



## **Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung**

Abgeordneter Christoph Erdmenger (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

### **Ausbau Ortsdurchfahrt Osterwieck im Zuge der Landesstraße 87 – Teil II**

Kleine Anfrage - KA 6/7482

#### **Vorbemerkung des Fragestellenden:**

Im Landesstraßenbauprogramm ist unter der Nr. 0418 die Ortsdurchfahrt Osterwieck im Zuge der Landesstraße 87 aufgeführt. Die L 87 führt aus Richtung Zilly über Berßel durch Osterwieck und weiter zur Landesgrenze Niedersachsen in Richtung Hornburg.

Einem Bericht der Halberstädter Volksstimme vom 23. November 2011 zufolge handelt es sich bei dieser Maßnahme um den Ausbau der Hornburger Straße. Ein erster Abschnitt wurde bereits im Jahr 2009 fertig gestellt. Nach dem genannten Zeitungsbericht soll als zweiter von insgesamt drei Abschnitten des Ausbaus der Hornburger Straße in Osterwieck der Ausbau der Kreuzung der Hornburger Straße mit dem Denkmalplatz und der Goslarer Straße erfolgen. Der Ausbau dieser Kreuzung sei ursprünglich für 2011/2012 vorgesehen gewesen, musste aber wegen anderer Vorhaben an Landesstraßen im Landkreis Harz mit höherer Priorität zurückgestellt werden. Der Kreuzungsausbau an der Hornburger Straße einschließlich einer neuen Brücke sei nun für das Bauprogramm ab dem Jahr 2013 vorgesehen. Die planerische Vorbereitung in der Ortslage erfolgt nach dem genannten Zeitungsbericht unter der Regie der Stadt Osterwieck.

#### **Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr**

##### **Vorbemerkung:**

Die Planung der Maßnahme obliegt der Stadt Osterwieck unter fachlicher Einbindung der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB). Der Planungsträger hat die Leistungsphasen 3 bis 6 der Objektplanung Verkehrsanlagen (Entwurfsplanung bis

(Ausgegeben am 08.06.2012)

Vorbereitung der Vergabe) an das Ingenieurbüro GBP aus Wernigerode vergeben. Gleichzeitig werden im Auftrag der Wasser-Abwasser (WA) Ilsetal Osterwieck AöR (Anstalt öffentlichen Rechts) Schmutz- und Trinkwasserleitungen neu verlegt. Das Versorgungsunternehmen Halberstadtwerke wird ebenfalls Teile seines Gasnetzes erneuern. Das Projekt soll als Gemeinschaftsmaßnahme zwischen dem Land Sachsen-Anhalt, der Stadt Osterwieck und den beteiligten Versorgungsunternehmen umgesetzt werden.

Der Vorentwurf mit Stand 05/2012 wurde einschließlich der dazugehörigen Untersuchungen für Baugrund, Schall und Verkehrstechnik sowie des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages durch die Stadt Osterwieck mit Schreiben vom 9. Mai 2012 der LSBB zur fachtechnischen Prüfung übergeben. Die Unterlagen befinden sich zurzeit in der Prüfung durch die LSBB. Die Beantwortung der Kleinen Anfrage erfolgt auf der Grundlage des vorliegenden Planungsstandes.

Allgemeine Projektdaten:

Art der Baumaßnahme:	Um- und Ausbau / Erweiterung
Straßenkategorie:	HS III gem. RIN
Länge:	172 m
Knotenpunktform:	Einmündung
Querschnitt:	Grundmaß der Fahrstreifenbreite 3,00 m (+ Aufstellbereich und Kurvenverbreiterung)
Bauklasse:	III
Bauwerk:	Ersatzneubau des Brückenbauwerkes über den Mühlen- graben
Gesamtbaukosten:	0,943 Mio. € (nach Kostenberechnung mit Stand vom 23. März 2012)

- 1. Wird für den Kreuzungsausbaue als Knotenpunktform ein Kreisverkehrsplatz gewählt? Falls dies zutreffend sein sollte: Zu welchem Zeitpunkt erfolgte eine entsprechende Festlegung durch welche beteiligten Stellen?**

Nein.

