ist nach der ständigen Rechtsprechung des Senats (Senatsurteile vom 11.7.2007 - 9 LC 262/04 - Rn. 36 in juris, vom 7.9.1999 - 9 L 393/99 - OVGE MüLü 48, 426 = NdsVBl 2000, 66 = KStZ 2000, 74 = NVwZ-RR 2000, 381, vom 13.8.1996 - 9

L 774/94, 9 L 7684/94 - und vom 29.11.1995 - 9 L 1088/94 -) gegeben, wenn die Benutzbarkeit der Straße positiv beeinflusst worden, die Straße also im Blick auf ihre Funktionen besser benutzbar geworden ist. So kann eine beitragsfähige Verbesserung vor allem bei drei Fallgruppen angenommen werden, nämlich bei einer erweiterten funktionalen Aufteilung der Verkehrsanlage, bei einer größeren räumlichen Ausdehnung und bei einer den Verkehrsbedürfnissen mehr entsprechenden und daher besseren Befestigungsart (Senatsurteil vom 11.7.2007 - 9 LC 262/04 - Rn. 36 in juris).“

Driehaus formuliert wie folgt (Driehaus, a.a.O., § 32 Rn. 38 m.w.N.):

„Das führt zu der Annahme, dass von einer beitragsfähigen Verbesserung nur gesprochen werden kann, wenn sich der Zustand der Anlage nach dem Ausbau in irgendeiner Hinsicht(z.B. räumliche Ausdehnung, funktionale Aufteilung der Gesamtfläche, Art der Befestigung) von ihrem ursprünglichen Zustand im Zeitpunkt der erstmaligen oder nachmaligen (zweiten) Herstellung in einer Weise unterscheidet, die positiven Einfluss auf die Benutzbarkeit hat. ... Vergleichsgegenstand für die Frage der Verbesserung sind ... der durch den abzurechnenden Ausbau herbeigeführte Zustand der Anlage in verkehrstechnischer Hinsicht gegenüber dem durch den vormaligen Ausbau geschaffenen Zustand.“

Die Verbesserung muss sich auf die bestimmungsgemäße Funktion der Verkehrsanlage beziehen. Maßgebend ist also, ob der Verkehr bei Zugrundelegung der bisherigen verkehrstechnischen Funktion (Trennsystem, Mischfläche, Fußgängerstraße) auf der neu gestalteten Anlage zügiger, geordneter, unbehinderter oder reibungsloser abgewickelt werden kann als vorher. Zu prüfen ist also, ob der neue Zustand der Anlage sich für deren bestimmungsgemäße Benutzung günstig auswirkt. Soweit es um die auf die Bewältigung des (Fußgänger- und Fahrzeug-)Verkehrs ausgerichtete Funktion einer Straße geht, muss der neue Zustand geeignet sein, diesen Verkehr leichter, flüssiger, gefahrloser zu machen (vgl. Driehaus, a.a.O., § 32 Rn. 40 m.w.N.).

Vor diesem Hintergrund ergibt sich für die in Rede stehenden öffentlichen Einrichtungen folgender Befund:

- Marschtorstraße

Derzeit zerfällt die Marschtorstraße im zu betrachtenden Bereich nach diesseitiger Einschätzung in zwei ausbaubeitragsrechtlich selbständige öffentliche Verkehrseinrichtungen: 1. Marschtorstraße von der Einmündung der Straße „An den Ratswiesen“ bis zur Einmündung der Straße „Werder“. 2. Marschtorstraße/Kuhstraße von der Einmündung der Straße „Werder“ bis zur Kreuzung „Kuhmarkt/Schloßgraben/Am Markt“. Ob sich daran durch den Pflasteraustausch und den Umbau im Einmündungsbereich „Marschtorstraße/Werder“ etwas ändert, lässt sich noch nicht abschließend sagen. Evtl. führt der Ausbau dazu, dass die beiden Einrichtungen bei natürlicher Betrachtungsweise zu einer selbständigen Ausbaueinrichtung zusammenwachsen. Dagegen könnte sprechen, dass die Straße im 1. Bereich auch nach dem Ausbau niveaugleich ausgebaut sein wird, während im 2. Bereich Fahrbahn und Gehweg weiterhin durch einen Hochbord getrennt und höhenverschieden bleiben werden. Maßgeblich ist letztlich, wie sich die Einrichtungen nach dem Ausbau darstellen.

