

Kleine Anfrage 2266

des Abgeordneten Péter Vida
BVB / FREIE WÄHLER Gruppe

an die Landesregierung

Verkleinerung des Verkehrskreisels in Neuruppin

Der Kreisverkehr an der Neustädter Straße in Neuruppin war zu seiner Eröffnung vor 13 Jahren mit 70 m Durchmesser einer der größten im Land Brandenburg. Vom Land war seinerzeit sicher aus gutem Grund auf diese Größe bestanden worden. Inzwischen soll er so marode sein, dass über eine Sanierung in gleicher Größe oder einen Neubau mit nur 40 m Durchmesser nachgedacht wird. Allerdings ist im Jahre 2015 eine Oberflächenreparatur für ca. 80.000 Euro vorgenommen worden. Da es zur Sanierung in gleicher Größe oder zu einem Neubau in verkleinerter Form bereits eine umfangreiche öffentliche Diskussion gab, hat sich auch der Petitionsausschuss des Landtages der Sache angenommen mit einem öffentlichen Lokaltermin. Die vom Landesbetrieb Straßenwesen dargelegten Gründe für einen verkleinerten Neubau konnten den Ausschuss jedoch wenig überzeugen. Von den Bürgern wird befürchtet, dass der verkleinerte Kiesel weniger Verkehr aufnehmen kann und es somit besonders im Berufsverkehr zu Staus und vermehrten Verkehrsunfällen kommt.

Auch die Ostprignitz-Ruppiner-Personennahverkehrsgesellschaft mbH lehnt die Verkleinerung ab. Theoretisch sei es möglich, dass der geplante Ausbau verschoben wird, erklärte der Vorstandsvorsitzende des Landesbetriebs Straßenwesen Anfang September in Neuruppin. Unmittelbar nach dieser Aussage erteilte er den Zuschlag für den Umbauftrag. Das ist eine grobe Missachtung des noch nicht abgeschlossenen Meinungsbildungsprozesses des Petitionsausschusses.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wertet die Landesregierung das Schaffen vollendeter Tatsachen mit der erfolgten Erteilung des Bauauftrages durch den Landesbetrieb als korrekt?
2. Ursprünglich beliefen sich die Kosten für den verkleinerten Kiesel auf ca. 1 Million Euro, inzwischen sind es schon 1,57 Millionen Euro. Trotzdem soll das immer noch weniger sein als für die Reparatur des Kreisels nötig wären. Das ist schwer nachvollziehbar bei Berücksichtigung der zusätzlichen Planungskosten, provisorischer Umfahrungen u. ä. Welche Prüfungen, Berechnungen, Vergleiche hat es gegeben, die dieses Vorgehen als billiger erscheinen ließen? Wie hoch werden die Kosten am Ende wirklich sein?

3. Wenn der jetzige Kreisel wirklich so marode ist, dass er grundhaft ausgebaut werden muss, weshalb dann aber nicht in der bisherigen Größe? Bei der 40-Meter-Durchmesser-Forderung für Neuanlagen handelt es sich nur um eine Richtlinie, von der in begründeten Fällen abgewichen werden kann. Warum wird dennoch auf der 40-Meter-Durchmesser-Variante beharrt?
4. Bei einem kleineren Kreisel sind die zur Verfügung stehenden Reaktionszeiten für Verkehrsteilnehmer kürzer und das Unfallrisiko ist somit größer. Welche Untersuchungen wurden hierzu im konkreten Fall angestellt?