



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Wolfgang Kubicki (FDP)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Neue Anschlussstelle an der B 202 zwischen Rendsburg-Süd und Osterrönfeld

1. Trifft es zu, dass an der B 202 zwischen Rendsburg-Süd und Osterrönfeld eine neue Anschlussstelle in Form einer Brücke geplant wird?

Es trifft zu, dass die neue Anschlussstelle für die Verlegung der L 255 und die Anbindungen für die Gewerbegebiete beidseitig der B 202, dem Messegebiet und dem neuen Hafen-Kiel-Canal als höhenfreier Anschluss (Brücke) konzipiert ist.

2. Wurde ggf. auch die mögliche Alternative eines „Turbo-Kreisverkehrs“ geprüft und wenn nein, warum nicht bzw. aufgrund welcher Vorschriften ist ein Turbo-Kreisverkehr an der o.a. Anschlussstelle ggf. ausgeschlossen?

Es wurden verschiedene Anschlusssysteme für die neue Anbindung untersucht. Kreisverkehre befanden sich auch darunter.

Aus folgenden Gründen ist die höhenfreie Lösung gewählt worden:

- Diese Knotenpunktsform entspricht der anbau- und zufahrtfreien Streckencharakteristik der B 202 zwischen der BAB A 210 und der 4-streifigen B 77.
- Die Leistungsfähigkeit erfordert diese Knotenpunktsform, ein Kreisverkehr wäre nicht ausreichend leistungsfähig.
- Das regelmäßige Befahren mit überbreiten und überlangen Fahrzeugen aus dem Hafen-Kiel-Canal würde jeweils eine Sperrung der hoch be-

lasteten Bundesstraße erfordern. Eine Ausbildung der neuen Anschlussstelle als Kreisverkehr würde damit zu nicht vertretbaren Verkehrsbeeinträchtigungen führen.

- Durch das gewählte Anschlusssystem entstehen im nachgeordneten Straßennetz ausreichend Leistungsreserven (Stauraum), um den Messeparkplatz anbinden zu können.
- Durch das Brückenbauwerk können die Radfahrer und Fußgänger die hoch belastete B 202 sicherer queren.

3. Wie wirkt sich ein Turbo-Kreisverkehr im Vergleich zu einer Brücke auf den Verkehrsfluss an dieser Stelle insgesamt aus?

Der übergeordnete Bundesstraßenverkehr müsste dem Verkehr innerhalb des Kreisels die Vorfahrt gewähren. Es ist zu erwarten, dass der Verkehr aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der B 202 dann regelmäßig zum Stillstand kommt. Anfahrvorgänge, insbesondere durch den Schwerverkehr, stellen zusätzliche Immissionsbelastungen dar. Bei dem geplanten höhenfreien Anschlusssystem würde die B 202 stetig befahren werden, die Verkehrsteilnehmer aus den zuführenden Straßen könnten sich mit Hilfe der Ein- und Ausfädelungsspuren in den fließenden Verkehr einordnen.

4. Wo gibt es derzeit in Schleswig-Holstein so genannte "Turbo-Kreisverkehre, welche Verkehrsaufkommen (KFZ/Tag) können diese ggf. aufnehmen?

In Schleswig-Holstein gibt es keine Turbokreisverkehre. In Baden-Baden wurde im Zuge der B 500 der erste Turbokreisverkehr Deutschlands erstellt. Es wurden dort maximale Verkehrsstärken von 3238 Pkw-E/h ermittelt, hohe Leistungsreserven bestehen nicht (Straße und Autobahn, Ausgabe 4.2008 und 5.2008). Eine Auswertung des Verkehrsgutachtens ergibt, dass die Verkehrsstärken der neuen Anschlussstelle über denen in Baden-Baden liegen werden.

5. Wie hoch wären an der o.a. Anschlussstelle die Baukosten eines Turbo-Kreisverkehrs im Vergleich zu einer Brücke?

Die geschätzten Baukosten für einen Turbokreisverkehr mit den dazugehörigen Straßenaufweitungen betragen ca. 2,0 Mio. €. Die Kosten für ein Bauwerk für die Radfahrer und Fußgänger, die die B 202 queren, wurden dabei nicht berücksichtigt. Die Baukosten für die neue Anschlussstelle bestehend aus der Brücke, den dazugehörigen Rampen, den Straßenaufweitungen und den Anschlussarmen betragen ca. 4,0 Mio. €.

6. Wie hoch schätzt die Landesregierung die zu erwartenden Folgekosten (Unterhaltung, etc.) in den kommenden 20 Jahren bei einem Brückenbau, welche Kosten entstünden ggf. im Vergleich zu einem Turbo-Kreisverkehr?

Die Unterhaltungskosten für einen höhenfreien Anschluss und einem Turbo-kreisverkehr mit den dazugehörigen Straßenaufweitungen sind gleich hoch anzusetzen. Das zusätzliche Brückenbauwerk erfordert jährlich Unterhaltungskosten in Höhe von 7.000 € (Grundlage: Ablösungsrichtlinien des Bundes).

7. Welchen Einfluss auf die Lärmentwicklung hätte ein Turbo-Kreisverkehr an dieser Stelle, insbesondere mit Blick auf Folgekosten für notwendige Lärmschutzmaßnahmen im Vergleich zum Bau einer Brücke?

Das gewählte Anschlusssystem löst keine Lärmschutzansprüche aus. Gleiches gilt für einen Kreisverkehr. Dadurch, dass ca. 28.000 Kfz/24h einschließlich des Schwerverkehrs der B202 für den Kreisverkehr abgebremst werden und danach wieder beschleunigen, ist mit erhöhten Emissionen, insbesondere des Lärmes zu rechnen.