

Der Kreistag des Landkreises Teltow-Fläming



Informationsvorlage

Nr. 4-0345/09-I

für die öffentliche Sitzung

Beratungsfolge der Fachausschüsse

Kreistag

14.09.2009

Einreicher: Landrat

Betr.: Messstellen für die Schul- und Spielwegsicherung

Luckenwalde, den 18.11.2021

Giesecke

Sachverhalt:

Zuarbeit zur Kreistagsvorlage Nr. 4-0258/09-KT für die Sitzung am 14. September 2009

Die Kreisverwaltung wird beauftragt, die Messstellen aufzulisten, die der Schul- und Spielwegsicherung dienen.

Von 76 Messstellen (darunter 9 mit fest installierten Anlagen), die die Mitarbeiter der Kreisverwaltung TF aufgrund von Beschlüssen der kreislichen Verkehrsunfallkommission (VUK) eingerichtet haben, dienten im Jahr 2008 48 Standorte der Schul- und Spielwegsicherung. Hierbei handelte es sich um die Messstellen:

1. L 73 in Hennickendorf, Luckenwalder Chaussee 24/Nähe Kita (Richtung Berkenbrück)
2. in Mahlow, Beethovenstraße 31 (in Höhe Kita "Zwergenstübchen")
3. in Blankenfelde, Karl-Liebknecht-Str. 72 (aus Richtung Mahlow)
4. K 7234, Ortslage Werben, An der Dorfstraße 15 (in Richt. Glienick)
5. L 40, AS 130, km 2,140 in Diedersdorf, Blankenfelder Chaussee 3 (aus Richt. Blankenfelde)
6. in Luckenwalde, R.-Breitscheid-Str. 51 (aus Richtung Zentrum)
7. in Glienick, Dorfaue 5, L 79 (aus Richtung Zossen)
8. in Nächst Neuendorf, Nächst Neuendorfer Landstraße 49, B 246 (in Richtung Zossen)
9. L 73 in Hennickendorf, Luckenwalder Chaussee 31/Nähe Kita (aus Richtung Berkenbrück)
10. B 96 in Zossen, Stubenrauchstraße 27 (in Richtung Dabendorf)
11. L 74 in Wünsdorf, Chausseestraße 16 (aus Richtung B 96)
12. in Stülpe, Sandstraße 32, L 73 (in Richtung Holbeck)
13. in Dabendorf, Goethestraße 41 (aus Richtung B 96)
14. in Luckenwalde, Arndtstraße/Nähe KITA (in Richt. Friesenstraße)
15. in Luckenwalde, R.-Breitscheid-Str./Höhe Nr. 119 (in Richtung Zentrum)
16. in Dahme, Baruther Straße in Höhe Grundschule (aus Richtung B 102 kommend)
17. L 70, Abschnitt 160, km 3,8 in Gebersdorf, Dorfstr. 61 (in Richt. Dahme)
18. L 70, Abschnitt 160, km 3,8 in Gebersdorf, Dorfstr. 63 (aus Richt. Dahme)
19. in Dahme, Baruther Straße in Höhe Grundschule (in Richtung B 102)
20. in Rangsdorf, Großmachnower Straße/Höhe Schule (aus Fahrtrichtung B 96)
21. in der Ortslage Mahlow, Trebbiner Str.37a (in Richtung Berlin)
22. in Mahlow, Trebbiner Str./Ecke Fliederweg (aus Richtung Berlin)
23. in Mahlow, Herbert-Tschäpe-Str./Höhe Gesamtschule (aus Richt. Berlin)
24. in Dabendorf, Goethestraße/Ecke Kastanienallee (in Richtung B 96)
25. L 76 in Mahlow, Teltower Str./in Höhe Freibad (in Richtung Teltow)
26. B 96 in Baruth, R.-Breitscheid-Str. 78 A (aus Fahrtrichtung Golßen)
27. L 74 in Wünsdorf, Chausseestr. 5 (in Fahrtrichtung B 96)
28. B 96 in Baruth, R.-Breitscheid-Str. 69 (in Fahrtrichtung Golßen)
29. L 79 in Glienick, Schulzendorfer Str. 7 (in Richtung Groß Schulzendorf)
30. L 792, Abschnitt 30, km 1,400 (in Richtung Mahlow)
31. L 79 in Glienick, Schulzendorfer Str. 14 (in Richtung Zossen)
32. in Christinendorf, Dorfstraße 13, B 246 (in Richtung Nunsdorf)
33. B 102 in Altes Lager, Treuenbrietzener Str. 5 (in Fahrtrichtung Jüterbog)
34. B 102, Abschnitt 200, km 5,372 in Altes Lager (in Richtung Treuenbrietzen)
35. in Mahlow, Glasower Damm, in Höhe der Grundschule (in Richtung Glasow)
36. in Rangsdorf, Großmachnower Str./Höhe Schule (in Fahrtrichtung B 96)
37. L 791, AS 10, km 0,828 in Mellensee/Höhe Schule (in Richtung Zossen)
38. K 7220, AS 30, km 3,823, in Löwendorf, Ahrensdorfer Straße (in Richt. Ahrensdorf)
39. B 246 in Zossen, Gerichtstraße 34 (aus Fahrtrichtung Telz)
40. K 7234 in Werben, An der Dorfstraße 14 (aus Richtung Glienick kommend)
41. L 795 in Thyrow, Bahnhofstraße 40 (in Fahrtrichtung B 101)
42. L 795 in Märkisch Wilmersdorf, Thyrower Str. 2 (aus Richtung Thyrow)