Anders als bei dem Straßenabschnitt „Lange Straße/Mühlentor“ handelt es sich bei dem angesprochenen Straßenabschnitt der Marschtorstraße nicht um einen verkehrsberuhigten Bereich. Es gilt mithin der Grundsatz der Trennung der Verkehrsarten, dem zufolge Fahrzeuge wie Pkw und Fahrräder die Fahrbahn und Fußgänger die Gehwege zu benutzen haben. Ob der Pflasteraustausch zu einer Verbesserung führt, ist in diesem Fall daher allein für die Teileinrichtung Fahrbahn zu prüfen.

Muss sich die Verbesserung also auf die verkehrliche Funktion der Teileinrichtung Fahrbahn beziehen, ist maßgebend, ob der Verkehr auf der neu gestalteten (Teil-)Anlage zügiger, geordneter, unbehinderter oder reibungsloser abgewickelt werden kann als vorher. Soweit es um die auf die Bewältigung des Fahrzeugverkehrs ausgerichtete Funktion einer Straße geht, muss der neue Zustand geeignet sein, den Fahrzeugverkehr leichter, flüssiger, gefahrloser zu machen (vgl. Driehaus, EuA, § 32 Rn. 40 m.w.N.).

Wertet man Rechtsprechung und Literatur zu dieser Frage aus, ergibt sich ein recht homogenes Bild dahingehend, dass der Austausch einer Kopfsteinpflasterdecke gegen ebenflächigere Fahrbahndecken wie z.B. asphaltierte Fahrbahndecken oder Betonverbundpflasterdecken, wenn Letztere besser begeh- und befahrbar sind, wenn sie die Geräuschbelastung und/oder die Gefahren für den Straßenverkehr bei Regen, Schnee und Glatteis vermindern, tendenziell einen positiven Einfluss auf die Benutzbarkeit der Straßen hat und daher – im Regelfall – eine Verbesserung im Sinne des Ausbaubeitragsrechts darstellt (vgl. Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträ-

ge, § 32 Rn. 62 m.w.N. sowie Driehaus, Kommunalabgabenrecht, § 8 Rn. 313 m.w.N.; vgl. z.B. OVG Sachsen, Beschl. v. 25.06.2012 – 5 A 218/10 –; VG Leipzig, Urt. v. 29.01.2010 – 6 K 91/07 –; VG Greifswald, Urt. v. 07.07.2016 – 3 A 107/14 –, juris Rn. 13 (weniger Verkehrslärm)).

Dieses Bild wurde offenbar auf dem Lüneburger Beitragsforum 2018 bestätigt. Der vorliegende Fall wurde dort von Herrn Maatsch, Samtgemeinde Elbtalaue, kurz vorgestellt, der berichtete, dass sich nach Auffassung des Vortragenden, Herrn Rechtsanwalt Dr. v. Waldthausen, die Erneuerung des Pflasters für alle Verkehrsteilnehmer – Autos, Radfahrer und Fußgänger – positiv auswirke. Die Anlage werde dadurch in ihrer Funktion besser benutzbar und erfülle somit die vom NKAG und in der Rechtsprechung des OVG Lüneburg geforderten Kriterien. Dieser Auffassung sei von Seiten der übrigen Referenten, u.a. der Vorsitzenden des für Beitragsrecht zuständigen 9. Senats des OVG Lüneburg, nicht widersprochen worden.

