



Kreisverband Bodenseekreis
Friedrichstraße 36/2
88045 Friedrichshafen

Bernhard Glatthaar
Kreisvorsitzender

Tel. 07541 / 28129
bernhard.glatthaar@adfc-bw.de
www.adfc-bw.de/bodenseekreis

Bankverbindung
Sparkasse Bodensee
IBAN DE42 6905 0001 0020 1991 39
BIC-Code: SOLA DE S1 KNZ

27.11.2020

ADFC Bodenseekreis | Friedrichstraße 36/2 | 88045 Friedrichshafen

Stadt Markdorf
Rathausplatz 1

88677 Markdorf

ADFC-Stellungnahme zum geplanten Kreisverkehr „Am Stadtgraben / Bussenstraße“

Beratung im Gemeinderat am 01.12.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC begrüßt die Straßenraumgestaltung als städtebauliche Aufwertung insbesondere des Latscheplatzes.

Kritisch beurteilen wir die vorliegende Planung des Kreisverkehrs, sollte er mit Markierungen und „Nägeln“ ausgeführt werden.

In unserer Stellungnahme zeigen wir Alternativen auf, wie der Kreisverkehr gestaltet werden sollte, um die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Wir schlagen gemäß dem geltenden Regelwerk eine gepflasterte Kreisinsel mit einem Höhenabsatz vor.

Wir bitten Sie um Aufnahme unserer Vorschläge in die weiteren Planungen. Aufgrund der anstehenden Beratung im Gremium senden wir diese Stellungnahme auch den Mitgliedern des Gemeinderates zu.

Mit freundlichen Grüßen

Bernhard Glatthaar

Anlage: Stellungnahme

Stellungnahme

■ Stand der Technik bei der Planung von Kreisverkehren

Bei der Gestaltung von Kreisverkehren – wie bei allen Verkehrsanlagen – hat die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer oberste Priorität. Bei Kreisverkehren wird die beste Verkehrssicherheit dadurch erreicht, dass die Geschwindigkeit beim Einfahren, Durchfahren und Ausfahren aus dem Kreisverkehr so gering wie möglich ist. Eine geringe Geschwindigkeit im Kreisverkehr fördert das rücksichtvolle Verhalten und ermöglicht die Übersicht, auf andere Verkehrsteilnehmer zu achten. Entscheidend für das intuitiv korrekte Verhalten insbesondere der Kraftfahrzeuglenker sind die Kurvenradien, Fahrbahnbreiten und die Gestaltung der Mittelinsel des Kreisverkehrs.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung im Kreisverkehr wird vor allem dadurch erreicht, indem das Einfahren wie ein Einbiegevorgang und das Ausfahren wie ein Abbiegevorgang erfolgen muss, also eine deutliche seitliche Ablenkung erfolgt. Beim Durchfahren des Kreisverkehrs kommt es außerdem darauf an, dass Kraftfahrzeuge möglichst nicht über den Innenring abkürzen.

Deshalb muss eine gepflasterte Kreisinsel mit einem Absatz von 4 bis 5 cm Höhe gebaut sein, um Pkw vom Überfahren des Innenrings abzuhalten.

Diese Parameter der Fahrbahnbemessung und der Gestaltung der Kreisinsel sind im technischen Regelwerk¹ der FGSV definiert, welches den Stand der Technik in der Verkehrsplanung darstellt. Dieses Regelwerk wurde vom Land Baden-Württemberg eingeführt und ist somit anzuwenden. Die Förderfähigkeit von Maßnahmen orientiert sich u.a. an der richtlinienkonformen Planung und Ausführung.

Untersuchungen der Unfallforschung der Versicherer² bestätigten diese Vorgaben des technischen Regelwerks der FGSV und geben folgende planerische Empfehlungen:

„Es ist festzustellen, dass die im Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren enthaltenen Gestaltungsempfehlungen durch die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung weitestgehend bestätigt werden. Das hohe Verkehrssicherheitsniveau regelkonform gestalteter einstreifiger Kreisverkehre innerhalb bebauter Gebiete wird durch die im Mittel geringen Unfallkennziffern dokumentiert.“

„Bei einer Führung der Radfahrer im Mischverkehr sollte grundsätzlich ein baulich ausgeführter Innenring mit einem Niveauunterschied von 4 bis 5 cm zur Kreisfahrbahn angelegt werden. Die Gefahr des Überholens von Radfahrern auf der Kreisfahrbahn und des unfallträchtigen Schneidens vor den Ausfahrten kann so wirkungsvoll verringert werden.“

- Auf der Basis dieser Vorgaben des technischen Regelwerks und der Ergebnisse der Unfallforschung sehen wir Änderungsbedarf bei der vorliegenden Planung des Kreisverkehrs.

