

Der Kreisverkehr

Herr Lehmann hat meine Einwände vom 19.01.2021 an Hoffmann-Leichter geschickt, weil er anscheinend selbst keine Gegenargumente hatte. Im März wurde ihm eine Stellungnahme von Hoffmann-Leichter zugeschickt, die angeblich meine Analyse widerlegen soll. In dieser Stellungnahme geht die Berliner Gesellschaft erstmals näher darauf ein, dass es zu Spitzenbelastungen am Kreisel kommt. Man rückt in der Antwort von der Kreisverkehrskapazität von 1.000 – 1.100 Kfz/h ab und erhöht nun auf 1.200. Allerdings haben meine Berechnungen gezeigt, dass die Spitzenbelastung wesentlich höher liegt, wenn man die Nord-Süd und die Ost-West-Verkehrsströme gleichzeitig berücksichtigt, was bei einem 4-armigen-Kreisel als selbstverständlich vorausgesetzt werden muss.

Hinsichtlich des die Situation noch verschärfenden Einflusses von Fußgängern und Radfahrer wird auf alte Berechnungsverfahren verwiesen, aber keine eigenen Berechnungen im Zusammenhang mit Kfz-Spitzenbelastungen vorgenommen. Das Gutachten kommt einem Gefälligkeitsgutachten sehr nah. Überdeutlich wird dies im letzten Absatz, der sich fast zynisch anhört. Dort wird gesagt, dass die extrem hohen Steigungen am Kreisel für den Schadstoffausstoß sogar günstig sind, weil man beim Abwärtsfahren auf einer geneigten Fahrbahn weniger Energie zum Anfahren verbraucht. Dass der Schadstoffausstoß beim Aufwärtsfahren auf einer geneigten Fahrbahn die oben genannte angebliche Einsparung aber um ein Vielfaches zunichtemacht, wird nicht erwähnt. Lapidar wird nur gesagt: Mit Wartevorgänge im bergauf fahrenden Verkehr ist hier eher nicht zu rechnen.“