Gründe von Gewicht, die im konkreten Fall für die Marschtorstraße gleichwohl eine andere Betrachtung nahelegen würden, sind nicht ersichtlich. Im östlichen Teil der Marschtorstraße besteht die aktuelle Pflasterung aus eher großen, wenn auch selbst nicht sehr unebenen Kopfsteinen, die mit recht breiter Fuge verlegt wurden. Im westlichen Bereich der Marschtorstraße wurden kleinere, ebenfalls nicht sehr ebene Kopfsteine verwendet, die Fugen sind hier nicht ganz so breit wie im östlichen Bereich. Die Verlegung eines völlig ebenen Verbundsteinpflasters wird die Erfüllung der Verkehrsfunktion der Fahrbahn – dem Verkehrsentwicklungskonzept entsprechend insbesondere für Radfahrer – voraussichtlich verbessern und die Geräuschbelastung vermindern.

Fazit: Der geplante Pflasteraustausch im Bereich „Marschtorstraße“ führt zu einer Verbesserung der verkehrlichen Funktionen und stellt deshalb eine grundsätzlich beitragsfähige Ausbaumaßnahme dar.

Zu prüfen bleibt dann allein noch, ob es im konkreten Fall Gründe gibt, die Verteilung der Vorteile und damit des umlagefähigen Aufwands der Ausbaumaßnahme zwischen der Allgemeinheit und den Grundeigentümern abweichend von der Verteilung vorzunehmen, die § 4 Abs. 2 SABS für den Regelfall vorsieht (vgl. Driehaus, EuA, § 29 Rn. 28).

Nach § 4 Abs. 2 SABS wird man wohl beide hier betrachteten Straßenzüge Lange Straße/Mühlentor und Marschtorstraße als Straßen mit starkem innerörtlichen Ver-

kehrs einzustufen haben mit der Folge, dass der Anliegeranteil an den Kosten der Ausbaumaßnahme an der Fahrbahn grds. 40 v.H. beträgt.

Die Stadt Dannenberg (Elbe) ist aufgefordert zu prüfen, ob diese Anteilsbemessung im konkreten Fall der tatsächlichen maßnahmenbedingten Vorteilssituation entspricht. Denn nach Driehaus schlägt sich eine etwaige Geringfügigkeit der Verbesserung in der Geringfügigkeit des umlagefähigen Aufwands nieder, lässt aber die Vorteilssituation als solche unberührt (vgl. Driehaus, EuA, § 29 Rn. 27).

Für eine Abweichung vom Anliegeranteil von 40 % des beitragsfähigen Aufwands könnten u.U. folgende Umstände sprechen:

- Marschtorstraße

Grund für den Ausbau ist ein Verkehrsentwicklungskonzept, das allein aus (politischen) Gründen des Gemeinwohls einen erneuten Ausbau der Fahrbahn deutlich vor Erreichen der üblichen Lebensdauer der Straßenfahrbahn vorsieht.

Die Vorteile für die im Bereich Marschtorstraße anliegenden Grundstücke sind eher gering: Im östlichen Teil sind die Teileinrichtungen Fahrbahn/Gosse/Gehweg bereits niveaugleich hergestellt, das Kopfsteinpflaster weist keine großen Unebenheiten auf, so dass die Verlegung von Verbundpflaster nur zu kleinen zusätzlichen Verbesserungen bei der Begeh- und Befahrbarkeit und bei den Geräuschbelastungen führen würde; in erster Linie würde die Attraktivität des Ortskerns profitieren. Entsprechendes würde gelten für den westlichen Bereich der Marschtorstraße. Hier sind Gehweg und Fahrbahn zwar getrennt und sollen es (wohl) bleiben, allerdings ist das Pflaster hier kleinteiliger, etwas weniger uneben und mit schmaleren Fugen gesetzt, was die Vorteile der Maßnahmen im Vergleich zur jetzigen Situation zwar nicht aufhebt, aber insgesamt geringer ausfallen lässt. In der Zusammenschau mit der allein gemeinwohlgetragenen Intention der Maßnahme könnte daher auch hier ein geringerer Anliegeranteil und damit ein geringerer Anteil des umlagefähigen Aufwands am beitragsfähigen Aufwand gerechtfertigt sein.

