

Am 7.5.2008 übergeben

69

Am 12.11.  
zu TOP 9.1

|                               |      |      |      |      |      |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|
| Fachbereich IV                |      |      |      |      |      |
| Stadtplanung / Bauen / Umwelt |      |      |      |      |      |
| 08. Mai 2008                  |      |      |      |      |      |
| FB                            | IV.1 | IV.2 | IV.2 | IV.3 | IV.4 |
| IV                            |      |      | 12   |      |      |

Günter Bunke, Dipl.Ing.  
Techn. Beratung  
Akazienstieg 46  
22926 Ahrensburg  
[GBunke@arcor.de](mailto:GBunke@arcor.de)

Herrn  
Jörn Schade  
Vorsitzender Bauausschuss

Ahrensburg, 16.04.2008

Sehr geehrter Herr Schade,

für mich ist der AOK Kreisel nicht die optimale Lösung des Problems. Als Anlage mein Entwurf für eine auch zukünftig bessere Lösung. Als Alternative könnte ich mir noch vorstellen, die Fahrspur Reitbahn in den Tunnel unter der Hamburger Straße als Unterführung zu realisieren. Das habe ich aber nicht weiter untersucht.

Sie werden sicher Verständnis dafür haben, wenn ich mich aus persönlichen Gründen (ich bin schließlich ein „Überalteter“) nicht weiter damit befassen kann. Daher überlasse ich Ihnen die Verwendung und weitere Vorgehensweise. Eine Honorierung wäre bei Verwendung sicher möglich.

Mit freundlichen Grüßen

Günter Bunke, Dipl.Ing.  
 Techn. Beratung  
 Akazienstieg 46  
 22926 Ahrensburg  
 GBunke@arcor.de  
 01.04.2008

### **B 75 am AOK Knoten**

Alternativentwurf zum Kreisel.

Kommentar zum Kreisel:

- Ein Kreisel ist, trotz seiner Vorteile, ein Hindernis für den fließenden Verkehr!!
- Ein Kreisel hat viele Konfliktpunkte, im Alternativentwurf gibt es keine.
- Die Kapazität eines Kreisels beträgt etwa 25000 bis 35000 Fahrzeuge pro Tag, je nach Fahrzeugaufkommen in den Spitzenzeiten. In diesem Bereich liegt bereits jetzt das Verkehrsaufkommen am AOK-Knoten.
- Ein großes Problem für einen Kreisel sind die Fußgänger und Radfahrer. Vor der Phase für die Fußgänger muss der Kreisel völlig gesperrt werden, damit er leer laufen kann. Erst dann sind die Fußgänger dran. Weil die Schaltphase daher relativ lang ist werden bei innerstädtischen Kreiseln oder Kreuzungen häufig Unterführungen mit Rolltreppen notwendig.
- Bei starkem Fahrzeugaufkommen B75 aus dem Tunnel in Richtung Hamburg (besonders nach einer Fußgänger- Schaltphase) kommt kein Fahrzeug aus der Reitbahn in den Kreisel, es biegt nämlich fast kein Fahrzeug nach rechts ab in die Hamburger Straße Innenstadt, sodass keine Lücke entsteht.
- Ein großer Kreisel für die Durchleitung einer Bundesstraße ist für eine Kleinstadt zumindest ungewöhnlich.
- Für einen Kreisel ist nicht genügend Platz vorhanden hieß es vor 15 Jahren. Das ist immer noch gültig. Ein Kreisel braucht sehr viel Fläche.
- Ein Kreisel ist generell dann optimal, wenn die einmündenden Straßen etwa das gleiche Fahrzeugaufkommen haben. Das ist hier nicht der Fall.
- Eine weitere Alternative zum Kreisel wäre, wenn man die Fahrspur Reitbahn in den Tunnel unter der Hamburger Straße als Unterführung realisiert.

Günter Bunke, Dipl.Ing.  
 Techn. Beratung  
 Akazienstieg 46  
 22926 Ahrensburg  
[GBunke@arcor.de](mailto:GBunke@arcor.de)

### **B 75 am AOK Knoten**

Alternativentwurf zum Kreisel.

#### Vorteile des Alternativentwurfes:

Die Verkehrsführung ist einfacher und damit übersichtlicher.

