

Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

An den
Stadtrat Landshut
Rathaus
84028 Landshut

Rathaus/Altstadt 315
84028 Landshut

Tel. 0871 88 17 90
Fax 0871 88 17 89
www.gruene-fraktion-la.de
fraktion.gruene@landshut.de

fp/cr

08.12.2014

9.12.14 IR

DRINGLICHKEITSANTRAG

Kreisverkehr Kreuzung B299/Weickmannshöhe/Weihbüchl

Der Stadtrat möge beschließen:

Aufgrund neuer Erkenntnisse soll im Plenum erneut die Realisierung eines entsprechend leistungsfähigen Kreisverkehrs an der Kreuzung B299/Weickmannshöhe/Weihbüchl beraten und anstatt einer kostenintensiven Brückenlösung empfohlen werden.

Begründung:

1. Vergleichbare Verkehrsbelastung beim Kreisverkehr B11/St2082 („Billerkreisel“)

Bei der Beratung im Plenum am 28.02.14 wurde seitens des Staatlichen Bauamts angeführt, dass ein Kreisverkehr auf der B299 dort nicht leistungsfähig genug sei. In ergänzenden Stellungnahmen des Staatlichen Bauamts vom 05.08.14 und 24.11.14 bezüglich bereits realisierter Kreisverkehre auf der B388 (Velden) und auf der B11 („Billerkreisel“) wurde u.a. auf die Nichtvergleichbarkeit aufgrund niedrigerer Gesamtbelastung verwiesen. Insbesondere wurde dabei für den Billerkreisel eine Gesamtbelastung der Knotenpunktzufahrten von 18 TKfz/Tag¹ zugrundegelegt /2/, wobei die nördliche Zufahrt aus dem angrenzenden Gewerbegebiet hierbei nicht berücksichtigt wurde da deren Verkehrsbelastung unbekannt war.

Da aufgrund der gegebenen Bebauungs- und Nutzungsstruktur dort jedoch mit erheblichem Quell- und Zielverkehr zu rechnen ist (vor allem Liefer-, Berufs- und Kundenverkehre) wurde am 04.12.14 vom Antragsteller eine insgesamt 6-stündige Verkehrszählung gemäß geltendem technischen Regelwerk HBS 2001 /3/ von 6 – 9 Uhr und 16 – 19 Uhr für die östliche und nördliche Zufahrt durchgeführt. Hierbei ergaben sich folgende Knotenpunktzufahrten:

	6 – 9 Uhr	16 – 19 Uhr	Summe	Tageswert
Anteil Tagesbelastung ²	23,0 %	25,9 %	48,9 %	100 %
B11 Ost	2,2 TKfz	1,4 TKfz	3,6 TKfz	7,4 TKfz/Tag
Gewerbegebiet Nord	0,47 TKfz	1,1 TKfz	1,6 TKfz	3,3 TKfz/Tag

¹ TKfz: Einfahrten in den Kreisverkehr in Tausend Kraftfahrzeugen

² Tagesganglinientyp TG_w3: Straßen am Stadtrand, aber auch Erschließungs- und Ortsteilverbindungsstraßen mit hohem Anteil Berufsverkehr und frühem Arbeitsbeginn /2/

Die hierbei ermittelte östliche Knotenpunktszufahrt liegt mit 7,4 TKfz/Tag in einem vergleichbaren Bereich wie die über die halbe Querschnittsbelastung mit 7,0 TKfz/Tag zugrundegelegte Knotenpunktszufahrt der Straßenverkehrszählung 2010 /2/. Bei Einbeziehung dieses bislang mit null angesetzten nördlichen Anteils ergibt sich eine tatsächliche gesamte Knotenpunktsbelastung am Billerkreisel von etwa 21,3 TKfz/Tag, die durchaus mit den angegebenen Belastungen an der Kreuzung B299/Weickmannshöhe/Weihbüchl (22,3 TKfz/Tag /1/ bzw. 24,5 TKfz/Tag gemäß Prognose mit B15n bis A92 /2/) vergleichbar sind. Hierbei ist der Billerkreisel effizient und leistungsfähig – auch während der durchgeführten Verkehrszählung kam es lediglich in den Spitzenzeiten von 7:30 – 8 Uhr und 17 – 17:30 Uhr zu einigen kurzfristigen Anstauphasen auf der B11 (bis zu etwa 15 Kfz insbesondere nach Lkw), die sich binnen Minutenfrist auflösten.

2. Betrachtung einer leistungsfähigen Kreisverkehrslösung

Die Einschätzungen des Staatlichen Bauamts hinsichtlich mangelnder Leistungsfähigkeit einer Kreisellösung für die Kreuzung B299/Weickmannshöhe/Weihbüchl beruhen auf der Annahme eines *einspurigen* Kreisverkehrs. Leistungsfähigere Kreisvarianten mit mehrspurigen Zufahrten, Fahrbahnen, Bypässen etc. („Turbokreisel“) können problemlos die erforderlichen Verkehrsströme bewältigen /3/, was zahlreiche Realisierungen (z.B. in Baden-Baden) zeigen. Die detaillierte verkehrstechnische Betrachtung derartiger leistungsfähiger Kreisverkehre steht für die betreffende Kreuzung noch aus und soll in einer Gesamtbetrachtung aller Möglichkeiten vor einer abschließenden Entscheidung des Plenums vorgelegt werden. Hierbei sollen auch Kriterien wie Platzbedarf, Bauzeit, Unterhaltskosten und vor allem die deutlich höheren Baukosten von geschätzt 3,5 Mio. € einer Brückenlösung (Anteil der Stadt etwa 0,3 Mio. € mit optimaler Förderung von 65 %) gegenüber etwa 0,6 Mio. € für den bislang betrachteten Kreisverkehr (Anteil der Stadt 0,15 Mio. € ohne Förderung) berücksichtigt werden.

Literaturverzeichnis

- /1/ Stellungnahme vom 05.08.14, Staatliches Bauamt Landshut
- /2/ Stellungnahme vom 24.11.14, Staatliches Bauamt Landshut
In: Vormerkung zum Verkehrssenat am 09.12.14, Stadt Landshut, 25.11.14
- /3/ HBS 2001 – Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
FGSV-Verlag, Köln, 2009



gez.
Prof. Dr. Frank Palme