



Richtlinie

für die Errichtung von Kreisverkehrsplätzen (Ø 26 m bis 40 m)

1. Kostentragung:

Grundsätzlich ist zu unterscheiden welche Art von Straße (Autobahn-/ Schnellstraßenanschluss, Landesstraße L oder B, Gemeindestraße oder Privatstraße) an den Kreisverkehrsplatz anschließt. Liegt der Kreisverkehrsplatz im Interesse der Landesstraßenverwaltung, so ist eine prozentuelle Kostenteilung entsprechend dem Verhältnis der angeschlossenen Straßen anzustreben. Verkehrssicherheitsüberlegungen können auch zu einer Erhöhung des Kostenanteils der Landesstraßenverwaltung führen. Bei Zufahrten (Bestand oder neu), die im überwiegenden Interesse von Firmen aber auch Gemeinden liegen, wird auf den §25a des Landesstraßenverwaltungsgesetzes verwiesen. Gleichermaßen ist zu verfahren, wenn z.B. durch Industrieansiedlungen oder durch neu errichtete Siedlungsgebiete an schwach frequentierten Gemeindestraßen der Umbau einer Kreuzung zu einem Kreisverkehrsplatz gefordert wird. In der Regel wird jedoch der Kostenteilungsschlüssel individuell zu vereinbaren sein.

2. Übereinkommen:

Vor der Bauausführung ist für alle Kreisverkehrsanlagen ein Verwaltungsübereinkommen zwischen der Straßenverwaltung und den Gemeinden bzw. sonstigen Interessenten über den Kostenteilungsschlüssel, die Baudurchführung und die weitere bauliche und betriebliche Erhaltung abzuschließen. Die bauliche und betriebliche Erhaltung der Kreisinsel (Bepflanzung, künstlerische Gestaltung usw.) sollte jedenfalls von Dritten übernommen werden.

3. Beleuchtung:

Bezüglich einer notwendigen Beleuchtung wird auf die Richtlinie für Straßenbeleuchtungen verwiesen.

4. Kreisverkehrsplätze im Zuge von Zufahrtsbewilligungen:

Werden Kreisverkehrsplätze im Zuge von Zufahrtsbewilligungen vorgeschrieben, so gehen sämtliche Kosten (inklusive bauliche und betriebliche Erhaltung), die für die Errichtung der Anlage erforderlich sind (Bau, Beleuchtung, Beschilderung, Bodenmarkierungen usw.) zu Lasten des Interessenten.

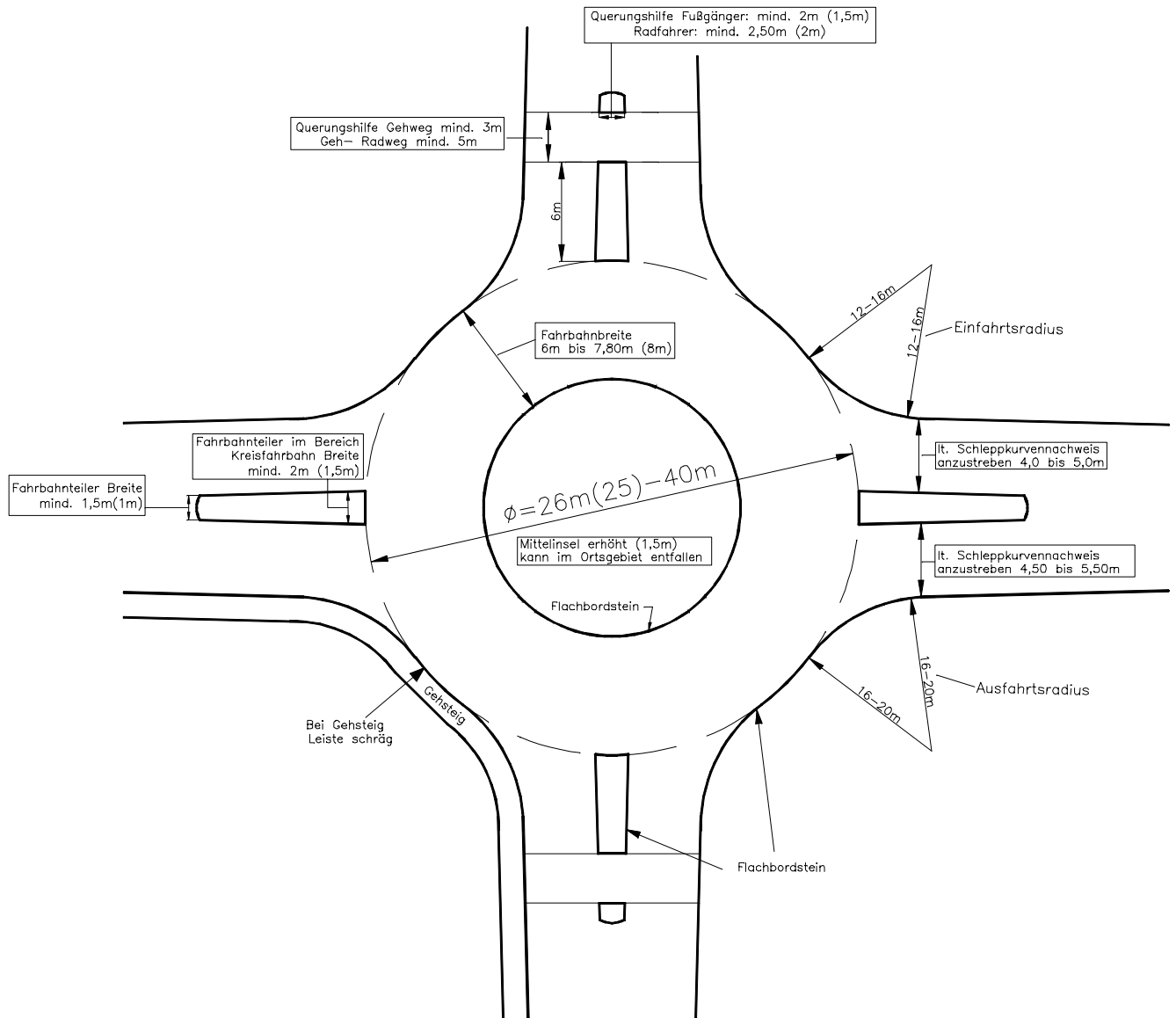
5. Wichtigste Grundsätze teilweise lt. RVS 3.44

