



Merkblatt

Gestaltungsgrundsätze und Hinweise zu Mittelinseln bei Kreisverkehren

Stand 24.06.2013

Kreisverkehr - Kreisinsel - Gestaltungsgrundsätze

Die Kreisinsel ist das funktional und gestalterisch wesentliche Element eines Kreisverkehrs. Sie

- verbessert die Erkennbarkeit des Knotenpunktes als Kreisverkehr
- unterbricht linienhafte Straßenräume
- betont die Veränderung der Streckencharakteristik
- dient der Umlenkung der Kraftfahrzeuge und ist maßgeblich für die Geschwindigkeitsreduzierung verantwortlich - begrenzt die Kreisfahrbahn
- ist Standort für Verkehrszeichen und Leiteinrichtungen und - bietet Möglichkeiten für die Gestaltung des Kreisverkehrs.

Im Einzelfall kann die künstlerische Gestaltung der Kreisinsel **innerhalb sowie im Vorfeld bebauter Gebiete** einen wichtigen Beitrag zur Schaffung straßenräumlicher Identität liefern. Die künstlerische Gestaltung der Kreisinsel ist aber **nicht** bei jedem Kreisverkehr angemessen. Bei der Beurteilung einer möglichen Kreisinselgestaltung ist vorrangig der Verkehrssicherheitsaspekt zu beachten.

Ortseinfahrtsituationen können durch die Unterbrechungen des Straßenzuges mittels eines Kreisverkehrsplatzes betont werden. Geschwindigkeiten werden systembedingt signifikant reduziert. Auf die neue Verkehrsraumsituation und die neuen, zusätzlichen Funktionen der Straße wird deutlich hingewiesen.

Außerhalb bebauter Gebiete unterstützt ein klares Konzept bei der Modellierung und Bepflanzung die perspektivische Wahrnehmung und ist für die Erkennbarkeit des Kreisverkehrs von elementarer Bedeutung. Diese ist insbesondere für einen verkehrssicheren Betrieb der Knotenpunktanlage vonnöten. Dabei ist zu beachten, dass sich die Kreisinsel durch ihre Gestaltung bei der Annäherung optisch deutlich von ihrem Hintergrund abhebt.

Der **Aufwand für Betrieb und Pflege** ist beim Gestaltungskonzept und der Ausführungsart zu berücksichtigen. Er sollte insgesamt gering sein.

Entscheidungsträger auch bei Fragen der Kreisinselgestaltung bei den in der Baulast des Bundes und des Landes liegenden Kreisverkehren ist generell der Landesbetrieb. Dem Landesbetrieb obliegt somit nämlich die Verkehrssicherungspflicht (FStrG §3, StrWG NW §9) der gesamten Verkehrsanlage, somit u. a. auch der Kreisinsel.

Sicherheitsbetrachtungen

1. Außerhalb bebauter Gebiete

Die Kreisinsel ist so zu gestalten, dass sie im Regelbetrieb nicht überfahren werden kann.

Die Gestaltung der Kreisinsel als **leicht ansteigender Hügel** ist vorteilhaft, da die über den Knotenpunkt hinaus gehenden Sichtbeziehungen dadurch unterbrochen werden. Diese Wirkung sollte ggf. aus allen Zufahrten mit Perspektivbildern überprüft werden. Gleichzeitig wird die frühzeitige Erkennbarkeit in der Annäherung auf den Kreisverkehrsplatz sicher gestellt.

Auf eine ausreichende Sicht auf der Kreisfahrbahn ist jedoch zu achten. Der Blick des Fahrzeugführers soll beim Durchfahren des Kreisverkehrs nach rechts orientiert bleiben (Zufahrt, querende Radfahrer und Fußgänger) und nicht durch eine auffällige Kreisinselgestaltung abgelenkt werden.

