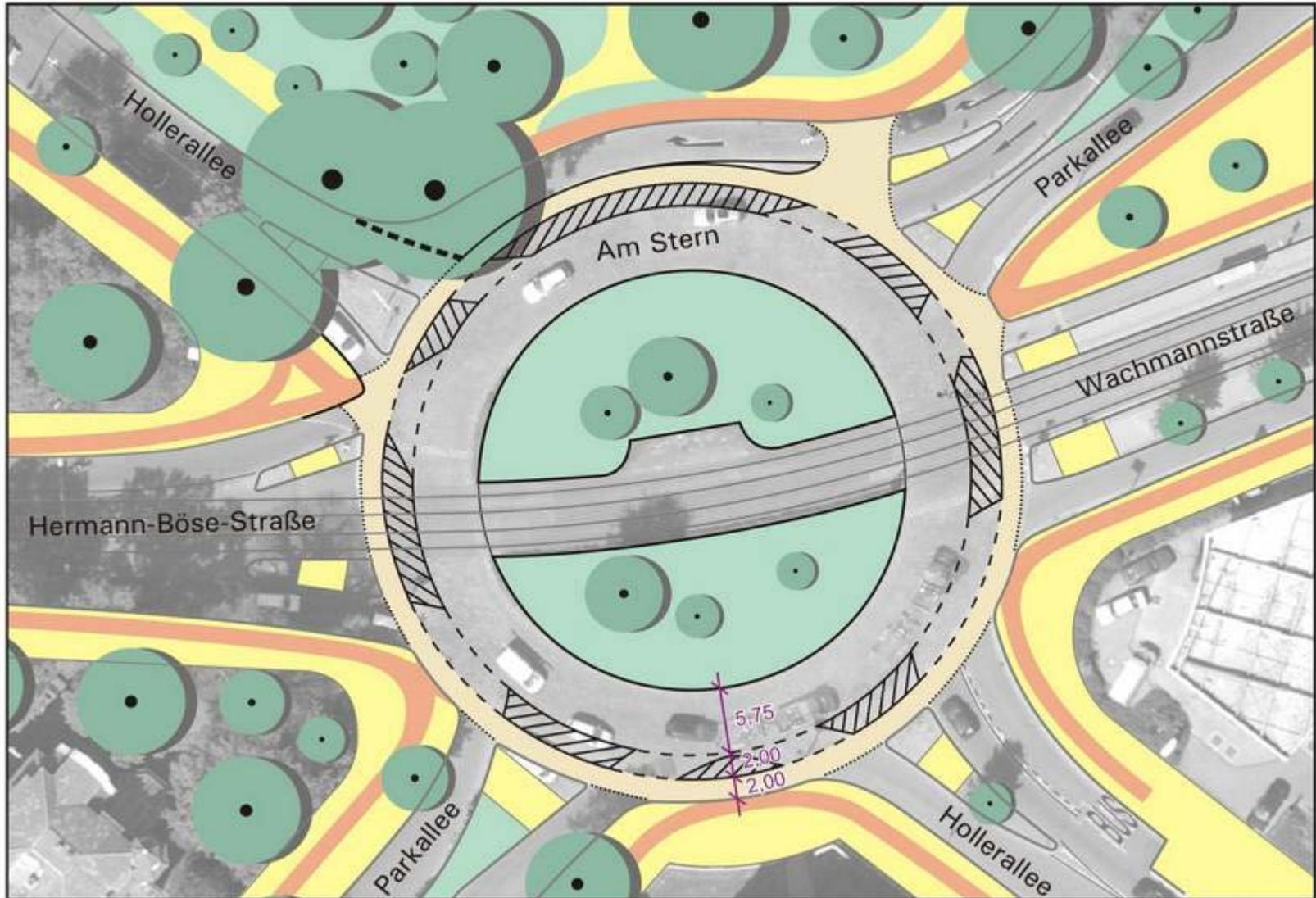


# Verkehrspsychologisches Gutachten Stern 2013/2014

**Auftraggeber:** Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
**Gutachter:** MVU (Institut Mensch-Verkehr-Umwelt, München)  
und SHP (Hannover)

