

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

**Schloßstr. 8
19053 Schwerin**

Datum: 12.Feb. 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 07.02.2017

Sehr verehrte Frau Latendorf, sehr geehrter Herr Crone,

Vielen Dank für Ihr Schreiben vom 07.02.2017! Mit Verwirrung haben wir, die Einwohner Groß Breesens, feststellen müssen, dass in der gesamten Stellungnahme des Landkreises nicht ein einziges Mal erwähnt wurde, dass es sich um den **Internationalen Radfernweg Berlin-Kopenhagen** handelt, und dieser Umstand ein wesentlicher Grund unserer Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h innerhalb des Ortes bildet. Das ist besonders irritierend, da vier Kilometer weiter derselbe Radfernweg Grund genug war, den gesamten Durchgangsverkehr zwischen den Orten Bellin und Mühlrosin von der Straße zu verbannen, und dort eine Fahrradstraße mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zum Schutz der Fahrradfahrer einzurichten. Wir würden den Landkreis bitten, diesen Widerspruch aufzuklären. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf einen Artikel in der SVZ - Güstrower Anzeiger vom 11.Februar 2017, in dem der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) MV empfiehlt, eine solche Fahrradstraße auch im Bereich Groß Breesen und Fortsetzung einzurichten. Das Ergebnis der Verkehrszählung ist durchaus aufschlussreich. Für solch einen ruhigen Zeitraum wie Anfang Juni (kaum landwirtschaftlicher und touristischer Verkehr) stellen 240 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 möchte ich noch auf die aktuelle Rechtsprechung hinweisen. Ich zitiere: "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 als auch nochmals auf die zusätzliche Funktion als Internationaler Radfernweg und Fußgängerweg. Zu den in der Verkehrsmessung erfassten *Höchstgeschwindigkeiten von durchschnittlich 28 und 30 km/h* 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. Das dies doch in der Stellungnahme des Landkreises erfolgte,

betrachten wir als zumindest unseriös. Auch auf Nachfrage konnte uns der Landkreis nicht mitteilen, ab welcher Fahrzeugdichte nach Meinung des Landkreises eine Gefährdung für die Bewohner, Radfahrer und Besucher des Hotels ausgehen würde. Auch das finden wir sehr irritierend.

Verwunderlich ist auch der Schluss des Landkreises, dass die Prüfung vor Ort keine erhöhte Gefährdungslage erbracht hätte, obwohl sowohl der Sachgebietsleiter des Amtes für Straßenbau und Verkehr, Herr Freier, als auch der stellvertretende Landrat, Herr Dr. Kraatz, bei der Ortsbegehung am 02.10.2015 selbst Zeuge einer unfallträchtigen Gefahrensituation in Höhe Groß Breesen Nr. 6 und 7 waren. Die Situation war und ist kein Einzelfall, und glücklicherweise waren zu diesem Zeitpunkt keine Fahrräder unterwegs! Am 01.06.2016 kam es dann an gleicher Stelle um 13.40 Uhr zu einem Unfall zwischen einem PKW und einem Traktor (Bild 1). Das dieser Unfall wieder einmal nicht der Polizei gemeldet wurde, dafür können wir nichts. Es liegt uns aber reichlich Bildmaterial und Zeugenaussagen zu diesem Unfall vor. Des Weiteren kam es in der Kurve vor dem Grundstück Groß Breesen 21 zu mindesten sechs Unfällen, in deren Folge sich die betroffenen Fahrzeuge nicht mehr aus eigener Kraft aus dem Graben bewegen konnten und nur mit Hilfe fremder Technik aus dem Straßengraben gezogen wurden. Da diese Unfälle (bis jetzt!) immer mit relativ geringen Sachschaden abliefen, ist es wohl nachvollziehbar, dass dort die Fahrzeugführer nicht die Polizei involvierten. Grund für diese Unfälle ist, dass sich die Straße für den Fahrzeugführer nicht erkennbar in Richtung Osten innerhalb der Kurve von 4,60 Meter Breite (Ausweichtasche) auf 3,50 Meter verjüngt, und bei entgegen kommenden Verkehr die Situation nachvollziehbar falsch eingeschätzt wird. Nicht extra aufführen möchte ich die vielen Stürze von (internationalen) Radwanderern, weil sie von dem Verkehr von der befestigten Straße gedrängt wurden und infolge im Gebüsch, im Straßengraben oder auf Abhängen landeten. Alle Dorfbewohner Groß Breesens können Ihnen da Beispiele anführen. Zu diesen Beispielen kommen noch diverse Sachschäden hinzu, wie umgefallene Straßenbäume, beschädigte Straßengräben und, als besonders hervorzuheben, ein umgefahrenes Bushalteschild (Bild 9). Die Gefährlichkeit wird auch an den vielen Bremsspuren von Gefahren- und Notbremsungen in den von uns besonders gefährlich eingeschätzten drei Straßenabschnitten deutlich (Bild 3 bis 8), wobei die letzte Bremsspur eines Traktors (Bild 8) erst vom gestrigen Tage stammt. Ich möchte auch in diesem Fall nochmals die aktuelle Rechtsprechung zitieren:“ 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.).“ Wir als Bürger Groß Breesens und als täglich mit den Unzulänglichkeiten dieser Straßenabschnitte konfrontierte sind übrigens der Meinung, dass dies für den gesamten Streckenabschnitt Ortseingang Groß Breesen bis zur Kreuzung L11 gilt, es nachhaltig Sinn macht, in diesem Streckenabschnitt des Radfernweges eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h einzuführen. Das hatten wir auch dem Landrat mitgeteilt.

