

Landkreis Friesland · Postfach 1244 · 26436 Jever

Herrn  
Ulrich Jander  
Oldenburger Weg 7  
**26345 Bockhorn**

**Der Landrat**

**Straßenverkehr**

Am Bullhamm 13, 26441 Jever  
Vermittlung: T (04461) 919 - 0

Thorsten Hinrichs  
T (04461) 919 - 8710  
F (04461) 919 - 8328  
t.hinrichs@friesland.de

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom	Mein Zeichen	Datum
	36/Hi	08.08.2025

**Verkehrsregelnde Anordnungen;  
Antrag auf Einrichtung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage (FLSA) an der Kreuzung B  
437/ Oldenburger Weg, Bockhorn**

Sehr geehrter Herr Jander,

ich lehne den Antrag des Herrn Reiter auf Anordnung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage (FLSA) an der Bundesstraße 437/ Oldenburger Weg, Bockhorn, ab.

Begründung:

Herr Nikolai Reiter hat bei der Gemeinde Bockhorn mit Schreiben vom 22.07.2024, mir zugegangen am 04.12.2024, die Aufstellung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage (= FLSA) an der B 437 im Bereich der Einmündung Oldenburger Weg beantragt, um die Querungssituation entscheidend zu verbessern. Derzeit vorhanden ist ein Fahrbahnteiler als bauliche Querungshilfe, der in den 2000er Jahren durch den Bund als Straßenbauasträger angelegt wurde. Dargestellt wird, dass die vorhandene Querungshilfe keinen ausreichenden Schutz bietet und im Ergebnis eine FLSA erforderlich sei.

Nach den Vorabstimmungen mit dem Antragsteller haben Sie aktuell mitgeteilt, dass Herr Reiter Sie gebeten habe, die weitere Korrespondenz zu übernehmen, so dass Sie nunmehr bevollmächtigt im Sinne der Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) sind.

FLSA sind als sog. Verkehrseinrichtungen nach § 43 Abs. 1 Satz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) verkehrsbehördlich anzuordnen und unterliegen somit im Ergebnis den rechtlichen Anforderungen des § 45 StVO und könnten nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO insbesondere aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs angeordnet werden. Allerdings modifiziert und konkretisiert § 45 Abs. 9 StVO diese Ermächtigungsgrundlage dahingehend, dass

Verkehrszeichen und -einrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist (Satz 1). Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen des § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (Satz 4).

Soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen von § 45 Abs. 1 und Abs. 9 StVO erfüllt sind, stehen die Maßnahmen im Regelungsbereich dieser Vorschrift grundsätzlich im Ermessen der Verkehrsbehörde, wobei an die Ermessensausübung nach herrschender Rechtsprechung angesichts der sehr strengen o.g. Voraussetzungen keine allzu hohen Anforderungen zu stellen sind.

Zwecks einheitlicher Verfahrensweise und als Grundlage für Planung entsprechender Anlagen existieren in Deutschland diverse Regelwerke, die auch den Stand der Technik und Wissenschaft berücksichtigen. Seitens der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) gibt es als sog. „R1-Regelwerk“ mit hoher Verbindlichkeit die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA). Hiernach ist die Einrichtung einer LSA sinnvoll, wenn Unfälle zu erwarten sind oder sich ereignet haben, die durch eine Lichtsignalsteuerung hätten vermieden werden können und wenn sich andere Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, bauliche Querungsanlagen) als wirkungslos erwiesen haben oder keinen Erfolg versprechen.

Schließlich existiert noch mit den „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ) ein eingeführtes Regelwerk, das örtliche und verkehrliche Voraussetzungen für Fußgängerüberwege beinhaltet, woraus erkennbar ist, dass Fußgängerüberwege (u.a. Lichtsignalanlage) erforderlich sein können, wenn

- ausgeprägter Überquerungsbedarf vorliegt, und
- die Verkehrsstärke mindestens 450 Kfz/h beträgt (für den in einem Zug zu überquerenden Fahrbahnteil).

Nach Zugang des o.g. Antrages habe ich eine Verkehrserhebung mit dem dort eingesetzten System „viacount“ bei der Straßenmeisterei Jever veranlasst, diese ergab einen sog. DTV (= durchschnittlicher Tagesverkehr) an der außerörtlichen Bundesstraße 437 (mit einer auf 70 km/h reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit) von ca. 9.200. Auch angesichts des o.g. Fahrbahnteilers war somit eine ausreichende Verkehrsstärke, die eine FLSA begründen könnte, gegeben.

