

Kleine Anfrage

der Abg. Nicole Razavi CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Planungsstand Kreisverkehr an der Einmündung K 1425
in L 1218 (Schlater Straße) in Ursenwang/Manzen**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie beurteilt sie die Verkehrssicherheit an der Einmündung der K 1425 in die L 1218 (Schlater Straße) in Ursenwang/Manzen unter Berücksichtigung und Benennung der Unfallzahlen in den vergangenen Jahren?
2. Weist die Kreuzung Leistungsdefizite oder gravierende bauliche Mängel auf?
3. Wie beurteilt sie den möglichen Bau eines Kreisverkehrs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an dieser Kreuzung?
4. Welche alternativen Maßnahmen kämen infrage, um die dortige Verkehrssituation zu verbessern?
5. Warum wurde die vom Straßenbauamt Göppingen im Jahr 2008 vorgelegte Planung für die Anlage eines Kreisverkehrs an der oben genannten Kreuzung sowie eines weiteren Kreisverkehrs im Zuge der K 1425 an der Einmündung Kastanienstraße bislang nicht realisiert?
6. Wer war in den vergangenen zehn Jahren bzw. ist aktuell als Baulasträger für die beiden betroffenen Straßen und damit für Planung und möglichen Bau des Kreisverkehrs zuständig?
7. Sind die K 1425 und die L 1218 von der für Mitte des Jahres 2019 vorgesehenen Umstufung des überregionalen Verkehrsnetzes im Zuge des Ausbaus der B 10 betroffen?
8. Welche Auswirkungen hat die geplante Umstufung auf die Baulasträgerschaft der beiden betroffenen Straßen und damit auf die Zuständigkeit für den möglichen Bau des Kreisverkehrs?

9. Welche sonstigen Gründe stehen einer möglichen Wiederaufnahme der Planungen entgegen?
10. Ist eine finanzielle Förderung des möglichen Kreisverkehrsneubaus durch das Land Baden-Württemberg denkbar?

12.07.2018

Razavi CDU

Begründung

Durch die momentane Funktion der K 1425 als Umleitungsstrecke und zusätzliche Verkehre kommt es an der Einmündung der K 1425 in die L 1218 in Ursenwang/Manzen zu langen Rückstaus, die zum Teil bis Eschenbach reichen. In der Folge kommt es im Einmündungsverkehr in die zur Hauptverkehrszeit stark befahrene L 1218 zu riskanten Einfädelmanövern und gefährlichen Situationen. Dieser momentan verstärkte Effekt zeigt sich indes auch ohne Umleitungsfunktion unter normaler Nutzungslast. Mit der Kleinen Anfrage soll geklärt werden, warum der rund zehn Jahre alte Planungsansatz für einen Kreisverkehr an der betreffenden Kreuzung bis heute nicht weiterverfolgt wurde und nach Alternativen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gefragt werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 8. August 2018 Nr.24-39-K1425/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie beurteilt sie die Verkehrssicherheit an der Einmündung der K 1425 in die L 1218 (Schlater Straße) in Ursenwang/Manzen unter Berücksichtigung und Benennung der Unfallzahlen in den vergangenen Jahren?*

An der Einmündung L 1218/K 1425 wurden vom 1. Juli 2013 bis zum 30. Juni 2018 insgesamt 19 Verkehrsunfälle polizeilich registriert. Von diesen Verkehrsunfällen waren 16 auf Vorfahrtsverletzungen (Einbiegen/Kreuzen) zurückzuführen. Zwei Verkehrsunfälle ereigneten sich im Begegnungsverkehr (Streifen bzw. Auffahren) und einer infolge einer Vorrangmissachtung beim Abbiegen. Bei diesen Verkehrsunfällen wurden insgesamt fünf Verkehrsteilnehmer leicht und eine Person schwer verletzt. Die Kriterien für die Klassifizierung als „Unfallhäufungsstelle“ sind jedoch nicht gegeben.

In den vergangenen drei Jahren ereigneten sich jährlich jeweils fünf Verkehrsunfälle. Im Jahr 2016 waren alle Unfälle dem Typus „Einbiegen/Kreuzen-Unfall“ zuzuordnen. Die Auswertung der Verkehrsunfalldaten zeigt, dass der aus der K 1425 kommende untergeordnete Verkehr insbesondere beim Linkseinbiegen in die L 1218 Unfälle verursacht. Vor diesem Hintergrund wird seitens der Polizei der Umbau des Knotens zu einem Kreisverkehr befürwortet.

Letztmalig wurde im Oktober 2016 eine Verkehrsschau der Einmündung der K 1425 in die L 1218 unter Beteiligung von Polizei, Verkehrsbehörde und Straßenbetreiber durchgeführt. Bei diesem Termin wurde entschieden, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit die zulässige Geschwindigkeit auf 50 km/h zu reduzieren. Da die Einmündung L 1218/K 1425 keine Unfallhäufungsstelle gemäß der Definition des Merkblatts zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen

darstellt, wurde der Knoten in den seitherigen, regelmäßig stattfindenden Verkehrsschauen nicht mehr explizit aufgenommen und vor Ort begutachtet.

