

Von: Post (PGT) (post@pgt-hannover.de)
Gesendet: Donnerstag, 24. Mai 2012 20:14
An: de Vries, Günther
Cc: Kumstel, Bernd; Memmen, Johann
Betreff: Varianten zur Verkehrsführung im Kreisverkehrsplatz
Anlagen: P 2252 Norden (Stellungnahme B-Plan Burggraben).zip

Sehr geehrte Herren,

im Anhang erhalten Sie unsere Varianten zur Verkehrsführung im Kreisverkehrsplatz Am Hafen / Dammstraße / Burggraben.

Die Ursprungsversion haben wir dahingehend verändert, dass an allen Seiten des Kreisverkehrsplatzes ein Zebrastreifen vorgesehen wird. Dies entspricht den neuen Erkenntnissen gemäß RAS 06 bzw. der Richtlinie für die Anlage von kleinen Kreisverkehren, nach der innerörtliche Kreisverkehre grundsätzlich an allen Knotenarmen mit Zebrastreifen begleitet werden sollten. Ansonsten entspricht diese Ursprungsversion des bisher im B-Plan-Verfahren verwendeten Version.

Variante 1: Fahrbahnintegrierte Führung.

Die fahrbahnintegrierte Führung wurde entsprechend der ERA so hergestellt, dass im Vorfeld des Kreisverkehrsplatzes vor Beginn des Fahrbahnteilers der Radverkehr mittels Schutzstreifen auf die Fahrbahn geführt wird. Radverkehr wird richtungstrennt innerhalb des Kreisels geführt. Für die örtliche Situation bedeutet das, dass der auf dem Zweirichtungsradweg aus Richtung Süden kommende Radverkehr dort im Schutze eines als Doppelzebra ausgeführten Fahrbahnteilers in den Kreisverkehrsplatz geführt wird. Er kann dann wahlweise in die Dammstraße einfahren oder aber durch den Kreisel in Richtung Burggraben weiterfahren. Im Burggraben würde im Anschluss an den Fahrbahnteiler eine Schutzstreifenmarkierung beginnen, die bei Zweirichtungsverkehr bis zum Markt weiter durchgeführt werden könnte, im gegenwärtigen Zustand jedoch am Ende der Sperrfläche eine Führung auf den vorhandenen westseitigen Zweirichtungsradweg erfordert.

Variante 2: Abgesetzte Furtmarkierung mit Doppelzebra.

Die konsequent abgesetzte Furtmarkierung im Kreisel mit Doppelzebra erlaubt dem Radverkehr, im Zweirichtungsverkehr um den Kreisel herumzufahren. Insbesondere auf der nordöstlichen Seite ist dies zwar vglw. eng, jedoch aufgrund des geringeren Radverkehrsaufkommens dort vertretbar. Zählergebnisse werden derzeit erhoben und nach Möglichkeit bis zur Ausschusssitzung vorgestellt. Als Folge dieser Lösung wird eine Doppelzebra-Konstruktion empfohlen, mit der vielerorts an vergleichbar hochbelasteten Straßen gute Erfahrungen gemacht haben (Göttingen, Scheeßel, etc.), um eine größtmögliche Sicherheit des Radverkehrs im Kreisel zu erreichen. Die Lösung mit abgesetzter Radführung und Doppelzebra wird häufig von Radverkehrsteilnehmern bevorzugt, da sie eine subjektiv höhere Sicherheit zu bieten scheint. Allerdings ist entsprechend der ERA, die auch Basis für Sicherheitsaudits ist, die Lösung mit fahrbahnintegrierter Führung innerorts eindeutig vorzuziehen.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Heinz Mazur
- Geschäftsführer -

PGT Umwelt und Verkehr GmbH
Sedanstrasse 48
D-30161 Hannover
Tel.: +49 (0)511 38 39 4-0
Fax: +49 (0)511 33 22 82
www. pgt-hannover.de
eMail: post@pgt-hannover.de

Geschäftsführer:

Dipl.-Ing. Ralf Losert, Dipl.-Ing. Heinz Mazur, Dr.-Ing. Walter Theine
Amtsgericht Hannover HRB 203602