# Situation heute



# Verkehrspsychologisches Gutachten

## I. Teil

1. Detaillierte Unfallanalyse
2. Konfliktbeobachtung vor Ort
3. Fahraufgabenanalyse im Bereichen der Unfallschwerpunkte  
→ Hauptkonfliktpunkte analysieren

## II. Teil

4. Generelle Strategien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
5. Mögliche Lösungsansätze und planerische Schlussfolgerungen  
→ Bewertung und Empfehlungen

### Einladung durch die Verwaltung für einen begleitender Arbeitskreis (AK):

Amt für Straßen und Verkehr, Ortsamt Schwachhausen, Beirat Schwachhausen, Senator für Inneres und Sport , Polizei, ADAC, ADFC, BSAG, Handelskammer

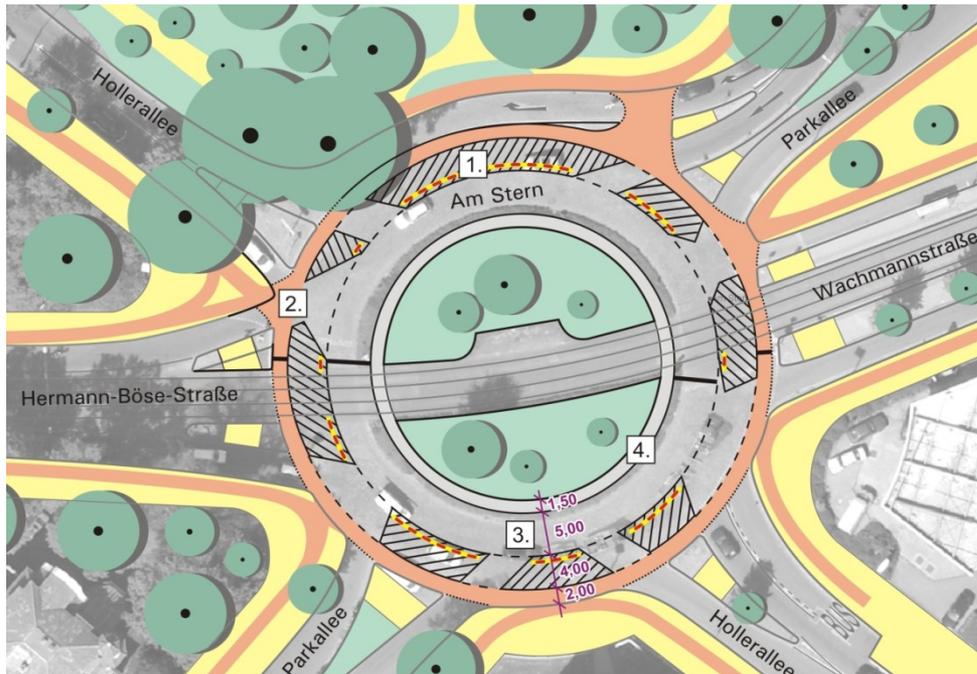
→ Der AK hat an 3 Terminen getagt, Stellungnahmen zur gutachterlichen Empfehlung wurden eingeholt

# Konflikte - Hauptprobleme

- Aus dem Kreis ausfahrende Fahrzeuge nehmen Radfahrern im Kreis die Vorfahrt
- Häufiges Abbiegen ohne zu blinken
- Einfahrende Fahrzeuge fahren zu weit in den Radweg hinein
- Einfahrende Fahrzeuge nehmen anderen Fahrzeuge im Kreis die Vorfahrt
- Zahlreiche Schilder, schnelle Situationsänderungen und zahlreiche Informationen beeinträchtigen die Verarbeitung und Reaktionsschnelle der Autofahrer
  - hohe Komplexität des Knotens
  - es sind zu viele Entscheidungen in sehr kurzer Zeit erforderlich
- Visuelle Kontrolle der Radfahrer ist mitunter für Autofahrer schwierig
  - Sehwinkel beim Ausfahren ist ungünstig
  - Einschätzung der richtigen Entfernung bei zum Teil schnell fahrenden Radfahrern (Akkommodation des Auges)

# Gutachterliche Empfehlungen – Kernmaßnahmen

1. Verbreiterung der Sperrfläche zwischen Radfahrer und Autofahrer
2. Roteinfärbung des Radfahrstreifens
3. Reduzierung der Kreisfahrbahnbreite auf 5m (einstreifige Verkehrsführung)
4. Bauliche Reduzierung der Kreisinsel und Herstellung eines 1,50m breiten Innenrings
- (5.) Die Sicherung der Sperrfläche gegen Überfahren  
→ soll im Rahmen der Planung überprüft werden.