Um eine ausreichende Reflektion und damit Erkennbarkeit der Richtungstafel (VZ 625-21 StVO) bei Kreisverkehren außerhalb bebauter Gebiete zu gewährleisten, sind diese nicht parallel zum Fahrbahnrand, sondern rechtwinklig zur verlängerten Fahrbahnachse aufzustellen.



Bild 1 und 2: Diese einfache und zweckdienliche Ausführungsart entspricht der Standardausführung

Aus Gründen der Verkehrssicherheit dürfen außerhalb bebauter Gebiete generell keine Hindernisse auf der gesamten Kreisinsel angeordnet werden, die bei einem Anprall durch ein Kraftfahrzeug zu schwerwiegenden Unfallfolgen führen könnten, d. h. auch auf der Inselmitte sind generell **keine** festen bzw. massiven Einbauten zulässig. Dies gilt auch für die Bereiche außerhalb der verlängerten Fahrstreifenachsen der zuführenden Fahrstreifen.

Denn: Untersuchungen haben gezeigt, dass ein Auffahren auf eine Kreisinsel nicht immer in der ursprünglichen Bewegungsrichtung - also in Verlängerung der Zufahrten - erfolgt. Ein Abweichen Richtung Inselmitte ist möglich.

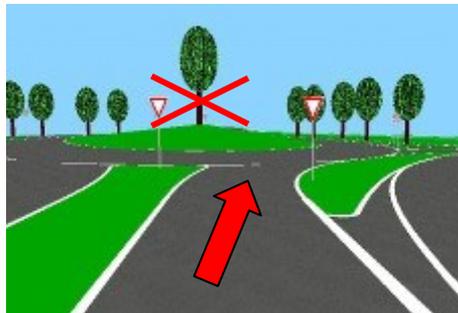


Bild 3 und 4: Zum Beispiel Bäume, Mauern, steile und hohe Einfassungen oder Aufschüttungen, Lichtmaste oder Kunstobjekte könnten bei einem Anprall durch ein Kraftfahrzeug zu schwerwiegenden Unfallfolgen führen.

2. Innerhalb oder im Vorfeld bebauter Gebiete

2.1. Im Vorfeld bebauter Gebiete

Im Vorfeld bebauter Gebiete (Ortsrandlage) muss unter Berücksichtigung der Erkennbarkeit des Kreisverkehrs und der möglichen Annäherungsgeschwindigkeit aufgrund der Trassierung und des Umfeldes entschieden werden, ob Hindernisse (Bäume, Kunstwerke o. ä.), im Rahmen und unter Beachtung der Verkehrssicherungspflicht, möglich sind. Insbesondere für Kreisverkehre die eher zur Grenze zum außerörtlichen Bereich liegen und auf Grund der Trassierung und des Umfeldes höhere Annäherungsgeschwindigkeiten als evtl. ausgeschildert erwarten lassen, sollten die Verkehrsinseln nach den Grundsätzen für Kreisverkehre „**außerhalb bebauter Gebiete**“ gestaltet werden. Die Verkehrssicherheit hat in jedem Fall immer Priorität.

2.2. Innerhalb bebauter Gebiete

Innerhalb bebauter Gebiete können bei einer zulässigen Geschwindigkeit von ≤ 50 km/h Hindernisse (Bäume, Kunstwerke ö. ä.) grundsätzlich unter Beachtung der Gestaltungsgrundsätze zugelassen werden.

3. Gestaltungsgrundsätze für Einbauten von Kreisverkehrsinnenflächen im innerörtlichen Bereich und innerhalb des Vorfeldes bebauter Gebiete



Bild 5

- nicht überdimensioniert
- blendfreie Oberflächen
- keine beweglichen Elemente, keine Wechselillumination
 - Gestaltungselemente sofort erfassbar
 - keine Beeinträchtigung der Sicherheit
- keine scharfkantigen, spitzen Gestaltungselemente
 - die Höhe der Gestaltungselemente beachten

Im Falle eines Anpralls durch ein Fahrzeug gegen das Gestaltungselement ist zu gewährleisten, dass das Objekt auf Grund seiner Höhe nicht auf die Kreisfahrbahn gerät und dadurch andere Verkehrsteilnehmer zusätzlich gefährden würde.

