

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Hans-Ulrich Rülke FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Kreisverkehr an der Landesstraße L 562 zwischen Pforzheim/ Büchenbronn und Pforzheim/Sonnenberg

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Vor- und Nachteile sieht sie in Kreisverkehren anstelle von Kreuzungen an den Stellen, an denen Landesstraßen an schwach besiedeltem Gebiet vorbei in bewohnte Siedlungen hineinführen?
2. Welche Schlüsse zieht sie daraus hinsichtlich der Einrichtung eines Kreisverkehrs an der L 562 an der Kreuzung Büchenbronner Straße (L 562) mit der Hercyniastraße/Auf der Rotplatte in Pforzheim?

03. 09. 2020

Dr. Rülke FDP/DVP

Begründung

Die L 562 führt vom Pforzheimer Stadtteil Büchenbronn hinab nach Pforzheim und passiert dabei mehrere Stadtteile, u. a. den Stadtteil Sonnenberg, der über eine Kreuzung an die L 562 (Büchenbronner Straße) angeschlossen ist. Insbesondere außerorts von Süden kommend treten viele Fahrzeuge hangabwärts mit hoher Geschwindigkeit in diese Kreuzung ein. Ein Kreisverkehr wäre aus Sicht vieler Anwohner eine geeignete Maßnahme, die Fahrzeuge zu einer frühzeitigen Geschwindigkeitsreduktion zu animieren und gefährliche Situationen zu entschärfen, ohne den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen.

Antwort

Mit Schreiben vom 29. September 2020 Nr. 2-39-L 562/40 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Vor- und Nachteile sieht sie in Kreisverkehren anstelle von Kreuzungen an den Stellen, an denen Landesstraßen an schwach besiedeltem Gebiet vorbei in bewohnte Siedlungen hineinführen?

Bei jedem Neu- oder Umbau eines Knotenpunktes bedarf es einer individuellen Einzelfallprüfung, Abstimmung und Abwägung, welche Knotenpunktform optimal in Hinblick auf die damit zu erzielende Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität, Realisierbarkeit, Akzeptanz und Wirtschaftlichkeit ist. Im Vergleich zu signal- und vorfahrtsgeregelten Knotenpunkten bieten Kreisverkehrsplätze (KVP) folgende Vor- und Nachteile:

Vorteile

Die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes (KVP) kann zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knotenpunkt führen. So zeichnen sich KVP durch niedrigere Unfallzahlen, vor allem aber durch eine gegenüber anderen plangleichen Knotenpunktformen im Regelfall geringere Unfallschwere aus, da ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau, eine einfache Vorfahrtregelung, bessere Sichtverhältnisse und eine geringere Anzahl von Konfliktpunkten vorliegen. In Ortseingangsbereichen können KVP darüber hinaus ein wirksames Instrument zur Geschwindigkeitsreduzierung sein.

KVP besitzen eine relativ hohe Kapazität. Die Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sind im Durchschnitt geringer als bei anderen Knotenpunktformen, jedoch nur solange die Kapazitätsgrenze nicht überschritten ist. Außerhalb der Spitzenzeiten fallen im Gegensatz zu Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen geringere Fahrzeitverluste an. Insbesondere für Knotenpunkte mit starken Abbiegebeziehungen, bzw. bei Verknüpfung gleichrangiger Straßen mit ähnlich hohen Verkehrsmengen sind KVP gut geeignet. Ferner können Sie der baulichen Verdeutlichung eines Wechsels der Straßencharakteristika oder der Straßenkategorie dienen.

Bedingt durch die gleichmäßigere Fahrweise und ein reduziertes Anfahren-/Abbremsen entstehen an KVP tendenziell geringere Lärmemissionen als an anderen Knotenpunktformen. An Minikreisverkehren können sich allerdings bei starkem Schwerverkehr durch das Überfahren der Kreisinsel höhere Lärmemissionen ergeben. Die Schadstoffemissionen sind aus den vorgenannten Gründen geringer als bei anderen Knotenpunktformen.

