

Kurze Stellungnahme Kreisverkehr Brautwiesenplatz, Görlitz

- Grundsätzlich ist der Kreisverkehr keine Unfallhäufungsstelle mehr (nach den Kriterien des MUko (FGSV 2012)). Nun kann man aber nicht ausschließen, dass dies „nur“ auf die Baustelle in der Bahnhofstraße zurückzuführen ist.
- Wie Sie ja bereits beschrieben haben, liegt eine wesentliche Ursache darin, dass die Fahrbahnbreite der Kreisfahrbahn sehr breit ist – im Grunde genommen zweistreifig befahrbar ist, was dazu führt, dass Radfahrende im Kreis überholt werden, bzw. Rad und PKW nebeneinanderfahren, was wiederum die Sichtverhältnisse deutlich verschlechtert. Ziel sollte es somit sein, dass zumindest PKW und Radfahrende hintereinanderfahren. Um die Fahrstreifenbreite entsprechend zu reduzieren, könnte man den Innenring mit Markierung aber auch baulich (gepflastert) abgrenzen/ vergrößern – dies hat den Vorteil, dass „größere Fahrzeuge“ bei Bedarf den Innenring befahren können, für herkömmliche PKW der Außenring dennoch ausreichend ist (siehe auch Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Seite 23 (FGSV 2006)). Dabei ist die bauliche Abgrenzung, welche sich auch farblich von der Fahrbahn unterscheiden sollte (siehe Abbildung 1) gegenüber der Markierung (siehe Abbildung 2) in jedem Fall zu bevorzugen. Nach Bondzio et al. (2012, S. 99) verringert *„Die bauliche Anlage eines Innenrings [...] die Anzahl der Überholvorgänge im Kreis und damit die Gefahr des unfallträchtigen Schneidens der Radfahrer vor den Ausfahrten.“*
- Eine Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen innerhalb der Kreisfahrbahn ist unbedingt zu vermeiden, da dies das Nebeneinanderfahren von Rad- und Kfz-Verkehr fördert. Ich habe mir dazu auch mal die Unfalldaten des Moritzplatzes in Berlin angeschaut, der dies bestätigt (siehe Abbildung 3 bis Abbildung 5). Der Kreisverkehr erfüllt in jedem einzelnen Jahr die Kriterien einer Unfallhäufung nach MUko (FGSV 2012) und dabei weist die Mehrzahl der Unfälle Radverkehrsbeteiligung auf. Grundsätzlich wird nach FGSV (2006) und Bondzio et al. (2012) die Führung des Radverkehrs ausschließlich im Mischverkehr oder auf umlaufenden Radwegen empfohlen, wobei die Führung im Mischverkehr als sicherer einzustufen ist.
- Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist das geringe Geschwindigkeitsniveau im Kreisverkehr, was vor allem auch durch eine ausreichende Ablenkung der geradeausfahrenden Fahrzeuge durch die Kreisinsel gewährleistet werden soll (siehe Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Seite 18 ff. und Bild 26 (FGSV 2006)). Dies kann ich ohne Pläne schwer beurteilen, aber die qualitative Einschätzung des Luftbildes zeigt, dass dieser Aspekt erfüllt ist. Grundsätzlich würde aber die Erweiterung des Innenrings (wie oben beschrieben) auch nochmal die Möglichkeit bieten, das Ablenkungsmaß zu beeinflussen.



Abbildung 1

Radverkehr im Mischverkehr (Bondzio et al. 2012)

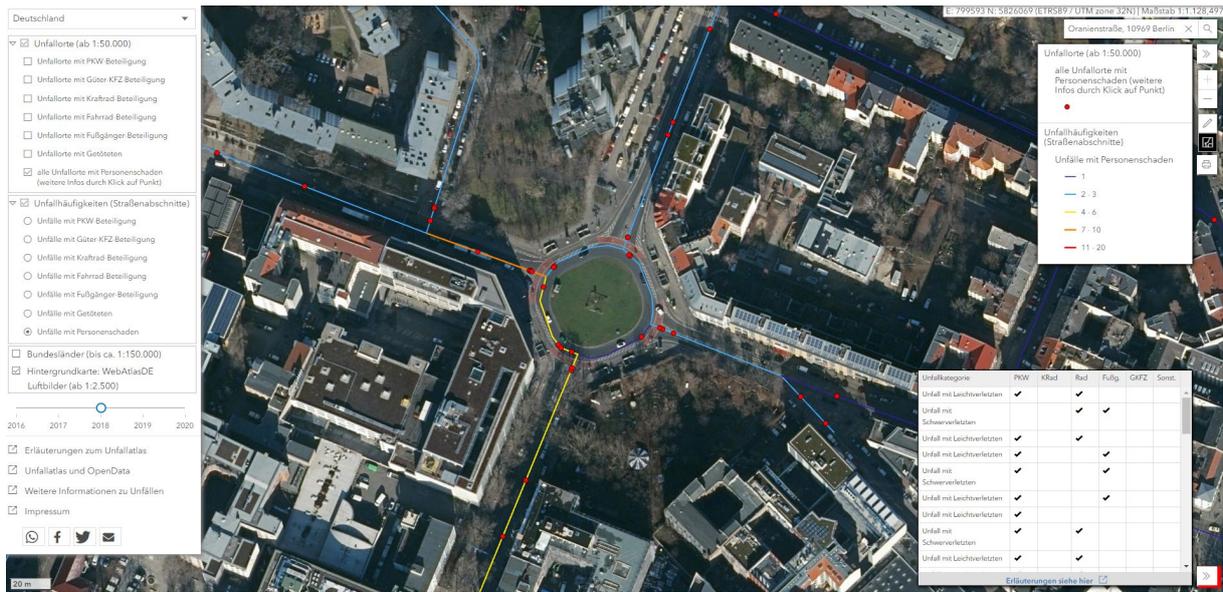


Abbildung 5

Unfallgeschehen Moritzplatz, Berlin 2018 (<https://unfallatlas.statistikportal.de/>)

Quellen

FGSV (2012): Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen. M Uko. Ausg. 2012. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Köln (FGSV R2 - Regelwerke, FGSV 316/1).

FGSV (2006): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Ausg. 2006. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Köln (FGSV R2 - Regelwerke, FGSV 242).

Bondzio, L.; Scheit, M.; Weinert, R. (2012): Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehre. Forschungsbericht im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer. URL: <https://udv.de/de/node/49449>