

25

Brilon Bondzio Weiser GmbH · Universitätsstraße 142 · 44799 Bochum

Stadt Ahrensburg
Herr Thiele
Manfred-Samusch-Str. 5
22926 Ahrensburg

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Verkehrsplanung
Verkehrstechnik
Straßenplanung
Bauleitung
Immissionsschutz

Fon: 0234 / 971 93 64

Fax: 0234 / 971 93 66

Ihr Zeichen: IV 3.2

Unser Zeichen: 3.564 Bo / Hu

Bochum, 21. April 2009

Stellungnahme zu den Einwänden von Herrn Knoll

Sehr geehrter Herr Thiele,

zu den Einwänden von Herrn Knoll (BPA am 1.04.2009, TOP 5 Verkehrsuntersuchung AOK-Knoten) nehme ich wie folgt Stellung:

- Entgegen der Einschätzung von Herrn Knoll sind bevorrechtigte Fußgänger- und Radverkehrsquerungsstellen über zweistreifige Kreisverkehrszufahrten unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten sehr wohl problematisch. Aus diesem Grund werden Fußgängerüberwege über zweistreifige Zufahrten in den einschlägigen Richtlinien
 - Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren und
 - Richtlinien für die Anlage von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) nicht mehr vorgesehen.

Zwar sieht die VwV-StVO die Möglichkeit noch vor, doch dokumentieren die beiden oben genannten Regelwerke den Stand der Technik.

- Auch in den Niederlanden (etwa 80 Turbo-Kreisverkehre) wird die bevorrechtigte Führung von Fußgängern und Radfahrern über zweistreifige Zufahrten zu Turbo-Kreisverkehren kritisch gesehen. Dort wird die folgenden Vorgehensweise vorgeschlagen:
 1. Planfreie Führung der Fußgänger und Radfahrer mittels Brücke oder Tunnel
Diese Lösung scheidet in Ahrensburg aus Platzgründen aus.
 2. Verlagerung der Querungen auf Nachbarknotenpunkte
Dies ist angesichts der hohen Bedeutung des Knotenpunktes für den nicht motorisierten Verkehr in Ahrensburg undenkbar.
 3. Plangleiche Führung mit vorfahrtrechtlicher Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer
Nur wenn Optionen 1 und 2 nicht möglich sind kann die plangleiche Führung mit vorfahrtrechtlicher Unterordnung des nicht motorisierten Verkehrs in Erwägung gezogen werden. Eine solche Regelung ist innerorts in der Regel nicht durchsetzbar und wird von den Verkehrsteilnehmern nicht akzeptiert.

4. Plangleiche Führung mit vorfahrtrechtlicher Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer

Nur wenn Optionen 1 bis 3 nicht möglich sind kann die plangleiche Führung mit vorfahrtrechtlicher Überordnung des nicht motorisierten Verkehrs in Erwägung gezogen werden. Dies setzt jedoch voraus, dass das Radverkehrsaufkommen mindestens 25 % des Kfz-Verkehrsaufkommens beträgt. Dieses Kriterium wird in Ahrensburg nicht erfüllt.

Abschließend ist festzustellen, dass die Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit eines Turbo-Kreisverkehrs am geplanten Standort in Ahrensburg weiterhin aufrecht erhalten werden. Nach derzeitigen Kenntnisstand werden sich Turbo-Kreisverkehre in Deutschland in erster Linie im Außerortsbereich ohne plangleiche Fußgänger- und Radfahrerquerungen etablieren.

Zur Zeit läuft an der Ruhr-Universität Bochum ein Forschungsprojekt, bei dem unter anderem Turbo-Kreisverkehre auf ihre Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit hin untersucht werden. Mit ersten Ergebnissen ist gegen Ende des Jahres zu rechnen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr.-Ing. L. Bondzio

