

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern



Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
Postfach 22 12 53 • 80502 München

Per E-Mail

Regierungen
Autobahndirektionen
Staatliche Bauämter

nachrichtlich:

Landkreistag
Städtetag
Gemeindetag

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen IID9-43346-001/91	Bearbeiter Herr Dr.-Ing. Kühn	München 09.12.2011
	Telefon / - Fax 089 2192-3559 / -13559	Zimmer 231	E-Mail alfred.kuehn@stmi.bayern.de

Kreisverkehrsplätze an Bundes- und Staatsstraßen in Bayern; Einführung des Merkblatts für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006

Anlage

Musterplan Kreisverkehr (Blatt 1-5)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bitten um Beachtung der folgenden Ausführungen zum Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006.

I. Vorbemerkungen

Knotenpunkte an Landstraßen werden entsprechend der verkehrlichen Bedeutung der zu verknüpfenden Straßen ausgebildet. Die Planung von Knotenpunkten setzt eine umfassende Untersuchung der Verkehrsbelastung, dabei des Pkw- und Schwerverkehrsaufkommens, der Zahl der Radfahrer sowie der Fußgängerbeziehungen – auch des Vorhandenseins von behinderten und mobilitätseingeschränkten Personen – sowie eine Analyse der Verkehrssicherheit voraus. Die Entscheidung, welche Knotenpunktsform realisiert werden soll, ist daher im Einzelfall sorgfältig abzuwägen. Dies betrifft sowohl Knotenpunkte innerhalb des kreisverkehrsfreien Netzes als auch außerhalb davon.

II. Einführung des Merkblatts für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006

Mit der Aufhebungsbekanntmachung vom 25.10.2011 Az.: IID9-43346-001/91 wurde die konsolidierte Bekanntmachung vom 15. Februar 1999 Az.: IID2-43346-001/91 zur Einführung des Merkblatts für die Anlage von kleinen Kreisverkehren, Ausgabe 1998, aufgehoben. Nunmehr bitten wir das Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006, anzuwenden. Es ersetzt auch das Arbeitspapier Nr. 51neu, Ausgabe 2004, der FGSV zu zweistreifigen Kreisverkehrsplätzen.

Im Einzelnen geben wir zur Anwendung des neuen Merkblatts, Ausgabe 2006, folgende Hinweise:

- Die straßenverkehrsrechtlichen Belange sind jeweils mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.
- Im Hinblick auf die Leichtigkeit des Verkehrs auf freier Strecke sollen bei der Wahl des Außendurchmessers von Kreisverkehrsplätzen (KVP), der Breite der Kreisfahrbahn, der Ausrundungen und Fahrstreifenbreiten der Zu- und Ausfahrten Parameter im oberen Bereich der Tabellen 1 bis 4 des Merkblattes zur Anwendung kommen. Im Einzelfall kann auch die Verwendung darüber hinausgehender Werte in Frage kommen, sofern die Belange der Verkehrssicherheit dies erlauben.
- Bei innerörtlichen KVP können situationsangepasste Lösungen durch eine flexible Anwendung der Tabellenwerte gefunden werden. Auf eine ausreichende Leistungsfähigkeit und die notwendige Verkehrssicherheit ist zu achten.
- Feste Hindernisse in der Kreisinsel sind an KVP außerorts grundsätzlich zu vermeiden. Als Regelfall soll eine leicht ansteigende linsenförmige Hügelfläche mit Staudenbewuchs vorgesehen werden. Ist auf allen Knotenpunktzufahrten die zulässige Geschwindigkeit ≤ 50 km/h, können in Ortsrandlage und innerorts starre Einbauten im Einzelfall nach sorgfältiger Abwägung der Verkehrssicherheitsbelange zugelassen werden.
- Zu den Ausführungen in Ziffer 3.4 Knotenpunktzu- und -ausfahrten weisen wir zur Klarstellung darauf hin, dass zwar deren Straßenachsen radial auf den Kreismittelpunkt gerichtet sind, aber die Zu- und Ausfahrten grundsätzlich tangential geführt werden sollen. Die Ränder der Fahrbahnteiler sind dabei dem Verlauf der Fahrbahn anzupassen. Innerorts kann eine radiale Führung der Zu- und Ausfahrten im Einzelfall geprüft werden.

