



PGV-Alrutz GbR Adelheidstraße 9 b 30171 Hannover

ADFC Kreisverband Harburg e.V.

Per Mail

Planung für Kreisverkehr in Buchholz in der Nordheide

Sehr geehrte Frau Sager, hallo Karin,

Sie baten als Kreisverbands-Vorsitzende des ADFC um eine Stellungnahme zum geplanten Kreisverkehr K 13 / K82, Hamburger Straße / Buenser Weg / Nordring / Dibberser Straße in Buchholz in der Nordheide, mit besonderem Blick auf die Führung von Fuß- und Radverkehr, unter fachlichen Gesichtspunkten.

Die Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Alrutz ist ein Ingenieurbüro mit langjähriger Erfahrung bei Forschung und Planung zum Fuß- und Radverkehr und mehreren Mitgliedern in entsprechenden Gremien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Der Unterzeichner ist Mitglied im Arbeitskreis 2.5.1, der die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) erstellt hat und deren Fortschreibung betreibt. Außerdem ist er zertifizierter Sicherheitsauditor für Straßen (Hauptverkehrsstraßen, Ortsdurchfahrten).

Zum o.g. Knotenpunkt liegt eine Planung mit einem Lageplan im Maßstab 1:500 vor, deren Autor*innen im vorliegenden Auszug nicht benannt sind. Es wird ein Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 50 m vorgesehen. Eine Führung wird auf Geh- und Radwegen über den westlichen Knotenarm Nordring und den südlichen Knotenarm Hamburger Straße geplant. Am Nordring ist eine Wartepflicht mit Mittelinsel im Kreisarm geplant. An der Hamburger Straße (Süd) soll eine Anforderungs-LSA zum Einsatz kommen.

Nach den vorliegenden Informationen ist ein Beibehalten der außerorts-Lage des Knotenpunkts, der am Ortsrand liegt, vorgesehen. Der Knotenpunkt hat Bedeutung im Schulverkehr, insbesondere in der Relation Buenser Weg zum Nordring. Zusätzliche Bedeutung bekommt der Knotenpunkt bzw. die geplante Querung durch den geplanten Radweg auf

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Alrutz GbR

Forschung und Analyse
Strategie und Konzeption
Planung und Entwurf
Beratung und Information
... und darüber hinaus

Adelheidstraße 9b
30171 Hannover

Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990

info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Sparkasse Hannover
Konto: 910 098 140
BLZ: 250 501 80
BIC/SWIFT: SPKHDEH2XXX
IBAN: DE70 250501800910098140

Steuer-Nr.: 26/231/93007
Steuer-ID: DE303776909

BR 235 ADFC KV Harburg Land
KVP Buchholz Buenser Weg,
final

23. März 2021

PGV-Alrutz GbR

Diplomingenieure
Verkehrswesen
Beratende Ingenieure für
Bauwesen

Wolfgang Bohle
Heike Prahlow

Dankmar Alrutz (beratend)

Sie erreichen uns
vom Hauptbahnhof mit den
Stadtbahnlinien 1, 2 u. 8
Haltestelle Schlägerstraße

der Ostseite der Hamburger Straße, der Gefahren durch linksfahrenden Radverkehr vermindern soll. Beim Übergang von beidseitigen Radverkehrsanlagen zum einseitigen Radweg außerorts an der Dibberser Straße ist eine Querung der Hamburger Straße erforderlich, die ebenfalls an dieser Anforderungs-LSA stattfinden soll.

Bewertung des geplanten Kreisverkehrs

Tabelle 1: Außendurchmesser D [m] von Kreisverkehren

	Typ	Mini-kreisverkehr	Kleiner Kreisverkehr	Kleiner Kreisverkehr mit zweistreifig befahrbarer Kreisfahrbahn
innerhalb bebauter Gebiete	Mindestwert	13	26	40
	Regelwert		30 – 35	50
	Obergrenze	22	40	60
außerhalb bebauter Gebiete	Mindestwert	–	30	45
	Regelwert	–	35 – 45	55
	Obergrenze	–	50	60

