



Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
Postfach 7107, 24171 Kiel

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
Schleswig-Holstein (LBV-SH)
Niederlassung Rendsburg
Kieler Straße 19
24768 Rendsburg

20
21 23K

LBV-SH -Niederlassung Rendsburg-		31
Eing.	05. Sep. 2014	
Az.: 209	Anl.: /	

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Mein Zeichen: 316-553.10-B430/L328_NMS
Meine Nachricht vom:

Herr Lohmann
Bernd.Lohmann@lbv-sh.landsh.de
Telefon: 0431 383-2081
Telefax: 0431 383-2926

29. August 2014

Ausbau des Knotenpunktes B430/L328/K12 zum Kreisverkehrsplatz in Neumünster, Prüfung einer Verkehrstechnischen Untersuchung

- Bezug 1: Schreiben des LBV S.-H., Niederlassung RD an Stadt NMS vom 20.03.2014
Bezug 2: E-Mail des LBV S.-H., Niederlassung RD vom 22. Mai 2014 an Herrn Kriese,
Stadteilvorsteher Neumünster Gartenstadt
Bezug 3: „Verkehrstechnische Überprüfung“ der SBI Verkehr GmbH, Hamburg, vom
Januar 2011

Die im Bezug genannten Unterlagen habe ich geprüft und stelle dazu folgendes fest:

Der gewünschte Umbau des Knotenpunktes in einen Kreisverkehrsplatz ist – wie bereits von Ihrer Seite festgestellt – nicht zielführend. Ein derartiger Umbau ist an dieser Stelle keine geeignete Möglichkeit, alle tatsächlich vorhandenen Verkehrsströme zu kanalisieren.

Mit einem Kleinen Kreisverkehr wird in keiner Weise die erforderliche Qualitätsstufe erreicht, diese Bauform braucht deshalb nicht näher betrachtet zu werden.

Ein „großer Kreisverkehr mit Bypass“ erreicht im Prognosefall die Qualitätsstufe C unter der Voraussetzung, dass an allen vier Knotenpunktarmen Bypässe gebaut werden. Daraus ergeben sich neue Konfliktpunkte beim Einordnen der Fahrzeuge aus diesen Bypässen in die Hauptströme. Ich verweise dazu im Hinblick auf die RAL 2012 (Richtlinie für die Anlage von *Landstraßen*, der Hinweis zu den Bypässen sollte aber auch hier innerorts beachtet werden), Punkt 6.4.15: „Ergibt der Nachweis gemäß dem HBS, dass mehr als ein Bypass erforderlich wird, ist zu prüfen, ob eine andere Knotenpunktart zweckmäßiger ist.“ Außerdem würden sich hier für Fußgänger und Radfahrer deutlich längere Wege ergeben, womit sich die Situation für diese Verkehrsteilnehmer deutlich verschlechtern würde. Ein Kreisverkehrsplatz mit vier Bypässen ist damit als nicht zielführend einzustufen.

§ 3 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) regelt die Baulast und legt die Pflichten des Baulastträgers fest. In Abs. (1) heißt es dazu: „Die Träger der Straßenbaulast haben ... die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu



bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen.“ Das bedeutet, dass auch den Verkehrsbeziehungen der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen Aufmerksamkeit zu widmen ist.

In der Verkehrstechnischen Untersuchung wurde allein für den Turbo-Kreisverkehr eine gute bis sehr gute Verkehrsqualität ermittelt. Die Rahmenbedingungen für einen Turbo-Kreisverkehr sind jedoch in keiner Weise erfüllt. So sollten Turbo-Kreisel in der Regel nur außerorts vorgesehen werden. Auch bedingt diese Bauform, dass Fußgänger und Radfahrer die Knotenpunktarme nicht höhengleich kreuzen sollen. Entweder sollten Über- bzw. Unterführungen hergestellt werden oder es sollen neue Quermöglichkeiten mit deutlich größerem Abstand zur Kreisfahrbahn geschaffen werden. Beides bedeutet eine wesentliche Verlängerung der Wege für Fußgänger und Radfahrer, ggf. noch kombiniert mit Treppen und / oder Rampen. Diese deutliche Verschlechterung der Verkehrssituation steht im krassen Widerspruch zu den o. g. Vorgaben des FStrG.

Im Ergebnis der Überprüfung stelle ich fest, dass – wie bereits in der Verkehrstechnischen Überprüfung (Bezug 3) beschrieben und in Ihren Schreiben (Bezug 1 und 2) dargestellt – ein Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt B 430 / L 328 / K 12 nicht die erforderliche Verbesserung der Verkehrssituation erwarten lässt. Die Nähe der Knotenpunkte bedingt eine Abhängigkeit voneinander, die in der Abfolge LSA - Kreisverkehr – LSA keine ausreichende Steuerungsmöglichkeit hat. Die vorhandenen Lichtsignalanlagen ermöglichen eine gemeinsame, aufeinander abgestimmte Steuerung und dadurch eine wesentlich höhere Kapazität. In Verbindung mit der Optimierung der Abbiegespuren wird damit die Verkehrssituation deutlich verbessert werden können.

Zeitlich begrenzte „Ausnahmesituationen“ bei Großveranstaltungen im Bereich der „Holstenhallen“ werden immer wieder zu Problemen im Knotenpunkt führen, dies ist dann aber nicht der baulichen Gestaltung des Knotens geschuldet sondern dem außergewöhnlich hohen Verkehrsaufkommen zu diesen Terminen.


Kohlsaatz