- Bei der Einfassung der Außenränder im Bereich der Zu- und Ausfahrten sowie der Kreisfahrbahn sollen aus Gründen der einfacheren Unterhaltung sowie der Verkehrssicherheit, insbesondere aber zur Vermeidung von Reifenschäden, grundsätzlich keine Hochborde zur Ausführung kommen. Ggfs. kann eine ergänzende Pflasterung zur Vermeidung von Bankettschäden vorgesehen werden. Die Einfassung der Mittelinsel und die Ränder der Fahrbahnteiler sollen mit Schrägborden oder schräg verlegtem Pflaster ausgeführt werden. Starke Aufkantungen sind aus Sicht der Verkehrssicherheit ungünstig. Hochborde, Mauern oder Schutzwände sind dort zu vermeiden.
- Eine Pflasterung des Innenrings der Kreisfahrbahn soll unterbleiben. Zur Abgrenzung des Innenrings vom zu befahrenden Außenring ist eine Markierung mit Zeichen 295 StVO vorzusehen.
- Abweichend von der Empfehlung des Merkblatts in Ziffer 4 zu „Fußgänger innerhalb bebauter Gebiete“ sollen im Regelfall die Überquerungsstellen nicht als Fußgängerüberwege (Zeichen 293 StVO „Zebrastrifen“) ausgebildet werden, da diese eine visuelle Kommunikation des Kfz-Verkehrs mit dem Fußgänger voraussetzen, die bei Sehbehinderten und Kindern (unter 10 Jahren) nicht gegeben ist. Ist eine barrierefreie Führung des Fußgängerverkehrs vorrangig und ggf. eine Schulwegsituation im Bereich des Knotenpunkts gegeben, dann ist entweder in ausreichendem Abstand zum KVP eine sichere Querungsmöglichkeit mit Fußgängerampel anzuordnen oder grundsätzlich zu prüfen, ob nicht anstelle des KVP eine Kreuzung mit Lichtsignalanlage vorgesehen werden soll.
- Der Radverkehr soll außerorts im KVP grundsätzlich auf separaten Radwegen geführt werden. Hierzu weisen wir besonders auf die Verdeutlichung der Wartepflicht des Radverkehrs entsprechend dem Merkblatt Ziffer 5.3 Bild 40 – senkrechte Zuführung der Überquerungsstelle, (verkleinerte) Zeichen 205 StVO und Haltlinie, keine Markierung von Radfahrerfurten – hin. Sind in den kreuzenden Straßen auf freier Strecke keine Radwege vorhanden, soll die Rückführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn bereits im Bereich der Überquerungsstelle erfolgen, da hier der Radfahrer wartepflichtig ist und bessere Sicht auf den bevorrechtigten Kfz-Verkehr hat als auf freier Strecke nach dem KVP. Innerorts kann der Radverkehr auf separaten Radwegen oder auf der Fahrbahn zum KVP geführt werden und auf der Kreisfahrbahn mit dem Verkehr mitlaufen.

- KVP werden entsprechend den Ausführungen unter Ziffer 7.3 im Regelfall außerhalb bebauter Gebiete nicht gesondert beleuchtet. Zur besseren Erkennbarkeit bei Nacht ist dann der Einbau von Reflektoren (Glasmarker o.ä.) oder LED-Leuchten an der Mittelinsel und an den Fahrbahnteilern der Zulaufstrecken vorzunehmen. In Ausnahmefällen, z. B. bei irritierenden Lichtquellen, häufigen Nebellagen oder nachträglich auffälligem Unfallgeschehen, kann auch eine großflächige Beleuchtung sinnvoll und vertretbar sein. Innerhalb bebauter Gebiete und im Ortseingangsbereich ist grundsätzlich eine Beleuchtung der KVP vorzusehen.
- Die Beschilderung soll gemäß beiliegendem Musterplan erfolgen. Örtliche oder verkehrliche Besonderheiten können Abweichungen erfordern, die im Einzelfall mit der zuständigen Verkehrsbehörde abzustimmen sind.

Die Regelungen zur Errichtung von Minikreisverkehrsplätzen (Durchmesser < 26 m) innerhalb und außerhalb bebauter Gebiete – Abstimmungspflicht mit der Obersten Baubehörde – und von Kreisverkehrsplätzen an Anschlussstellen an Autobahnen – Beteiligung der Autobahndirektionen – bleiben weiterhin bestehen.

