

**Bürgerbeauftragter des Landes
Mecklenburg-Vorpommern
Matthias Crone**

**Schloßstr. 8
19053 Schwerin**

Datum: 08.Mai. 17

.susanne & jörg mücket
.gross Breesen Nr.19
d-1 8 2 7 6 z e h n a

tel +49 (0)
38458/20696
fax +49 (0) 38458 52 793
eMail:
info@muecket.de
www.muecket.de

Betrifft: 2016/1438 III lat, Ihr Schreiben vom 21.04.2017

Sehr verehrte Frau Latendorf, sehr geehrter Herr Crone,

Vielen Dank für Ihr Schreiben vom 21.04.2017! Wir wissen Ihren Einsatz und Ihr Engagement für unsere Belange sehr zu schätzen und möchten uns dafür nochmals nachdrücklich und in aller Form bedanken.

Gleichzeitig müssen wir, die Einwohner von Groß Breesen, traurig zur Kenntnis nehmen, dass die Abteilung Verkehr des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommerns ungenügend geprüft die Ansicht des Amtes für Straßenbau und Verkehr des Landkreises Rostock sich zu eigen gemacht hat mit allen damit verbundenen sachlichen Unrichtigkeiten und Fragwürdigkeiten als auch bereits obsolet gewordenen Sachverhalten.

1. Wie schon im Schreiben vom 15.03.2015 an das Amt für Straßenbau und Verkehr des Landkreises Rostock festgestellt wurde, ist der beidseitig radfest verdichtete Randstreifen nicht durchgängig 1,00 Meter sondern in weiten Teilen lediglich 80cm und darunter (Siehe Anlage 01 Abbildung 01). Wir möchten den Vertreter der Abteilung Verkehr des MinfEluD bitten, anderslautende Behauptungen zu unterlassen.
2. Aus diesem Grund können sich Fahrzeuge nicht im gesamten Ortsbereich gefahrlos begegnen, wie eine einfache Rechenaufgabe zeigt:
Bei einer zugelassenen Gesamtbreite für PKW und LKW von max. 2,50 Metern und einem inneren Sicherheitsabstand von 0,5 Metern würde eine Begegnungsbreite auf radfestem Untergrund von mindestens 5,50 Metern benötigt, zur Verfügung stehen im Schnitt aber nur 5,10 Meter und darunter (Siehe Punkt 1). Bei landwirtschaftlichen Fahrzeugen mit einer zugelassenen Gesamtbreite von 3,50 Metern würden sogar 1,40 Meter und darüber fehlen. Besonders zu beachten ist, dass diese Fahrbahnbegrenzungen durch Gräben, Böschungen und Hängen erfolgt, wodurch eine zusätzliche Gefährdung der Verkehrsteilnehmer erfolgt.
3. Es wird sich in der Begründung auf eine anerkannt mangelbehaftete Verkehrsmessung vom Juni 2015 bezogen (Wir hatten darauf schon mehrfach hingewiesen. Aus diesem Grund ist eine weitere Verkehrsmessung voraussichtlich im August dieses Jahres geplant.). Wird eine mangelbehaftete Messung entgegen besseren Wissens als Begründung oder Beweis angeführt, ist das Ergebnis lediglich eine willkürliche Behauptung. Daher ist es wider den guten Sitten, sich weiterhin und wiederholt auf die genannte Messung zu beziehen. Wir fordern den Vertreter der Abteilung Verkehr des MinfEluD auf, es in Zukunft zu unterlassen, die Ergebnisse aus der Verkehrsmessung vom Juni weiterhin zur Begründung oder zur Beschreibung der Verkehrslage in Groß Breesen zu verwenden.
4. Die Aussage, dass die genannte Straße durch Groß Breesen keine Netzfunktion

zwischen der L11 und der L17 hat sondern lediglich Erschließungsfunktion für die Orte Klein und Groß Breesen, ist wirklichkeitsfern und entspricht nicht der Realität. Der aufgeführte Beweis, die mangelbehaftete Verkehrsmessung vom Juni 2015, geht von im Schnitt 257 Fahrzeugen pro Tag aus. Bei gewissenhafter Auswertung kann man unschwer erkennen, dass es sich bei dem größten Teil des Verkehrs um Durchgangsverkehr handeln muss, wenn man sich die Zulassungszahlen der Kfz in Klein und Groß Breesen anschaut. Die gemessene Anzahl der Fahrzeuge überschreitet diese Zulassungszahl um ein Vielfaches. Wir bitten den Vertreter der Abteilung Verkehr des MinfEluD die Behauptung zu unterlassen, dass es sich bei dem Verkehr in Groß Breesen nicht überwiegend um Durchgangsverkehr handelt, bzw. dass die Netzfunktion zwischen L17 und L11 hinter der Erschließungsfunktion für die anliegenden Orte zurücktritt.

