

Der Neue ist nicht kreisrund, sondern ellipsenförmig

Serie Der vierzehnte Verkehrskreisel der Stadt ist anspruchsvoll in der Planung – und hat eine spezielle Geometrie

VON MARTINA SCHLAPBACH

Platzverhältnisse und der Sicherheitsaspekt sowie die Beschaffenheit des Verkehrsflusses und der Verkehrsteilnehmer: Das sind aus bautechnischer Sicht die Kriterien, die über Sinn und Zweck eines Kreisbaus entscheiden. Versteht man den Kreisel als Ersatz für eine ampelgesteuerte Verkehrsführung, erweist sich ein Kreisel folglich als sinnlos. Das, wenn etwa eine der sich kreuzenden Strassen als Hauptachse den Verkehr mehrheitlich auf sich vereint – oder wenn die Strassenkreuzung von Verkehrsteilnehmern passiert wird, für die ein Kreisel ein unbefahrbares Hindernis bildet.

Weder Trams noch Trolleybusse verkehren in Langenthal, und so verläuft der Verkehr dem übergeordneten Sicherheitsgebot zuliebe bereits an 13 Stellen im Kreis. Bald soll zu den bestehenden ein vierzehnter Kreisel hinzukommen, denn: Auch an der Stelle, wo sich Ring- und Thunstettenstrasse gegenwärtig noch überkreuzen, soll ein Kreisel entstehen. Das aufgrund der oben genannten Gründe.

Einziges Manko an der Stelle der geplanten Kreisführung: der knappe Raum. Die städtische Überbauungsordnung beschränkt den Landerwerb

«Der Kreisel muss sich in die Platzverhältnisse einpassen.»

Marco Büttler, Bauingenieur

für den Kreisel auf eine von vier Seiten. «In entsprechend enge Platzverhältnisse hat sich der Kreisel einzupassen», sagt Marco Büttler und erklärt damit die daraus erwachsende, geometrisch anspruchsvolle Aufgabe. Der Bauingenieur des Burgdorfer Unternehmens Markwalder & Partner AG ist für die Planung des neuen Kreisels zuständig und präsentiert auf dem Bauplan sogleich des Schlüs-



Bauingenieur Marco Büttler ist für den neuen Kreisel zuständig. MSL

selproblems ausgeklügelte Lösung: Statt rund wird die projektierte Kreisführung ellipsenförmig verlaufen.

Anstelle des Durchmessers von 15 Metern, die ein Kreisel nach Norm aufweist, wird sich die Ellipse an ihrer längsten Stelle auf knapp 14 und

an ihrer kürzesten Stelle auf 11 Meter bemessen. Den beschränkten Platzverhältnissen fällt primär das Zentrum zum Opfer. Diese verkehrsfreie Fläche fällt mit einem Durchmesser von fünf Metern nicht nur klein aus, sondern muss wegen der

Runde Geschichten

13 der runden Verkehrsführungen gibt es heute bereits in der Stadt. Schon bald sollen es sogar 14 sein: Langenthal wähnt sich als Stadt der Kreisel. Das Geschehen um den Kreisel wird jedoch in der flüchtigen Wahrnehmung meistens auf den Verkehr reduziert – das aber zu Unrecht. In einer losen Reihe von Berichten erzählen betroffene Menschen in der Serie «Runde Geschichten», wie sie rund um den Kreisel wohnen, arbeiten und leben. Der Beitrag mit Bauingenieur Marco Büttler bildet den Abschluss der Serie. (MSL)

grossen Verkehrsteilnehmer ebenfalls auf eine üppige Gestaltung verzichten. Damit auch Lastwagen den verhältnismässig kleinen Kreisel passieren können, wird die unbefahrene Mitte gesamthaft niedrig gehalten und allenfalls mit einem montierbaren Schmuck versehen.

Ein zweiter Brunnenkreisel mit spielerischer Wasserskulptur, farbigen Blumenbeeten im Sommer und aufwändiger Weihnachtsdekoration im Winter entsteht damit nicht. Der Vergleich zum Brunnenkreisel kann durchaus angestellt werden, wurde er doch ebenfalls von der Firma Markwalder

& Partner AG projektiert. Damit wird das Grössenmass der neuen Verkehrsführung deutlich: Dem bezüglich verkehrsfreier Fläche genannten Durchmesser von fünf Metern stehen beim Brunnenkreisel gut elf Meter gegenüber. Stehen hier zwanzig Quadratmeter zur Umfahrung respektive Gestaltung frei, sind es dort deren hundert.

Ein Kriterium für die Berechtigung des Kreisels ist die Grösse indes nicht, und so präsentiert sich der in

umfassendem Dossier projektierte Kreisel auch aus der Sicht von Büttler als in jeder Hinsicht gerechtfertigt. Die Rechtfertigung spiegelt sich nicht zuletzt am vom Gemeinderat budgetierten Kostenaufwand von fast einer Million Franken. Dabei verweist der Bauingenieur auf das Material, mit dem der Bau errichtet wird: Beton. Im Vergleich zu Asphalt verursacht der Beton zwar deutlich höhere Baukosten, ist mit Blick in die Zukunft jedoch auch von entsprechend nachhaltiger Wirkung.

Aufgrund der Belagsarbeiten, die im Winter nur unter erschwerten Bedingungen auszuführen sind, fällt der Baubeginn voraussichtlich auf das kommende Frühjahr. Während dreier bis vier Monate wird die neue Verkehrsführung schliesslich etappenweise errichtet, aber: Die mit Umfahrungsoptionen versehene Thunstettenstrasse wird zeitweise gesperrt und die Ringstrasse stetig auf einer Seite befahrbar sein. Mit der projektleitenden Siegrist Ingenieur- und Planungsbüro AG und der Scheidegger AG sind dabei zusätzlich zwei Langenthaler Ingenieurbüros involviert, die sich der spezifischen Fragen der Werkleitung und Beleuchtung annehmen

Beim vierzehnten Kreisel wird wohl auf eine üppige Gestaltung verzichtet.

werden. Mit Verweis auf diese Zusammenarbeit prophezeit Büttler, dass der Verkehr im von Ring- und Thunstettenstrasse gebildeten Kreuz in- nert Jahresfrist kreis- respektive ellipsenförmig verlaufen wird.

Als wohl bezeichneter Kreiselfreund verweist der Burgdorfer Bauingenieur damit auf den «Spleen auf Kreisel», den die Stadt Langenthal mit ihrem vierzehnten Kreisel um einen Baustein fortsetzt. Die hinter dem Witz stehende Realitätsnähe dieser Aussage fördert auch hier einen Städtevergleich zutage, denn: Bei Nachbarin Burgdorf finden sich gerade mal vier Kreisel.