Mit diesem Ministerialschreiben werden die nachfolgenden Ministerialschreiben aufgehoben:

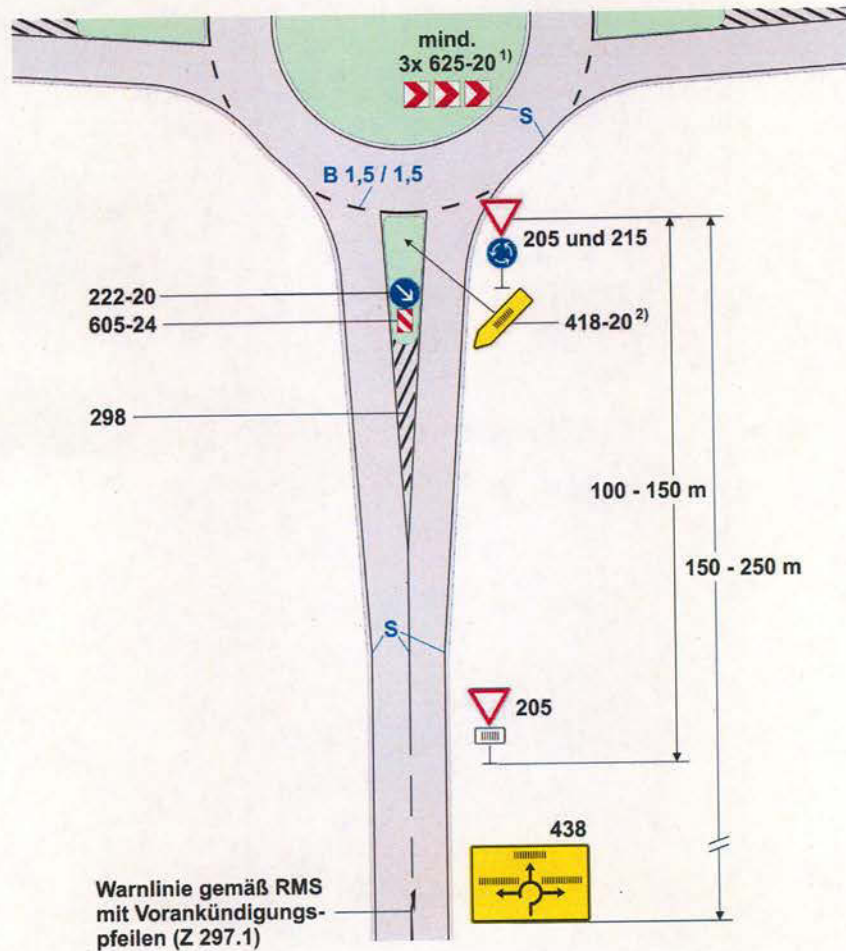
- 03.05.2001 (IID2-43346-001/91)
- 13.01.2005 (IID2-43346-003/04)

Mit freundlichen Grüßen

Wiebel
Ministerialdirigent

MUSTERPLAN KREISVERKEHR

Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen an Kreisverkehren außerhalb bebauter Gebiete



Alternativen:

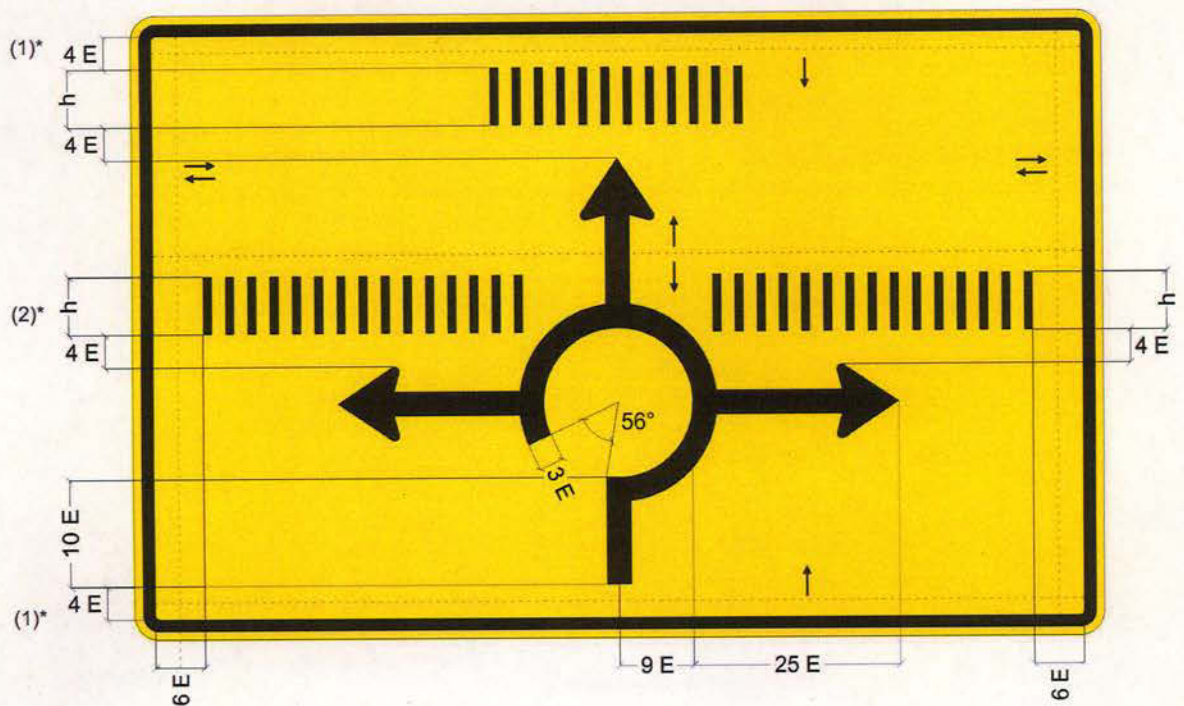
- 1) Z 625-21, -22, -23 StVO
- 2) Z 434 StVO