Letztlich besitzt die Stadt insoweit einen Einschätzungs- und Ermessensspielraum, den sie mit sachlichen Erwägungen auszufüllen hat. Das Instrument, das die Stadt nutzen kann, um den Umfang des umlagefähigen Aufwands ggf. vorteilsgerecht(er) zu verändern, ist die Sonder- oder Abweichungssatzung gem. § 4 Abs. 4 SABS.

Den Anteil der Anlieger mit nur 0 – 10 % anzunehmen, wird sich nach diesseitiger Auffassung vermutlich wohl nicht begründen lassen. Denn man hat stets bei der Regelgröße von 40 % anzusetzen und muss umso mehr Sachgründe für eine Reduzierung vorbringen, je stärker der Anliegersatz von dem Regelsatz von 40 % nach unten abweichen soll.

Hinzuweisen ist allerdings auf die Möglichkeit, dass im Einzelfall auch im Nachgang zur Beitragserhebung noch Billigkeitserwägungen greifen können, die zu einem (teilweisen) Beitragserlass führen können.“

II. Beitragsrechtliche Beurteilung von Ausbauvarianten

1. Ergänzung zum Sachverhalt

Die vorstehend wiedergegebenen Ausführungen sind in tatsächlicher Hinsicht zu korrigieren:

Entgegen der ersten Annahme des Unterzeichners ist für den Bereich Marschtor West (Marschtorstraße ab Einmündung „Werder“ bis „Kuhmarkt/Am Markt“) ein Pflasteraustausch derzeit nicht geplant. Entsprechende Überlegungen bestehen auf der Grundlage des Verkehrskonzepts nur für den Bereich Marschtorstraße Ost (zwischen den Einmündungen „An den Ratswiesen“ und „Werder“).

Sodann ist festzuhalten, dass sich die verkehrliche Nutzung der Abschnitte Marschtorstraße Ost und West unterscheidet. Während sich die Straße „Marschtorstraße West“ als Straße mit starkem innerörtlichen Verkehr darstellt, ist die Straße „Marschtorstraße Ost“ durch Anliegerverkehre geprägt, sie ist als Einbahnstraße gekennzeichnet, die zulässige Fahrgeschwindigkeit ist stark reduziert. Eine Einordnung dieser Straße als Anliegerstraße im Sinne des § 4 Abs. 2 Nr. 1 der Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt Dannenberg (Elbe) (SABS) liegt daher näher als ihre Einordnung in die Kategorie „Straße mit starkem innerörtlichen Verkehr“.

2. Ausbauvarianten

a) Pflasteraustausch im Bereich „Marschtorstraße Ost“ (zwischen den Straßen „An den Ratswiesen“ und „Werder“)

Der Bereich der „Marschtorstraße“ zwischen den Straßen „An den Ratswiesen“ und „Werder“ ist nach den Empfehlungen des Verkehrskonzepts unter Verwendung des Vorschriftzeichens 244 als Fahrradstraße vorgesehen. Eine Fahrradstraße i.d.S. bezeichnet einen sog. Sonderweg, auf dem andere Fahrzeuge, nicht aber Fußgänger, grds. von der Benutzung ausgeschlossen sind. Andere Fahrzeuge können, wie beabsichtigt, durch Zusatzzeichen wie das Zusatzzeichen 1020-30 „Anlieger frei“ zugelassen werden. „Anlieger“ i.d.S. sind alle Personen, die in Kontakt mit den Bewohnern, Nutzern oder Grundstückseigentümern in dieser Straße treten wollen. Alle danach zugelassenen Fahrzeuge dürfen max. 30 km/h fahren. Das gilt auch für Radfahrer.

