

susanne & jörg mücket, gross breezen 19, d-18276 zehna

**An das Büro des  
Bürgerbeauftragten des Landes  
Mecklenburg-Vorpommern  
z.Hd. Frau Latendorf  
Schloßstr. 8  
19053 Schwerin**

.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](mailto:info@muecket.de)  
[www.muecket.de](http://www.muecket.de)

Datum: 15. Dez. 17

Betrifft: Ihr Zeichen 2016/1438 III lat

Antrag auf Anordnung VZ 274-53 StVO Zehna, Groß Breesen

Unser Antrag auf Errichtung einer Tempo 30-Zone nach § 45 (1c)

Schreiben des Amtes für Straßenbau und Verkehr, SG Straßenverkehr vom 29.09.2017

Sehr geehrte Frau Latendorf,

Ich möchte Ihnen hiermit den Inhalt unseres Schreibens an den Landrat des Landkreis Rostock auf deren Schreiben vom 29.09.2017 zur Kenntnis geben und Sie bitten, uns weiterhin in dieser Angelegenheit zu begleiten und zu unterstützen z.B. derart – wie telefonisch schon besprochen –, dass Sie die Abteilung Verkehr des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung nochmals involvieren. Vielen Dank für Ihr bisheriges Verständnis und Ihre Geduld!

Mit freundlichen Grüßen

Jörg M. Mücket

Schreiben an den Landrat Sebastian Constien vom 15.12.2017:

Sehr geehrter Herr Constien,

Wir nehmen hiermit Bezug in der oben genannten Angelegenheit auf das Schreiben des Amtes für Straßenbau und Verkehr, Sachgebiet Verkehr vom 29.09.2017, gez. Dr. Wolfgang Kraatz, der Verkehrszählung in der 32./33. KW und deren Auswertung als auch der übrigen Ausführungen in dem Schreiben.

Wir müssen konstatieren, dass das Schreiben wie auch der uns in diesem Schreiben mitgeteilte Beschluss weder förmlich, inhaltlich noch sachlich den Forderungen des Landesverwaltungsverfahrensgesetz - VwVfG M-V entspricht und daher der oben genannte Vorgang nach § 44 (1) VwVfG M-V von uns als nichtig betrachtet wird.

