



Bündnis 90/Die Grünen – Fraktion in der Gliner Stadtvertretung

Für ein nachhaltiges und lebenswertes Glinde



Stellungnahme zum geplanten Kreisverkehr Möllner Landstraße / Am Sportplatz

An die **CDU-Fraktion**, Frau *Claudia Schönfelder*

An die **SPD-Fraktion**, Herrn *Frank Lauterbach*

An die **FDP-Fraktion**, Herrn *Thomas Kopsch*

An die **Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen**, Frau *Martina von Barga*

An den **Bürgermeister**, Herrn *Patrick Klose*

An den **Bürgermeister**, Herrn *Claus Peters*

An die **Verwaltung**, Frau *Siewert*

Die Planung für den Kreisverkehr Möllner Landstraße / Am Sportplatz begleitet die Stadt Glinde bereits seit vielen Jahren. Mit der nun vorliegenden Planung und einer Kostenschätzung von insgesamt 3,62 Millionen Euro ist aus unserer Sicht ein Punkt erreicht, an dem die Maßnahme noch einmal grundsätzlich betrachtet werden sollte.

Dabei geht es nicht um eine grundsätzliche Ablehnung von Kreisverkehren. Entscheidend ist vielmehr die Frage, ob ein Kreisverkehr an dieser konkreten Stelle ein tatsächlich bestehendes Verkehrsproblem in einem Umfang löst, der die erheblichen Investitionskosten und die damit verbundenen Folgewirkungen rechtfertigt.

Daran bestehen aus unserer Sicht erhebliche Zweifel.

Ursprünglich war ein Linksabbiegestreifen vorgesehen

Ausgangspunkt der heutigen Planung war das Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2016 zur Entwicklung des Wohngebietes auf dem ehemaligen Gleisgrundstück. Das Ergebnis war seinerzeit nicht, dass ein Kreisverkehr zwingend erforderlich sei. Für die Leichtigkeit des Verkehrsflusses und die Verkehrssicherheit wurde vielmehr ein **baulicher Linksabbiegestreifen** als erforderlich angesehen. Erst im weiteren Planungsverlauf wurde von der Stadt alternativ ein Kreisverkehr vorgesehen und weiterverfolgt.

Auch die vertragliche Beteiligung des Investors in Höhe von 425.000 Euro entspricht laut aktuellem Kurzbericht den vereinbarten Kosten für den ursprünglich erforderlichen Linksabbiegestreifen.

Heute, zehn Jahre später, hat sich die Ausgangslage verändert. Die damals noch zukünftige Wohnbebauung ist inzwischen weitgehend Realität. Damit besteht heute die Möglichkeit, die damaligen Prognosen mit der tatsächlichen Verkehrsentwicklung abzugleichen.

Nach unserer Wahrnehmung ist die Einmündung Am Sportplatz heute nicht durch eine dauerhafte oder gravierende Überlastung gekennzeichnet. Zu den Hauptverkehrszeiten können Wartezeiten auftreten. Eine Situation, in der ein Einbiegen regelmäßig kaum möglich wäre oder erhebliche Rückstaus entstehen, ist dort jedoch nicht festzustellen.



Eine örtliche Wahrnehmung ersetzt keine Verkehrszählung. Gerade deshalb sollte vor einer Investition dieser Größenordnung anhand **aktueller Verkehrsdaten** nachgewiesen werden, welcher Handlungsbedarf heute tatsächlich besteht.

3,62 Millionen Euro – und mögliche weitere Kosten

Die aktuelle Grobkostenschätzung umfasst **2,05 Millionen Euro für den Kreisverkehr, 470.000 Euro für die Bushaltestellen und 1,10 Millionen Euro für den Parkplatz**. Insgesamt ergibt sich damit ein Volumen von 3,62 Millionen Euro.

Dabei handelt es sich ausdrücklich um eine Grobkostenschätzung. Allein bei den 2,05 Millionen Euro für den Kreisverkehr sind beispielsweise mögliche Kosten für die Umlegung von Versorgungsleitungen, die Entsorgung gegebenenfalls belasteter Böden und Asphalte, Ablösekosten sowie weitere Maßnahmen nicht enthalten.

Eine Investition dieser Größenordnung kann gerechtfertigt sein. Sie setzt aber voraus, dass ihr ein entsprechend großer und nachweisbarer Nutzen gegenübersteht.

Die eigentlichen Konfliktpunkte bleiben teilweise bestehen

Genau hier bestehen Zweifel. Denn der Kreisverkehr beseitigt nicht sämtliche verkehrlichen Schwierigkeiten in diesem Bereich.

