Landkreis Teltow-Fläming

Die Landrätin

29.1.2020

Antwort der Verwaltung zur Anfrage des Abgeordneten Danny Eichelbaum, CDU/BV/FDP/VUB-Fraktion im Kreistag Teltow-Fläming, zu Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung an Kreisstraßen

Sachverhalt:

Vielerorts gibt es auch im Landkreis Teltow-Fläming von den Bürgerinnen und Bürgern den Wunsch, Kreisstraßen verkehrsberuhigt zu gestalten. Viele Anwohner werden aufgrund des PKW- und/oder LKW-Verkehrs mit Lärmbelästigungen und/oder Gefahrensituationen konfrontiert.

Ich frage daher die Kreisverwaltung:

1. Auf welchen Kreisstraßen im Landkreis Teltow-Fläming wurden verkehrsberuhigende bauliche Maßnahmen seit 2010 verwirklicht? Welche Voraussetzungen müssen dafür gegeben sein und gibt es dazu eine Prioritätenliste?
2. Welche Modellprojekte für Verkehrsberuhigungen in bestehenden Ortschaften auf Kreisstraßen im Landkreis Teltow-Fläming gibt es oder sind in Planung?
3. Welche verkehrsberuhigenden Maßnahmen kann sich der Straßenbaulastträger zur Lärmreduzierung, Verbesserung der Sicherheit und zur Verringerung der Emissionen in Ortsdurchfahrten auf Kreisstraßen vorstellen?
4. Wann ist mit einer Entscheidung, nach fast einem Jahr seit der Antragstellung, für die Kreisstraße 7218 Ortsdurchfahrt Frankenförde zu rechnen?

Für die Kreisverwaltung beantwortet die Landrätin Frau Wehlan die Fragen wie folgt:

Zu Frage 1:

Im Landkreis Teltow-Fläming wurden in folgenden Ortslagen bauliche Anlagen zur Verkehrssicherung hergestellt:

- K 7229 Gadsdorf, Mittelinseln an den Ortseingängen
- K 7225, Abschnitt 60 Baruth, Tropfen mit Querungshilfe

vor 2010:

- K 7216 Woltersdorf, 2 Querungshilfen
- K 7223 Scharfenbrück, Mittelinsel an einem Ortseingang
- K 7238 Glasow Fahrbahnaufweitung mit Querungshilfe
- Ortsumgehung Dornswalde
- Ortsumgehung Liebätz

Ziel aller baulichen Maßnahmen an Kreisstraßen ist es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Art und Weise ergibt sich aus der örtlichen Situation, wie z. B. einer Linienführung, die begünstigt, dass Kraftfahrer die zulässige Geschwindigkeit überschreiten oder Querungsbeziehungen, an denen die Sicht unzureichend ist. Weiterhin sind die entsprechenden straßenbaulichen sowie straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften sowie der Platzbedarf zu beachten.
Eine Prioritätenliste gibt es diesbezüglich nicht. Vielmehr werden die Schwerpunkte Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit sehr gründlich vor jeder Baumaßnahme untersucht. Des Weiteren werden in der Verkehrsunfallkommission diesbezügliche Themen mit allen Beteiligten (Verkehrspolizei, Straßenverkehrsamt, Straßenbaulastträger etc.) erörtert. Auffällige Stellen und Verkehrssituationen werden analysiert und daraus resultierende straßenbauliche oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen abgeleitet und abgestimmt.

Zu Frage 2:

Hinsichtlich einer Verkehrsberuhigung gibt es durch den Landkreis als Baulastträger der Kreisstraßen keine Modellprojekte. Wie schon dargelegt, werden vor jedem geplanten Straßenbauprojekt diesbezügliche Untersuchungen der einzusetzenden baulichen Maßnahmen durchgeführt.