5. Auch in der Stellungnahme des Mitarbeiters der Abt. Verkehr des MinfEluD wird unverständlicherweise wieder nicht auf den Umstand eingegangen, dass es sich um einen internationalen Radwanderweg, den internationalen Radwanderweg Berlin-Kopenhagen, handelt mit sich daraus ergebenden erhöhtem Aufkommen an Fahrradfahren. Auch wurde uns bis heute weder vom Amt für Straßenbau und Verkehr des Landkreises Rostock noch von der Abteilung Verkehr des MinfEluD die Frage beantwortet, worin der substantielle Unterschied zwischen dem Teilstück des internationalen Radwanderweges zwischen den Orten Bellin und Kirchrosin, welches zu einer Fahrradstraße mit Verbot des Durchgangsverkehrs und der Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h umgewidmet worden ist, und dem Teilstück, das durch Groß Breesen führt, besteht – warum in dem genannten Teilstück zwischen Bellin und Kirchrosin die internationalen Radwanderer als besonders schützenswerte Verkehrsteilnehmer angesehen werden und warum vier Kilometer weiter in Groß Breesen das dann nicht mehr der Fall ist.
6. Das Berufen und sich lediglich Beschränken bei der Beurteilung der Verkehrslage in Groß Breesen auf die §§ 1 und 3(1) StVO wäre ein Affront gegenüber den unschuldigen Opfern und noch möglicher unschuldiger Opfer von Verkehrsunfällen, die es auch immer gibt, wenn ein Verkehrsteilnehmer aus Unerfahrenheit, aus falscher Einschätzung der Situation, aus willentlich regelwidrigem Verkehrsverhalten oder anderen Gründen sich nicht vollständig adäquat der gegebenen Verkehrssituation verhält. Diese Sichtweise spiegelt weder den Willen des Gesetzgebers noch die aktuelle Rechtsprechung wider (Vergl. BVerwG, Beschl. v. 03.04.1996 - 11 C 3.96/11 B 11.96 – m.w.N., XI 2. VwV-StVO zu § 45; hierzu auch Nds. OVG, Urf. v. 18.07.2006, a.a.O.; VG Oldenburg, Urf. v. 19.05.2004 - 7 A 1055/03 -, ZfSch 2004, 387 und VGH Baden-Württemberg Urteil vom 22.6.2016, 5 S 515/14). Insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmer wie Kinder, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung und Radfahrer sind durch entsprechende verkehrstechnische Vorsorgemaßnahmen zu schützen. Dazu zählen Bürgersteige, Fußgängerüberwege, Radwege, Ampelanlagen und Reduzierung der maximalen Geschwindigkeit für Kfz an den entsprechenden Kreuzungspunkten und Straßenabschnitten bei erhöhter Frequentierung der genannten Verkehrsteilnehmer, wie vor Schulen, Kita's, Krankenhäusern und eben auch Radquerungen. Wir haben es hier, wie schon mehrfach erwähnt, mit einem internationalen Radwanderweg zu tun. Im übrigen verweise ich auf Punkt 5 meiner Ausführungen.

Des weiteren irritiert uns sehr die Aussage des Leiters der Abteilung Verkehr, vorausgesetzt, er hat es tatsächlich so formuliert, *dass eine Weisung gegenüber der unteren Verkehrsbehörde nur in Betracht käme, wenn ein Rechtsverstoß mit der Entscheidung des Landkreises einherginge*, und ist gleich in zweifacher Hinsicht bedenklich. Was ein Rechtsverstoß ist, entscheidet letztendlich nicht eine Behörde sondern ein Gericht. Hat ein Gericht befunden, dass die besagte Entscheidung von einem Rechtsverstoß begleitet wird, ist diese genannte Entscheidung in sich bereits unwirksam und bedarf nicht noch einer weiteren Weisung der oberen Behörde.