ADAC und Handelskammer befürchteten Einbußen in der Leistungsfähigkeit

## Situation Heute

Breite der Kreisfahrbahn: 5,75m

## Situation zukünftig:

Kreisfahrbahnbreite: 5,00 m

Innenringbreite: 1,50 m

**Σ 6,50 m**

## **nutzbare Fahrbahnbreite**

→ Bauliche Ausgestaltung (Material, Höhenniveau) ist im Rahmen der Planung zu klären.

# Gutachterliche Empfehlungen – flankierende Maßnahmen

Einigkeit mit den Beteiligten des Arbeitskreises besteht zu folgenden Entscheidungen:

1. Durchsignalisieren der Straßenbahn  
→ Empfohlen
2. Rechtwinkligere Anordnung der Zu- und Ausfahrten des Kreisverkehrs  
→ Empfohlen
3. Verzicht auf die Fahrbeziehung Hermann-Böse-Straße – Parkallee Süd  
→ bauliche Optionen sollen im Rahmen der Planung überprüft werden
4. Fahrbahnbezogene Radverkehrsführung oder Einrichtung einer Fahrradstraße in der südlichen Parkallee  
→ Prüfung erfolgte im Rahmen des Projektes Fahrradroute Uni – Innenstadt

# Gutachterliche Empfehlungen – flankierende Maßnahmen

## Diskussionspunkte mit den Beteiligten des Arbeitskreises :

1. Fußgängerüberwege in allen Kreiszu- und –ausfahrten in heutiger Furlage
  - In regulären Kreisverkehren sind die Fußgängerüberwege deutlich von der Kreisfahrbahn abgesetzt, wodurch die Prozesse „Aufmerksamkeit auf Fußgängerquerungen“ und „Ein- bzw. Ausfahrt aus dem Kreis“ für den Autofahrer getrennt werden.  
Dies ist hier nicht gegeben – zeitgleiche Beachtung überfordert den Autofahrer!
  - Heute ist dieser Bereich kein Unfallschwerpunkt, da gegenseitige Rücksichtnahme
  - die komplexen Anforderungen an den Autofahrer mit geringen Reaktionszeiten ist das Hauptproblem für die Unfallsituation am Stern (Analyse des Gutachters)  
Einschätzung der VUK: bei Einrichtung von Zebrastreifen besteht die Gefahr der weiteren Überforderung/ Überregulierung und damit die Gefahr eines neuen Unfallpunktes

→ Maßnahme wird nicht empfohlen, jedoch eine weitere Beobachtung der Situation nach dem Umbau Stern angestrebt

**Einigkeit mit einstimmigem Beschluss des Verkehrsausschusses Schwachhausen am 28. Juli 2014**

# Gutachterliche Empfehlungen – flankierende Maßnahmen

## Diskussionspunkte mit den Beteiligten des Arbeitskreises:

### 2. Verkehrsrechtliche Unterordnung des Bypasses

- heute kein Unfallhäufungspunkt am Bypass
- Bypass wirkt heute leistungsfähigkeitssteigernd
- Eine verkehrsrechtliche Unterordnung hätte unterschiedliche Vorfahrtsregelungen für den aus dem Innenkreis abbiegenden Verkehr zur Folge
  - a) gegenüber Radfahrer im Kreis wartepflichtig
  - b) gegenüber Fahrzeugen im Bypass vorfahrtsberechtigt
  - c) gegenüber den Fußgängern in der Ausfahrt wartepflichtig
- Fahrzeuge aus dem Bypass wären demgegenüber dem Ausfahrenden Vorfahrt gewähren muss und gleichzeitig den Fußgänger über die Hollerallee beachten muss

→ Maßnahme wird nicht empfohlen, da diese neue unübersichtliche Situation die Begreifbarkeit und Reaktionsfähigkeit negativ beeinflussen könnte und im schlimmsten Fall Fußgänger gefährdet.

**Einigkeit** mit einstimmigem Beschluss des Verkehrsausschusses Schwachhausen am 28. Juli 2014

