

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 1032
des Abgeordneten Christoph Schulze
Fraktion der SPD
Drucksache 2/3024

Verkehrslage in der Region Baruth - Teltow-Fläming

Die kleine, sehr alte Stadt Baruth im Süden des Landkreises Teltow-Fläming verfügt über einen großen Schatz an historischer Bausubstanz. Dieser war lange Zeit gefährdet, da die vielbefahrene Bundesstraße 96 direkt durch Baruth führt. Die Gewerbegebiete Bernhardsmühle I. und II. sorgten zusätzlich zu starker Belastung durch Schwerlastverkehr. Aus diesem Grunde wurde als Autobahnzubringer zur A 13 die alte preußische Straße Dornswalde-Massow vom Landkreis Teltow-Fläming mit großer Unterstützung des Landes ausgebaut, um die Gewerbegebiete direkt anzuschließen.

Nun befindet sich aber die Straße von Baruth nach Dornswalde noch in sehr schlechtem Zustand. Die Anbindung zum Zubringer Dornswalde-Massow ist chaotisch: Die ausgebaute Straße endet mitten im Wald und verzweigt sich in mehrere Waldwege. Nur Ortskundige können hier den Weg nach Baruth oder in der anderen Richtung zur Autobahn finden. Weder geordnete Wegeführung noch Ausschilderung machen eine Orientierung möglich.

Deshalb fließt nach wie vor die hauptsächliche (Schwerlast-) Verkehrsmenge durch Baruth und sorgt weiter für Belästigungen und Beschädigungen. Die Stadtverordnetenversammlung versuchte mehrfach, das Tempo im innerstädtischen Bereich auf 30 zu begrenzen, scheiterte damit aber.

Aus diesem Grunde frage ich die Landesregierung:

1. Wer ist für die Ausschilderung in beiden Richtungen zwischen A 13 und Baruth zuständig?
2. Gibt es ein Konzept für die Ausschilderung?
3. Warum ist die Anbindung nach Baruth noch nicht gelöst?
4. Welche Verwaltungsstelle wird zu welchem Termin und mit welchem Aufgabenvolumen tätig werden?

Datum des Eingangs: 09.10.1996 / Ausgegeben: 14.10.1996

5. Wie unterstützt die Landesregierung den Fortgang des Projekts?
6. Wann und von wem wird das Straßenstück zwischen Dornswalde und Baruth in einen für Schwerlastverkehr geeigneten Zustand versetzt?
7. Wie stellt man sich die Anbindung des Autobahnzubringers Massow-Baruth an die B 96 (Kreuzung mit der Eisenbahnstrecke Berlin-Dresden) gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz vor? Gibt es konkrete Planungen, Termine und welche Kosten entstehen in der Folge für wen?
8. Mit welchen Gründen wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 96 in der Ortslage Baruth auf Tempo 30 abgelehnt?
9. Was unternimmt die Landesregierung, um im Ort Baruth zumindest befristet bis zur vollständigen Fertigstellung des Autobahnzubringers die Einwohner vor den Folgen des Durchgangsverkehrs zu schützen, z.B. durch Tempobeschränkungen, wie sie z.B. an innerstädtischen Strecken der B 96 in Zossen ausgewiesen sind?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1:

Die Landkreise Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald als untere Straßenverkehrsbehörden in Abstimmung mit dem Brandenburgischen Autobahnamt.

Zu Frage 2:

Ja. Die Konzepte für die Ausschilderung befinden sich in der Abstimmung zwischen beiden Kreisen.

Zu Frage 3:

Die Verkehrsverbindung zwischen Baruth und Massow ist durchgängig befahrbar. Am 13.06.1996 wurde der neu ausgebaute Abschnitt zwischen Dornswalde und Massow (ehemaliger Waldfahrweg) dem Verkehr übergeben. Ein Teil eingesparter Mittel aus diesem Vorhaben kann für eine Zustandsverbesserung des Abschnittes Dornswalde-Baruth eingesetzt werden.

Zu Frage 4:

Für die Umsetzung der baulichen Maßnahmen sowie der angeordneten Beschilderung ist im Landkreis Teltow-Fläming das Tiefbauamt zuständig.

Der Landkreis Teltow-Fläming hat den Auftrag zur Rekonstruktion der Kreisstraße Zo VII auf dem Streckenabschnitt von Dornswalde nach Baruth bereits vergeben, und der Baubeginn ist erfolgt. Es ist vorgesehen, die Baumaßnahme mit einem Volumen von ca. 1,4 Mio DM bis zum November 1996 abzuschließen. Nach Abschluß der Rekonstruktion ist auch dieser Streckenabschnitt und damit die gesamte Verkehrsverbindung Baruth-Massow für Schwerlastverkehr geeignet.

Zu Frage 5:

Die Baumaßnahme "Ausbau der Kreisstraße Zo VII Dornswalde-Massow" war eine Maßnahme des EFRE-Programms und wurde vom Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie gefördert nach Prüfung und Befürwortung durch das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr.

Zu Frage 6:

Siehe Beantwortung unter Frage 4.

Zu Frage 7:

Zur Entlastung der Stadt Baruth vom Schwerlastverkehr in nördlicher Richtung ist die Umverlegung der Kreisstraße Zo VII im Bereich des neuen Gewerbegebietes vorgesehen. Die Auftragserteilung für die notwendigen Planungsunterlagen wird vorbereitet.

Die Kosten einschließlich Brückenbauwerk über die Eisenbahnstrecke Berlin-Dresden betragen ca. 13,5 Mio DM.

Der Kreis Teltow-Fläming stellt sich den Baubeginn für 1998 vor. Die Deutsche Bahn AG orientiert auf eine Realisierung nach dem Jahr 2000.

Entsprechend dem Eisenbahnkreuzungsgesetz sind die Kosten für das Brückenbauwerk zu je einem Drittel vom Bund, der Deutschen Bahn AG und dem Landkreis Teltow-Fläming zu erbringen.

Über die Bereitstellung der erforderlichen Fördermittel durch das Land und den Bund können aufgrund der Haushaltssituation gegenwärtig keine Aussagen getroffen werden.

Zu Frage 8:

Auf der Bundesstraße 96 konzentriert sich regionaler und überregionaler Verkehr, letztlich verstärkt durch die Inbetriebnahme der Verbindungsstraße von Baruth zur A 13, Anschlußstelle Massow.

Der Straßenzustand wurde durch Deckenerneuerung verbessert.

Die Polizei stuft den Streckenabschnitt aufgrund der vorliegenden Unfallanalyse als unauffällig ein.

Der Lärmpegel im Streckenbereich erfordert kein Einschreiten, da die Immissionswerte nur vereinzelt, insgesamt aber nicht überschritten werden.

Für Geschwindigkeitsreduzierungen aufgrund von Erschütterungen existiert keine Rechtsgrundlage.

Aus diesen Gründen wurde die Beibehaltung der üblichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befürwortet. Wegen zu geringer Gehwegbreiten ist die Geschwindigkeit punktuell an einigen Stellen auf 30 km/h reduziert worden.

Zu Frage 9:

Die Funktion der Bundesstraße 96 ist in der Antwort zu Frage 8 dargelegt.

Ein genereller Schutz der Einwohner vor eventuellen nachteiligen Wirkungen des Durchgangsverkehrs an einer Bundesstraße ist nicht möglich. Die gegenwärtige Verkehrssituation rechtfertigt auch keine großräumige Ortsumgehung, die, falls später erforderlich, als Bestandteil des künftigen Bedarfsplanes Bundesfernstraßen beantragt werden müßte.