## Begründung:

1. In dem genannten Schreiben finden sich weder die Vorgangsnummer, noch die Bezugnahme auf unser Begehren als auch keine weiteren Hinweise, welche der strittigen Auffassungen zu unserem Begehren genüge getan werden soll.
2. Soweit für uns erkennbar, zielt das Schreiben auf den § 45 (1a) ab, welcher in unserer Begründung nachrangig und in der Nebensache ist. Es stimmt zwar, dass auch an drei Abschnitten der Dorfstraße Groß Breesen nach unserer Auffassung eine Gefährdung gemäß § 45 (1a) vorliegt, in der Hauptsache lag aber ein Antrag auf die Einrichtung einer Tempo 30-Zone gemäß § 45 (1c) vor aufgrund des erhöhten Fahrradverkehrs bedingt durch den internationalen Radwanderweg Berlin-Kopenhagen und des erhöhten Aufkommens an Fußgängern, da an der genannten Straße ein Hotel liegt und kein Gehweg vorhanden ist.
3. Da es sich hierbei um eine Ermessensentscheidung nach § 40 VwVfG M-V handelt, fordert das VwVfG M-V im § 39 (1) eine besonders gründliche und stichhaltige Begründung und auch für die Beteiligten günstige Umstände und Argumente sind nach § 24 (2) einer eingehenden Würdigung zu unterziehen. Diese Begründung liegt im genannten Schreiben nicht vor. Eine Ermessensentscheidung hat sich immer im Rahmen geltendes Rechts zu bewegen und wird insbesondere durch die Artikel 2(2) und 3(1) GG begrenzt. Die Forderung des Artikels 2(2) GG versteht sich in diesem Fall von selbst, da es in dem genannten §45 (1c) StVO um die Schutzwürdigkeit von Radfahrern und Fußgängern geht. Die Schutzwürdigkeit von Radfahrern wird nochmals in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung VwV – StVO §2 in den Ziffern 29 bis 32 ersichtlich. Aus dem Artikel 3(1) GG stellt sich die Forderung nach Gleichbehandlung aller Bürger vor dem Gesetz, auch Gleichheitsprinzip genannt. Im einzelnen bedeutet das bei Ermessensentscheidungen, dass ein Verwaltungsakt zu einer anderen Sache gleichen Inhalts zu einer sinngemäß gleichen Entscheidung führen muss. Da z.B. auf dem Teilstück des internationalen Radwanderweges Berlin-Kopenhagen zwischen Bellin und Kirchrosin der Schutzstatus des Radfahrers derart ist, dass nur eine Fahrradstraße dem genügen kann ( Sperrung für den Durchgangsverkehr, Höchstgeschwindigkeit für Kfz 30 km/h ), und es sich bei dem Teilstück in Groß Breesen um eben denselben Radwanderweg gleicher Fahrbahnbreite und dieselben Radfahrer handelt, gehen wir aufgrund des oben gesagten von derselben Schutzwürdigkeit und demselben Status aus, welcher ebenfalls eine verkehrstechnische Maßnahme mit ähnlicher Wirkung verlangt, mehr noch, da wir zusätzlich zu den genannten Radfahrern noch lokale Radfahrer und Fußgänger in dem genannten Streckenabschnitt haben, wird die Forderung nach einer verkehrstechnischen Lösung der genannten um so dringlicher. Um dies zu erfüllen, sehen wir zur Zeit nur die Möglichkeit, eine Tempo 30-Zone anzuordnen. Zu erwähnen wäre in diesem Zusammenhang, dass der Tenor der aktuellen Rechtsprechung der LVG's und des BVG die Verwaltungen der Länder und der Kreise auffordert, ihren Spielraum bei der Ermessensentscheidung zugunsten einer Anordnung nach § 45 (1c) voll auszuschöpfen<sup>8</sup>.
4. Eine Verkehrsmessung war daher zum Zweck der Analyse des anteiligen Aufkommen an Fahrradfahrern zum Gesamtverkehr und die Analyse des übrigen, motorisierten Verkehrs eine durchaus sinnvolle Maßnahme. Allerdings wurde die Verkehrsmessung nicht wie vereinbart durchgeführt, und deren Auswertung in dem genannten Schreiben entspricht in keinsten Weise den Standards, Normen und Regeln einer Auswertung einer Verkehrsmessung<sup>1,2,3,4,5,6</sup>, Sie enthält weder als Mindestforderung Angaben zum eingesetzten Gerät ( Hersteller, Typenbezeichnung, Ausführung, Baujahr, Zeitpunkt der letzten Eichung und Art der Messdatenerfassung ), die Darstellung der gefahrenen Geschwindigkeit und Verkehrsdichte aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklasse, Wochentag und Stunde, die für unsere Belange besonders wichtigen Auswertungen zum Anteil der Fahrräder am Gesamtverkehr und deren Verteilung über die gemessene Zeit. Es wurden in der Auswertung nicht die für einspurige Fahrbahnen besonderen Auswertungsparameter berücksichtigt und keine Aussage zum Verhältnis zwischen Anliegerverkehr und Durchgangsverkehr getroffen. Die angegebene  $V_{85}$  wurde regelwidrig<sup>1,2,3,4,5,6</sup> unter Einbeziehung des Fahrradverkehrs ermittelt, wodurch die gesamte verbleibende Auswertung als fehlerhaft zu bezeichnen ist und somit nichtig ist.
5. Im Absatz 4 des genannten Schreiben wird auf das Unfallgeschehen Bezug genommen. In diesem Zusammenhang wird lediglich das polizeilich protokollierte Unfallgeschehen ausgewertet, obwohl die diesbezügliche Rechtsprechung<sup>8</sup> erwartet, das auch das

Unfallgeschehen, welches nicht zu einer polizeilichen Maßnahme führte und von welchem dem Amt für Straßenbau und Verkehr Kenntnis hatte oder sich Kenntnis verschaffen hätte können, zur Würdigung der Verkehrssituation herangezogen werden muss. Dies ist hier nicht erfolgt. Im betrachteten Zeitraum ( fünf Jahre ) hatte es in Groß Breesen mindestens zehn Unfälle gegeben, allein vier in den letzten zwei Jahren. Davon wären zwei - am 01.06.16 und am 30.07.17 - anzeigepflichtig gewesen, einer davon sogar mit Personenschaden. Warum dies nicht erfolgte, wäre sicherlich eine gesonderte Untersuchung wert. Die verbleibenden acht haben sich alle an einem und dem selben Abschnitt der Dorfstraße ereignet und können ursächlich auf einen bau- und planungstechnischen Mangel der Straße an dieser Stelle zurückgeführt werden. Bei der Ortsbegehung am 02.10.2015 haben wir den Sachgebietsleiter Verkehr auf diesen Umstand und deren Folgen - damals waren es noch sechs Unfälle an dieser Stelle - bereits hingewiesen. Das Amt hatte also von mindestens sechs Unfällen Kenntnis. Auch an dieser Stelle weist der im Schreiben mitgeteilte Beschluss einen erheblichen Mangel auf.