- 1) Vorrang auf der Kreisfahrbahn.
- 2) Anlage übersichtlich und erkennbar errichten.
- 3) Beleuchtung vorsehen.
- 4) Achsen der Knotenarme möglichst direkt zum Kreismittelpunkt führen.
- 5) Knotenarme möglichst gleichmäßig auf Kreisumfang verteilen.
- 6) Bogenlänge des äußeren Kreisfahrbahnrandes zwischen Treninselachsen soll $\geq 19,5$ m sein.
- 7) Ein- und Ausfahrten durch Fahrbahnteiler trennen.
- 8) Außendurchmesser der Kreisfahrbahn soll zwischen 26 m und 40 m betragen.
- 9) Außer in Ortsgebieten soll die Querfrequenz ≥ 30 % des Hauptverkehrs betragen.
- 10) Leistungsfähigkeitsnachweis lt. RVS 3.44 durchführen.
- 11) KVP an hochrangigen Straßen wegen verminderter Betriebsgeschwindigkeit nicht zielführend.
- 12) Sondertransportrouten berücksichtigen, Befahrbarkeit (z.T. mit Straßensperre) muss gewährleistet sein.

Kreisfahrbahn: Schleppkurvennachweis erforderlich, anzustreben:

Ø	26 (25)	28	30	32	35	38	40
Fahrbahnbreite	7,80 (8,00)	7,50	7,20	6,80	6,50	6,20	6,00

Querneigung	2,5 % (1,5 %) nach außen bei starken Schrägneigungen des gesamten KVP's, Querneigung nach innen möglich		
Schrägneigung des gesamten Kreisverkehrs	$\leq 4,0$ %		
Innenring	durchgehende Asphaltfläche oder Betonfläche, unterschiedliche Asphaltfarben möglich		
Querneigungsknick	entfällt, Schneeräumung!		
Asphaltaufbau	Asphalt: 2 x BT 1 22 HS, 3 cm pm AB 11 oder Beton		
Einfahrten	Nachrang soll betont werden		
Fahrbahnbreite	lt. Schleppkurvennachweis, anzustreben 4,0 – 5,0 m		
Rechter Fahrbahnrand	Radius 12 – 16 m bei Gehsteig Leiste schräg sonst Flachbordsteine		
Ausfahrten	großzügiger, da Vorrang gegeben		
Fahrbahnbreite	lt. Schleppkurvennachweis, anzustreben 4,50 – 5,50 m		
Rechter Fahrbahnrand	Radius 16 – 20 m bei Gehsteig Leiste schräg, sonst Flachbordsteine		
Fahrbahnteiler	nicht überfahrbar, bei beengten Platzverhältnissen bzw. untergeordneten Anbindungen kann dieser überfahrbar sein, bzw. kann darauf ganz verzichtet werden (z.B. bei Zufahrten).		
Mindestbreite	$b \geq 1,5$ m (1,0 m) im Bereich der Kreisfahrbahn $b \geq 2,0$ m (1,5 m)		
Querungshilfe	Fahrbahnteiler: Fußgänger $b \geq 2,0$ m (1,5m) Radfahrer $b \geq 2,5$ m (2,0m)	Gehweg: Breite $\geq 3,0$ m Geh- und Radweg: Breite $\geq 5,0$ m	
Randeinfassung	Flachbordsteine		
Abstand Querungshilfe von Kreisaußenring	6,0 m mit und ohne Fahrbahnteiler		
Mittelinsel	erhöht, ca. 1,5 m, in Ortsgebieten kann auf die Überhöhung verzichtet werden		
Entwässerung	im Bereich der Mittelinsel als Rasenmulde mit Schachtableitung (Versickerung)		
Randeinfassung	Flachbord		
Gestalterische Maßnahmen	5,0 m Abstand von der Leiste keine Werbung, keine Schriftzüge		



Diese Richtlinie ist ab sofort bei allen diesbezüglichen Maßnahmen an Landesstraßen sowie an ehemaligen Bundesstraßen (Ldstr. B) anzuwenden.

Der Leiter der A 18 Verkehr:

(wHR. DI. Dr. Wolfgang Gobiet)