



So ein Kreisverkehr könnte den Verkehrsfluss erheblich verbessern.



VISUALISIERUNGEN: GERHARD BRUNNER

Ein Kreisverkehr auf zwei Ebenen entlastet Auto-, Fußgänger- und Radverkehr

Erfindung aus Regensburg für überlastete Innenstädte

Warten an der Ampel nervt. „Da steht man in der Schlange, der Vorderste will rechts abbiegen und muss wegen drei querender Fußgänger warten. Bis die rüber sind, ist die Ampel für die Autos dahinter schon wieder rot“, beschreibt der Regensburger Architekt Gerhard Brunner die alltägliche Situation in den Innenstädten. Darum hat er eine neue Form des Kreisverkehrs erfunden und sich patentieren lassen: den sogenannten Split-Level-Kreisverkehr.

Autos und Lastwagen fahren auf eine Rampe in den Kreisverkehr und verlassen diesen wieder in der jeweils gewünschten Richtung über eine Rampe. Fußgänger und Radfahrer bleiben ebenerdig und wechseln ihre Richtung unter den Kraftfahrzeugen.

Das reduziert die längeren Wege, die Fußgänger bei normalen Kreisverkehren zurücklegen müssten. Außerdem entfallen Zebrastreifen, die Fußgänger an herkömmlichen Kreisverkehren benötigen würden, da sie dort in der

Regel nicht wissen, wie sie sich zu verhalten haben. Im normalen Kreisverkehr gilt: Fußgänger haben Vorrang bei der Querung vor dem aus dem Kreisverkehr ausfahrenden Kfz-Verkehr, sie müssen aber beim Queren der Fahrbahn dem in den Kreisverkehr einfahrenden Kfz-Verkehr die Vorfahrt gewähren.

Bisher wurde Brunners Idee noch nicht realisiert. Interesse habe die Stadt Regensburg bekundet sowie Alfons Doblinger, Vorstandschef der DIBAG Indus-

triebau AG aus München. Auch der in Berlin ansässige Verein Changing Cities, der sich unter anderem für mehr Radverkehr in den Städten einsetzt, habe Brunners Konzept als wegweisend gelobt.

Der Kreisverkehr auf zwei Ebenen ist laut Brunner in jeder Größe realisierbar, also auch als Mini-Kreisverkehr mit überfahrbarer Mitte. „Aber am meisten macht er in den Innenstädten Sinn“, unterstreicht Brunner. Denn der Schadstoffausstoß der Fahrzeuge würde durch

weniger Stop-and-go deutlich reduziert.

Allerdings ist so ein Kreisverkehr auf zwei Ebenen teurer. „Ein herkömmlicher kleiner Kreisverkehr kostet so etwa 250 000 Euro. Der Split-Level-Kreisverkehr dürfte bei einer Million Euro losgehen. Denn es müssen ja vier Rampen errichtet und eine Stahlbetonkonstruktion für die Mitte hergestellt werden“, sagt Brunner. Gegenrechnen könne man Umwelteffekte durch einen geringeren Schadstoffausstoß im Kreu-

zungsbereich sowie entfallende Betriebskosten für Ampelanlagen. Aber das trifft auch auf herkömmliche Kreisverkehre zu.

Nun wäre nur noch eine innovative Kommune nötig, die einmal so einen Kreisverkehr realisiert, um dann in der Praxis bewerten zu können, ob er wirklich hält, was er verspricht. Auch öffentliche Fördergelder sollten hierbei zum Einsatz kommen, denn schließlich wäre Brunners Konzept ein Beitrag zur Verkehrswende.

> RALPH SCHWEINFURTH