Die o.g. Verkehrserhebung zeigt entsprechende „Verkehrsspitzen“ in den Stunden morgens von 08.00 bis 09.00 Uhr sowie nachmittags/ abends von 16.00 bis 17.00 Uhr bzw. 17.00 bis 18.00 Uhr. Die Gemeinde Bockhorn hat daher die bereits im Rahmen des vorher durchgeführten Ortstermines am 03.04. angekündigten Querungszählungen zu diesen Stunden durchgeführt, und zwar am 30.04., 05.05., 06.05., 07.05., 08.05. und 09.05.

Die Zählungen der Gemeinde weisen Werte aus zwischen 2 Querungen/Std. (05.05., morgens) und 23 (30.04., abends). Diese erhobenen Querungsmengen sind an den Zahlen zu bemessen, die lt. den o.g. R-FGÜ gefordert werden. Von dort geforderten 100 Querungen/Std. kann nach vorhandener Erlasslage in Niedersachsen bei „besonders schutzbedürftigen Personen“ abgewichen werden, allerdings nur „geringfügig und z.B. nicht um 50 %“. Selbst eine Halbierung der Querungen wird jedoch –siehe oben- nicht erreicht.

Ich habe seinerzeit bereits angekündigt, dass ich selbstverständlich auch gehalten bin, die Stellungnahmen der einzelnen von mir beteiligten Stellen (Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Straßenmeisterei Jever, Polizeiinspektion WHV/FRI, Gemeinde Bockhorn) bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen. Auch auf die mir vorliegenden Stellungnahmen möchte ich kurz eingehen:

*Die Nds. Landesbehörde für Straßen und Verkehr, Geschäftsbereich Aurich, weist darauf hin, dass nach dortigen Erkenntnissen keine Unfallhäufungen vorliegen, die für eine FLSA sprechen. Ebenso sei eine Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer vorhanden, so dass besonders schutzbedürftige Personen in zumutbarer Entfernung eine gesicherte Quermöglichkeit, die hier zusätzlich mit einer Beleuchtung ausgestattet ist, haben. Auch aus der Verkehrszählung gehe keine hohe Frequenz an eben jenen schutzbedürftigen Personen hervor. Im Ergebnis liege daher keine objektive Grundlage für die Errichtung einer FLSA am Knotenpunkt vor.*

*Die Idee eines Lotsendienstes werde hingegen begrüßt, da die Verkehrserziehung hier wohl den größten Effekt haben könnte und den Verkehrsfluss für alle Beteiligten am sinnvollsten fördere.*

Die **Polizeiinspektion WHV/FRI** weist auf folgende Fakten hin:

- 1) B 437, schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit durch Z 274 auf 70 km/h
- 2) Viacount-Messung, V 85 (Anm.: Das ist die Geschwindigkeit, die von 85 % der Verkehrsteilnehmern nicht überschritten wird) liegt bei 74 km/h
- 3) Eine Querungshilfe/Fahrbahnteiler mit den Abmessungen 3,0 x 2,75 m ist vorhanden
- 4) Das registrierte Verkehrsunfall-Geschehen der letzten fünf Jahre (2020-2024) an dieser Stelle beschränkt sich auf einen einzigen Verkehrsunfall (PKW Alleinbeteiligung)
- 5) Weiterhin ist an dieser Stelle der B 437 nach beiden Seiten ausreichend Sicht auf den ankommenden Verkehr der Bundesstraße. Die Fahrzeuge sind durch die Querungshilfe weithin gut sichtbar.

In Anbetracht der vorliegenden Faktenlage wird die Einrichtung einer FLSA bzw. auch eine Erweiterung/Ausbau des Fahrbahnteilers aus polizeilicher Sicht zur Zeit nicht für zwingend erforderlich gehalten.

In dem Antrag wird recht ausführlich auf die vorhandene Mittelinsel eingegangen und geschildert, dass z.B. beim gleichzeitigen Überqueren mehrerer Personen, insbesondere mit Fahrrädern oder Kinderanhängern, diese Mittelinsel keinen ausreichenden Schutz bietet und zu Gefährdungen führt.

Es trifft zu, dass die Mittelinsel mit der vorhandenen Dimensionierung nach seinerzeit geltenden Erkenntnissen vom Bund gebaut wurde. Die heute geltenden Richtlinien beinhalten eine größere Breite, gerade auch um modernen (Lasten-)Rädern einen erhöhten Schutz zu bieten. Dennoch ist zu beachten, dass bei „normaler“ Belastung und entsprechend geringen Querschnittszahlen eine Schrägaufstellung auf den Mittelinseln dennoch einen angemessenen Schutz bietet und ansonsten eine Querung in einem Zug alternativlos wäre. Bei objektiver Betrachtung darf nicht außer acht gelassen werden, dass die Mittelinsel das bietet, was sie soll (nämlich einen angemessenen „Schutzraum“) und im Ergebnis eine deutliche Verbesserung darstellt, so dass eine verkehrssichere Querung möglich ist.

