

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
mit Antwort der Landesregierung  
- Drucksache 17/4694 -**

**Welche Bedeutung haben Kreisverkehre in Niedersachsen?**

**Anfrage des Abgeordneten Marcus Bosse (SPD)** an die Landesregierung, eingegangen am 26.11.2015, an die Staatskanzlei übersandt am 02.12.2015

**Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr** namens der Landesregierung vom 22.12.2015, gezeichnet

In Vertretung der Staatssekretärin

Ute Stahlmann

**Vorbemerkung des Abgeordneten**

Kreisverkehre haben sich in den vergangenen Jahren insbesondere an Landesstraßen zu einer geeigneten Knotenpunktform entwickelt. Sie gelten als Verkehrsanlagen mit hoher Leistungsfähigkeit und sicherem Verkehrsablauf, wie der Allgemeine Deutsche Automobilclub 2014 schreibt. Sowohl die geringere Geschwindigkeit, mit der Verkehrsteilnehmer den Kreisverkehr durchfahren, als auch die geringe Anzahl an Konfliktpunkten sorgen für erhöhte Verkehrssicherheit. Durch einen höheren Verkehrsfluss als bei einer vorfahrts- oder signalgesteuerten Kreuzung ist der Kreisverkehr aus umweltpolitischer Sicht sinnvoll, da weniger Abgase und Lärm entstehen. Auch die Wartungskosten sind gegenüber einer signalgesteuerten Kreuzung geringer.

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Kreisverkehre kommen in der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) beim Neubau von Straßen mit der Neuanlage von Knotenpunkten sowie beim Umbau von Knotenpunkten zur Ausführung.

Sie sind oft eine gute Wahl.

Kreisverkehre können

- die Verkehrssicherheit an Knotenpunkten erhöhen, insbesondere durch eine gegenüber anderen plangleichen Knotenpunktformen systematisch geringere Unfallschwere,
- als wirksames Instrument zur Geschwindigkeitsreduzierung (z .B. im Ortseingangsbereich) dienen,
- eine relativ hohe Kapazität besitzen, wobei die Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmenden im Mittel geringer sind als an anderen Knotenpunktformen und geringere Rückstaulängen entstehen,
- sich besonders für Knotenpunkte mit starken Abbiegebeziehungen eignen,
- besonders Vorteile bei stark wechselnden Belastungszuständen (z. B. zwischen Berufs- und Freizeitverkehr) bieten,
- sich besonders eignen zur Verknüpfung gleichrangiger Straßen oder auch zur Kenntlichmachung eines Wechsels der Straßencharakteristiken oder der Straßenkategorie,
- bei ausreichend großem Außendurchmesser mehr als vier Knotenpunktarme verknüpfen,
- problemloses Wenden ermöglichen,

- mit einer geringeren Flächenversiegelung als bei anderen vergleichbar leistungsfähigen Knotenpunktformen auskommen, wobei der Flächenbedarf von Mini-Kreisverkehren besonders gering sein kann,
- durch die gleichmäßigere Fahrweise einen Beitrag zu geringeren Lärm- und/oder Schadstoffemissionen als an anderen Knotenpunktformen leisten,
- als Mini-Kreisverkehre oftmals sehr kostengünstig hergestellt werden,
- als Alternative zu einem lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt Vorteile im Hinblick auf Einsparungen von Investitions- und Betriebskosten für die Lichtsignalanlage bieten,
- eine städtebaulich attraktivere Gestaltung als konventionelle Knotenpunkte ermöglichen, dabei als Erkennungszeichen dienen und so zu einer besseren Orientierung beitragen,
- eine hohe Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmenden und in der Öffentlichkeit besitzen.

Kreisverkehre sind aber nicht immer eine gute Wahl.