Wir erwarten, dass der Vorgang und der darauf beruhende Beschluss gemäß VwVfG M-V geheilt und korrigiert wird und haben eine Wiedervorlage gemäß den Forderungen der §§ 68 und 75 VwGO am 26. Januar 2018 vorgesehen.

Weiter müssen wir konstatieren, dass das Amt für Straßenbau und Verkehr des Landkreises Rostock, Sachgebiet Verkehr vertreten durch den Sachgebietsleiter Herrn Lutz Freier sich während des gesamten Vorganges einer Vielzahl von Versäumnissen zu Schulde kommen hat lassen. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit möchten wir hier die wichtigsten aufführen.

1. Im Zuge der Ortsbegehung vom 02.10.2015 wurde vereinbart, dass eine weitere Verkehrsmessung die mangelbehaftete Verkehrsmessung ersetzen soll. Ort und Zeitpunkt sollten zwischen dem Amt und den Einwohnern Groß Breesen abgestimmt werden. Herr Lutz Freier unterrichtete weder die Einwohner über die (erhebliche) Verzögerung bei der Durchführung der Messung, noch wurde bei Einrichtung der Messstelle sich mit den Bürgern wie vereinbart abgestimmt, sondern sie wurde, wie bei der ersten Messung im Juni 2015 vor einer schwer einsehbaren Kurve montiert. Erst nach Intervention durch uns ist die Messeinrichtung an den dafür vorgesehenen Ort umgesetzt worden.
2. Eine in Abstimmung mit dem Amt für Straßenbau und Verkehr gemachte Zusage des Büros des Landrates, das Zeitintervall der Messung auf wiederum eine Woche zu verlängern wurde nicht eingehalten, das Gerät wurde bereits nach fünf Tagen wieder entfernt, so dass es unmöglich ist, ein Wochenprofil aus den Messdaten zu erstellen.
3. Die ebenfalls bei der Ortsbegehung in Aussicht gestellt temporäre Geschwindigkeitslimitierung im Bereich der Haltepunkte des Schulbusses wurde nie umgesetzt, eine Information darüber und über die Gründe erfolgte seitens des Amtes an uns bis heute nicht.
4. Das von uns letztmalig am 08.01.2017 angeforderte Protokoll der Ortsbegehung vom 02.10.2015 liegt uns bis zum heutigen Tage nicht vor. Gründe wurden uns nicht genannt.
5. Das Amt machte in seiner Stellungnahme gegenüber dem Bürgerbeauftragten des Landes Mecklenburg Vorpommern nachweislich falsche Angaben und argumentierte sittenwidrig mit der als mangelbehaftet eingestuft Auswertung der ersten Verkehrsmessung.
6. Wie schon bereits oben im Punkt 4 erwähnt, erfolgte die Auswertung der Messergebnisse nicht nach geltenden Standards, Normen und Regeln. Anstatt die konkreten Messergebnisse einer objektiven und sachlichen Würdigung zu unterziehen, wurde bereits vorbewertend behauptet, dass lediglich „eine geringfügige Steigerung des Fahrzeugverkehrs zu verzeichnen ist“. Tatsache ist aber, dass sich der Verkehr auf 153 % des Verkehrs der ersten Messung gesteigert hatte.
7. Eine von uns in Auftrag gegebene Auswertung der wenigen uns zur Verfügung gestellten Messergebnisse nach den geltenden Standards und Normen als auch nach geltenden statistischen Rechenregeln wurde dem Amt am 19.10.2017 als Einwendung übermittelt. Auch darauf liegt uns bis heute keine Antwort weder zu den Korrekturen noch zu den dort ermittelten Ergebnissen vor.
8. Uns wurden auch nicht die Ergebnisse der ersten beiden Tage der Verkehrsmessung am ursprünglichen Ort zur Verfügung gestellt, die sicherlich, was die Menge des Verkehrs betrifft, ebenfalls aussagekräftig gewesen wären.
9. Auch eine in diesem Zusammenhang erstellte Auswertung des Verhältnisses zwischen Anliegerverkehr und Durchgangsverkehr, die der Behauptung entgegensteht, es handele

sich überwiegend um Anliegerverkehr ( Nach Auskunft des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung wäre die Ortsdurchfahrt Groß Breesen für einen Durchgangsverkehr nicht geeignet und „untermaßig“.) wird von Herrn Freier ignoriert, dabei stehen 12% Anliegerverkehr 88% Durchgangsverkehr entgegen.

