

susanne & jörg mücket, gross breezen19, d-18276 zehna

**An das Ministerium für Energie, Infrastruktur
und Digitalisierung Mecklenburg/Vorpommern**

Abteilung 2 - Verkehr

Referat 210 – Straßenverkehr, Verkehrsrecht

z.Hd. Frau E. Rattunde

Schloßstr. 6 - 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
www.muecket.de

Datum: 22. März. 18

Das übermittelte Schreiben des Landkreises im eMail-Verkehr vom 13.03.2018 hat weder ein Datum noch eine Unterschrift. Wir gehen daher von einem Entwurf des Sachgebietsleiters Straßenverkehr, Herrn Lutz Freier, der Straßenverkehrsbehörde der Landkreises Rostock als Vorlage für den Landrat aus, aufgrund der Unvollständigkeit und der sachlichen Fehler nicht aber als endgültiges Schreiben.

Kommentierung:

A) Absatz 7: Dem Sachgebietsleiter ist offensichtlich entfallen, dass der Antrag zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nicht von den Bürgern oder der Gemeinde ausgegangen ist, sondern vom Amt Güstrow Land aufgrund der besonderen verkehrstechnischen Verhältnisse im Ortsteil Groß Breesen. Des weiteren teilen wir nicht seine Rechtsauffassung, dass der Bürger oder die Gemeinde kein „Antragsrecht“ habe. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die aktuelle Rechtsprechung.

B) Absatz 8: Gemäß unseres Schreibens wird von unserer Seite lediglich auf die besondere Schutzwürdigkeit der Radfahrer im Straßenverkehr auch in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) hingewiesen.

C) Absatz 9: Die „ausführliche“ Begründung im Schreiben der StVB beschränkt sich auf folgenden Satz:

„Bei dem beispielhaft angeführten Weg zwischen Kirch Rosin und Bellin liegt die Grundlage des Ausschlusses des allgemeinen Verkehrs in der widmungsrechtlichen Bestimmung des Abschnittes.“ Wir können darin keine nachvollziehbare und substanzielle Begründung gemäß unseres Schreibens vom 15.12.2017 erkennen ebenso wenig, wie eine klare fachliche und rechtliche Abgrenzung zum Abschnitt des selbigen Internationalen Radwanderweges in Groß Breesen.

D) Absatz 10: Die genannten Voraussetzungen im genannten Schreiben zielten lediglich auf eine etwaige Lärmbelastung ab, nicht aber auf die von uns genannten Gründe, die infolge der verkehrstechnischen Besonderheiten im Straßenverlauf von Groß Breesen auftreten.

E) Absatz 11: Die rechtlichen Vorgaben für die Arbeit von Verwaltungen sieht keine „Kulanz“ vor. Die Entscheidung, eine Verkehrsmessung in Groß Breesen im Juni 2015 durchzuführen und deren konkrete Umsetzung, war eine alleinige Entscheidung der StVB. Da diese Verkehrsmessung nachgewiesener Weise mangelbehaftet war, wurde auf der Ortsbegehung am 02.10.2015 eine

neuerliche Verkehrsmessung in Abstimmung mit den Bürgern Groß Breesens den Aufstellungsort und den Zeitpunkt betreffend vereinbart. Eine weitere Argumentation mit den Ergebnissen der Verkehrsmessung vom Juni 2015 ist damit sittenwidrig als auch die hier genannte „eingehende Analyse“.

F) Absatz 12: Die hier genannte Dienstaufsichtsbeschwerde vom 05.04.2016 bezog sich nicht, wie in dem Schreiben behauptet, auf die Vorgänge zur Klärung der verkehrstechnischen Situation in Groß Breesen, sondern auf die anhaltend fehlende Beschilderung und dem unhaltbaren technischen Zustand der Brücke über den Teuchelbach im Verlauf des Internationalen Radwanderweges Berlin-Kopenhagen. Im übrigen verweise ich darauf, dass in dem Schreiben des Kommunalaufsichts- und Rechtsamtes SG Rechtsangelegenheiten vom 21.04.2016 uns in der Sache weitestgehend Recht gegeben wurde.

H) Absatz 14: Mit Befremden nehmen wir zur Kenntnis, dass zu der Ortsbegehung am 02.10.2015 seitens der Verwaltung kein Protokoll erstellt wurde. Das Befremden ist umso größer, da der damalige Dezernatsleiter und stellvertretende Landrat Dr. Kraatz uns in seinem Schreiben vom 28.03.2017 in diesem Zusammenhang unwahre Behauptungen unterstellte. Im Gegensatz zur Verwaltung haben die Einwohner von Groß Breesen, die bei der Ortsbegehung anwesend waren, ein entsprechendes Protokoll erstellt. Alle von uns aufgeführten Argumente haben ihre Grundlage in diesem Protokoll, so auch die in unserem Schreiben vom 15.12.2017 erwähnten Unfälle im Bereich der Ortstraße zwischen den Grundstücken Groß Breesen 21 und 24 als auch der fehlenden Möglichkeit zur Errichtung von Bürgersteigen. Befremdlich ist uns ebenfalls, dass wir erst jetzt nach mehrmaligen Nachfragen zweieinhalb Jahre nach der Ortsbegehung davon in Kenntnis gesetzt wurden.