- 43. L 795 in Märkisch Wilmersdorf, Nunsdorfer Str. 2 (aus Richtung Nunsdorf)
- 44. L 795 in Thyrow, Bahnhofstraße 73 (aus Richtung B 101)
- 45. in Rehagen, Chausseestraße 35 (in Richtung Mellensee)
- 46. Dahme, Trift/Höhe Sportpark (in Ri. Grünstr.)
- 47. L 795, AS 10, km 5,680 in Thyrow, Bahnhofstraße (aus Ri. B 101)
- 48. Rehagen, Chausseestraße 43 (in Richtung Sperenberg)

Darüber hinaus ist von der Kreisverwaltung darzustellen, welche Gründe für eine Reduzierung von Messstellen ausschlaggebend waren.

Vorauszuschicken ist, dass im Berichtsjahr nicht nur ausschließlich Messstellen reduziert wurden, sondern auch 3 Messstellen neu errichtet werden konnten.

Es werden generell nur Standorte für die Geschwindigkeitsüberwachung eröffnet, die durch die Verkehrsunfallkommission (VUK) nach Bestätigung des Vorliegens der Voraussetzungen des Runderlasses beschlossen wurden. Ebenso erfolgt eine Schließung von Standorten, wenn die Voraussetzungen nicht mehr vorliegen.

2008 neu eröffnete Standorte:

- in Dahme, Trift/Höhe Sportpark (in Richtung Grünstraße)/Nähe Schule
- in Thyrow, Bahnhofstraße/Nähe Bushaltestelle (aus Richtung B 101)/L 795, AS 10, km 5,680
- in Rehagen, Chausseestraße 43 (in Richtung Sperenberg).

Alle 3 Standorte dienen der Schul- und Spielwegsicherung.

2008 geschlossene Standorte:

1. in Mahlow, Dorfstraße 4 (in Richtung Teltow)

Dieser Standort wurde vom 7. Mai 1997 aufgrund der Schul- und Spielwegsicherung eingerichtet.

2004 konnte das Verkehrszeichen 30 km/h entfernt werden, da eine Fußgängerlichtzeichenanlage vorhanden ist. Die danach zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wurde durch die meisten Verkehrsteilnehmer eingehalten, so dass 2007 beispielsweise nur noch eine Geschwindigkeitsüberschreitung i.H.v. 9 km/h gemessen werden musste. Der Standort wurde geschlossen.

2. in Blankenfelde, Am Stechberg 48 (in Richtung Erich-Klauserer-Str.)

Diese Messstelle wurde durch die VUK wegen einer vorübergehenden Baumaßnahme – Klausener Str./Ecke Zossener Damm - am 22.11.2006 eingerichtet und nach Abschluss der Maßnahme wieder geschlossen.

Der Bereich wurde bis dahin als „Stelle mit besonderer Gefährdung“ geführt.

3. in Blankenfelde, Rembrandtstraße 35 a-35 b (in Richtung L 40)

Diese Messstelle wurde ebenfalls wegen einer Baumaßnahme vorübergehend eingerichtet.

Der Standort wurde bis zum Abschluss der Umleitung ebenfalls als „Stelle mit besonderer Gefährdung“ geführt.

4. in der Stadt Trebbin, an der L 795, AS 10, km 0,736 aus und in Richtung Nunsdorf (in der Nähe der außerorts befindlichen Bushaltestelle am Umspannwerk).