Weitere Ausstattungselemente:

- Reflektoren in der Kreisinsel
- Darstellung des Z 205 auf dem Vorwegweiser
- Geschwindigkeitsbeschränkung mit Z 274 StVO vor der Kreisfahrbahn
- Überholverbot mit Z 276 StVO vor der Kreisfahrbahn

Die Notwendigkeit ist im Einzelfall, beispielsweise bei hohen Geschwindigkeiten bei der Annäherung an den Knotenpunkt oder bei schlechter Erkennbarkeit des Knotenpunktes, zu prüfen.

Vorwegweiser nach Zeichen 438 StVO (Kreisverkehr)



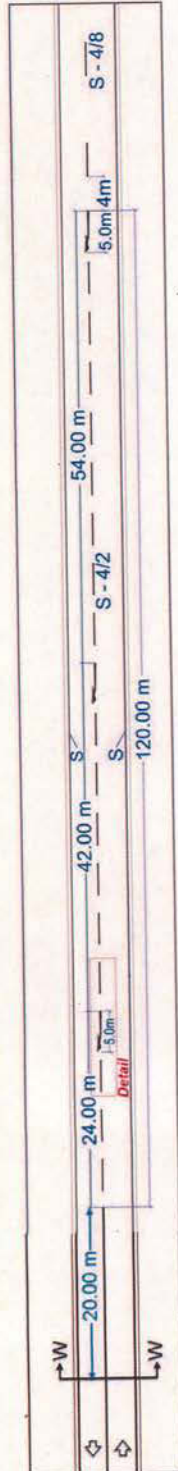
(1)* bei Verkleinerung
(2)* bei Vergrößerung

h = Schriftgröße
 $E = 1/7$ der Schriftgröße

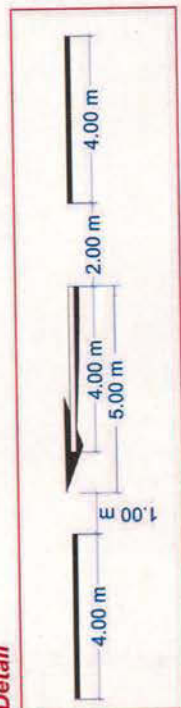
↔ Möglichkeit zur Vergrößerung oder Verkleinerung
des Schildes auf ein Rastermaß (vgl. Kapitel 6.8)

