

61 - Planungsamt
61.9 Kreisstraßen
Bröring

Cloppenburg, den 13.03.2017

1.) Vermerk:

**Antrag der Gruppe „Grüne/UWG“ auf Aufnahme des Tagesordnungspunktes „Geplanter Ausbau der K 300 von Augustendorf bis zur L 831 in Neumarkhausen“ in die Tagesordnung der Verkehrsausschusssitzung am 14.03.2017;
Beantwortung der Fragen in der Sitzung**

Einleitung 1.:

Im Protokoll der Sitzung des Verkehrsausschusses am 17.01.2017 heißt es auf Seite 10 zum Tagesordnungspunkt 9: „Für die Einrichtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in diesem Bereich sei die Stadt Friesoythe als Verkehrsbehörde zuständig. Diese habe jedoch eine Ausdehnung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h über den Bestand hinaus abgelehnt, so dass diesbezüglich keine Planänderungen vorgenommen werden konnten.“ Auf Nachfrage hat die Stadt Friesoythe jedoch erklärt: „Wie ich bereits erläutert habe, hat nicht die Stadt Friesoythe zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf der K 300 Stellung genommen, sondern sie ist der Empfehlung der Verkehrskommission nachgekommen. [...] Teilgenommen haben neben den Sachbearbeitern der unteren Verkehrsbehörde bei der Stadt auch jeweils ein Vertreter der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr [...], der Straßenmeisterei Friesoythe der Polizeiinspektion Cloppenburg/Vechta [...] sowie des Ordnungsamtes des Landkreises Cloppenburg 1...]. 1...]

Von daher bedarf es bei der anstehenden Entscheidung zum Ausbau der K 300 nicht nur der Expertise der Verkehrskommission. Ich verweise auf deren Ergebnis, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung nach der Fahrbahnverbreiterung der K 300 aus rechtlicher Sicht für nicht erforderlich gehalten wird. Das heißt weder, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung rigoros abgelehnt wird, noch dass in die Entscheidung weitere Aspekte wie der Naturschutz eingeflossen sind. Wenn die Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung unter Abwägung aller Interessenslagen sinnvoll und im rechtlichen Rahmen umsetzbar ist, wird sich die Stadt hier natürlich nicht entgegenstellen.“

Frage 1 a):

Räumt die Kreisverwaltung ein, dass die in der letzten Sitzung des Verkehrsausschusses behauptete Ablehnung der Stadt Friesoythe, die Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h auf der K 300 auszuweiten, nicht den Tatsachen entsprach?

Antwort 1 a):

Nein. Wie in der letzten Sitzung des Verkehrsausschusses dargestellt, ist für die Einrichtungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen ausschließlich die Stadt Friesoythe als untere Verkehrsbehörde im Stadtgebiet Friesoythe zuständig. Gespräche mit Bürgermeister Stratmann hatten zum Ergebnis, dass eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung gegenüber dem jetzigen Bestand aufgrund des vorliegenden Sachverhaltes nicht erfolgen wird. Zuletzt wurde diese Haltung von der Stadt Friesoythe (vertreten durch Herrn Corbes, Leiter des Fachbereiches 3, Stadtentwicklung) auf der

Anliegerversammlung am 19.10.2016 gegenüber dem Landkreis und den Anliegern zweifelsfrei dargestellt.

Frage 1 b):

Steht die Kreisverwaltung einer Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h auf der K 300 offen gegenüber?

Antwort 1 b):

Für die Einrichtung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist auf dem Gebiet der Stadt Friesoythe alleine die Stadt Friesoythe als zuständige untere Verkehrsbehörde zuständig. Die Verkehrskommission hat lediglich beratende Funktion, der Landkreis gar keine Zuständigkeit. Deshalb steht der Landkreis Anordnungen der Stadt neutral gegenüber. Sollte sich die Stadt dazu entschließen, die Geschwindigkeitsbegrenzung noch in der Planungs- bzw. Genehmigungsphase zum Ausbau der K 300 auszuweiten, wird dies in den Planungen berücksichtigt werden.

Einleitung 2.:

Im Protokoll der Sitzung des Verkehrsausschusses am 17.01.2017 heißt es auf Seite 10 zum Tagesordnungspunkt 9: „Bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h seien aus Verkehrssicherheitsgründen Hindernisse, wie z. B. Bäume, in einem Abstand von 4,50 m vom Fahrbahnrand zu entfernen, wenn keine Schutzeinrichtungen angebracht werden sollen. Der Abstand betrage bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h 7,50 m.“

Frage 2 a):

Ist die Kreisverwaltung der Auffassung, dass die genannten Abstände aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich sind und/oder sind die genannten Abstände Voraussetzung für die Inanspruchnahme von Fördermitteln?

