



Prioritätenliste und Kriterien für den Bau von Kreisstraßen, Brücken und Kreisverkehrsplätzen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für technische Fragen und Umweltschutz stimmt der Prioritätenliste zu.

Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

Siehe KT-Drucksache Nr. VII-0408.

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Für die Erstellung des Investitionsprogramms 2008 bis 2011 für die Kreisstraßen - Fortschreibung (KT-Drucksache Nr. VII-0408) wurden die Zustandsklassen der Kreisstraßen und Brücken im Landkreis Reutlingen überprüft bzw. neu ermittelt. Die Ergebnisse der Verkehrszählung von Bund und Land (sogenannte Verkehrsbelastungskarte) liegen immer noch nicht vor. Für die Investitionen 2008 wurden deshalb soweit möglich eigene Zählungen durchgeführt.

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. Kreisstraßen

Die Kriterien für den Bau von Kreisstraßen und die Aufnahme in das Investitionsprogramm sind:

- Verkehrsbedeutung
- Verkehrsbelastung
- Zustand

a) Verkehrsbedeutung

Die Verkehrsbedeutung von Kreisstraßen ergibt sich aus der Verkehrsfunktion im überörtlichen Netz von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Ferner sind von Bedeutung, ob eine Gemeinde z. B. allein durch eine Kreisstraße oder andere wichtige touristische und sonstige Einrichtungen und Ziele an das überörtliche Straßennetz angeschlossen sind. Auch Netzveränderungen etwa durch den Bau von Bundesstraßen sind von Bedeutung und Planungen der Gemeinden und Planungsträger (z. B. Anschluss von Infrastruktureinrichtungen, neue Gewerbe- und Wohngebiete). In Anlage 1 ist das überörtliche Straßenverkehrsnetz ersichtlich.

b) Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung einer Kreisstraße wird insbesondere bestimmt durch die Verkehrsmengen und Verkehrsarten (Fahrzeuge, Pkw, Schwerlastverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Anteil an Fußgänger- und Radverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr). Für die im Investitionsprogramm vorgesehenen Kreisstraßen wurden die Verkehrsmengen durch Zählgeräte selbst ermittelt. Die Daten der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2005 für die vier gezählten Kreisstraßen liegen vor, alle übrigen Kreisstraßen werden im Rahmen dieser Aktion lediglich geschätzt und stehen ab voraussichtlich Mitte Oktober zur Verfügung. Die Prioritätenliste wird deshalb bei Vorliegen aller Zahlen fortzuschreiben sein. Soweit die Verkehrsmengen vorliegen, sind diese in der Anlage 2 aufgeführt.

c) Zustand der Kreisstraßen

Die visuelle Zustandserfassung der Kreisstraßen wurde in Zusammenarbeit mit dem Kreis-Straßenbauamt und dem Büro Maerschalk erarbeitet.

Der bauliche Zustand von Fahrbahnen wird durch Merkmale der Oberflächengestalt, der Oberflächenschäden und der Oberflächenwirkungen beschrieben. Die Erfassung des Zustands kann visuell/sensitiv, d. h. durch Aufnahme optischer und sinnlicher Eindrücke, erfolgen. Die Merkmale der Oberflächenschäden (z. B. Risse, Ausbrüche, Flickstellen) können derzeit nur visuell erfasst werden.

Bei der visuellen Zustandserfassung wird nicht die genaue örtliche Lage jedes Schlaglochs oder Risses, sondern der mittlere Zustand des gesamten Erfassungsabschnitts bestimmt.

Vor der Erfassung der Landesstraßen im Jahr 2004 wurden entsprechende Schulungen für die Straßenmeister durchgeführt. Dabei wurden Handlungsanleitungen (Erfassungsanleitungen und Schadenkatalog) übergeben, die auch für die Erfassung der Kreisstraßen gültig sind.

Die Gesamtlänge der in die Zustandserfassung einbezogenen Kreisstraßen liegt bei 268,5 km. Die Kreisstraßen des Landkreises Reutlingen wurden ursprünglich in 344 Abschnitte unterteilt und anschließend auf weniger Abschnitte zusammengefasst (Anlage 2).

Die abschnittsbezogenen Ergebnisse der Zustandserfassung/-bewertung der Kreisstraßen sind in der farbigen Landkreiskarte in den Anlagen 1 und 2 dargestellt.

Im fortgeschriebenen Investitionsprogramm 2008 bis 2011 – KT-Drucksache Nr. VII-0408 – wurden die Kriterien und Zustandsnoten berücksichtigt und insbesondere bei den größeren Ausbaumaßnahmen nur solche mit Zustandsnote 5 (sehr schlecht/vordringlich) und 6 (sehr schlecht/überfällig) vorgeschlagen.