¹ Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), 2006; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), 2010; Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, 2006

² Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Unfallforschung der Versicherer (UDV): Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehre, Forschungsbericht VI 05, 2012; www.udv.de

■ Gestaltung der Kreisinsel

Die vorangehend beschriebenen Anforderungen an die Planung des Kreisverkehrs werden in der vorliegenden Planung insbesondere bei der Kreisinsel nicht erfüllt. Die Sitzungsvorlage nennt als problematische Aspekte einer baulichen Kreisinsel erhöhte Wartungskosten des Pflasters aufgrund der Belastung durch Schwerlastverkehr und Schneeräumung. Der Kreisverkehr soll folglich lediglich mittels Markierungen hergestellt werden, ergänzt durch „Nägel“.

Die Bedenken des Stadtbauamts hinsichtlich der Haltbarkeit gepflasterter Kreisverkehre (Kreisinsel sowie Randbereiche) können ausgeräumt werden, denn mit einem fachgerecht gebauten Pflaster kann auf einem Kreisverkehr auch Schwerverkehr über eine lange Betriebsdauer abgewickelt werden. Es ist zwar mit höheren Kosten für Pflaster zu rechnen im Vergleich zu einer markierten Anlage, doch dies muss in Relation zur Verkehrssicherheit gesetzt werden.

Es wurde bereits ausgeführt, dass markierte Kreisverkehre ein geringeres Sicherheitsniveau aufweisen, außerdem ist die Bauart mit „Nägeln“ in keinen relevanten Richtlinien als verkehrssichere Lösung aufgeführt. Folglich muss vom Baulastträger nachgewiesen werden, dass bei einer Abweichung vom Stand der Technik (= Höhenabsatz einer gepflasterten Kreisinsel) dasselbe Sicherheitsniveau erreicht werden kann.

- ▶ Nachfolgend wird ein vergleichbares Beispiel eines Minikreisels in Friedrichshafen mit überfahrbarer Mittelsinsel erläutert.

Kreisverkehr Eugen-/Hoch-/Werastraße in Friedrichshafen (Stadtteil Hofen) ([Google-Link](#)):

- Der Kreisverkehr wurde 2006 als Maßnahme des städtischen Radverkehrskonzeptes gebaut.
- Der Außendurchmesser des Kreisverkehrs beträgt 21 m und fällt somit wie der Kreisverkehr Stadtgraben / Bussenstraße in die Kategorie „Minikreisverkehr“ (Ø 13 m bis 22 m).
- Die Verkehrsbelastung beträgt auf der Hochstraße 9.000 Kfz/Tag, auf der Eugenstraße 8.000 Kfz/Tag und auf der südlichen Werastraße 6.100 Kfz /Tag (Modus Consult 2020). Somit ist die Verkehrsbelastung höher als am geplanten Kreisverkehr Stadtgraben / Bussenstraße.
- Auf der Hochstraße verlaufen 7 Stadtbuslinien, welche werktags mehrfach pro Stunde den gepflasterten Innenring überfahren.
- Somit ist die mechanische Beanspruchung des Kreisverkehrs in Hofen höher als am geplanten Kreisverkehr Stadtgraben / Bussenstraße.
- Bei der Gestaltung der Kreisinsel wurden die geltenden Richtlinien angewandt. Die hohe Verkehrsbelastung, u.a. durch Linienbusverkehr und LKW-Lieferverkehr, wurden bei der Bauausführung berücksichtigt.
- Die Topografie des Kreisverkehrs in Hofen weist aufgrund des Gefälles der einmündenden Eugenstraße eine Besonderheit auf. Probleme im Verkehrsablauf sind nicht bekannt (Aufsitzen von langen Fahrzeugen, Winterdienst o.ä.).
- Eine auffällige Lärmentwicklung beim Überfahren der Kreisinsel durch den Schwerverkehr (Lkw und Bus) ist nicht festzustellen.
- Die gepflasterte Kreisinsel wird von Pkw nur in sehr wenigen Fällen überfahren.
- Der Kreisverkehr stellt keinen Unfallschwerpunkt dar.

Bilddokumentation Kreisverkehr Hofen (Friedrichshafen)



02.09.2006



07.11.2006



07.11.2006



24.12.2006



24.12.2006



08.11.2020



08.11.2020



20.11.2020