Insbesondere die Ein- und Ausfahrtsituationen bei ALDI und EDEKA führen zu stärker frequentierten Zeiten zu Problemen. Die Errichtung eines Kreisverkehrs an der Straße Am Sportplatz löst diese Verkehrsbeziehungen nicht grundsätzlich.

Besonders deutlich wird dies bei ALDI. Im Rahmen der Planung wurde versucht, die ALDI-Zufahrt unmittelbar an den Kreisverkehr anzubinden. Diese Variante wurde aufgrund fehlenden Grunderwerbs verworfen.

Stattdessen soll zunächst ein Linksabbiegestreifen mit einer Aufstelllänge von lediglich **zehn Metern** entstehen. Das Planungsbüro weist selbst ausdrücklich darauf hin, dass wartende Fahrzeuge dadurch einen **Rückstau bis in den Kreisverkehr** verursachen können.

Eine spätere Verlängerung auf 28 Meter ist vorgesehen, hängt jedoch von einem Umbau des ALDI-Parkplatzes und der Verfügbarkeit weiterer Grundstücke ab. Wann dies möglich sein wird, ist laut Vorlage derzeit nicht klar.

Auch die bestehende Fußgängerampel entfällt nicht. Sie wird lediglich etwa 35 Meter nach Westen verschoben, da dort aufgrund der Fahrrad-Haupttroute R1 ein erhöhter Querungsbedarf besteht.

Damit muss die Leistungsfähigkeit des **gesamten Straßenabschnitts** betrachtet werden – einschließlich Kreisverkehr, ALDI- und EDEKA-Zufahrten, Linksabbieger und signalgeregelter Querung. Ein Kreisverkehr allein beseitigt die dort vorhandenen Wechselwirkungen nicht.

Deutliche Verschlechterung für den Busbetrieb

Besonders kritisch sind die Auswirkungen auf den Busverkehr.

Die heute vorhandene Buswendeschleife in der Straße Am Sportplatz wird durch die Baumaßnahme vollständig aufgegeben. An der Möllner Landstraße entstehen stattdessen neue Haltestellen und zwei Überliegerplätze.



Die VHH bezeichnet diese Lösung gegenüber dem heutigen Bestand ausdrücklich als „kostspielige Verschlechterung der Betriebssituation ohne Nutzen für die ÖV-Nutzenden“.

Auch der bisherige Abstimmungsprozess mit dem Verkehrsunternehmen sollte in die Bewertung einbezogen werden. Nach den uns vorliegenden Informationen stand die VHH im Zuge der Planungen über einen längeren Zeitraum in intensivem Austausch mit der Stadt und hat ihre betrieblichen Anforderungen und Bedenken wiederholt eingebracht. Trotz dieses umfangreichen Abstimmungsprozesses finden sich wesentliche dieser Bedenken in der nun vorliegenden Lösung nicht wieder. Insbesondere der Wegfall der bestehenden Wendeschleife und die daraus resultierenden zusätzlichen Wendefahrten bleiben aus Sicht des Verkehrsunternehmens eine deutliche betriebliche Verschlechterung.

Betroffen sind insbesondere die Linien 137, 237 und 536. Durch den Wegfall der heutigen Wendeschleife verlängern sich die notwendigen Wendefahrten zu den Überliegerplätzen.

Bei überschlägig 50 entsprechenden Vorgängen pro Tag und etwa 1,2 zusätzlichen Kilometern je Wendefahrt ergibt sich eine Größenordnung von **rund 60 zusätzlichen Betriebskilometern täglich beziehungsweise knapp 22.000 Kilometern jährlich**.

Diese zusätzlichen Fahrleistungen waren in der bisherigen Verkehrsvertragskalkulation nicht vorgesehen und stellen damit auch betriebswirtschaftlich eine zusätzliche Herausforderung dar.

Entscheidend ist dabei: Diese Kilometer schaffen **kein zusätzliches Angebot für die Fahrgäste**. Sie führen weder zu einem dichteren Takt noch zu neuen Verbindungen oder zusätzlichen Haltestellen. Sie entstehen allein aus der künftig notwendigen Betriebsführung.

Damit verbunden sind zusätzliche Fahrzeuglaufleistung, Energieverbrauch und Zeitbedarf. Je nach Umlaufgestaltung können außerdem zusätzliche Fahrzeug- und Personalressourcen gebunden werden.