Die Verkehrsführung ist ohne „Konfliktpunkte“ eines Kreisels.

Die einzige Verkehrsregelung durch Ampeln ist an der Einmündung der Stormarnstraße in die B75 notwendig, sonst nur Fußgängerampeln, vergleichbar mit der Einmündung Woldenhorn in die Bahntrasse (B75).

Die abbiegenden Spuren Stormarnstraße und Hamburger Straße haben genügend Auflauflänge, die Schaltphase kann relativ kurz sein.

Die Einleitung Stormarnstraße zum Tunnel ist das vordringlichste Problem. Bei dieser Schaltphase ist die Spur völlig frei, die Fußgängerampeln müssen in dieser Phase nicht sperren.

Es ist kein zusätzlicher Flächenbedarf, als jetzt vorhanden, erforderlich.

Die Regelung für Fußgänger ist optimal mit Fußgängerampeln und kurzen Schaltphasen möglich.

Die Kosten der Baumaßnahmen sind sicher wesentlich geringer als bei dem Bau eines Kreisels.

Während der Bauarbeiten wird der Verkehr auf der B75 kaum beeinträchtigt im Gegensatz zum Bau eines Kreisels.

Im Entwurf werden die Probleme des Verkehrsknotens reduziert auf die Einmündung der Stormarnstraße in die B75.

Zukünftig steigendes Verkehrsaufkommen kann besser aufgenommen werden.

#### Nachteile des Alternativentwurfes:

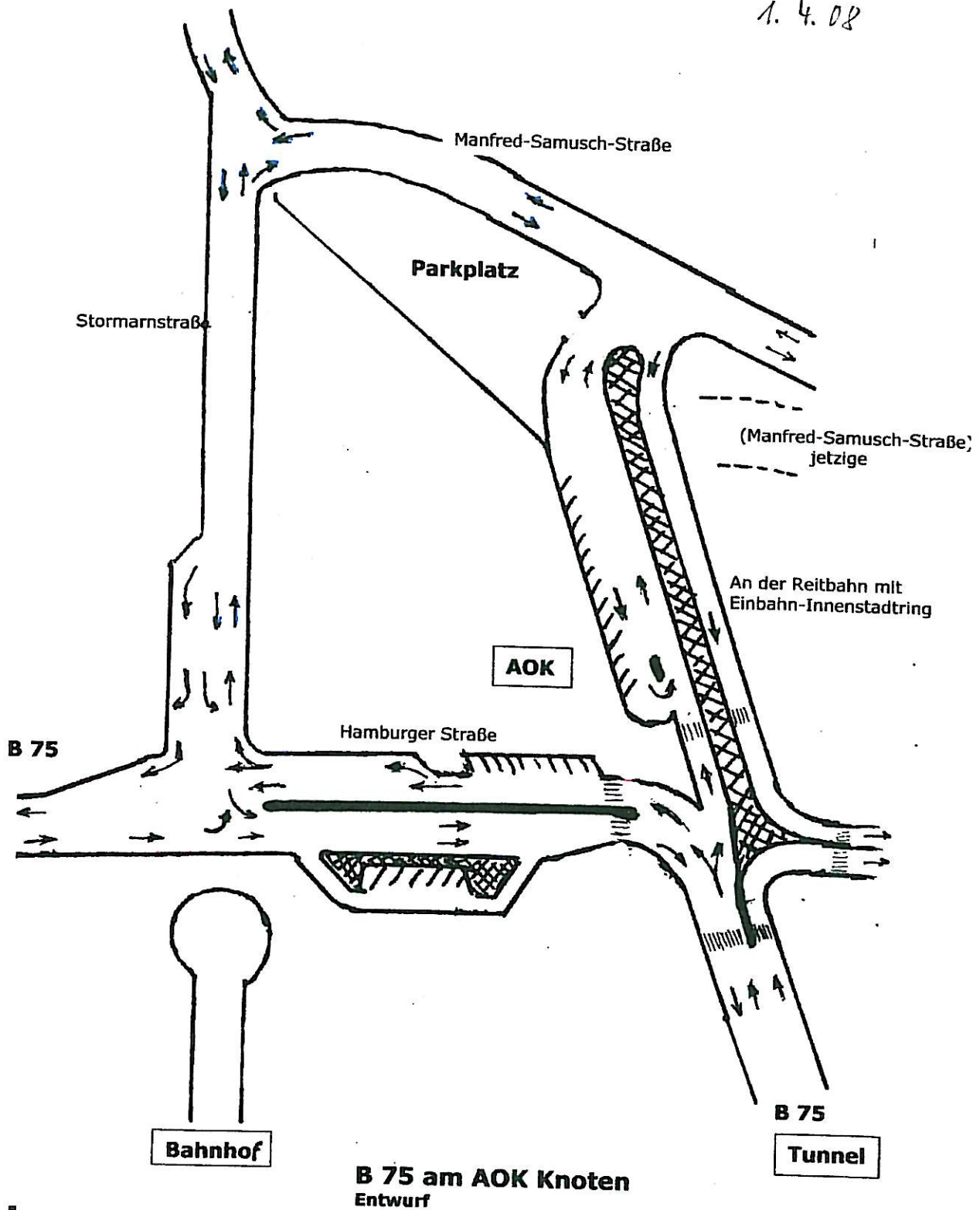
Die Stormarnstraße (jetzt Sackgasse) wird Hauptverkehrsstraße, dafür wird es An der Reitbahn ruhiger.