Die Messstelle wurde in der Sitzung der VUK am 09.04.2008 geschlossen. Es gab seit 2006 keine Geschwindigkeitsüberschreitungen mehr, Schulkinder wurden nicht mehr beobachtet. Der Standort diente vorher der Schul- und Spielwegsicherung.

5. *in Saalow, Mellenseestraße 1 (in Richtung Mellensee)*

Die Schließung erfolgte a. G. der Veränderung des geschwindigkeitsreduzierten Bereiches.

6. *in Mellensee/Nähe Schule in Richtung Zossen (L 791, AS 10, km 0,856 und*

7. *in Mellensee/Nähe Schule aus Richtung Zossen (L 791, AS 10, km 0,925)*

Der Entscheidung lag die Festlegung zugrunde, den 30 km/h Bereich zu verkürzen, der sich nunmehr ausschließlich auf den Schulbereich beschränkt. Da sich die unter 6. und 7. genannten und damals bestätigten Standorte jetzt nicht mehr im Bereich der 30 km/h befinden, wurde beschlossen, dass für die Geschwindigkeitsmessungen nur noch der Standort L 791, AS 10, km 0,828 in Mellensee/Höhe Schule in Richtung Zossen (siehe Nr. 37 der Tabelle auf der S. 2) bestehen bleibt. Er dient nach wie vor der Schul- und Spielwegsicherung.

Insgesamt ist jedoch zu verzeichnen, dass die Einsätze auch bei verringerter Anzahl der Standorte in den Gemeinden von 775 im Jahr 2007 auf 846 im Jahr 2008 gesteigert wurden. Wenn trotzdem weniger Verfahren eingeleitet werden mussten, zeigt das eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, da sich mehr Verkehrsteilnehmer an die vorgeschriebene Geschwindigkeit gehalten haben.

Die rückläufige Anzahl der Verfahren generell im Jahr 2008 resultiert hauptsächlich aus dem Ausfall einer Kamera (stationär) an 76 Tagen durch einen Brandanschlag auf den Standort an der B 96, Anschlussstelle A 10 Süd, Rangsdorf, sowie aus den Verzögerungen beim Straßenbau an der B 96 in Zossen, wodurch der dort vorgesehene und bereits 2007 begonnene Standort im Jahr 2008 nicht in Betrieb gehen konnte.

Die Kreisverwaltung wird aufgefordert, zur nächsten Kreistagssitzung eine Stellungnahme zu Geschwindigkeitsbeschränkungen in den Nachtstunden abzugeben

Geschwindigkeitsbeschränkungen in den Nachtstunden liegen zumeist ursächlich in einer Lärmbelastung begründet und werden von der Straßenverkehrsbehörde dann angeordnet, wenn nachgewiesen ist, dass die Belastungen durch Lärm einen Bereich erreicht haben, der über der Zumutbarkeit liegt und Sofortmaßnahmen erforderlich sind.

Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) können im Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) als Orientierungshilfe für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze herangezogen werden, deren Überschreitung die Straßenverkehrsbehörde zur Ermessensausübung verpflichtet, weil sie – allerdings ganz allgemein - die Wertung des Normgebers zum Ausdruck bringen, von welcher Schwelle eine nicht mehr hinzunehmende Beeinträchtigung der jeweiligen Gebietsfunktion anzunehmen ist.

Die 16. BImSchV legt fest, ab welchen Pegeln mit schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche zu rechnen ist. Die in den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ vom 23. November 2007 aufgeführten Richtwerte lösen deshalb lediglich eine besonders intensive Prüfungspflicht zugunsten von Maßnahmen aus.

Näheres zu dieser Orientierungshilfe aus der 16. BImSchV bestimmen die Lärmschutz-Richtlinien-StV, auf die sich die Entscheidungen der Straßenverkehrsbehörde stützen. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen danach „insbesondere in Betracht“, wenn die dort genannten Richtwerte überschritten werden (siehe Abb. 1).

Zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm existieren verschiedene Grenz-, Richt- und Orientierungswerte, die jeweils ihren spezifischen Anwendungsbereich haben.