I) Absatz 15: Der Verfasser des Schreibens lässt außer acht, dass es sich hier um den Internationalen Radwanderweg Berlin-Kopenhagen handelt mit einem in der Verkehrsmessung eindeutig erfassten erhöhten Radverkehr (ca. 20% des gesamten gemessenen Verkehrs) als auch um eine „Straße“, die lediglich einspurig einen im Mittel 3,50 Meter breiten, befestigten Damm hat. Ein Vergleich mit Kreis- oder Landesstraßen ist abwegig und unredlich.

J) Absatz 16: In den übermittelten eMails vom 19. und 20.10.2017 war kein Hinweis unsererseits, dass es sich lediglich um Informationen zur Kenntnisnahme handelt. Wir haben vorausgesetzt, dass das StVB sich bei abweichender Meinung meldet. Dies erfolgte nicht. Befremdlich ist auch der Satz, dass wir zwar **theoretisch** recht haben könnten, aber das in der **praktischen** Anwendung keine Bedeutung habe. Für die praktische Anwendung wurde darauf hingewiesen, dass der Gesetzgeber in der VwV-StVO zu VZ 274 bei der Anwendung der V 85 auf „Fahrzeugführer“ abstellt. Wir müssen nachdrücklich darauf hinweisen, dass der Begriff „Fahrzeugführer“ kein rechtlicher Legalbegriff ist und nur im Kontext der jeweiligen konkreten Rechtsvorschriften und Gesetze definiert wird. In der aufgeführten VwV-StVO zu VZ 274 erfolgt aber in Ziffer 4 eine eindeutige Abgrenzung des „Fahrzeugführers“ zu Fußgängern und Radfahrern und widerspricht damit der Auffassung der StVB. Noch deutlicher wird es in der internationalisierten Fassung der VwV-StVO (nach Rankers), in der eindeutig von „Kraftfahrzeugführern“ die Rede ist.

K) Absatz 17: Woher nimmt der StVB seine Begründung, dass die Ortslage Groß Breesen nicht für eine Tempo 30 Zone im Sinne des § 45 Abs. 1c StVO prädestiniert ist? Diese Behauptung ist willkürlich und nicht rechtskonform. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf eine fehlende Klassifizierung der Wege Bellin – Groß Breesen und Groß Breesen - L11 in dem Geoportal MV. Es handelt sich also nicht um Gemeindeverbindungsstraßen, dem auch eine fehlende Beschilderung mit VZ 418 oder 419 und deren Nichterfassung in den einschlägigen Navigationsprogrammen Rechnung trägt, wohl aber um den ausgewiesenen Internationalen Radwanderweg Berlin-Kopenhagen. Zwar trifft es zu, dass nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26.01.2001 i.d.F. v. 22.05.2017 zu § 45 Nr. XI. 2. Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzungen nur dort in Betracht kommen, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist (vgl. auch den Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen <BASt>, Umsetzung der Neuerungen der StVO in die straßenverkehrsrechtliche und straßenrechtliche Praxis,