- 2. Ist es zutreffend, dass die planerischen Vorbereitungen dieses Kreuzungsausbaus unter der Regie der Stadt Osterwieck erfolgen, obwohl zwei der vier Knotenpunktarme Hornburger Straße, Goslarer Straße, Denkmalplatz und Schulzenstraße eine Landesstraße betreffen? Welche Gründe waren für diese Vorgehensweise ausschlaggebend?**

Ja, die Stadt Osterwieck ist in Abstimmung mit der LSBB, Regionalbereich West, Planungsträger dieser Maßnahme. Ursächlich dafür war die durch die Stadt gewünschte möglichst kurzfristige Vorbereitung des Vorhabens. Aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden investiven Planungsmittel war zum Zeitpunkt der Abstimmung eine Einordnung des Vorhabens in das Planungsprogramm des damaligen Landesbetriebes Bau NL West nicht kurzfristig möglich.

- 3. Welche Fahrbahnbreiten weist die Landesstraße 87 gegenwärtig im geplanten Ausbauabschnitt in der Goslarer Straße und in der Hornburger Straße auf?**

Die vorhandene Fahrbahnbreite der Goslarer Straße beträgt 6,25 m (Bauanfang). Die vorhandene Fahrbahnbreite der Hornburger Straße beträgt 6,00 m (Bauende).

- 4. Falls der Ausbau der Kreuzung als Kreisverkehrsplatz erfolgen soll: Welcher Durchmesser in Meter ist für die Mittelinsel vorgesehen und welche Breiten in Meter für die Kreisfahrbahn, die Knotenpunktzufahrten und die Gehwege? Welche Gründe sind für den gewählten Durchmesser der Mittelinsel maßgeblich? Sind Trennstreifen zwischen Kreisfahrbahn und Gehweg vorgesehen? Sollen alle oder einzelne Knotenpunktzufahrten Mittelinseln als Querungshilfe für Fußgänger erhalten? Wie groß ist der geplante Außendurchmesser des Kreisverkehrsplatzes in Meter einschließlich aller Straßenbestandteile im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 1 StrG LSA? Falls der Ausbau nicht als Kreisverkehrsplatz erfolgen soll: Welche Außenmaße weisen der vorhandene und der vorgesehene Ausbauzustand auf (einschließlich aller Straßenbestandteile im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 1 StrG LSA)?**

Die vorhandenen Außenmaße betragen zwischen 8,00 und 11,50 m. Geplant sind Außenmaße bis 18,50 m. Diese beinhalten die Fahrbahn einschließlich Kurvenverbreiterung, die Aufweitung für Linksabbieger und beidseitige Nebenanlagen.

- 5. Ist für den Kreuzungsausbaue entsprechend dem gegenwärtigen Planungsstand die Inanspruchnahme von bisher nicht dem Straßenverkehr gewidmeten Flächen erforderlich? Falls ja, in welchem Flächenumfang in Quadratmeter?**

Es werden 630 m<sup>2</sup> von bisher nicht dem Straßenverkehr gewidmeter Fläche in Anspruch genommen.

- 6. Ist für den Kreuzungsausbaue entsprechend dem gegenwärtigen Planungsstand Grunderwerb erforderlich und falls ja, in welchem Flächenumfang? Wurde für den Kreuzungsausbaue bereits Grunderwerb getätigt und falls ja, durch welchen Straßenbaulastträger? Ist ggf. noch weiterer Grunderwerb erforderlich oder beabsichtigt?**

Es ist Grunderwerb von 396 m<sup>2</sup> geplant. Für vorübergehend in Anspruch zunehmende Flächen sind 95 m<sup>2</sup> vorgesehen. Grunderwerb für den Kreuzungsausbaue wurde bisher getätigt.

