

Der Weg zum Kreisel-Unikat in Deutschland

Wie soll der Anschluss von der B 500 Richtung Fachmarktzentrum und Cité aussehen? Was ist die sicherste und kostengünstigste Lösung? Nach intensiver Diskussion, vielen Vorschlägen und langer Planung wurde jetzt eine in Deutschland bisher einmalige verkehrstechnische Kreisel-Variante gebaut (Gesamtkosten rund drei Millionen Euro) und vor wenigen Wochen für den Verkehr freigegeben. Der neue Kreisel ist ein attraktives Stadttor und Anbindung der Cité an Innenstadt und Autobahn.

Lange Zeit sah es nach einer Zwei-Ebenen-Lösung für den direkten Anschluss der Cité und Gewerbehof an die B 500 aus. Bund und Land forderten dieses Modell. Die Konsequenz: Entlang der B 500 hätten hohe Dämme und Rampen aufgeschüttet werden müssen und eine Kreuzung auf Stelzen mit Lichtanlage oder Kreisverkehr wäre entstanden. Eine Lösung, die für die Stadt wegen der hohen Kosten und aus ästhetisch-gestalterischen Gründen inakzeptabel war. „Elefantenklo“ wird eine solches Monstrum in Fachkreisen auch genannt.

Optimaler Verkehrsfluss

Die Stadt strebte aus Kosten- und Gestaltungsgründen eine ebener-



dige Kreisverkehrslösung an - ein kompakter, lediglich einspuriger Kreisverkehr wäre bei der Verkehrsfrequentierung der B 500 in Spitzenzeiten überlastet gewesen. Von der klassischen zweispurigen Variante rieten deutsche Verkehrsexperten ab, weil sich gerade die zweispurige Ausfahrten als gefährlich herausgestellt haben.

Auch die ebenerdige Alternative einer Kreuzung mit Ampelanlage hat Nachteile. Wartezeiten an der Ampel wären für den Verkehrsfluss nicht optimal und sie ist aus gestalterischen Gründen „nicht gerade erstrebenswert“. Aufgrund der Komplexität der Situation wurde von Dr.-Ing. Andreas Clausen (Planungsbüro Beller Consult) vorgeschlagen, den Kreis-

verkehrsexperten Prof. Werner Brilon hinzuzuziehen.

Von ihm wurde gemeinsam mit Dr. Clausen und in Abstimmung mit der Stadt eine neue Kreiselvariante entworfen - von der B 500 gibt es von beiden Seiten zweispurige Einfahrten und besonders gestaltete zweispurige Ausfahrten bei denen von dem rechten Fahrstreifen aus nur in Richtung B 500 gefahren werden darf.

In der Planungsphase für diese neue Art der Verkehrsführung stellte sich heraus, dass ähnliche Kreisverkehre bereits in den Niederlanden existieren, wenn auch mit Unterschieden im Durchmesser und in der Markierung. Kritische Rückmeldungen von dort gab es nicht.

Beobachtung und Auswertung

Bundesverkehrsminister und Land Baden-Württemberg haben der neuen Baden-Badener Kreisverkehrsvariante zugestimmt; das konkrete Verkehrsgeschehen am Baden-Badener Kreisel wird von den städtischen Behörden und der Polizei sorgfältig beobachtet und zusätzlich hat die Ent-

wicklungsgesellschaft Cité die Universität Bochum und das dortige Team um Prof. Brilon damit beauftragt, einen Erfahrungsbericht über den neuen Kreisel zu erarbeiten. Mit Videoaufnahmen wird der Verkehrsablauf am Kreisel im Jahresverlauf dokumentiert und wissenschaftlich ausgewertet.

Mit dem Baden-Badener Kreisel hat die Stadt ein neues Kapitel der modernen Verkehrstechnik geschrieben und der B 500-Kreisel könnte zum Vorbild für ähnliche Kreisverkehre in anderen Städten werden. Der Lohn für die Autofahrer: Keine lästigen Wartezeiten an der Ampel und eine neues, grün gestaltetes Stadttor Baden-Badens. Die Chance für einen sicheren, guten Verkehrsfluss, gestalterische Ästhetik und die Kostenseite sprechen für den Baden-Badener Kreisel.

Volker Gerhard