In der Kommunalverfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern ist in dem § 123 und infolge in den §§ 82 bis 87 ist die Rechts- und Fachaufsicht geregelt. Bei einem nach *Rechtsauffassung des Landes möglichen, angenommenen oder voraussichtlichen*

Rechtsverstoß des Kreises oder seiner Fachbehörden kann die Landesfachbehörde intervenieren, auf korrekte Entscheidung drängen oder in letzter Konsequenz die Entscheidung der Fachbehörde des Kreises ersetzen. Bei der fachlichen Beurteilung der Entscheidungen der Fachbehörden des Kreises gehen die Kompetenzen der Fachbehörden des Landes noch weiter. Ich verweise in diesem Zusammenhang zusätzlich auf den § 86(2) der Kommunalverfassung. Ich denke, der Leiter der Abteilung Verkehr des MinfEluD wird mit mir in dem eben aufgeführten einer Meinung sein, und bei der oben von Ihnen zitierten Aussage handelt es sich wohl lediglich um eine unglückliche und damit irreführende Formulierung. Abgesehen davon ist eine Korrektur kreislicher Entscheidungen gerade in verkehrstechnischen Aspekten in anderen Bundesländern durchaus üblich (vergl. Als Beispiel VGH Baden-Württemberg Urteil vom 22.6.2016, 5 S 515/14) und wird auch in Mecklenburg-Vorpommern praktiziert. Uns bekanntes letztes Beispiel ist der Fall „nahkauf“ in Mestlin.

Zum vorletzten Absatz Ihres Schreibens sei angemerkt, dass die dort aufgeführten Sachverhalte bereits obsolet sind, da die Gemeinde Zehna weder das Geld noch den gemeindlichen Boden für einen bedarfsgerechten Ausbau der Bushaltestelle und, wie bereits auch schon mehrfach erwähnt, für die Errichtung eines straßenbegleitenden Bürgersteigs hat. Dieses wurde nochmals auf der Einwohnerversammlung vom 21.04.2017 festgestellt und ist dem Landkreis Rostock bekannt. Wir Bürger Groß Breesens wissen zumal nicht, was der bedarfsgerechte Ausbau einer Bushaltestelle mit den aufgeführten Problemen des örtlichen Verkehrs zu tun haben soll, solange die Schulkinder immer noch auf ihrem Weg zur Haltestelle durch die innerörtliche Situation gefährdet werden.

