

BPA am 01.04.2009

Anlage 2  
zu TOP 5)

### TOP 5 Verkehrsuntersuchung AOK-Knoten

Nach dem Vortrag des Gutachters erhielt **Herr Knoll** als fachkundiger Bürger die Gelegenheit, sich zu den Ausführungen von Herrn Dr. Bondzio zu äußern.

Herr Knoll sprach dem Gutachter zunächst einmal seine Anerkennung für die detaillierte verkehrstechnische Untersuchung aus, die nach 3 Jahren schleppend verlaufener Vorplanungen nunmehr gesicherte Erkenntnisse über die Verkehrsstärken und -abläufe der AOK-Kreuzung sowie der 3 benachbarten signalgeregelten Knotenpunkte geliefert habe. Die hohe Leistungsfähigkeit einer Turbokreisverkehrslösung mit gleichzeitiger Einrichtung eines Minikreisverkehrs an der Einmündung Manfred-Samusch-Straße/An der Reitbahn sei durch Berechnung und Simulation der Verkehrsabläufe überzeugend nachgewiesen worden. Als tauglich habe sich auch die lange Zeit abgelehnte Variante zur Optimierung der vorhandenen Signalanlage erwiesen.

Kritisch äußerte sich Herr Knoll zu den Variantenvergleichen des Verkehrsgutachtens hinsichtlich:

- qualitativer Leistungsfähigkeit und verkehrlicher Attraktivität
- angeblicher Sicherheitsdefizite des Turbokreisels mit Fußgängerüberwegen und Radfahrerfurten
- der städtebaulichen und straßenraumgestalterischen Qualität
- Betriebs- und Unterhaltungskosten
- der Umweltbelastungen durch Autoabgase

Herr Knoll betonte, dass die Verkehrssicherheit für „schwache“ Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) ohne jeden Zweifel ein wichtiges Entscheidungskriterium für die zu wählende Variante darstelle. Die angeblich unzureichende Verkehrssicherheit dürfe aber nicht auf eine Koppelung des Turbokreiselsprinzips mit Zebrastreifen und Radfahrerfurten gestützt werden. Dies sei aus prinzipiellen Gründen und auch wegen der bislang nur geringen Zahl von Turbokreisel in Deutschland nicht plausibel. Es gehe tatsächlich vielmehr darum, ob die nach StVO verkehrsrechtlich seit langem zulässige Einrichtung von Fußgängerüberwegen und Radfahrerfurten an mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten nachweisbar zu relativierten Unfallhäufungen führt. Nach Aussage von Herrn Knoll sei das nicht der Fall, weil sonst die bundesgesetzlichen Vorschriften geändert worden wären. Dies ist auch nicht beabsichtigt. Das vom Gutachter dargestellte Gefahrenpotential sei durch wissenschaftliche Untersuchungen nicht bewiesen sondern eine mehr hypothetische Glaubenssache. Beispiele aus der Praxis und auch Bewertungen anderer namhafter Fachkollegen aus Deutschland können die Befürchtungen des Gutachters in diesem wesentlichen Punkt nicht stützen.

Die Turbokreiselsvariante ist nach Auffassung von Herrn Knoll die aus verkehrlicher, wirtschaftlicher, städtebaulicher, straßenraumgestalterischer und umweltfreundlicher Sicht eindeutig bessere Verkehrslösung. Bei

Planung und Realisierung bewährter und innovativer Maßnahmen durch erfahrene Fachleute hinsichtlich bautechnischer Ausführung, Beschilderung, Wegweisung und Markierung des Turbokreisels lässt sich ein für alle Verkehrsteilnehmer erforderlich hohes Sicherheitsniveau erreichen.