Die Fahrstrecke B 75 - Innenstadt (oder umgekehrt) ist ca. 150 Meter länger als bisher.

Die Fahrstrecke B 75 von Hamburg in die Hamburger Straße Innenstadt ist sehr viel länger. Die Anzahl der Fahrzeuge ist allerdings gering.

Günter Bunke, Dipl.Ing.  
 Techn. Beratung  
 Akazienstieg 46  
 22926 Ahrensburg  
[GBunke@arcor.de](mailto:GBunke@arcor.de)

1. 4. 08



Günter Bunke, Dipl.Ing.  
 Techn. Beratung  
 Akazienstieg 46  
 22926 Ahrensburg  
[GBunke@arcor.de](mailto:GBunke@arcor.de)

### **B 75 am AOK Knoten**

Alternativentwurf zum Kreisel.

#### Vorteile des Alternativentwurfes:

Die Verkehrsführung ist einfacher und damit übersichtlicher.

Die einzige Verkehrsregelung durch Ampeln ist an der Einmündung der Stormarnstraße in die B75 notwendig, sonst nur Fußgängerampeln, vergleichbar mit der Einmündung Woldenhorn in die Bahntrasse (B75).

Die abbiegenden Spuren Stormarnstraße und Hamburger Straße haben genügend Lauflänge, die Schaltphase kann relativ kurz sein.

Es ist kein zusätzlicher Flächenbedarf als jetzt vorhanden erforderlich.

Die Regelung für Fußgänger ist optimal.

Die Kosten der Baumaßnahmen sind sicher wesentlich geringer als bei einem Kreisel.

Während der Bauarbeiten wird der Verkehr auf der B75 kaum beeinträchtigt im Gegensatz zum Bau eines Kreisels.

Das zukünftig steigende Verkehrsaufkommen kann aufgenommen werden.

#### Nachteile des Alternativentwurfes:

Die Stormarnstraße (jetzt Sackgasse) wird Hauptverkehrsstraße, dafür wird es an der Reitbahn ruhiger.

Die Fahrstrecke B 75 - Innenstadt (oder umgekehrt) ist ca. 150 Meter länger als bisher.

Die Fahrstrecke B 75 von Hamburg in die Hamburger Straße Innenstadt ist sehr viel länger. Die Anzahl der Fahrzeuge ist allerdings gering.

#### Ein Kreisel

braucht sehr viel Fläche, die hier nicht zur Verfügung steht.