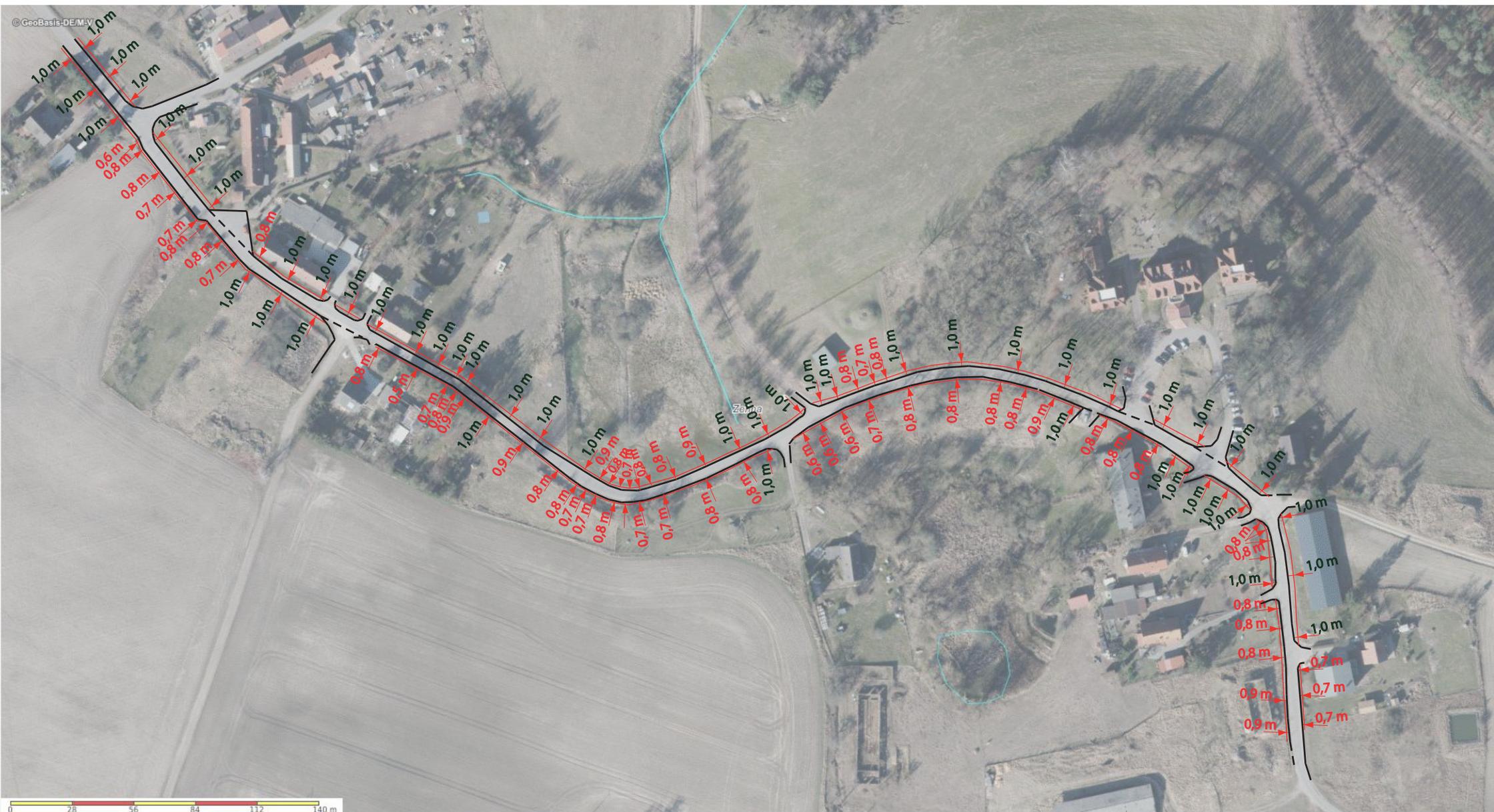
Da die Abteilung Verkehr des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung von unrichtigen Parametern bei dem Aufbau der innerörtlichen Abschnitts in Groß Breesen des internationalen Radwanderweges Berlin-Kopenhagen, von einer mangelbehafteten und damit ungültigen Verkehrsmessung und unter der Unterlassung der Würdigung einer wesentlichen Funktion des genannten Straßenabschnittes ausgegangen ist, können wir selbstredend die Entscheidung und deren Begründung nicht wie gefordert akzeptieren, sondern bitten die Abteilung Verkehr des MinfEluD

1. Unsere Korrekturen einer erneuten Würdigung zu unterziehen und infolge ihre Beurteilung der verkehrstechnischen Situation erneut zu überdenken
2. mangelbehaftete Verkehrsmessungen als Grundlage der Begründung und Entscheidung zu unterlassen
3. den fehlenden Aspekt des internationalen Radwanderweges und sein sich daraus ergebendes erhöhtes Fahrradfahreraufkommen rechtskonform in die Beurteilung und Entscheidung mit einzubeziehen
4. die offene Frage nach der unterschiedlichen Bewertung ein und desselben Radwanderfernweges an verschiedenen Streckenabschnitten schlüssig zu beantworten oder dementsprechend zu korrigieren
5. sich vor Ort selbst ein Bild von den konkreten Verhältnissen zu machen und mit den Einwohnern von Groß Breesen entsprechend den Forderungen unseres Ministerpräsidenten und des Koalitionsvertrages nach mehr Bürgernähe in ein Bürgerdialog zu treten.

Ich bitte Sie, unsere Bitten, Korrekturen, Bemerkungen und Fragen dem Vertreter der Abteilung Verkehr des MinfEluD zu übermitteln und auf eine Beantwortung innerhalb einer zumutbaren Frist zu drängen. Sollte die Abteilung Verkehr des MinfEluD es nicht für nötig befinden, dem nachzukommen, bitten wir Sie, uns den Namen des Mitarbeiters der Abteilung Verkehr des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung und seine Funktion in der genannten Abteilung mitzuteilen, der mit Ihnen die relevante Korrespondenz geführt hatte.

Hochachtungsvoll

Jörg M. M ü c k e t



Anlage 01

Abbildung 01

Randstreifenbreiten Groß Breesen, Maßstab 1:1600

Gemessen wurde von der Straßenaußenkante bis zum Ende des radfest verdichteten Randstreifens markiert durch die Kanten von Straßen- und sonstigen Gräben, von Böschungen, von Hängen, von Baumgruppen, von Verkehrsleiteinrichtungen, Grundstücksgrenzen oder sonstigen natürlichen Hindernissen.