Gebietsart	Grenzwerte der 16. BImSchV	Orientierungswerte der DIN 18005	Grenzwerte der VLärmSchR 97	Richtwerte der Lärmschutz- Richtlinien-StV
	Tag / Nacht	Tag / Nacht	Tag / Nacht	Tag / Nacht
Gewerbegebiete	69 / 59	65 / 55	75 / 65	75 / 65
Kerngebiete	64 / 54	65 / 55	72 / 62	72 / 62
Dorf- und Mischgebiete	64 / 54	60 / 50	72 / 62	72 / 62
Besondere Wohngebiete	59 / 49 ⁽¹⁾	60 / 45	70 / 60 ⁽¹⁾	70 / 60 ⁽¹⁾
Allgemeine Wohngebiete	59 / 49	55 / 45	70 / 60	70 / 60
Kleinsiedlungsgebiete	59 / 49	55 / 45	70 / 60	70 / 60
Reine Wohngebiete	59 / 49	50 / 40	70 / 60	70 / 60
Kurgebiete, Krankenhäuser, Altenheime, Schulen	57 / 47	45 - 65 / 35 - 65 ⁽²⁾	70 / 60	70 / 60
Parkanlagen, Kleingartenanlagen	-	55 / 55	-	-

Tag 06.00 - 22.00 Uhr, Nacht 22.00 - 06.00 Uhr
⁽¹⁾ nicht gesondert aufgeführt, Einstufung daher wie Allgemeine Wohngebiete
⁽²⁾ Sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind; je nach Nutzungsart festzulegen
Für Industriegebiete gibt es keine Immissionsgrenzwerte.

Abb. 1 Tabelle: Grenz-, Richt- und Orientierungswerte beim Verkehrslärm in dB(A)

Ausgangspunkt ist hierbei die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wonach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO nicht erst dann Schutz vor Verkehrslärm ermöglicht und gewährt wird, wenn dieser einen bestimmten Schallpegel überschreitet. Es genügt vielmehr, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Nicht gemeint ist damit, dass allein die Einstufung einer Straße als Anliegerstraße bereits Maßnahmen einfordert, obwohl ein bestimmter Lärmgrenzwert nicht überschritten ist. Eher ist zutreffend, dass beispielsweise eine Anliegerstraße wegen der Sperrung einer anderen Straße künftig bedeutend mehr Verkehr aufnehmen muss und sich dadurch die bisherigen Belastungen durch Lärm mehr als ortsüblich verstärken.

Bei der Bestimmung der o. a. ortsüblichen Zumutbarkeit ist die Verkehrsfunktion einer Straße von Bedeutung. So hat das Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich darauf hingewiesen, dass „Verkehrslärm, der von den Anliegern einer Bundesfernstraße (einschließlich Ortsdurchfahrt) oder auch einer Landesstraße bzw. einer Kreisstraße wegen ihrer der Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung ertragen werden muss, nicht ohne weiteres in gleicher Weise den Anliegern einer Ortserschließungsstraße zumutbar ist“ (BVerwGE 74, Seite 239).

Bei der Prüfung, welcher Verkehrslärmschutz im Einzelfall rechtlich zulässig und geboten ist, ist auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit sowie auf das Vorhandensein bzw. Fehlen einer bereits gegebenen Lärmvorbelastung abzustellen.

Bei der Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens ist die Straßenverkehrsbehörde aber grundsätzlich gehalten, alle sachrelevanten öffentlichen Belange gegeneinander abzuwägen. Hierbei darf jedoch nicht verkannt werden, dass bei der pflichtgemäßen

Ermessensausübung auch andere Belange wie beispielsweise die Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder Verkehrsfunktion einer Straße zu berücksichtigen sind.

Nachfolgend ist eine Übersicht der Straßenabschnitte im Landkreis dargestellt (Abb. 2), die die Bereiche auflistet, in denen auf Grund der festgestellten Lärmbelastung nachts oder ganztägig zunächst als kurzfristige Erstmaßnahmen eine Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet wurde. Dem müssen nunmehr weiterführend bauliche Maßnahmen folgen, um eine dauerhafte Erleichterung für die Betroffenen zu erzielen. Gerade in der Nacht sind Kontrollen zur Durchsetzung der vorgegebenen Geschwindigkeit nicht durchgängig möglich, wodurch das Schutzziel nur teilweise erreicht wird.

B 102 OL Dahme, Jüterboger Straße (Vogelturm bis Baruther Str.)
B 102 OL Jüterbog, Pferdestraße-Große Straße (Heilig-Geist-Platz bis LZA Planeberg)
B 102 OL Jüterbog, Schloßstraße (Schillerstraße bis Am Spring)
B 101 OL Luckenwalde, Große Weinbergstraße (in beiden Fahrrichtungen)
B 101 OL Luckenwalde, Luckenwalder Str./Jüterboger Str./Jüterboger Tor (Arbeitsamt bis Schieferling)
Mahlow, Mahlower Straße (Am Sportplatz bis Grundstück Nr. 8)

Abb. 2: Übersicht über innerörtliche Straßenabschnitte im Landkreis TF mit einer Geschwindigkeitsreduzierung wegen Lärms auf 30 km/h