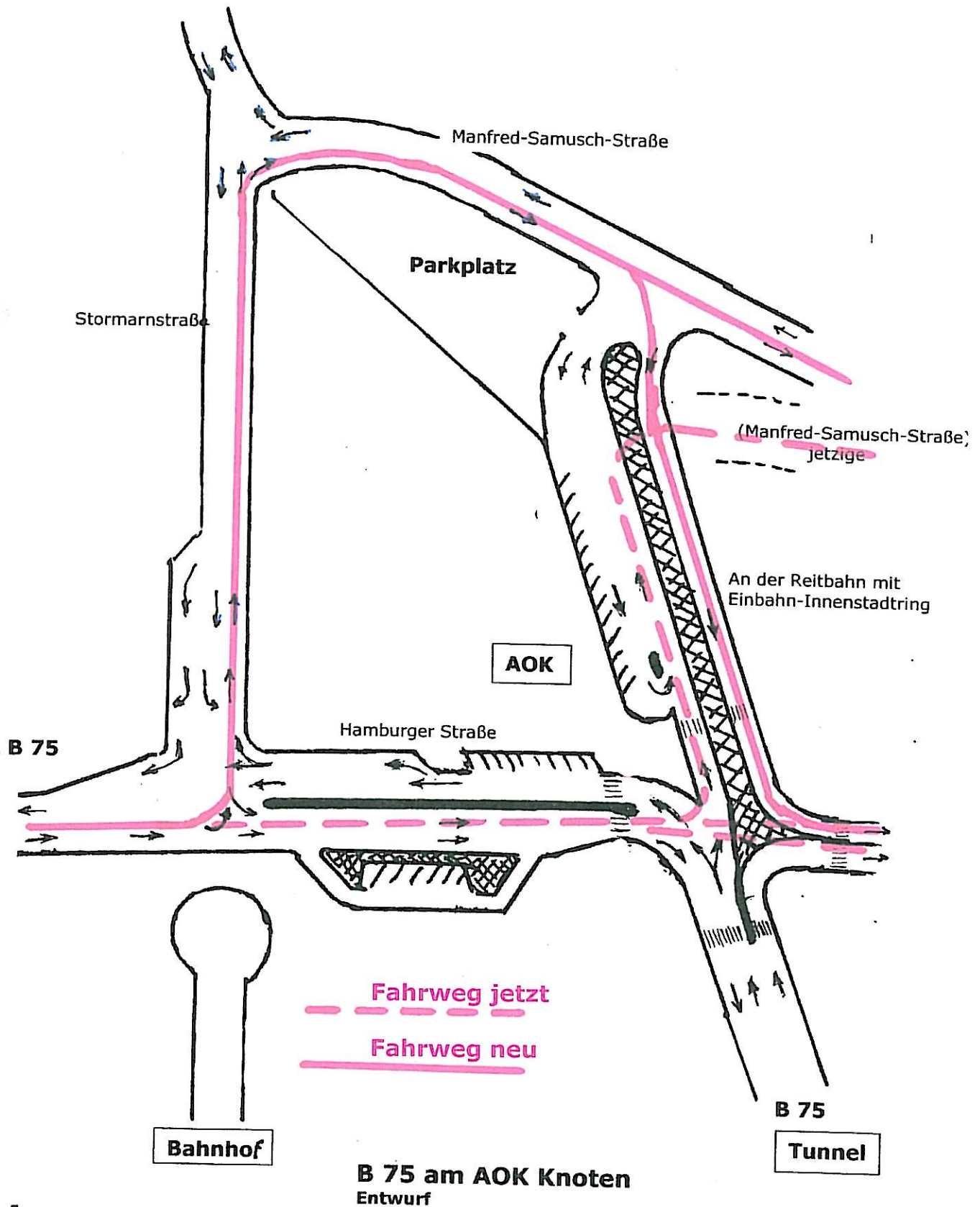
Die Kapazität eines Kreisels beträgt etwa 25000 bis 35000 Fahrzeuge pro Tag, je nach Fahrzeugaufkommen in den Spitzenzeiten. In diesem Bereich liegt bereits jetzt das Verkehrsaufkommen am AOK-Knoten.