Antwort 2 a):

Auf Bundes- und Landesebene sind die entsprechenden Richtlinien zum passiven Schutz an Straßen (RPS 2009) verbindlich eingeführt worden. Sie stellen somit den aktuellen Stand der Technik dar und haben aufgrund ihrer Kategorie R1 eine hohe Verbindlichkeit. Landesfördermittel werden nur zur Verfügung gestellt, soweit der Antragsteller bei seinen Planungen den Stand der Technik, also alle gültigen Richtlinien zum Straßenbau berücksichtigt.

Frage 2 b):

Werden die genannten Abstände stets bei Neu-, Um- oder Ausbauten von Kreisstraßen angewendet — auch wenn eine Inanspruchnahme von Fördermitteln von Anfang an nicht in Betracht kommt?

Antwort 2 b):

Der Landkreis Cloppenburg baut seit 2012 seine Kreisstraßen auf Grundlage der Kreisstraßenverbreiterungsprogramme aus. Bei Maßnahmen, für die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz beantragt werden, wird die RPS vollständig angewendet. Hingegen erfolgt dieses bei Maßnahmen für die keine Förderung beantragt wird, nicht durchgehend. Dort wird in den Bereichen mit Baumbestand, aber außerhalb der Bereiche mit hoher Abkommenswahrscheinlichkeit, die RPS nicht angewendet. Dort wird lediglich eine baum- und hindernisfreie Zone in einem 2,0m Abstand vom Fahrbahnrand geschaffen. Eine Nachrüstung von Schutzeinrichtungen und damit eine nachträgliche Einhaltung der RPS bleiben damit möglich. Dieses Vorgehen erfolgt in

Abstimmung mit der Verkehrssicherheitskommission und ist im Verkehrsausschuss am 4.12.2012 berichtet worden.

Frage 2 c):

Gibt es eine (ggf. kostenintensivere) Möglichkeit, die Fördermitteln für den Ausbau in Anspruch zu nehmen und dennoch mehr Bäume zu erhalten (z.B. durch zusätzliche Schutzeinrichtungen)?

Antwort 2 c):

Nein, beim Ansatz dieser Planung gibt es grundsätzlich keine rechtlich durchsetzbare (auch ggf. kostenintensivere) Möglichkeit, die Straße auszubauen und dabei mehr Bäume zu erhalten. Die Baumfällungen sind für die geänderten Straßenanlagen und die erforderliche baumfreie Zone für die Aufstellung von Schutzplanken erforderlich. (Ein geplanter Verzicht auf Fördermittel könnte sich lediglich auf die Menge an Schutzplanken auswirken, sofern man auf diese in Teilen entgegen der RPS 2009 verzichtet.)

Frage 2 d):

Wäre es bei einem Verzicht auf die Inanspruchnahme von Fördermitteln für den Ausbau möglich, mehr Bäume zu erhalten?

Antwort 2 d):

Ein genereller Verzicht auf Fördermittel kommt aus Gründen der Verpflichtung zur Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Verwaltung nicht in Betracht. Aber auch ein Verzicht auf Förderung würde die Situation in Bezug auf die zu fällenden Bäume nicht ändern.

Frage 2 e):

Wäre es möglich, mit einer durchgehenden Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h eine Fahrbahnverbreiterung zu vermeiden?

Antwort 2 e):

Auch bei 70 km/h stellt eine Breite von 6,00 m bei der vorliegenden Straßenklasse ein Minimum dar. Der gewählte RQ 9 gemäß RAL ist der kleinste Querschnitt für Landstraßen. (Entsprechend des hohen Schwerverkehrsanteils mit SV = 160 Kfz/24h ist die Einstufung nach RAL in die Entwurfsklasse 3 vorzunehmen. Dieses würde einen RQ11 nach sich ziehen. Jedoch kann dieser verschmälert werden, da der SV-Anteil < 300 Kfz/24h beträgt.) Geringere Breiten würden den in hohem Maße vorhandenen Schwerlastverkehr im Begegnungsverkehr weiterhin zwingen, die Fahrbahn zu verlassen.