

Forschungsobjekt Kreisverkehr: Runde Sache

Von Hans-Robert Richarz

Jahrelang führte die Verkehrsregelung durch einen Kreisverkehr in Deutschland ein eher stiefmütterliches Dasein. Während im übrigen Europa, besonders in Frankreich, Großbritannien und Spanien, Kreuzungen mittels Rundfahrt entschärft wurden, gaben bundesdeutsche Behörden meist Ampeln den Vorzug - obwohl das Nachbarland Frankreich, das mit über 20 000 „Ronds-Points“ weltweit über die Hälfte verfügt, schon seit 1907 am Arc de Triomphe damit beste Erfahrungen gemacht hat.

Inzwischen aber erleben Kreisverkehre auch in Deutschland eine Renaissance, besonders innerorts als Minikreisverkehre mit einem Durchmesser zwischen 13 und 22 Metern. Sie sind dazu gedacht, an geeigneten Plätzen bestehende Vorfahrtsregelungen oder Ampeln zu ersetzen und gelten als sicher und leistungsfähig. Zudem erfordern sie vergleichsweise geringe Investitionen. Darüber, inwieweit es jedoch mit der Verkehrsqualität und vor allem der Sicherheit bestellt ist, gab es bislang nur Mutmaßungen. Jetzt ließ die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Bergisch Gladbach von der TU Dresden Einsatzbereiche und -grenzen sowie Anforderungen an die Gestaltung von Minikreisverkehren unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit, des Verkehrsablaufs und der Lärmemissionen erarbeiten.

Dabei ergaben sich unterschiedliche Schwerpunkte: Bei Minikreisverkehren in Ortseinfahrtbereichen standen Verkehrssicherheitsaspekte wie Geschwindigkeit und Radverkehr im Vordergrund. Minikreisverkehre in Erschließungsstraßen wurden vor allem hinsichtlich einheitlicher Gestaltung untersucht. Außerdem stand bei den untersuchten Straßenkreisen die bauliche Ausführung der Insel und der Fahrbahnteiler im Focus. Zur Übersicht realisierter Minikreisverkehre fand mittels eines Fragebogens eine bundesweite Recherche statt. Die Bewertung der Verkehrssicherheit umfasste etwa 100 Standorte und erstreckte sich auf den Vergleich des Unfallgeschehens sowie die Berechnung der Unfallkennwerte. Anhand von zehn Fallbeispielen wurde ein Berechnungsverfahren zur Bewertung der Verkehrsqualität entwickelt. Zudem fand an

drei Minikreisverkehren eine Schallpegelmessung zur Bewertung der Lärmemission statt.

Fazit: Minikreisverkehre sind sicher. Der geringe Platzbedarf und die niedrigen Kosten gelten als weitere Vorteile. Die aktuelle Studie der BASt zeigt allerdings auch Verbesserungspotenzial. So können die ungünstige Gestaltung von Kreisinseln sowie die uneinheitliche Anlage von Fahrbahnteilern dazu beitragen, dass Autofahrer die Vorfahrtregelung nicht beachten und bevorrechtigte Fahrzeuge auf der Kreisfahrbahn übersehen.

Schlechte Erkennbarkeit kann bei Regen und Nässe zu einer Häufung von Unfällen mit motorisierten und nicht-motorisierten Zweiradfahrern führen, die von Autofahrern übersehen oder zu spät wahrgenommen werden. Bislang wurde auch der kapazitätsmindernde Einfluss bevorrechtigter Fußgängerströme unterschätzt.

Die Ergebnisse der nun veröffentlichten Untersuchung bieten eine gute Grundlage, die identifizierten Schwächen zu beheben. Einsatzbereiche und vor allem -grenzen von Minikreisverkehren können jetzt eindeutig festgelegt werden, die Anforderungen an eine sinnvolle Gestaltung wurden definiert. So erweist sich insbesondere die Einhaltung der notwendigen Sichtfelder als Unfall verhütende Maßnahme. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Kreisverkehr in Blankenrath im Verlauf der L 202 in Rheinland-Pfalz.



Kreisverkehr in Bayern.
