

## **Ergänzende Hinweise zum sog. Kreiselerlass des MVI vom 15. November 2011 (MVI, Az.: 62-3911.8/48-51)**

1. Die Landesregierung hat sich in der Koalitionsvereinbarung auf das Ziel „Vision Zero“ verpflichtet und strebt an, dass langfristig nach Möglichkeit niemand bei Verkehrsunfällen getötet oder schwer verletzt wird. Der Verkehrsraum sollte daher so gestaltet sein, dass Unfallfolgen nicht verschlimmert werden und geringe Fahrfehler möglichst keine schwerwiegenden Konsequenzen haben.
2. Mit Erlass vom 15. November 2011 hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI, Az.: 62-3911.8/48-51) Hinweise für die Planung und den Bau von neuen Kreisverkehrsplätzen an Bundes- und Landesstraßen gegeben. Hier sind die Regelungen der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Stand Entwurf 2012) anzuwenden. Danach ist die Kreisinsel so zu gestalten, „dass sie im Regelbetrieb nicht überfahren werden kann. Auf ihr dürfen keine Hindernisse angeordnet werden, die bei einem Anprall durch ein Kraftfahrzeug zu schwerwiegenden Unfallfolgen führen können.“ Dies gilt für Kreismittelinseln auf der freien Strecke grundsätzlich. Im Übergangsbereich von der freien Strecke zur Ortsdurchfahrt kann im Einzelfall geprüft werden, ob die künstlerische oder bauliche Gestaltung mit Hindernissen unter Verkehrssicherheitsaspekten möglich ist.
3. Außerdem wurden die Regierungspräsidien um eine landesweite Sicherheitsüberprüfung der bestehenden Kreisverkehrsplätze auf Bundes- und Landesstraßen mit einem hohen und mittleren Risiko gebeten. Desweiteren wurde darum gebeten, in Abstimmung mit den Verkehrsbehörden und der Polizei darauf hinzuwirken, dass die Anforderungen an die Verkehrssicherheit erfüllt werden. Für vergleichbar betroffene Kreisverkehrsplätze, die in der alleinigen Straßenbaulast der Stadt- und Landkreise liegen, wurde den unteren Verwaltungsbehörden empfohlen, in gleicher Weise vorzugehen.
4. Zeigt das Sicherheitsaudit, dass von der Gestaltung eines Kreisverkehrsplatzes eine Gefahr ausgeht, besteht Handlungsbedarf. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist eine hindernisfreie Kreisinsel („regelkonforme Ausbildung“) grundsätzlich die beste Lösung. Allerdings gibt es keine festen Regelungen zur Entfernung bestehender Hindernisse. Im Hinblick auf bestehende Kreisverkehrsplätze werden deshalb folgende Klarstellungen und ergänzende Hinweise gegeben:
  - a. Der oben genannte Erlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur bezieht sich nicht auf innerörtliche Kreisverkehrsplätze, sondern auf sol-

che, die sich auf freier Strecke oder im Übergangsbereich von der freien Strecke bis zur Ortsdurchfahrt befinden.

- b. Bei bestehenden Kreisverkehrsplätzen sind gegebenenfalls neben der Verkehrssicherheit noch andere schützenswerte Belange in die Abwägung einzubeziehen. Bei der Wahl des Mittels zur Verbesserung der Verkehrssicherheit muss der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, ob es in der Vergangenheit zu Gefährdungslagen gekommen ist. In jedem Fall ist eine auf den Einzelfall bezogene Prüfung dahingehend nötig, ob es neben der Beseitigung eines starren Hindernisses auf der Mittelinsel (Kunstwerk, Baum, Findling etc.) andere Möglichkeiten gibt, verkehrssichere Verhältnisse herzustellen. Bei der Beurteilung des Gefahrenpotentials spielen auch die Erkennbarkeit (der Hindernisse und des Kreisverkehrs) sowie das Gefährdungspotential der Hindernisse, z.B. ihre Anordnung in Bezug auf die Knotenpunktzufahrten, und ihre Art (z.B. Verformbarkeit) eine Rolle; ggf. sind Unfallhäufungen und Unfallauffälligkeiten zu berücksichtigen.
- c. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit kommen alternativ zur Entfernung eines starren Hindernisses beispielsweise folgende Maßnahmen (ggf. kumulativ) in Betracht:
- Anböschungen/Aufschüttung
  - Verwendung von Anpralldämpfern
  - Geschwindigkeitstrichter, ggf. in Kombination mit fester Geschwindigkeitsüberwachung
  - Zusätzliche StVO-Gefahrstellenbeschilderung (Überholverbot, Gefahrstelle, Gefährlicher Knotenpunkt)
  - passive Beleuchtung des Kreisverkehrsplatzes (z.B. Reflektoren)
  - zusätzliche Fahrbahnmarkierung (z.B. „Vorfahrt beachten“)
  - Rüttelstreifen in den Zufahrtsästen
  - Sollbruchstellen am Kunstobjekt
  - Umbau des Knotenpunktes, insbesondere der Zufahrten
- d. Im Hinblick auf die Entfernung von Bäumen sind die naturschutzrechtlichen Regelungen zu beachten. Im Sonderfall von um bereits vorhandene Bäume angelegte Kreisverkehrsplätze, bei denen Handlungsbedarf festgestellt wird, soll insbesondere geprüft werden, ob die Verkehrssicherheit durch

Anpralldämpfer in Verbindung mit entsprechend wirksamen Schutzeinrichtungen verbessert werden kann.

- e. Ob und ggf. welche Maßnahmen als Alternative zur Entfernung von Hindernissen zum Tragen kommen können, muss anhand der Besonderheiten jedes einzelnen Falls von den jeweils zuständigen unteren Verwaltungsbehörden in eigener Verantwortung entschieden werden. Im Hinblick auf die dargestellten haftungsrechtlichen Fragen wird eine Dokumentation der Entscheidungsfindung und der vorgenommenen Abwägung empfohlen.
  - f. Auf das Urteil des Landgerichts Stuttgart vom 29. Juni 2011 (Az. 15 O 16/10) zum Umfang der Verkehrssicherungspflicht von Straßenbaulastträgern wird hingewiesen.
  - g. Vor der Entscheidung der unteren Verwaltungsbehörde ist von der örtlich zuständigen Verkehrsschaukommission eine Verkehrsschau durchzuführen.
5. Die Regierungspräsidien werden gebeten, die unteren Verwaltungsbehörden entsprechend zu informieren.
6. Das Land empfiehlt den Stadt- und Landkreisen bei Kreisverkehrsplätzen die sich auf Straßen in eigener Zuständigkeit befinden, in gleicher Weise vorzugehen.
7. Dieses Schreiben wird in die Regelwerksliste der Landesstelle für Straßentechnik, im Bereich 02 „Planung und Entwurf“ im Sachgebiet 02.3 „Entwurfsgestaltung“ eingestellt.