10. Obwohl die aktuelle Rechtsprechung<sup>8</sup> davon ausgeht, dass ein Bürgersteig bei Straßenbreiten bis 5,00 Meter nicht zur Lösung des Problems beiträgt, eher im Gegenteil, zu einer erhöhten Gefährdung der Fußgänger führen würde, da sie sich auf einem Bürgersteig sicherer fühlen würden, jedoch damit zu rechnen ist, dass gerade große Fahrzeuge den Bürgersteig im Begegnungsverkehr mitbenutzen würden, und das auch die Radfahrer einem höheren Risiko des Sturzes ausgesetzt werden, da sie beim Ausweichen im Begegnungsverkehr durch den Bordstein massiv behindert werden, beharrt Herr Freier auf diese Lösung, abgesehen davon, dass dafür im Ortsbereich Groß Breesen objektiv kein Platz vorhanden wäre. Auch widerspricht es dem Grundsatz, die Lösung mit dem geringsten Aufwand zu bevorzugen.
11. Das Amt für Straßenbau und Verkehr stellte dem Bürgermeister von Zehna, Herrn Lange, im Mai in Aussicht, bei Errichtung von Schildern „Freiwillig 30“ entsprechende Beschilderung Schild Nr. 18 StVO „Radverkehr“ anzuordnen, was auch Sinn macht, da der Verkehr z.B. aus Richtung L17 keine Kenntnis von erhöhtem Radverkehr im Ortsbereich Groß Breesen haben kann. Auch diese Maßnahme erfolgte nicht, und es erfolgte bis heute keine Information über die Gründe.
12. Herr Freier hat sich bis jetzt nicht stichhaltig, nachvollziehbar und mit sach- und rechtskonformen Argumenten dazu geäußert, warum das Amt eine Tempo 30-Zone ablehne. Allen Fragen in diese Richtung wich er aus und führte von der Sache ablenkende oder fremde Argumente an. Der Grundtenor seiner Begründung liegt in der Aussage „Dann kämen ja alle möglichen Gemeinden und wollten auch ein 30iger Schild!“ Eine solche Herangehensweise ist natürlich nicht akzeptabel.

Aus den oben aufgeführten Punkten nährt sich der Verdacht, dass Herr Freier als Leiter des Sachbereichs Verkehr im Amt für Straßenbau und Verkehr unserer Forderung nicht unvoreingenommen gegenübersteht, seine Entscheidungen nicht aus der Sachlage und den Forderungen des VwVfG M-V generiert sondern den Vorgang möglicherweise parteiisch begleitet. Wir müssen daher befürchten, dass Herr Freier möglicherweise befangen nach § 21(1) VwVfG M-V ist. Gerade das Verhalten in Zusammenhang mit den beiden Verkehrsmessungen lässt große Zweifel an seiner Unvoreingenommenheit, Ergebnisoffenheit und Objektivität aufkommen. Wir möchten Sie bitten, auch dies zu prüfen und dem oben genannten Eindruck dadurch entgegenzuwirken, dass die noch ausstehenden Versäumnisse umgehend revidiert werden. Auch hier sehen wir eine Wiedervorlage zum 26. Januar 2018 vor.

Hochachtungsvoll

im Original gezeichnet

Jörg M. M ü c k e t

- 1) ...Prof. Dr. Ing Regine Gerike „Verkehrsplanung“ Grundlagen, Bemessung, Kinematik
- 2) ...Technische Universität Dresden, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Fakultät für Verkehrswissenschaften „Friedrich List“: „Modelle zur Beschreibung des Geschwindigkeitsverhalten auf Stadtstraßen und dessen Auswirkungen auf Verkehrssicherheit auf Grundlage der Straßengestaltung, Verfasser Dr.-Ing Hagen Schüller
- 3) ...Natzschka: Straßenbau, Entwurf und Bautechnik. B. G. Teubner Verlag, 1996, ISBN 3-519-05256-3
- 4) ...Pietzsch, Neuwied: Straßenplanung. 7. Auflage. Werner Ingenieur Texte, 2004, ISBN 3-8041-5003-9
- 5) ...SN 640 080b – Projektierung, Grundlagen – Geschwindigkeit als Projektierungselement.
- 6) ...Frank Höfler: Verkehrswesen-Praxis – Band 2: Verkehrstechnik. Bauwerk-Verlag, 2006, ISBN 3-934369-53-7
- 7) ...BR-Drs. 153/09 „Schilderwaldverordnung“
- 8) ...Die genannten Urteile des BVG und der LVG's wurden bereits in den vorangegangenen Schriftwechsel angeführt. Aufgrund der Fülle dieser Urteile verweise ich auf den bereits erfolgten Schriftwechsel. Ich bin gern bereit, bei Bedarf den Quellennachweis auf Anfrage zu übermitteln.