Nachteile

Sehr große Unterschiede in den Verkehrsbelastungen der einzelnen Knotenpunktarme sprechen gegen die Anlage von Kreisverkehren. Gleiches gilt bei unterschiedlicher funktionaler Bedeutung der zu verknüpfenden Straßen, wenn die ununterbrochene Verkehrsführung und damit die Bevorrechtigung auf einer übergeordneten Straße ausdrücklich erwünscht ist. Auch ein hoher Fußgänger- oder Radverkehrsanteil stehen der Einrichtung eines KVP entgegen, da dieser den Verkehrsablauf beeinträchtigt und das Ausfahren aus dem Kreisverkehr durch querende Personen verzögert wird. Ein KVP ist darüber hinaus nicht angezeigt, wenn der Knotenpunkt schlecht erkennbar ist, z. B. hinter einer Kuppe liegt oder der Knotenpunkt regelmäßig von Großraum- und Schwertransporten passiert wird.

Die Anlage eines KVP ist ferner auszuschließen, wenn keine ausreichende Fläche für dessen sachgerechte Ausführung einschließlich der Geh- und Radwege zur Verfügung steht. Gleiches gilt für Fälle in denen keine ausreichende Verkehrskapazität bzw. Verkehrsqualität oder kein ausreichender Stauraum für wartende Kraftfahrzeuge erreicht werden kann. Die Baukosten eines KVP sind im Regelfall höher als bei konventionellen Knotenpunktformen und es sind entsprechend aufwendige Planungs- und Baurechtsverfahren erforderlich.

2. Welche Schlüsse zieht sie daraus hinsichtlich der Einrichtung eines Kreisverkehrs an der L 562 an der Kreuzung Büchenbronner Straße (L 562) mit der Hercyniastraße/Auf der Rotplatte in Pforzheim?

Die Einmündung der Straße „Auf der Rotplatte“ in die L 562 liegt innerhalb der verkehrsrechtlichen Ortsdurchfahrt (Z. 310/311 StVO), sodass im Bereich der Einmündung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt. Die Ortstafel befindet sich rund 50 m südlich der Einmündung (Richtung Büchenbronn). Im Bestand ist nur das Rechtseinbiegen von der Straße „Auf der Rotplatte“ in die L 562 „Büchenbronner Straße“ zulässig. Das Linkseinbiegen (Richtung Büchenbronn) ist bereits seit vielen Jahren verboten. Diese Verkehrsbeziehung wird rückwärtig über die Julius-Naeher-Straße und die Friedrich-Hecker-Straße zum planfreien Knotenpunkt der Carl-Schurzstraße mit der Büchenbronner Straße (L 562) geführt. Dadurch ist die verkehrssichere Anbindung in Richtung Büchenbronn gewährleistet.

Die Einmündung L 562/Auf der Rotplatte ist derzeit nicht unfallauffällig und war auch in den vergangenen Jahren nicht als Unfallhäufungsstelle auffällig. Insofern besteht hinsichtlich der Verkehrssicherheit kein Handlungsbedarf zur baulichen Umgestaltung der Einmündung.

Weiterhin wurde durch das Regierungspräsidium Karlsruhe die Leistungsfähigkeit eines KVP an dieser Stelle überprüft. Grundlage der Überprüfung war eine Verkehrszählung der Stadt Pforzheim vom 26. April 2016. Selbst unter Ansatz eines Bypasses für Rechtseinbiegende und eines nur geringen Verkehrsaufkommens für die derzeit verbotenen Linkseinbiegenden von der Straße „Auf der Rotplatte“ in die L 562 ergibt sich für die morgendliche Spitzenstunde eine nicht ausreichende Leistungsfähigkeit eines KVP, weshalb ein solcher an dieser Stelle keine geeignete Möglichkeit zur baulichen Umgestaltung der Kreuzung darstellt.

Hinsichtlich der in der Begründung zur Kleinen Anfrage angesprochenen Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit durch Verkehrsteilnehmer/-innen, die aus Richtung Büchenbronn kommend in Richtung Pforzheim fahren, hat die für die Geschwindigkeitsüberwachung zuständige Stadt Pforzheim mitgeteilt, dass stationäre Überwachungsanlagen in Pforzheim ausschließlich an Unfallhäufungsstellen installiert werden. Da eine solche an dieser Einmündung nicht vorliegt, wird eine stationäre Anlage nicht in Betracht gezogen. Stattdessen wurden bereits mobile Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt, die in Abständen fortgeführt werden. Der Standort des Messfahrzeuges war hierbei die Bushaltestelle unterhalb der Einmündung der Straße „Auf der Rotplatte“. Überwacht wurde dabei der aus Richtung Büchenbronn in den Einmündungsbereich einfahrende Verkehr (zulässige Geschwindigkeit 50 km/h).

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor