

## Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung: Kreisverkehr Allgäuer Ring  
Kreuzung Ringstraße / Memminger Straße

Aufsteller: Stadt Neu-Ulm  
FWG-Fraktion des Stadtrates

Entwurfsbearbeitung: entfällt

Auditphase: Bestandsaudit

Plandatum: entfällt

Auditierte Unterlagen: keine

Vorliegende Unterlagen: Stellungnahme Planungsbüro VAR, Darmstadt vom  
02.06.2017  
Aktenvermerk Fachbereich 4 der Stadtverwaltung  
Neu-Ulm vom 24.03.2016

## Auditor

Name: Dipl.-Ing (FH) Robert Fendt

Dienststelle: BSM Planungs GmbH  
Dreifaltigkeitsplatz 1a, 80331 München

Datum, Unterschrift: 15.01.2018

**BSM****PLANUNGS GMBH**

Dreifaltigkeitsplatz 1a - D-86331 München  
Telefon 089 95 44 13 16 • Telefax 089 95 44 13 46  
Mail info@bsm-planung.de

## Detaillierte Projektangaben

Bezeichnung:	Kreisverkehr Allgäuer Ring Kreuzung Ringstraße / Memminger Straße
Art der Baumaßnahme:	entfällt (Bestand)
Länge:	nicht bekannt
Querschnitt:	nicht bekannt
Verkehrsstärken:	nicht bekannt
Straßenkategorie:	nicht bekannt
V <sub>zul</sub> :	50 km/h (innerorts)
Baukosten:	entfällt (Bestand)
Herangezogene Regelwerke (Audit):	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010 Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, EFA, Ausgabe 2002 Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung, RAS-Ew, Ausgabe 2005 Straßenverkehrsordnung StVO Allg. Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen, ESAS, Ausgabe 2002
Ortsbesichtigung:	07.12.2017

**Auditergebnis****Vorbemerkung:**

Die FWG der Stadt Neu-Ulm hat die Ausarbeitung eines „Bestandsaudits“ für den Kreisverkehr „Allgäuer Ring“ (Kreuzung Ringstraße / Memminger Straße) beauftragt.

Bestandsunterlagen mit Darstellung von Fahrbahn- und Wegebreiten, Radien, usw., sowie Höhenpläne und/oder Schnitte liegen zur Auditierung nicht vor.

Der Auditbericht beschränkt sich deshalb im Wesentlichen auf grundsätzliche Defizite gegenüber dem bestehenden Regelwerk, sowie die im Rahmen einer Ortsbesichtigung festgestellten Mängel.

Bei dem Kreisverkehr „Allgäuer Ring“ handelt es sich um einen stark befahrenen, großflächigen Kreisverkehr mit 2-streifiger Kreisfahrbahn und 2-streifigen Zufahrten.

Der vorhandene Außendurchmesser dürfte bei ca. 80 bis 100 m liegen.

Da der vermutlich seit vielen Jahrzehnten in Betrieb befindliche Kreisverkehr dem „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ aus dem Jahr 2006 in sehr vielen Punkten widerspricht, wird im nachfolgenden Auditbericht nicht auf jedes einzelne Defizit eingegangen, sondern es werden nur die wesentlichen Punkte aufgeführt.

Bei der Auditierung des o.g. Projektes wurden folgende Punkte festgestellt:

**Grundsätzliches:**

1. Gemäß Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Abschn. 1.3 (Typen von Kreisverkehren) sollen große Kreisverkehre mit zwei oder mehreren durch Markierung gekennzeichneten Fahrstreifen auf der Kreisfahrbahn grundsätzlich nur mit Lichtsignalanlage betrieben werden.

Auch die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010) führen dazu unter Punkt 4.5.5 aus, dass sich große Kreisverkehre generell und gerade auch für den Radverkehr als besonders unfallträchtig erwiesen haben. Sie können i.d.R. unabhängig von der Art der Radverkehrsführung ohne Lichtsignalanlage für den Radverkehr nicht verträglich ausgebildet werden.

Die derzeitige Regelung ohne LSA entspricht somit nicht dem Regelwerk bzw. bietet keine sichere Verkehrsführung, insbesondere für den Fußgänger und Radverkehr.

**Motorisierter Individualverkehr:**

2. Nach Teil 2 des Merkblattes für die Anlage von Kreisverkehren, Abschn. 2.3, „Einsatzkriterien für zweistreifig befahrbare Kreisverkehre“ sollen Kreiszufahrten nicht zweistreifig ausgeführt werden, wenn regelmäßiger Fußgänger- oder Radverkehr zu berücksichtigen ist.

Da beim Kreisverkehr „Allgäuer Ring“ regelmäßiger Fußgänger- und Radverkehr vorhanden ist, widersprechen die derzeitigen, zweistreifigen Kreiszufahrten den Festlegungen des Regelwerkes.

Besondere Probleme bei der Verkehrssicherheit ergeben sich hierbei, wenn für querende Fußgänger oder Radfahrer durch wartenden/stehenden Verkehr auf dem rechten Fahrstreifen die Sicht auf den zweiten Fahrstreifen verdeckt wird.

3. Die Knotenpunktzu- und ausfahrten sollen möglichst senkrecht auf den Kreisverkehr geführt werden. Ebenso sollen die Knotenpunktausfahrten in einem möglichst großen Winkel vom Kreisverkehr wegführen. Sehr zügig geführte Knotenpunktausfahrten sind dann zu vermeiden, wenn die Kreisausfahrten von Fußgängern oder Radfahrern überquert werden.

Es muss eine deutliche Umlenkung geradeausfahrender Fahrzeuge durch die Kreisinsel erfolgen.

Diese o.a. Festlegungen im Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Abschn. 3.4 bzw. in der RAS 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) sind beim Kreisverkehr Allgäuer Ring bei den meisten Zu-/Ausfahrten nicht eingehalten.

Durch die großzügigen, überbreiten Fahrbahnteiler ergibt sich für die meisten Zu- und Ausfahrten des Kreisverkehrs eine nahezu geradlinige und damit „ungebremste“ Fahrt in bzw. aus dem Kreisverkehr.



4. Die erforderlichen Eckausrundungen beim Anschluss der Knotenpunktarme an die Kreisfahrbahn sind innerhalb bebauter Gebiete wegen der gewünschten Geschwindigkeitsdämpfung möglichst klein zu halten.

Die Eckausrundungen bei den Knotenpunkt Zu- und Ausfahrten soll gemäß Tabelle 4 des Merkblattes bzw. RASt 06, Tabelle 53 maximal 16 m betragen.

Eine genaue Aussage über die tatsächlichen Radien des Fahrbahnrandes lässt sich anhand der Ortsbesichtigung nicht treffen. Es wird aber vermutet, dass die erforderlichen Radien teilweise überschritten werden.

Hierdurch besteht die Gefahr, dass zu schnell in den Kreisverkehr eingefahren bzw. aus dem Kreisverkehr ausgefahren wird und dabei querende Fußgänger oder Radfahrer gefährdet werden.



#### Fußgänger- / Radverkehr:

5. Derzeit wird der Fußgängerverkehr mittels Fußgängerüberwegen (Zeichen 293 StVO, Zebrastreifen) über die Knotenpunktarme geführt. Dies ist bei zweistreifigen Kreiszufahrten nicht zulässig.



6. Der Radverkehr wird derzeit neben den Fußgänger-Überquerungsstellen, auf der der Kreisfahrbahn zugewandten Seite über die Fahrbahnteiler bzw. die Knotenpunktarme geführt.

Radfahrer werden innerhalb bebauter Gebiete i.d.R. zwar bevorrechtigt über die Kreiszufahrten geführt; bei zweistreifigen Kreiszufahrten muss der Radverkehr aber vorfahrtrechtlich nachgeordnet werden. Deshalb sollen bei nennenswertem Radverkehrsaufkommen Kreiszufahrten nicht zweistreifig ausgeführt werden (siehe auch Punkt 2).

Falls dies nicht möglich ist, sind gemäß Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Abschn. 5.3 an den Überquerungsstellen die Radfahrer in geeigneter Weise zu sichern (z.B. durch Lichtsignalanlagen oder eine planfreie Lösung).



7. Die zu den Querungsstellen der Anschlussäste führenden Gehwege bzw. Radwege bzw. die Querungsstellen selbst sind an diversen Stellen durch versetzte Absperrgitter bzw. Umlaufsperrn abgesichert, um die Geschwindigkeit der Radfahrer zu verringern.



Gemäß ERA 2010, Abschn. 11.1.10 (Sperrpfosten, Umlaufsperrn und ähnliche Einbauten) ist für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs das Freihalten des lichten Raumes von grundlegender Bedeutung. Das Einbringen von Schranken, Sperrpfosten, Geländern, usw. ist nur gerechtfertigt, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist und die Folgen eines Verzichtes die Nachteile für die Radverkehrssicherheit übertreffen.

Die derzeit angebrachten Umlaufsperrn entsprechen teilweise nicht den Vorgaben des Regelwerkes und behindern auch den (unkritischeren) Fußgängerverkehr, insbesondere z.B. bei Fußgängergruppen, Kinderwagen, usw.



#### Hinweise:

8. Die Ausführung und Qualität der Beleuchtung und Markierung der Fußgängerüberwege erscheint teilweise nicht ausreichend.

Auf die erhöhten Anforderungen nach DIN 5044 und DIN 67 523 (R-FGÜ 2001, Abschn. 3.4) wird hingewiesen.