Die Fragen 7. und 8. werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

7. **Was sind die ausschlaggebenden Gründe für die für den Kreuzungsausbau gewählte Knotenpunktform? Welche dieser für die gewählte Knotenpunktform ausschlaggebenden Gründe können durch welche anderen Knotenpunktformen nicht gewährleistet werden?**
8. **Wurde die gewählte Knotenpunktform mit anderen möglichen Knotenpunktformen (z. B. eine vierarmige Kreuzung, zwei dreiarmige Knoten wie im bisherigen Ausbauzustand) hinsichtlich der Baukosten, der Bauzeit, der Flächeninanspruchnahme, des notwendigen Grunderwerbs, der Anzahl zu fällender und der Anzahl zu ersetzender Bäume verglichen? Wenn ja, zu welchem Zeitpunkt und mit welchen Ergebnissen für die einzelnen Knotenpunktformen? Wenn nein, warum nicht?**

Zur Ausbildung der Knotenpunktformen erfolgte im Rahmen der Vorplanung im Februar 2009 ein Variantenvergleich, in dem folgende Lösungen untersucht wurden:

Variante 1.

Haupttrichtung L 87 Goslarer Straße - Hornburger Straße, senkrechte Aufbindung des Denkmalplatzes auf die L 87 (gewählte Knotenpunktform)

Variante 2.

Haupttrichtung L 87 Goslarer Straße - Denkmalplatz, senkrechte Aufbindung der Hornburger Straße (vorhandene Knotenpunktform)

Variante 3.

Kreisverkehrsplatz

Als Vorzugsvariante wurde die Variante 1 ausgewiesen.

Gründe für die gewählte Knotenpunktform sind die sichere, leistungsfähige und durchgängige Führung im Zuge der klassifizierten Straße, der vertretbare wirtschaftliche Aufwand und die kompensierbaren Eingriffe in Natur und Landschaft.

Die durchgängige Führung im Zuge der L 87 kann nicht durch Variante 3 und insbesondere nicht durch Variante 2 gewährleistet werden. Die hohen Baukosten und die komplizierte Geometrie (Anschluss der Knotenpunktarme) sind die wesentlichen Ausschlussgründe für die Umsetzung der Variante 3.

Details des Variantenvergleichs sind nachfolgend tabellarisch aufgeführt.

Vergleichsparameter	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Verkehrsführung	abbiegende Vorfahrt L 87 (wie vorhanden)	L 87 Hornburger Straße untergeordnet	Kreisverkehrsplatz
Verkehrsablauf	durchgängig in Fahrtrichtung L 87	unterbrochen in Fahrtrichtung L 87	alle Knotenpunktzufahrten gleichberechtigt
Gründerwerb	490 m <sup>2</sup>	200 m <sup>2</sup>	720 m <sup>2</sup>
Eingriffe in Natur und Landschaft			
Baumfällungen	2	3	4
Flächeninanspruchnahme	3.585 m <sup>2</sup>	3.380 m <sup>2</sup>	3.705 m <sup>2</sup>
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen			
Neupflanzung von Bäumen	7	4	7
zur Verfügung stehende Grünfläche	395 m <sup>2</sup>	200 m <sup>2</sup>	495 m <sup>2</sup>
Verkehrsqualität	sehr gut	sehr gut	sehr gut
Ingenieurbauwerke			
Ersatzneubau Brücke (Länge)	20 m	15 m	35 m
Natursteinmauer am Spielplatz (Länge)	-	15 m	15 m
Leitungsumverlegungen	sehr aufwendig	geringerer Aufwand	aufwendig
Kosten (brutto)	826.370 €	781.200 €	989.210 €

9. Nach dem „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ (Abschnitt 2.1.1) benötigen Kreisverkehre bei einer sehr ungleichen Verkehrsbedeutung der Straßen einer besonderen Überprüfung, wenn die gleichberechtigte Verknüpfung der Knotenpunktarme nicht plausibel ist. Kreisverkehre bei Straßen mit großen hierarchischen Abstufungen zwischen Hauptachsen und Nebenachsen gelten nach diesem Merkblatt als städtebaulich problematisch. Wie werden für den Kreuzungsausbau das verkehrliche und das städtebauliche Einsatzkriterium für den Einsatz Kleiner Kreisverkehre erfüllt?

Siehe Antwort zu Frage 1.