Nach Tabelle 1 im Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren von 2008 ist die gewählte Größe von 50 m die Obergrenze für den Außendurchmesser außerorts. Angesichts der Lage im Übergangsbereich von innerorts zu außerorts und der Wartepflicht für querenden Fuß- und Radverkehr mit besonders schutzbedürftigem Schülerverkehr wird empfohlen, einen deutlich kleineren Durchmesser zu wählen, um eine geschwindigkeitsmindernde Wirkung bestmöglich erzielen zu können. Ein Wert von 40 m oder geringer wird für angemessen gehalten (soweit nicht eine Begründung für die Wahl des größtmöglichen Durchmessers geliefert wird, die dem Gutachter bisher nicht bekannt sind. Bei diesen Werten ist auch eine ggf. nachträgliche Einbeziehung in die Innerortslage möglich (Verlegung der Ortstafel vor den Kreisverkehr, die angesichts nicht geringer querender Fuß- und Radverkehrsmengen angemessen erscheint.

Weitergehend wird empfohlen, einen Innenring entsprechend Kapitel 3 des genannten Merkblatts mit einzuplanen. Im Wesentlichen dadurch lassen

sich Geschwindigkeitsminderungen erreichen, die wiederum Voraussetzung für eine verkehrssichere Gestaltung auch für den Fuß- und Radverkehr sind. Zu hohe fahrbare Geschwindigkeiten in Kreisverkehren führen zu vermeidbaren Unfällen, auch bei Wartepflicht für den Fuß- und Radverkehr und auch zu schwereren Unfallfolgen.

Die Wartepflicht wie auch die Anforderungs-LSA im Zusammenhang mit dem Kreisverkehr sind grundsätzlich regelgerecht und sinnvoll. Um die Akzeptanz von wartenden Zu Fuß Gehenden und insbesondere Radfahrenden zu verbessern (Verzicht auf Rotlichtfahrten bei zeitweise möglichen längeren Zeitlücken im fließenden Kfz-Verkehr), wird empfohlen, die Anforderungs-LSA mindestens zu Zeiten des Schulverkehrs grundsätzlich auf GRÜN für den querenden Fuß- und Radverkehr zu schalten. So entsteht DauerROT für Kfz, das nur auf Anforderung auf GRÜN geschaltet wird.

Weniger weitgehend ist DauerGRÜN für den Kfz-Verkehr, bei GRÜN-Anforderung durch fahrenden Radverkehr an etwa 40 m vor der Querung liegenden Schleifen oder einer anderen Art der Detektion mit passender GRÜNSchaltung bei berechneter Ankunft der Radfahrenden an der Querungsstelle mit typischen Radverkehrs-Geschwindigkeiten. Die Anforderungstaster direkt an den Signalmasten sollten sofort auf GRÜN schalten. Die Grünphase sollte außerdem eine Grünzeitverlängerung bei nachfolgenden Radfahrenden berücksichtigen.

Zu berücksichtigen ist, dass auch vom Theodor-Storm-Weg Personen zu Fuß und mit dem Fahrrad kommen können.

Mit freundlichen Grüßen



Detlev Bündel

Verwendete Literatur

Herangezogene Regelwerke der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (nicht kostenfrei online verfügbar)

RASt, Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen, 2006

ERA, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, 2010

Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, 2006
[MAKv, keine offizielle Abkürzung]

Darüber hinaus verwendete oder nutzbare Literatur

BONDZIO, L. et al. 2012: Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehre. UDV-Forschungsbericht Nr VI 05. Berlin
<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=U8YI5X17>

BONDZIO, L. et al. 2017: Sicherung von bevorrechtigten Radwegen an innerörtlichen Kreisverkehren. UDV-Forschungsbericht Nr 46. Berlin
<https://m.udv.de/de/publikationen/forschungsberichte/sicherung-bevorrechtigten-umlaufenden-radwegen-innereortlichen-kreisverkehren>

HALLER, W./ ALRUTZ, D. et al 2000: Fußgänger- und Radverkehrsführung an Kreisverkehrsplätzen. Reihe Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik", Heft 793; Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.). Bonn

Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement 2013: Leitfaden zur Qualitätssicherung bei Planung, Bau und Betrieb von Kreisverkehren. Ohne Ort (Wiesbaden)
https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/130723_Leitfaden_Qualit%C3%A4tssicherung_Kreisverkehre.pdf

MVI, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, stand November 2017: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg. Stuttgart
https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/Musterloesungen_RadNETZ.pdf