Die zuständigen Stellen werden im Rahmen einer gemeinsamen Ortsbesichtigung die Verkehrssicherheitsaspekte prüfen und klären, welche kurzfristigen Handlungsmöglichkeiten bestehen.

2. Weist die Kreuzung Leistungsdefizite oder gravierende bauliche Mängel auf?

Der durch den Umleitungsverkehr bedingte Rückstau auf der K 1425 stellt eine temporäre Sondersituation dar. Beim sonst üblichen Verkehrsaufkommen liegen für die Einmündung keine Hinweise auf Defizite in der Leistungsfähigkeit vor. Gravierende bauliche Mängel des bestehenden Knotens sind nicht bekannt.

3. Wie beurteilt sie den möglichen Bau eines Kreisverkehrs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an dieser Kreuzung?

Der Bau eines Kreisverkehrsplatzes stellt eine Möglichkeit dar, die Verkehrssicherheit am Knotenpunkt zu verbessern. Detaillierte Untersuchungen liegen hierzu allerdings nicht vor.

4. Welche alternativen Maßnahmen kämen infrage, um die dortige Verkehrssituation zu verbessern?

Grundsätzlich könnten zur Verbesserung der Verkehrssituation auch andere verkehrliche oder bauliche Maßnahmen beitragen. Denkbar wären beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen, Maßnahmen zur besseren Erfassung der Verkehrssituation, die Erweiterung des Knotens um Ein- und/oder Abbiegespuren oder eine Signalanlage. Detaillierte Untersuchungen bzw. Gegenüberstellungen möglicher Alternativen zur Einschätzung von Machbarkeit und Wirksamkeit liegen dem Land nicht vor.

5. Warum wurde die vom Straßenbauamt Göppingen im Jahr 2008 vorgelegte Planung für die Anlage eines Kreisverkehrs an der oben genannten Kreuzung sowie eines weiteren Kreisverkehrs im Zuge der K 1425 an der Einmündung Kastanienstraße bislang nicht realisiert?

Die Planung für die beiden Knotenpunkte wurde durch das gemeinsame Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen betrieben. Da die Einmündungen hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Unfallsituation nicht kritisch waren, wurde mit Blick auf die Vielzahl anderer wichtiger Maßnahmen die Priorität herabgesetzt. Eine Finanzierung bzw. Bezuschussung vonseiten des Landes war aus den oben genannten Gründen daher nicht möglich. Das Straßenbauamt hat daher die Planungen im Jahr 2017 gestoppt.

6. Wer war in den vergangenen zehn Jahren bzw. ist aktuell als Baulastträger für die beiden betroffenen Straßen und damit für Planung und möglichen Bau des Kreisverkehrs zuständig?

Straßenbaulastträger für die L 1218 war und ist das Land Baden-Württemberg, Straßenbaulastträger für die K 1425 war und ist der Landkreis Göppingen.

7. Sind die K 1425 und die L 1218 von der für Mitte des Jahres 2019 vorgesehenen Umstufung des überregionalen Verkehrsnetzes im Zuge des Ausbaus der B 10 betroffen?

Die L 1218 ist von der vorgesehenen Umstufung betroffen. Sie soll zur Kreisstraße abgestuft werden. Die K 1425 ist von der Umstufung nicht betroffen.

8. *Welche Auswirkungen hat die geplante Umstufung auf die Baulastträgerschaft der beiden betroffenen Straßen und damit auf die Zuständigkeit für den möglichen Bau des Kreisverkehrs?*

Das Land wird nach der Umstufung nicht mehr für den Knotenpunkt zuständig sein. Die Straßenbaulast der L 1218 geht auf die zuständige untere Verwaltungsbehörde über.

9. *Welche sonstigen Gründe stehen einer möglichen Wiederaufnahme der Planungen entgegen?*

Die Straßenumstufung ist im Jahr 2019 vorgesehen. Eine bauliche Umsetzung ist unter Beachtung des notwendigen Zeitbedarfs für das Planungsverfahren einschließlich der Naturschutzbelange vorher nicht möglich. Aufgrund der Vielzahl anderer Maßnahmen mit hoher Priorität im Landesstraßennetz und der nur begrenzt verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen wird das Land die Planung vor der Umstufung daher nicht mehr aufnehmen.

10. *Ist eine finanzielle Förderung des möglichen Kreisverkehrneubaus durch das Land Baden-Württemberg denkbar?*

Kreisverkehrsplätze sind hinsichtlich der kommunalen Baulastanteile grundsätzlich nach LGVFG förderfähig, wenn sie bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Diese ergeben sich aus der VwV LGVFG.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor