



<b>DS: 44/2020</b>	
<b>Anfrage</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich	<input type="checkbox"/> nicht öffentlich

Einreicher: AfD-Fraktion		Datum:	Version: 1
	<b>Beratungsfolge</b>	Sitzungstermin	
1	Stadtverordnetenversammlung	24.09.2020	
2			
3			
4			

**Thema:**

Kreisverkehr „Babette“ an der B109/B198

**Wortlaut:**

Wie bewerten Bürgermeister und Verwaltung Möglichkeit und etwaigen Nutzen eines Umbaus der Kreuzung an der B109/B198 zu einem Kreisverkehr, insbesondere in Hinblick auf Machbarkeit, Synergieeffekte mit anderweitigen anstehenden Bauvorhaben, Auswirkungen auf den laufenden Verkehr – darunter insbesondere Verkehrssicherheit –, umwelttechnische Aspekte sowie die optische Ausgestaltung?

Inwieweit und wann können Bürgermeister und Verwaltung die technische und zeitliche Machbarkeit eines solches Umbauvorhabens mit dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg bei der nächsten gemeinsamen Sitzung besprechen?

**Begründung:**

Kreisverkehre sind ein international anerkannter Verkehrsbestandteil. An den richtigen Stellen eingesetzt bieten sie zahlreiche Vorteile gegenüber herkömmlichen (Ampel-) Kreuzungen. So zeichnen sie sich allgemein durch eine höhere Verkehrssicherheit aus. Dies resultiert insbesondere aus ihrer größeren Übersichtlichkeit für den laufenden Verkehr sowie aus einer niedrigeren Durchschnittsgeschwindigkeit bei der Befahrung. Selbst im Falle eines doch einmal eintretenden Unfalles führen diese Aspekte gemeinhin zu einem glimpflicheren Verlauf.

Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass solche Kreisverkehrsknotenpunkte eine höhere Durchlassgeschwindigkeit ermöglichen, also mehr Fahrzeuge pro Zeiteinheit passieren können als im Falle regulärer Kreuzungen. Dies bedeutet zusätzlich eine geringere Lärm- und Umweltbelastung, da unnötiges Anhalten, Warten und Anfahren entfallen.

Sofern genügend Platz vorhanden ist, kann grundsätzlich jede bestehende Kreuzung zu einem Kreisverkehr umgerüstet werden. Auch bei mehreren sich kreuzenden Straßen sind für die Umstellung keine aufwendigen bzw. komplexen Steuerungstechniken notwendig. Richtig dimensioniert lässt sich überdies selbst ein hohes Verkehrsaufkommen ohne größere Stauentwicklung bewältigen.

Weitere Vorteile von Kreisverkehren sind die im Vergleich zu Kreuzungen geringeren Wartungskosten und eine erhöhte Navigationsflexibilität, die auch Schwertransporten Wendemanöver ermöglichen, die an regulären Kreuzungen nicht möglich wären und die keinerlei Behinderung oder Gefährdung des sonstigen Verkehrsflusses bedeuten. Aufgrund dieser Vorteile erachten wir die Überprüfung, ob ein Umbau der Kreuzung an der B109/198 zu einem Kreisverkehr möglich und sinnvoll ist, für geboten.

gez. F. Teichner  
AfD-Fraktion



**Antwort des Bürgermeisters:**

Grundsätzlich teilt die Stadtverwaltung die Auffassung des Fragestellers, dass Kreisverkehre an den dafür geeigneten Stellen durchaus geeignet sind, den Verkehrsfluss zu befördern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und geringere Lärm- und Umweltbelastungen sicherzustellen.

In den letzten 15-18 Jahren wurden zahlreiche Untersuchungen an verschiedenen Knotenpunkten zwischen Bundes-/Landes- und Gemeindestraßen vorgenommen. Hauptprobleme für die Anordnung eines Kreisverkehrs sind der nicht unerhebliche Flächenverbrauch (je nach Verkehrsbelastung), die Notwendigkeit, dass die angeschlossenen Straßen eine annähernd gleiche Verkehrsbelastung haben und die sichere Führung von Fußgängern und Radfahrern, die bei einer Anlage eines Kreisverkehrs häufig eine höhere Reise-/Querungszeit haben, was nicht selten zu Akzeptanzverlusten führt. Unter Berücksichtigung der Schulwegsicherung sind nicht selten trotz eines Kreisverkehrs Lichtsignalanlagen (LSA) erforderlich, was z.B. eine aus dem Jahre 2009 erarbeitete Studie zur Anbindung der Baustrasse an den Seeweg und den Rathausvorplatz belegte. Auch bedürfen die Belange blinder und sehbehinderter Fußgänger bei der Gestaltung von Kreisverkehren eine besonders tiefgründige Untersuchung, da, anders als bei ampelgeregelten Kreuzungen, die Verkehrsströme akustisch nicht zu erfassen und zuzuordnen sind.