Kurz eingehen möchte ich noch auf die sog. Gefährdungsanalyse, die von Ihnen als Arbeitsmedizinischer & Sicherheitstechnischer Dienst Jander GmbH erstellt und dem Antrag beigelegt wurde. Dieses mit großer arbeitssicherheitlicher Expertise ausgefertigte Papier soll die verkehrsrechtliche Notwendigkeit bzw. Erforderlichkeit für die Anordnung einer FLSA belegen, kann aber die Prüfung der einschlägigen Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) nicht ersetzen. Insbesondere § 45 Abs. 9 StVO bindet die Verkehrsbehörden (siehe oben): „Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist... Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“

Eingegangen werden soll noch kurz auf das Erfordernis „besonderer örtlicher Verhältnisse“: Es handelt sich hier um das außerörtliche Teilstück der Bundesstraße 437 in der Gemeinde Bockhorn, aus Richtung Osterforde kommend mündet hier die Gemeindestraße Oldenburger Weg ein, in Fahrtrichtung Ortskern besteht die Einmündung der Gemeindestraße Uhlhornstraße. Die Bundesstraße 437 ist im besagten Bereich bereits auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h limitiert, zur Erleichterung der Fahrbahnquerungen für Fußgänger und Radfahrer ist bereits seitens des Straßenbaulastträgers Bund der vorhandene Fahrbahnteiler in Form einer Mittelinsel realisiert worden. Aufgrund der o.g. Erkenntnisse, Verkehrsdaten und Stellungnahmen können nur „normale“ außerörtliche Verhältnisse attestiert werden, die zur Beurteilung einer allgemeinen Gefahrenlage führen.

Die für die Anordnung einer FLSA notwendigen „besonderen örtlichen Verhältnisse“, woraus eine „qualifizierte Gefahrenlage“ resultiert, ist nicht erkennbar, es besteht ebenfalls keine „zwingende Erforderlichkeit“ für eine verkehrliche Regelung.

Nur am Rande sei noch angemerkt, dass auch der in der Analyse alternativ erwähnte „Zebrastreifen“ (= Fußgängerüberweg) hier ausscheidet, da außerhalb geschlossener Ortschaften ein Fußgängerüberweg bereits lt. StVO ausscheidet. Weiterhin Erwähnung in der Gefährdungsanalyse finden bauliche Maßnahmen wie „Einrichtung von Verkehrsinseln“ und „Verengung der Fahrbahn zur Reduzierung der Geschwindigkeiten“ (siehe Ziffer 6, Maßnahmenempfehlungen): Hierzu kann ich nur ausführen, dass bauliche Maßnahmen nicht in der Kompetenz bzw. Zuständigkeit der Verkehrsbehörde des Landkreises liegen, hier ist der Bund als Straßenbaulastträger Adressat, wobei seitens des Vertreters der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Aurich, bereits im Rahmen des o.g. Ortstermines kurz betont wurde, dass Planungsmittel wohl nur freigegeben würden bei erkannten Unfallsauffälligkeiten etc.

Auf die weiteren Aspekte der bisherigen Erörterungen gehe ich hier nicht weiter ein, sondern verweise auf die Gespräche anlässlich des Ortstermines am 03.04. sowie die weiteren von mir ergangenen Schreiben vom 05.06., 24.06. und 09.07.2025.

Wiederholen möchte ich, dass - sofern die Gemeinde Bockhorn im Folgenden die Sinnhaftigkeit einer FLSA als gegeben ansieht- diese durch die Straßenverkehrsbehörde anordnungsfähig und in Aussicht gestellt werden würde, wenn zwischen Straßenbaulastträger und Gemeinde vor der Anordnung Einvernehmen hergestellt wird, dass alle mit der Anlage zusammenhängenden Kosten durch die Gemeinde übernommen werden (Verwaltungsvereinbarung). Auch hierzu verweise ich auf die Ausführungen im Rahmen des Ortstermines, denn dieses System ist in

Niedersachsen auf dem Erlasswege seinerzeit eingeführt worden bei FLSA, die zwar nicht „erforderlich“ im Sinne der verkehrsrechtlichen Vorschriftenlage sind, aber dennoch eine grundsätzliche „Sinnhaftigkeit“ erfüllen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Oldenburg, Schlossplatz 10, 26122 Oldenburg, erhoben werden.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrage

gez.

(Hinrichs)

2. Abdruck gelangt an

- Gemeinde Bockhorn
- Polizeiinspektion WHV/FRI
- Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Aurich
- Straßenmeisterei Jever

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrage

gez.

(Hinrichs)