Die konkrete betriebliche und finanzielle Auswirkung des Wegfalls der Wendeschleife sollte deshalb vor einer endgültigen Entscheidung quantifiziert und geklärt werden. Die einmaligen Baukosten dürfen nicht losgelöst von den dauerhaften Folgewirkungen betrachtet werden.

Erhebliche Eingriffe für einen bislang nicht ausreichend belegten Nutzen

Auch die Umsetzung selbst ist umfangreich. Für die Gesamtmaßnahme einschließlich Parkplatz wird mit einer Bauzeit von rund **eineinhalb Jahren** gerechnet. Für die Herstellung des Kreisverkehrs wird eine Vollsperrung des Durchgangsverkehrs auf der Möllner Landstraße und der Straße Am Sportplatz angestrebt. Der Verkehr soll unter anderem über Olande/Mühlenstraße beziehungsweise den Groothegen, der aufgrund parkender Fahrzeuge ohnehin teilweise nur einspurig befahrbar ist, umgeleitet werden.

Eine Baustelle und vorübergehende Einschränkungen sind für sich genommen kein Argument gegen eine notwendige Maßnahme. Sie gehören aber zur Verhältnismäßigkeitsprüfung: Je größer Kosten, Eingriffe und dauerhafte Folgewirkungen sind, desto eindeutiger sollte der verkehrliche Nutzen belegt sein.

Genau dieser Nachweis überzeugt bislang nicht.

Neubewertung auf Grundlage der heutigen Situation

Die Entscheidung muss deshalb aus unserer Sicht nicht lauten: Kreisverkehr oder gar keine Verbesserung.

Vielmehr sollte die Frage gestellt werden, welche Maßnahme auf Grundlage der heutigen tatsächlichen Verkehrssituation erforderlich ist.



Dazu sollten insbesondere die aktuelle Verkehrsbelastung des Knotenpunktes und die tatsächlichen Wartezeiten und Rückstaulängen erhoben werden. Ebenso sollte untersucht werden, welchen messbaren Vorteil ein Kreisverkehr gegenüber einer einfacheren Lösung – beispielsweise dem ursprünglich vorgesehenen Linksabbiegestreifen – bietet. In diese Betrachtung gehören auch die Auswirkungen der ALDI- und EDEKA-Zufahrten, der weiterhin bestehenden Lichtsignalanlage sowie die dauerhaften Folgen für den Busbetrieb.

Eine solche Neubewertung wäre kein Rückschritt. Im Gegenteil: Im Jahr 2016 musste die Verkehrsentwicklung eines zukünftigen Wohngebietes prognostiziert werden. **Im Jahr 2026 können wir sie anhand der tatsächlichen Situation bewerten.**

Fazit

Die vorliegende Planung bedeutet eine Investition von derzeit geschätzten **3,62 Millionen Euro** und zieht erhebliche bauliche und betriebliche Veränderungen nach sich.

Gleichzeitig war der Kreisverkehr nach dem ursprünglichen Verkehrsgutachten nicht die einzig erforderliche Lösung. Die tatsächliche Verkehrsentwicklung kann inzwischen überprüft werden. Wesentliche Konfliktpunkte im Bereich der ALDI- und EDEKA-Zufahrten bleiben bestehen. Für die ALDI-Zufahrt weist das Planungsbüro selbst auf einen möglichen Rückstau in den neuen Kreisverkehr hin.

Besonders schwer wiegt, dass gleichzeitig eine heute vorhandene Buswendeschleife aufgegeben wird und die VHH selbst von einer „kostspieligen Verschlechterung der Betriebssituation ohne Nutzen für die ÖV-Nutzenden“ spricht.

Vor diesem Hintergrund halten wir es für richtig, die vorliegende Planung nicht umzusetzen und zunächst auf Grundlage aktueller Verkehrsdaten ergebnisoffen zu untersuchen, welche Lösung tatsächlich erforderlich und wirtschaftlich angemessen ist. Dabei müssen ausdrücklich auch einfachere und kostengünstigere Varianten berücksichtigt werden.

Entscheidend sollte nicht sein, wie lange ein Kreisverkehr bereits geplant ist. Entscheidend sollte sein, ob er heute das bestehende Problem tatsächlich löst und ob sein Nutzen die erheblichen Kosten und Folgewirkungen rechtfertigt.

Genau dieser Nachweis ist aus unserer Sicht bislang nicht erbracht.

Die Fraktion B90/ Die Grünen bittet die Fraktionen von CDU, FDP und SPD, die Vorlage der Verwaltung abzulehnen.

Sam Momeni

Für die

Bündnis 90/Die Grünen – Fraktion Glinde

Glinde, 27.09.2026