Länge von Warnlinien und Lage von Vorankündigungen

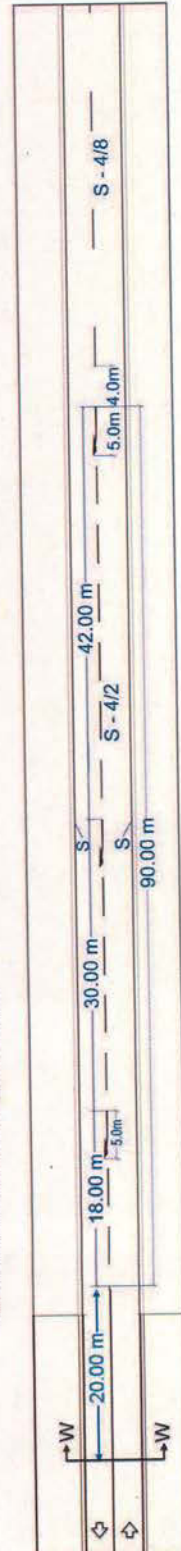
Landstraßen mit $V > 70 \text{ km/h}$



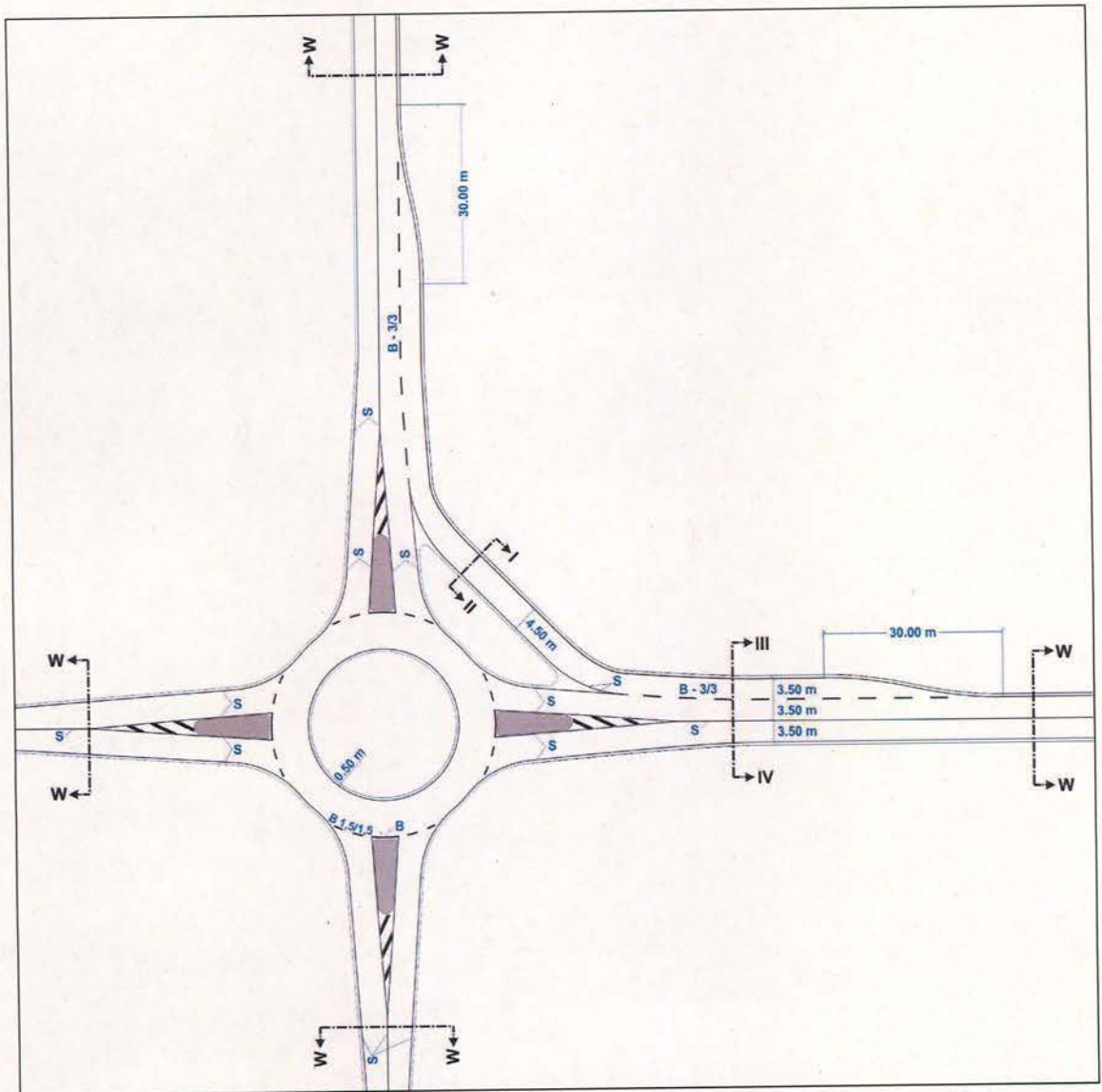
Detail



Landstraßen mit $V \leq 70 \text{ km/h}$



Kreisverkehr mit Tangentenfahrbahn (EKL 3/EKL 3)



Querschnitt I - II



Querschnitt III - IV



Querschnitt W - W