Fahrradstraßen i.d.S. sind, wenn sie gewidmet sind, – nicht anders als Fußgängerwege oder Fußgängerzonen – öffentliche Straßen und Wege im Sinne des § 1 der Straßenausbaubeitragssatzung (SABS) der Stadt Dannenberg (Elbe).

Werden sie erweitert, verbessert oder erneuert, so ist der dadurch verursachte Aufwand nach Maßgabe der SABS zu decken (vgl. § 1 Abs. 1 SABS). Fahrradstraßen sind der Anwendung der SABS und des NKAG mithin nicht entzogen.

Würde im Bereich einer Fahrradstraße das vorhandene Kopfsteinpflaster gegen ein flacheres Betonsteinpflaster ausgetauscht, wäre dies nach dem oben Ausgeführten als Verbesserungsmaßnahme einzuordnen sein, welche die Straßenausbaubeitragspflicht auslöst. Die Verkehrsfunktion der Straße würde insbesondere für die Hauptnutzergruppe Radfahrer wie für die anderen zugelassenen Nutzer verbessert werden.

Dass die „Marschtorstraße“ als Fahrradstraße, auf der nur Anlieger-Fahrzeugverkehr zulässig ist, aus der Straßenkategorie „Anliegerstraße“ herausfallen und in andere Kategorie des § 4 Abs. 2 SABS mit einem geringeren Anliegeranteil am Ausbauaufwand einzuordnen wäre, lässt sich derzeit abstrakt schwer sagen. Der Umstand, dass die Straße zur Fahrradstraße wird, spricht nicht zwangsläufig dafür, sie dann als Straße mit starkem innerörtlichen Verkehr anzusehen. Tendenziell würde ich zu der Annahme neigen, die Straße auch als Fahrradstraße in der Kategorie Anliegerstraße zu verorten.

Anhaltspunkte dafür, dass der mit der verbesserten Verkehrsfunktion verbundene Vorteil durch Nachteile für andere Verkehrsfunktionen ganz oder teilweise kompensiert würde, vermag ich nicht zu erkennen. Gründe, die den Erlass einer Sonder- oder Abweichungssatzung nach § 4 Abs. 4 SABS mit einem sehr niedrigen Anliegeranteil rechtfertigen könnten, drängen sich mir nicht auf. Man würde letztlich mit der Aufsichtsbehörde klären,

ob sie und wie weit sie niedrigere Anliegeranteile, festgesetzt in einer Sonder- oder Abweichungssatzung, akzeptieren würde.

Im Ergebnis gehe ich daher davon aus, dass ein Pflastertausch in der Fahrradstraße „Marschtorstraße“ zwischen „An den Ratswiesen“ und „Werder“ Anliegerbeiträge auslöst.

b) Pflasteraustausch nur an den Knotenpunkten

Würde der Pflasteraustausch auf die Knotenpunkte, insbesondere „Marschtorstraße/An den Ratswiesen“ und „Marschtorstraße/Werde“ beschränkt, würden die dabei anfallenden Kosten nicht durch Ausbaubeiträge auf die Anlieger umgelegt werden können. Es fehlte bereits an einem Ausbau der Ausbaueinrichtung in Gänze bzw. in wesentlichen Teilen.