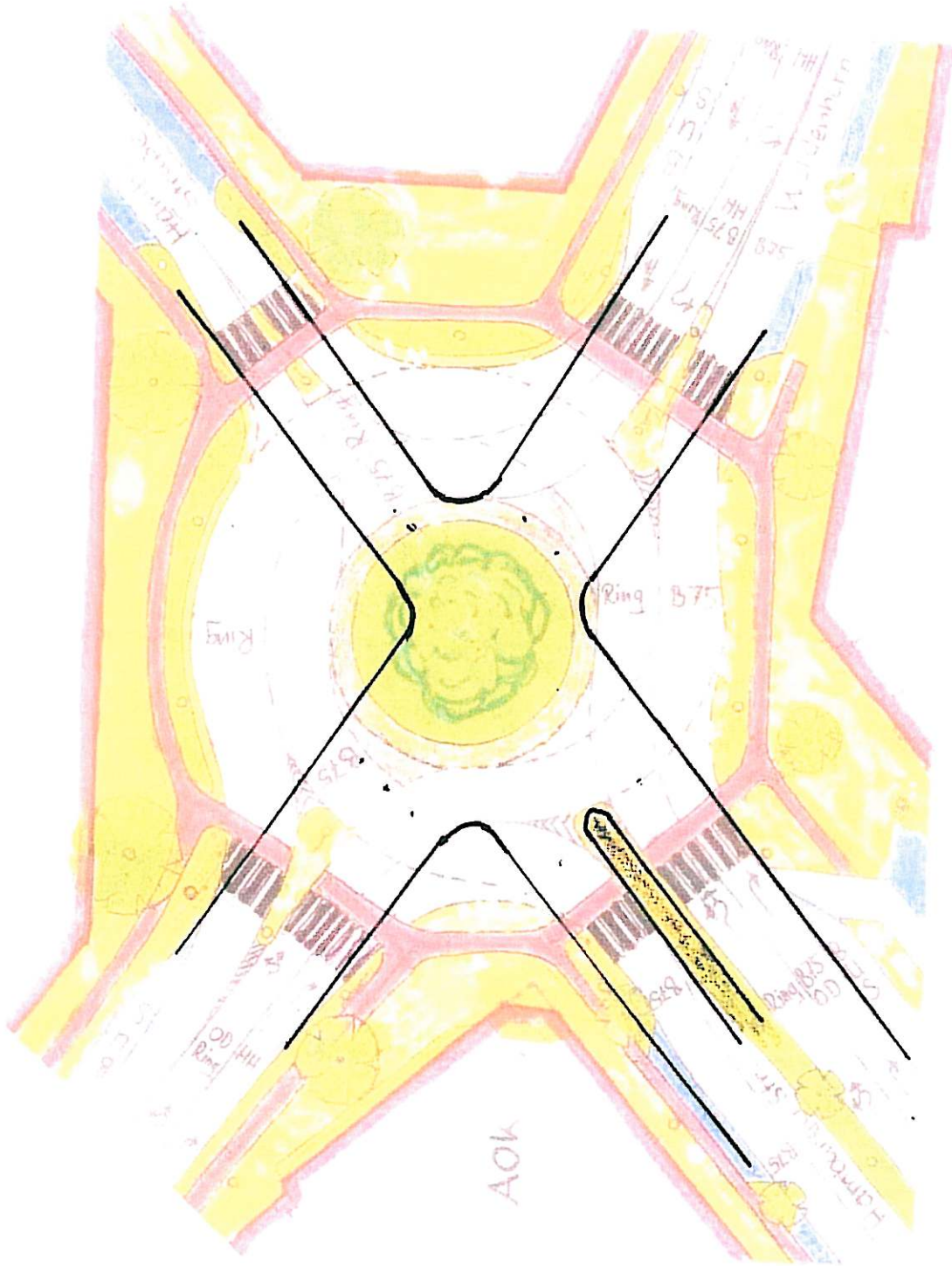
Ein Kreisel bleibt trotz seiner Vorteile ein Hindernis für den fließenden Verkehr!!

Ein großes Problem für einen Kreisel sind die Fußgänger und Radfahrer. Häufig werden bei innerstädtischen Kreiseln oder Kreuzungen Unterführungen mit Rolltreppen notwendig.

Ein großer Kreisel für die Durchleitung einer Bundesstraße ist für eine Kleinstadt zumindest ungewöhnlich.

Günter Bunke, Dipl.Ing.  
 Techn. Beratung  
 Akazienstieg 46  
 22926 Ahrensburg  
[GBunke@arcor.de](mailto:GBunke@arcor.de)





Vergleich Flächenbedarf Kreisel zur Kreuzung