Scharfkantige oder spitze Gestaltungselemente die in das Fahrzeug eindringen können sind zu vermeiden. Hierbei ist auch die größere Höhe des Schwerverkehrs zu berücksichtigen.

Kleinmaßstäbliche, nur im Nahbereich erkennbare Gestaltungsdetails sind im Allgemeinen nicht zweckmäßig, da die Kreisinsel nicht betreten wird und kleinteilige Gestaltungsdetails von den Vorbeifahrenden nicht wahrgenommen und daher unter Umständen abgelenkt werden können.

4. Randeinfassung der Kreisinsel

Bei Kreisverkehren außerhalb bebauter Gebiete soll die Begrenzung der Kreisinsel durch Schrägborde oder durch andere schräg anlaufende Einfassungen erfolgen. Hierbei ist auf eine ausreichend starke Rückenstütze der Einfassung zu achten. Positive Erfahrungen bei der Herstellung der Randeinfassung wurden auch in monolithischer Bauweise (Gleitschalenfertiger) erzielt.



Bild 6

Bei Minikreisverkehren innerhalb oder im Vorfeld bebauter Gebiete sollte die Kreisinsel durch einen etwa 4 cm bis 5 cm hohen Bord eingefasst werden, so dass sich die Kreisinsel deutlich von der asphaltierten Kreisfahrbahn abhebt.

5. Aufstellen von Werbetafeln auf der Kreisinsel

Die Gestaltung der Kreisinsel kann in Absprache mit der zuständigen Regionalniederlassung gegebenenfalls auch von Dritten durchgeführt werden.

In **begründeten** Einzelfällen können in Anlehnung an die Ausnahmeregelung in § 28 Abs. 1 StrWG NRW für nichtamtliche Hinweisschilder auch Sponsorenschilder im Straßenbegleitgrün in einer Größe von 1 m² an Landesstraßen zugelassen werden, soweit keine Verkehrsbeeinträchtigung zu erwarten ist. Um mögliche Ablenkwirkungen auszuschließen, sollte sich dann aber die Gestaltung des jeweiligen Schildes an den nichtamtlichen Hinweiszeichen orientieren, d. h. über den Namen und ggf. das Logo des Betriebs sowie den Hinweis auf das Sponsoring hinaus keine weiteren Werbebotschaften enthalten und in Farb- und Schriftgestaltung nicht zu aufdringlich sein (Einzelheiten siehe „Sponsoringlerlass“).

Die Aufstellvorrichtung ist in Anlehnung an die RPS auszuführen. „Auf die Anordnung von Schutzeinrichtungen kann verzichtet werden, soweit dabei Stahlrohre mit einem Außendurchmesser von nicht mehr als 76,1 mm und 2,9 mm Wanddicke bzw. Aluminiumrohre von nicht mehr als 76,0 mm Durchmesser und 3,0 mm Wanddicke verwendet werden. Derartige Konstruktionen können als leicht umfahrbare bzw. leicht verformbare Konstruktionen behandelt werden.“ (s. ARS 21/2000)

6. Überfahrmöglichkeit über die Kreisinsel für Schwer- und Großraumtransporter



Zusätzlich können in Fällen, in denen Kreisverkehre im Zuge von Strecken für Schwer- und Großraumtransporte angelegt werden, auf der Kreisinsel Flächen zum Überfahren für überbreite oder überlange Schwertransportfahrzeuge (auch militärische Fahrzeuge) geschaffen werden. **Die Flächen sind entsprechend Bild 7 versetzt zur Knotenpunktzufahrt anzulegen.** Die Flächen sind durch abnehmbare Verkehrszeichen zu sperren und gegen Überfahren zu sichern.

Bild 7