Nachteilig oder sogar ungeeignet können sie sein bei

- unterschiedlicher funktionaler Bedeutung der zu verknüpfenden Straßen, wenn die ununterbrochene Verkehrsführung und damit die Bevorrechtigung auf einer übergeordneten Straße ausdrücklich erwünscht ist,
- sehr ungleichmäßiger Verkehrsverteilung am Knotenpunkt,
- nicht ausreichender Kapazität bzw. Verkehrsqualität,
- nicht ausreichendem Stauraum,
- nicht ausreichender Flächenverfügbarkeit für die sachgerechte Ausführung des Kreisverkehrs einschließlich der Geh- und - soweit vorhanden - Radwege,
- starkem Fuß- oder Radverkehr oder bei hohem Anteil sehbehinderter oder älterer Menschen,
- dem Erfordernis einer signaltechnischen Sicherung von Überquerungsstellen am Knotenpunkt (z. B. im Zuge der Schulwegsicherung),
- unruhiger Topographie, wenn der Kreisverkehr nur mit großen Querneigungen hergestellt werden kann,
- schlechter Erkennbarkeit des Knotenpunktes (z. B. hinter einer Kuppe),
- dem Wunsch nach einer Priorisierung des ÖPNV (Busbeschleunigung) am Knotenpunkt,
- der Berücksichtigung von Großraum- und Schwertransporten wegen möglicher Probleme hinsichtlich der Befahrbarkeit,
- im Vergleich zur konventionellen Knotenpunktform höheren Baukosten (z. B. auch, wenn Dritte sich kreuzungsbedingt daran zu beteiligen haben),
- der Notwendigkeit schnellen Handels, da sie ohne zeitlich aufwändige Planungs- und Bauverfahren in der Regel nicht umsetzbar sind.

Bei jedem Neu- oder Umbau eines Knotenpunktes bedarf es einer individuellen Einzelfallprüfung, Abstimmung und Abwägung, welche Knotenpunktform die beste ist im Hinblick auf die damit zu erzielende Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität, Realisierbarkeit, Akzeptanz und Wirtschaftlichkeit.

#### **1. Welche Neubauten von Kreisverkehren sind im Bereich des Landkreises Wolfenbüttel und der Stadt Salzgitter in Planung, und wann ist mit deren Realisierung zu rechnen?**

Die Stadt Salzgitter ist selbst Baulastträgerin der Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundes- und Landesstraßen in ihrem Stadtgebiet. Im Landkreis Wolfenbüttel ist die Stadt Wolfenbüttel Baulastträgerin der Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen im Stadtgebiet. Der NLStBV liegen zu diesen Straßen keine die vorstehende Frage 1 betreffende Angaben vor.

Im Landkreis Wolfenbüttel sind in der Baulast des Landes bzw. des Bundes folgende Knotenpunkte von einem Umbau in einen Kreisverkehr betroffen:

- B 79/„Doktorkamp“ in der Ortsdurchfahrt Wolfenbüttel, Baubeginn frühestens 2017,
- L 630/K 4 außerorts östlich von Wolfenbüttel, Baubeginn frühestens 2018,
- L 625/L 629 außerorts östlich von Wolfenbüttel bei Lucklum, Baubeginn 2016.

**2. Bezieht das Land Niedersachsen auch signalgesteuerte Kreuzungsbereiche in mögliche Umbauten in Kreisverkehre ein? Falls ja, welche?**

Ja, es handelt sich um insgesamt elf derzeit mit Lichtsignalanlage gesteuerte Knotenpunkte an Bundes- und Landesstraßen in Niedersachsen, für die ein Umbau in einen Kreisverkehr vorgesehen ist.

NLStBV	Knotenpunkt	Ort
regionaler Geschäftsbereich		
Goslar	B 247 / L 530 / Gemeindestraße	Duderstadt
Goslar	B 4 / Gemeindestraße	Bad Harzburg
Hamel	L 550 / K 51	Holzminden
Gandersheim	B 3 / B 80, Ostseite	Hann. Münden
Gandersheim	B 3 / B 80, Westseite	Hann. Münden
Lingen	L 837 / K 161 / „Kirchstraße“ / L 834	Lastrup (Landkreis Cloppenburg)
Nienburg	L 351 / L 330	Hoya
Nienburg	B 214 / B 215	Nienburg
Stade	B 73 / „Thuner Straße“	Stade
Stade	B 71 / B 74	Bremervörde
Wolfenbüttel	B 188 / L 283	Ettenbüttel

**3. Welche Vor- und Nachteile sieht die Landesregierung bei der Einrichtung von Kreisverkehren?**

Es wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.