Zu Frage 3:

Um Straßen, insbesondere Ortsdurchfahrten, sicherer und emissionsreduzierter zu gestalten, können bauliche und auch gestalterische Maßnahmen zum Einsatz kommen. So erfolgt die Trassierung der Fahrbahn bei einer Erneuerung so, dass die Sichtbeziehungen verbessert werden. Um den Charakter der brandenburgischen Dörfer zu erhalten, werden Elemente wie markante Baumstandorte, Angerbereiche oder Denkmäler in die Planung einbezogen. Dadurch werden Räume eingegrenzt und optisch eingeengt, was zur Reduzierung der Geschwindigkeit von Verkehrsteilnehmern beiträgt. Die Beläge von Straßen und Gehwegen werden so ausgewählt, dass sie den aktuellen Anforderungen entsprechen. Die vom Ministerium veröffentlichten Leitfäden zur Gestaltung fließen in die Planung der Ortsdurchfahrten ein. Bei der Auswahl der Einzelmaßnahmen werden die Verkehrssituation, das städtebauliche Umfeld, die Nutzungsanforderungen und die Wirksamkeit der Maßnahmen untersucht und berücksichtigt. Das Hauptproblem ist die Überschreitung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit. Diese Problematik tritt gehäuft an den Ortseingängen auf. In vielen Fällen ist dem Kraftfahrer nicht eindeutig klar, wie die Situation zu beurteilen ist. Die Übergänge von der freien Strecke zur Ortsdurchfahrt müssen dem Kraftfahrer verdeutlichen, dass er sein Fahrverhalten den innerörtlichen Gegebenheiten anzupassen hat. Um dies zu erreichen, muss das Verkehrsschild, die Ortstafel, sowie die beginnende Bebauung gut sichtbar sein. Weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung müssen aus der jeweiligen örtlichen Situation abgeleitet werden. Mittelinseln an Ortseingängen können den Beginn der Ortsdurchfahrt verdeutlichen und insbesondere den Kraftfahrer zwingen, die Geschwindigkeit zu reduzieren. Ein weiteres Ziel ist es, einseitig geführte Radwege dadurch „aufzulösen“ und die Radfahrer sicher auf die Fahrbahn zu führen.
Da der bauliche Aufwand sehr hoch ist, werden derartige Einrichtungen im Zusammenhang mit einem grundhaften Ausbau der Straßen hergestellt. Der Landkreis beantragt für den grundhaften Ausbau von Straßen regelmäßig Fördermittel.

Zu Frage 4:

Für die Kreisstraße 7218 liegt seit dem 07.03.2019 ein Antrag auf verkehrsrechtliche Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes für den Bereich des Kopfsteinpflasters in Frankenförde vor. Seitens des Landreises Teltow-Fläming, hier durch das Straßenverkehrsamt, ist die Entscheidung getroffen worden, eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h anzuordnen. Die Anordnung ergeht, sobald das Anhörungsverfahren gemäß dem Verwaltungsverfahrensgesetz in Verbindung mit der Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO abgeschlossen ist. Derzeit steht die Stellungnahme der Gemeinde Nuthe-Urstromtal noch aus. Sollten sich aus der Stellungnahme keine neuen Ermessenserwägungen ergeben, wird nach Ablauf der Anhörungsfrist am 24.01.2020 die Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung an den Straßenbaulastträger ergehen. Im Rahmen der Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme zum Lärmschutz der Wohnbevölkerung

wurde hier auf der Grundlage einer aktuellen Verkehrszählung und einer Lärmberechnung die o. g Entscheidung getroffen.
Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung und der zur Verfügung stehenden alternativen Wegstrecken wurde entschieden, die Geschwindigkeit für alle Verkehrsarten auf 30 km/h zu reduzieren. Diese Entscheidung umfasst ausschließlich den Bereich des Kopfsteinpflasters auf der Kreisstraße, da nur hier eine erhöhte Lärmbelastung für die Anwohner festzustellen ist.

Wehlan