...und zu Möglichkeiten für eine generelle Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h vor Kindertagesstätten und Schulen

Im Landkreis Teltow-Fläming wurde in den vergangenen Jahren der inzwischen außer Kraft getretene Erlass des damaligen Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr zur Schul- und Spielwegsicherung vom 1. August 1992 intensiv und umfassend umgesetzt. Nach nunmehr fast 15 Jahren sollte davon ausgegangen werden, dass die damals als kurzfristig angedachte Maßnahme der Herabsetzung der Geschwindigkeit vor Schulen, Horteinrichtungen und Kindertagesstätten mittel- und langfristig durch bauliche Veränderungen im Straßenbereich ersetzt wird. Dies wurde mit mehr oder weniger großem Engagement der Kommunen verfolgt.

Es war nicht das Ziel, ausschließlich durch eine Geschwindigkeitsreduzierung mittels Verkehrszeichen dem zuständigen Straßenbaulastträger eine kostengünstige Möglichkeit zu offerieren, dem gegenüber aber für die Durchsetzung der Beschränkung einen auf Dauer unverhältnismäßig hohen Aufwand zu betreiben. Vielmehr war darin eine Sofortmaßnahme vorgegeben worden, um erste Schritte für eine damals noch aufzubauende Schul- und Spielwegsicherung einzuleiten. Dem mussten weitere Sicherheitsvorkehrungen folgen.

Daher wäre es einseitig, nur auf Geschwindigkeitsregelungen insbesondere dann abzustellen, wenn sie offensichtlich allein nicht ausreichen.

Der Erlass stellte daher darauf ab, dass in der Regel keine 30 km/h mehr erforderlich sind, wenn weitere Maßnahmen ergriffen wurden.

Nur dort, wo trotz großer Anstrengungen keine weiteren Sicherungsmöglichkeiten gefunden bzw. noch nicht umgesetzt werden konnten oder dort, wo sich trotzdem Gefahrenstellen (wie z. B. eine unübersichtliche Kurve an der Grundschule Mellensee) nicht beseitigen ließen, wurden 30 km/h beibehalten.

In diesem Zusammenhang sei auf die 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften hingewiesen, die folgende Zielstellungen setzt:

Eine übermäßige Beschilderung trägt erfahrungsgemäß zu einer allgemeinen Überforderung der Verkehrsteilnehmer, aber auch zu Akzeptanzproblemen bei. Daher wird zum Einen der Abbau des Schilderwaldes vorangetrieben und zum Anderen gleichzeitig die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer mehr eingefordert. Dies noch stärker als bisher im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer zu verankern, ist für die Sicherheit und Ordnung des heute massenhaften Straßenverkehrs, da die allgemeinen Verkehrsregeln an jedem Ort und in jeder Verkehrssituation gelten, zielführender als nur punktuell wirksame Verkehrszeichenregelungen.

Mit Verkehrszeichen soll nur dort gerechnet werden können, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Das bedeutet für die Straßenverkehrsbehörden gleichermaßen, Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, wo eben dies zwingend geboten ist. Das subjektive Empfinden eines Einzelnen kann daher nicht grundsätzlich einen Anspruch auf bestimmte verkehrsrechtliche Maßnahmen ableiten.

Außerdem befasst sich die kreisliche Unfallkommission in ihren Sitzungen regelmäßig mit Maßnahmen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer. In der Regel sind diese Bereiche, sofern bauliche Maßnahmen nicht umgesetzt werden konnten, mit den Öffnungszeiten der Schul-, Hort- oder Kita-Einrichtungen abgestimmt und auf 30 km/h reduziert. 63 % der kreislichen mobilen Standorte zur Geschwindigkeitsüberwachung dienen der Schul- und Spielwegsicherung.

Entsprechend einer durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung veranlassten Untersuchung der Unfälle mit Beteiligung von Kindern im Land Brandenburg zwischen 2005 und 2007 im Umkreis von 200 m vor Grundschulen wurde festgestellt, dass sich dort nur 5 % aller Kinderunfälle ereignen, 95 % an völlig anderen Punkten. Hierbei ist zu beachten, dass man in der Regel nur maximal 150 m im Umkreis von Schulen in eine 30 km/h –Regelung einbezieht, so dass eine generelle Geschwindigkeitsreduzierung keinen Sicherheitsgewinn bringt.

Ohne die Besonderheit des Einzelfalles zu prüfen eine generelle flächendeckende Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h einzuführen, geben die Vorschriften der StVO eben gerade nicht vor.