

Richtigstellungen zu den Ausführungen des Herrn Kay-Uwe Neumann vom Landkreis Rostock zum Zeitungsartikel vom 25.01.2017 (<http://www.svz.de/lokales/guestrower-anzeiger/wir-wollen-doch-nur-drei-schilder-id15921851.html>) „**Wir wollen doch nur drei Schilder**“

Die Aussagen des Pressesprechers des Landkreises, Herr Kay-Uwe Neumann, ignorieren die aktuelle Rechtssprechung und stehen im Widerspruch zur aktuellen Rechtsauffassung. Zudem muss sich Herr Kay-Uwe Neumann vorwerfen lassen, sich entweder nicht richtig bei dem Amt für Straßenbau und Verkehr informiert zu haben, vom Amt nicht ausreichend informiert worden zu sein oder möglicherweise wissentlich unrichtige Angaben zum Sachverhalt in Groß Breesen zu machen.

Im Einzelnen:

1. Die „Gemeindeverbindungsstraße“ ist nur an einer von vier Einmündungen als Vorfahrtstraße gekennzeichnet. Bei den übrigen drei herrscht im Zweifelsfall „rechts vor links“. Bei der Vorfahrtsregelung (Schild 306 und 205) am Ortseingang ist zu bemerken, dass deren Aufstellung nicht schlüssig ist, da dort eine Klassifizierung der einmündenden Straße(?) durch Hinweisschilder z.B. Nr. 418 oder 419 nicht erfolgte, also möglicherweise willkürlich ist. Auch ist diese Situation für die Errichtung einer Tempo-30-Zone unschädlich, da aus oben genannten Grund das Schild entfernt werden könnte (vgl. VGH Baden-Württemberg Urteil vom 22.6.2016, 5 S 515/14 Abs. 46) oder aber die Tempo-30-Zone erst nach dem Schild beginnen könnte. Tatsächlich handelt es sich vorrangig um den 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. 22.09.2015 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 wie eben ausgeführt – keine „weitere Vorfahrtsstraße“ darstellt, hat Herr Kay-Uwe Neumann, wie wir annehmen, in Ermangelung schlüssiger Fakten auch möglicherweise wissentlich eine sachlich falsche Behauptung als Begründung angeführt.

2. Unfälle sind keine alleinigen Indizien für ein erhöhtes Risiko und können nach aktueller Rechtssprechung lediglich hinzugezogen werden. Der Erlass einer verkehrsregelnden Anordnung nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO setzt eine konkrete Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs voraus. **Dafür bedarf es nicht des Nachweises, dass jederzeit mit einem Schadenseintritt zu rechnen ist; es genügt, dass irgendwann in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten können. Dies beurteilt sich danach, ob die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder Strecke einer Straße die Befürchtung nahelegt, dass - möglicherweise durch Zusammentreffen mehrerer gefahrenträchtiger Umstände - die zu bekämpfende Gefahrenlage eintritt.** Die Annahme einer die Anordnung rechtfertigenden konkreten Gefahr ist dabei nicht ausgeschlossen, auch wenn zu bestimmten Zeiten der Eintritt eines Schadens unwahrscheinlich sein mag (vgl. BVerwG, Beschl. v. 03.04.1996 - 11 C 3.96/11 B 11.96 – m.w.N.).

3. 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.

Der Landkreis Rostock, im Zeitungsartikel vertreten durch Herrn Kai-Uwe Neumann, ignoriert in eklatanter Weise die aktuelle Rechtsprechung und die geltende Rechtsauffassung. Wir müssen davon ausgehen, dass das zumindest in unredlicher Weise, möglicherweise in rechtsbeugender Absicht geschieht und das Recht der Bevölkerung auf Schutz vor Gefährdung ihres Lebens und ihrer Gesundheit in ihrer Wohnumgebung infrage stellt.

4. Es stimmt nicht, dass die Verkehrszählung im Juni 2015 ein ernüchterndes Ergebnis brachte. Das Ergebnis wird vom Landkreis lediglich als solches betrachtet. Für solch einen ruhigen Zeitraum wie Anfang Juni (kaum landwirtschaftlicher und touristischer Verkehr) stellen 237 Fahrzeuge pro Tag (das sind im Schnitt 18 Fahrzeuge pro Stunde in einem als relevant anzunehmenden Tageszeitraum, also ca. alle 3 min. ein Fahrzeug!) bereits ein hohes Gefährdungspotenzial dar, da man davon ausgehen muss, dass sich ein Großteil dieser Fahrzeuge im Begegnungsverkehr inklusive Ausweichmanöver auf Fahrbahnbankett und darüber hinaus befindet. Nicht erfasst wurden Radfahrer, die naheliegenderweise auf einem Radfernwanderweg einen relevanten bis beträchtlichen Teil des Verkehrs ausmachen und wie auch die Fußgänger Leidtragende und Gefährdete des Begegnungsverkehrs darstellen. Des weiteren möchten wir noch auf das folgende hinweisen: Die für Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs erforderliche qualifizierte Gefahrenlage bestimmt sich grundsätzlich nicht allein nach der Verkehrsdichte im fraglichen Bereich, sondern wird von einer Gemengelage verschiedener Faktoren beeinflusst, so unter anderem **von der Breite und dem Ausbauzustand der für den Fahrzeug- und Fußgängerverkehr zur Verfügung stehenden Fläche, den Ausweichmöglichkeiten, der Inanspruchnahme von Flächen durch parkende Fahrzeuge und deren Auswirkungen auf den Verkehr, der Übersichtlichkeit der Streckenführung und der Verteilung des Verkehrs über den Tag** (vgl. BVerwG, Beschl. v. 23.04.2013 - 3 B 59.12 -, juris, Rn. 9). Wir verweisen in diesem Zusammenhang nochmals auf die konkreten baulichen Parameter der Straße. Zu den in der Verkehrsmessung erfassten Geschwindigkeiten sei nochmals und mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass die Verkehrsmessung im Scheitelpunkt einer scharfen Kurve erfolgte und somit zur Beurteilung der Situation nicht herangezogen werden kann. Beides müssen wir als Versuch des Landkreises werten, mit unredlichen Mitteln möglicherweise eine objektive Beweislage für die Berechtigung unserer Forderungen zu verhindern oder zu verschleppen.

Wir konstatieren, dass sich der Landkreis Rostock mit den oben genannten Aussagen und einem solchen Verhalten weiter unglaubwürdig macht und müssen leider davon ausgehen, dass das Amt für Straßenbau und Verkehr in zunehmenden Maße keinen objektiven, unbefangenen und wirklichkeitsnahen Blick auf die berechtigten Forderungen der Bevölkerung Groß Breesens hat und möglicherweise sogar bereit ist, geltendes Recht zumindest zu ignorieren, wenn nicht gar zu beugen. Infolge müssen wir davon ausgehen, dass zumindest im Amt für Straßenbau und Verkehr des Landkreises Rostock eine Befangenheit nach §21 VwVfG M-V vorliegt.

Jörg M. Mückel im Auftrag und Namen der Einwohner Groß Breesens