2006, S. 18). Jedoch ist dies nicht etwa im Verhältnis zum jeweiligen Anliegerverkehr, sondern im Hinblick auf die der Straße gerade aufgrund ihrer Klassifizierung zukommende objektive Verkehrsbedeutung gemeint (in diesem Sinne wohl auch Nds. OVG, Urt. v. 18.07.2006, a.a.O.). Denn § 45 Abs. 1c Satz 2 StVO, zu der die Verwaltungsvorschrift ergangen ist, schließt ausdrücklich nur Straßen des „überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen)“ und „weitere Vorfahrtstraßen“ als Gegenstand einer Tempo-30-Zone aus. Da die Straße durch Groß Breesen weder eine Bundes-, Landes- oder Kreisstraße und keine „weitere Vorfahrtsstraße“ darstellt: rein rechtlich gesehen endet die Gemeindeverbindungsstraße L17 – Klein Breesen – Groß Breesen aus oben genannten Gründen in Groß Breesen, steht der Errichtung einer Tempo 30 Zone nichts entgegen. Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone bedarf nicht einer konkreten Gefahrenlage, sondern dient der Sicherheit der schutzbedürftigen Bevölkerung. Darauf, ob das Gebiet beidseits der Straße durchweg noch als Wohngebiet i. S. der Baunutzungsverordnung oder als Gebiet mit hoher **Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf** i. S. des § 45 Abs. 1c Satz 1 StVO angesprochen werden kann, kommt es dabei nicht entscheidend an. Denn eine Zonen-Anordnung kommt zwar „insbesondere“ in solchen Gebieten, aber auch in anderen Gebieten in Betracht, in denen - je nach dem mit ihr verfolgten Zweck - ebenfalls eine (vor Emissionen des Straßenverkehrs, vgl. BR-Drs. 599/00, S. 12) schutzbedürftige Wohnbevölkerung vorhanden oder **mit schutzbedürftigen Fußgängern und Fahrradfahrern** zu rechnen ist (vgl. XI 2. VwV-StVO zu § 45; hierzu auch Nds. OVG, Urt. v. 18.07.2006, a.a.O.; VG Oldenburg, Urt. v. 19.05.2004 - 7 A 1055/03 -, ZfSch 2004, 387). Mit entsprechendem schutzbedürftigen Verkehr ist aufgrund der vorhandenen Nutzung der Straße sowohl als internationaler Radwanderweg (erhöhte Fahrradverkehrsdichte), durch die Wohnbevölkerung, Touristen und Besucher des Bücherhotels und in Ermangelung eines Bürgersteigs in erhöhtem Maße zu rechnen. Damit ist der

L) Absatz 18: gegenstandslos oder bestätigt eher unsere Rechtsauffassung.

M) Absatz 19: Ich verweise auf das Urteil vom VGH Baden-Württemberg vom 22.6.2016, 5 S 515/14, das der Auffassung der StVB widerspricht.

N) Absatz 20: Da es sich - wie oben dargestellt – bei den Wegen Bellin – Groß Breesen und Groß Breesen L11 nicht um kategorisierte Straßen handelt, sondern in der Hauptsache um den Internationalen Radwanderweg Berlin-Kopenhagen, wird dieser hinter dem Ortseingang Groß Breesen (aus Richtung L17) auf die Gemeindestraße geführt. Für den Verkehr auf der Gemeindeverbindungsstraße Klein Breesen - Groß Breesen ist ein erhöhtes Aufkommen an Radfahrern aus Richtung Bellin oder in Richtung Bellin in die Ortsdurchfahrt Groß Breesen mündend oder querend nicht ohne weiteres ersichtlich und entspricht damit den Forderungen aus VwV-StVO zu VZ 138.

O) Absatz 23: Dem können wir nur beipflichten, und genau das fordern wir auch.

In dem Schreiben wird **nicht** auf das Unfallgeschehen in Groß Breesen eingegangen und den sich daraus resultierenden Forderungen der StVO und der VwV-StVO. Wir möchten hier nochmals nachdrücklich auf VwV-StVO zu VZ 274 Ziffer 1, 2 und 4 hinweisen.

Nach Auffassung des StVB im ihrem Schreiben vom 29.09.2017 und gemäß der Forderung aus der VwV-StVO zu VZ 274 Ziffer 2:

„wo Fahrzeugführer insbesondere **in Kurven**, auf Gefällstrecken und an Stellen mit besonders unebener Fahrbahn (vgl. aber Nummer I zu § 40; Randnummer 1), ihre Geschwindigkeit nicht den Straßenverhältnissen anpassen; **die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll dann auf diejenige Geschwindigkeit festgelegt werden, die vorher von 85 % der Fahrzeugführer von sich aus ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen, ohne überwachende Polizeibeamte und ohne Behinderung durch andere Fahrzeuge eingehalten wurde,**“

und Ziffer 4:

„wo Fußgänger oder Radfahrer im Längs- oder Querverkehr in besonderer Weise gefährdet sind;“

würde **mit zwingender Notwendigkeit eine Tempolimit von 30 km/h** zwischen den Grundstücken 21 und 24 in Groß Breesen eingeführt werden müssen, da die StVB V₈₅ von 28 km/h und 30 km/h in der ersten Messung und 38 km/h bzw. 40 km/h in ihrer zweiten Verkehrsmessung ermittelt hatte. Auch wurden die genannten Punkte zu einer möglichen Voreingenommenheit des Herrn Lutz Freier in seiner Funktion als Sachbereichsleiter Verkehr zum größten Teil weiter unbeantwortet gelassen. Infolge und aufgrund des hier kommentierten Entwurfes des Landkreises zu unserer Beschwerde vom 15.12.2017 müssen wir weiterhin zu unserem Bedauern von einer möglichen Voreingenommenheit des Herrn Lutz Freier ausgehen.