Weiter sei zu bemerken, dass wir, die Einwohner Groß Breesens, beantragt hatten, eine Tempo-30-Zone nach § 45 (1c) StVO im gesamten Ortsbereich Groß Breesen einzuführen, da es sich - wie schon mehrfach erwähnt - um den internationalen Radwanderweg Berlin-Kopenhagen handelt, sich auf der Fahrbahn auch die Einwohner Groß Breesens, Touristen und die Besucher des Hotels bewegen und sich die Kinder wie auch die Rentner des Ortes nur durch Benutzung der Fahrbahn gegenseitig besuchen können. Besonders heikel ist das für die jungen Mütter mit Kinderwagen. Ich möchte dazu wieder die aktuelle Rechtsprechung zitieren:“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).“

Die Aussagen in der Stellungnahme des Landkreises zur Prüfung einer temporären Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb der Haltepunkte des Schulbusses sind entweder obsolet oder als unrichtig zu bezeichnen. Ich weiß nicht, woher oder von wann der Landkreis seine Informationen hat? Richtig ist, dass es sechs Kinder sind, die vom als Schulbus dienenden Kleinbus aufgenommen bzw. abgesetzt werden, und richtig ist, dass dies neben der Haltestelle am Gutshotel (Bücherhotel) auch in Höhe des Fahrgastunterstandes im Bereich der Grundstücke 5 und 24 geschieht (welcher gleichzeitig von uns als besonders gefährdet eingeschätzt wird), was vom Landkreis unrichtiger Weise bestritten wird.

Abschließend sei noch angemerkt, dass bis 2007 vor der von uns ebenfalls als gefährlich eingestuft, Kurve nach Grundstück 21 in Richtung Osten bereits ein 30-km/h-Schild stand wohl aufgrund der schlechten Einsehbarkeit der genannten Kurve. Unverständlicherweise wurde dieses Schild dann aber 2007 entfernt.

Wie Sie meinen oben aufgeführten Sachverhalten entnehmen können, möchten wir Ihrer Einschätzung, dass die Stellungnahme des Landkreises schlüssig wäre, in keinsten Weise folgen und bitten Sie, Ihre Einschätzung nochmals zu überdenken.

Hochachtungsvoll

Jörg M. M ü c k e t



Bild 1 (Unfall am 01.06.2016 um 13.40 Uhr in Höhe Groß Breesen Nr. 6 und 7)



Bild 2 (Höhe Grundstück 20)



Bild 3 (Höhe Grundstück 6!!)



Bild 4 (Höhe Grundstück 5)



Bild 5 (Höhe Grundstück 19 / Gutshotel)



Bild 6 (Höhe Grundstück 6)



Bild 7 (Höhe Grundstück 6)



Bild 8 (Höhe Grundstück 19 vom 11.02.2017!!)



Bild 9 (Umgefahrenes Bushalteschild Höhe Gutshoten und Grundstück 19)