Soweit Teile der Knoten der Marschtorstraße zuzuschlagen wären, würde sich ggf., bezogen auf diese Teile, eine Beitragspflicht auch hinsichtlich der Knotenausbaukosten ergeben können, wenn die Straße später insgesamt ausgebaut würde. Genaueres lässt sich dazu derzeit nicht sagen.

c) Angedachte Umwidmung im Bereich Marschtorstraße zwischen den Straßen „An den Ratswiesen“ und „Werder“ in einen verkehrsberuhigten Straßenzug

Für den Bereich „Lange Straße/Mühlentor“ wurde in der Stellungnahme vom 27.09.2019 ausgeführt, dass der Pflasteraustausch zwar einerseits zu einer Verbesserung der verkehrlichen Funktion für Radfahrer, aber auch für Fußgänger und Pkw-Fahrer führen würde, dass diese Verbesserung aber andererseits mit Nachteilen für die besondere Verkehrsfunktion des verkehrsberuhigten Bereichs verbunden sei, d.h. gleichsam kompensiert würde mit der Folge, dass eine beitragsrechtlich relevante Verbesserung nicht vorliege bzw. eine deutliche Reduzierung des Anliegeranteils im Rahmen einer Sonder- bzw. Abweichungssatzung gerechtfertigt sei.

Die Frage wäre, ob sich diese Argumentation auf den o.a. Abschnitt „Marschtorstraße Ost“ übertragen ließe. Zunächst müsste die Funktion der Straße als verkehrsberuhigter Bereich aus Sachgründen gewollt und gerechtfertigt sein. Allein das Interesse, Ausbaubeiträge zu vermeiden, würde nicht ausreichen und die straßenverkehrsrechtliche Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs rechtswidrig erscheinen lassen. Ob der Straßenabschnitt im Verkehrskonzept der Stadt Dannenberg als verkehrsberuhigter Bereich vorgesehen und sinnvoll ist, vermag ich nicht zu beurteilen.

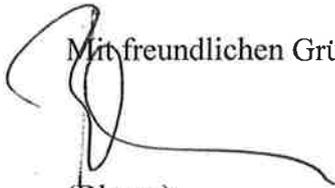
Wäre die Straße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, spräche einiges für eine gewisse Vergleichbarkeit der Situation hier zur Situation im Bereich „Lange Straße/Mühlentor“. Hier wie dort würde es an Einrichtungen fehlen, die grds. geboten sind, um einen „verkehrsberuhigten Bereich“ als solchen baulich-optisch zu kennzeichnen (z.B. Fahrbahnverengungen, Pflanzflächen etc.). Dort haben wir einen geraden Straßenverlauf und zwar höhengleiche, aber optisch deutlich voneinander abgesetzte flächige Teileinrichtungen Fahrbahn/Gosse/Gehweg, hier hätten wir ebenfalls optisch abgegrenzte Teileinrichtungen.

Ein Gesichtspunkt, der gegen die Vergleichbarkeit sprechen könnte, wäre evtl. gegeben, wenn die Marschtorstraße im fraglichen Bereich nicht die gleiche Verkehrsbedeutung aufwiese wie der Straßenzug „Lange Straße/Mühlentor“. Die dort in einem Bereich einer Straße mit starkem innerörtlichen Verkehr angenommene Gefahrensteigerung infolge der Beseitigung des „bremsenden“ Kopfsteinpflasters könnte tendenziell größer sein als in einem Straßenbereich, der weniger intensiv genutzt wird. Würde man feststellen müssen, dass der Bereich „Marschtorstraße Ost“ weniger intensiv genutzt wird, könnte dies Auswirkungen auf die Frage des Umfangs einer möglichen Kompensation der mit dem Pflastertausch verbundenen Verbesserung haben.

Im Ergebnis würden zumindest Zweifel bleiben, ob der Weg, im Bereich „Marschtorstraße Ost“ zunächst einen verkehrsberuhigten Bereich durch straßenverkehrsrechtliche Verfügung anzuordnen und dann einen – durch den Wunsch nach Vermeidung von Ausbaubeitragspflichten motivierten – Pflastertausch folgen zu lassen, rechtssicher gangbar ist. Risiken bleiben, im Zweifel größere, als sie im Bereich „Lange Straße/Mühlentor“ anzunehmen sind.

So weit meine Anmerkungen. Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



(Blume)