Die Verkehrssicherheit ist ein weiteres wichtiges Kriterium, das Straßenbaumaßnahmen erfordern kann, etwa bei Unfallschwerpunkten.

2. Brücken an Kreisstraßen

Um den Zustand der Brücken fachlich darzustellen, ist die Überprüfung der Brücken alle 5 Jahre gemäß DIN 1076 erforderlich. In den Jahren 2006 und 2007 wurden sämtliche Bauwerke durch spezialisierte Ingenieurbüros (TÜV und Hampf Consult) überprüft und die geforderten Protokolle erstellt. Die neu erstellte Liste ist in der Anlage 3 enthalten.

3. Kriterien für den Bau von Kreisverkehrsplätzen im Landkreis Reutlingen

In der Sitzung des Verwaltungs- und Kulturausschusses am 06.11.2006 hat Herr Kreisrat Heß darum gebeten, ausführlich die Kriterien für den Bau von Kreisverkehren im Landkreis darzulegen. Die Verwaltung hat die Behandlung für eine der nächsten Sitzungen des Ausschusses für technische Fragen und Umweltschutz zugesagt und nimmt wie folgt Stellung:

a) Allgemeine Grundlagen

Maßgeblich für den Bau von Kreisverkehrsplätzen ist das Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehrsplätzen (August 2006, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehrswesen). In diesem Merkblatt sind u. a. die Einsatzkriterien für „Kleine Kreisverkehre“, „Minikreisverkehre“ und zweistreifig befahrbare Kreisverkehre enthalten.

Sie werden vom Innenministerium voraussichtlich ohne Veränderung im Herbst 2007 eingeführt und den Landkreisen empfohlen.

Das Merkblatt sieht folgende Einsatzkriterien für kleine Kreisverkehre, die in Verbindung mit Kreisstraßen vornehmlich in Betracht kommen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten, an denen Unfälle vor allem auf nicht angepasste Geschwindigkeiten, ggf. in Verbindung mit schlechter Erkennbarkeit oder unzureichenden Sichtverhältnissen, zurück zu führen sind.
- Reduzierung der Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs an Knotenpunkten, die durch stark überhöhte Geschwindigkeiten auf der übergeordneten Straße geprägt sind. Auch an Ortseinfahrten und im Übergangsbereich „Freie Strecke/Ortsdurchfahrt“ haben sich Kreisverkehre als Mittel zur Dämpfung nicht angepasster Geschwindigkeiten bewährt.
- Erhöhung der Kapazität, wenn die derzeitige Betriebsform zu erheblichen Wartezeiten und Rückstaulängen führt. Unter Umständen können auch in solchen Fällen die Kosten für den Bau und den Betrieb einer Lichtsignalanlage vermieden werden.

b) Regelung über die Planung von Kreisverkehrsplätzen im Kreis Reutlingen

Im Rahmen der Ausbau- oder Neuplanung von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen wird anhand der vorgenannten Kriterien geprüft, ob ein Kreisverkehrsplatz erforderlich ist. Hierzu werden jeweils die Träger öffentlicher Belange, insbesondere Polizeidirektion, Verkehrsbehörde und die betroffene Gemeinde beteiligt. Sofern eine der drei vorgenannten Kriterien erfüllt ist, wird ggf. ein Kreisverkehrsplatz geplant.

Beim Anschluss neuer Gemeindestraßen an eine bestehende Einmündung insbesondere in Ortsrandlage kann ein Kreisverkehrsplatz sinnvoll sein. Die Planungen hierzu sind von den Gemeinden aufzustellen und mit dem Kreis-Straßenbauamt abzustimmen.

Der Abschluss einer Vereinbarung zwischen den Straßenbaulastträgern ist notwendig, um insbesondere die Ausführung des Baus und die Finanzierung zu regeln.

c) Kostentragung

Die Kostentragung regelt sich nach dem Straßengesetz.

Wenn die Kreuzungsänderung an bestehenden Kreuzungen vorgenommen wird und

durch verkehrliche Entwicklungen bedingt ist, werden die Kosten der Maßnahme von den Straßenbaulastträgern im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der Straßenäste getragen.

Bei neuen Kreuzungen hat der Träger der Straßenbaulast der neu hinzugekommenen Straße sämtliche Kosten der Änderung (zum Kreisverkehrsplatz) zu tragen.

Die Kosten der Unterhaltung werden in Anlehnung an § 31 Straßengesetz zu der Vereinbarung zwischen den Trägern der Straßenbaulast geregelt.