In den letzten Jahren wurden folgende Knotenpunkte unter dem Gesichtspunkt der Anlage eines Kreisverkehrs untersucht:

- a) Anbindung der Uckerpromenade an die B 109 im Zuge des Umbaus des Nordufers im Vorfeld der Landesgartenschau. Hier entschied man sich schlußendlich vor allem aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit und der deutlich unterschiedlichen Verkehrsbelastung der angeschlossenen Straßen für die jetzt vorhandene bauliche Lösung mit LSA und Abbiegespur in die Uckerpromenade.
- b) Die Anbindung der B 198 (Baustraße) an den Rathausvorplatz/Seeweg (2009), ebenfalls im Zuge der Vorbereitung der LAGA 2013. Auch hier war letztendlich aus verschiedenen Gründen die jetzige Lösung die geeignetere Variante.
- c) Im Jahre 2008 wurden auch die beiden Knotenpunkte an der L 26 vor dem Sparkassencenter und an der Einmündung Brüssower Allee/Siedlungsstraße untersucht (siehe DS 150/2008). Neben Problemen mit der Flächenverfügbarkeit scheiterten die damaligen Überlegungen vor allem an der Tatsache, dass der Landesbetrieb Straßenwesen (LS) als Baulastträger für diesen Bereich keinen Handlungsbedarf sah. Somit hätte die Stadt allein, ohne Kostenteilung mit dem Baulastträger, diese millionenschweren Investitionen tätigen müssen.
- d) Ein in seiner Ausprägung durch die Anbindung von 5 Verkehrsarmen etwas kleinerer und ungewöhnlicher Kreisverkehr, der nur gemeindliche Straßen anbindet, wurde 2016 im Bereich des neuen Wohngebietes am Grünen Weg von der Stadt geplant und finanziert.
- e) Beim Knotenpunkt L 26 (vor AWP/Tankstelle Glaser) bzw. der Kreisstraße nach Wollenthin/Bündigershof sieht der LS im Rahmen des Autobahnzubringers einen Handlungsbedarf. Allerdings ziehen sich die damit verbundenen Planungen schon deutlich über 15 Jahre hin. Nach derzeitigem Stand rechnet der LS mit dem Bau im Jahre 2021.



Mit Blick auf den vom Fragesteller ins Spiel gebrachten Kreisverkehr an der „Babette-Kreuzung“ ist festzuhalten, dass es auch hier erhebliche Probleme mit der Flächenverfügbarkeit gibt. Der Bereich der Baustraße wies bereits 2005 bei Verkehrszählungen einen sehr hohen Schwerlastanteil von 13 % auf. Dieser hohe Anteil ist auf die nahegelegenen Autobahnen A 11 und A 20 sowie den sog. Mautausweichverkehr entlang der B 198 Richtung Woldegk zurückzuführen. Selbst für einen „Kleinen Kreisverkehr“ müsste somit der Fahrbahnaußendurchmesser nicht weniger als 35 m betragen, mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg ergibt sich ein Gesamtaußendurchmesser von 43 m. Bereits mit dem Regelmaß von 35 m (wohl gemerkt für einen kleinen Kreisverkehr) sind Flächen auf den anliegenden Grundstücken Sanitätshaus Delphin (ehemals Pit-Stop), Friseurgeschäft Babette etc. zu erwerben und man würde den Bereich des denkmalgeschützten Stadtparkes beeinträchtigen müssen. Die Verkehrsflächen rücken noch weiter an die vorhandene Bebauung heran, was insbesondere im Bereich der Eckbebauung Külz-Straße/Baustraße zu nachteiligen Auswirkungen für die Bewohner führen würde. Der Schwerlastverkehr würde künftig dichter an den vorhandenen Bebauungen entlangfahren, so dass mit deutlich höheren Schall- und Erschütterungsbelastungen für die Anwohner zu rechnen ist. Weitere Überlegungen sind auch deshalb müßig, da seitens des Baulastträgers an allen Zu-/Abfahrten (B 198/B 109/ L26) es überhaupt keine Überlegungen gibt, am jetzigen Zustand etwas zu ändern. Der Knotenpunkt ist gut ausgebaut; 2020/21 wird die Fahrbahnoberfläche komplett mit einer Deckenerneuerung ertüchtigt werden. Somit wird es keine Kostenteilung zwischen Stadt und LS geben, mithin würde die Stadt diese Investition in Millionenhöhe komplett selbst bezahlen müssen.

---

Hendrik Sommer

Bürgermeister