

Schnittpunkt der Achsen der Knotenpunktarme liegen. Tangentiale oder spitzwinklige Knotenpunktzufahrten sind aus Gründen der Verkehrssicherheit zu vermeiden.

Die Knotenpunktausfahrten sollen in einem möglichst großen Winkel vom Kreisverkehr wegführen. Tangentiale Knotenpunktausfahrten sind zu vermeiden, wenn die Ausfahrten von Fußgängern oder Radfahrern überquert werden.

Kreisausfahrten sind immer einstreifig anzulegen.

Die Fahrstreifenbreite der Knotenpunktzu- und Ausfahrten neben dem Fahrbahnteiler enthält die Tabelle 52.

Tabelle 52: Fahrstreifenbreite der Kreiszu- und -ausfahrten

Fahrstreifenbreiten	Minikreisverkehr	Kleiner Kreisverkehr
Zufahrt B <sub>Z</sub>	3,25 m – 3,75 m	
Ausfahrt B <sub>A</sub>	3,50 m – 4,00 m	

Der Anschluss der Knotenpunktarme an die Kreisfahrbahn erfolgt mit möglichst kleinen Eckausrundungen und wird in der Regel als einfache Kreisbogen ausgebildet. Möglich ist auch eine freie Fahrbahnrandtrassierung in Anlehnung an Schleppkurven.

Die Größe der Eckausrundungen richtet sich nach den Angaben der Tabelle 53. Die geometrischen Verhältnisse im Ein- und Ausfahrbereich von Kreisverkehren sind grundsätzlich mit dynamischen Schleppkurvenprogrammen auf ihre Befahrbarkeit zu überprüfen.

Tabelle 53: Radien der Eckausrundungen

Eckausrundung	Minikreisverkehr	Kleiner Kreisverkehr
Zufahrt R <sub>Z</sub>	8 m – 10 m	10 m – 14 m
Ausfahrt R <sub>A</sub>	8 m – 10 m	12 m – 16 m

### 6.3.5.5 Rechtsabbieger außerhalb der Kreisfahrbahn (Bypass)

Mit einer direkten Führung des Rechtsabbiegers außerhalb der Kreisfahrbahn (Bypass) kann die Kapazität erhöht werden. Sie kann auch aus der Geometrie des Knotenpunkts zweckmäßig sein.

Die bei einem Bypass zu beachtenden Sicherheitsfragen beziehen sich vorrangig auf die Führung von Fußgängern und Radfahrern (vgl. auch ERA). Es gelten bezüglich der Verkehrssicherheit sowie auch der städtebaulichen Einpassung die zu Dreiecksinseln (Abschnitt 6.3.7.3) getroffenen Aussagen.

Bypässe werden baulich und nicht nur durch Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295 StVO) von der Kreisfahrbahn getrennt. Sofern Fußgänger und Radfahrer über einen Bypass geführt werden, sind die Warteflächen wie bei Fahrbahnteilern auszuführen.

### 6.3.5.6 Fahrbahnteiler

Bei Kleinen Kreisverkehren und Kreisverkehren mit zweistreifig befahrbaren Kreisfahrbahnen sind Fahrbahn-

teiler in der Regel immer anzuordnen. Nur bei verkehrlich stark untergeordneten Knotenpunktarmen oder bei einer Teilaufpflasterung kann auf Fahrbahnteiler verzichtet werden. Fahrbahnteiler sind auch bei Minikreisverkehren sinnvoll.

Bei beengten Verhältnissen können zur Sicherstellung der Befahrbarkeit für Schwerlastfahrzeuge teilweise überfahrbare, markierte oder geringfügig zurückversetzte Fahrbahnteiler geprüft werden.

Die Fahrbahnteiler sollen so angeordnet werden, dass ihre Achse möglichst senkrecht zum Rand der Kreisfahrbahn verläuft. Sie sollen eine Breite von mindestens 1,60 m haben. Für die Überquerung ist in der Regel eine Tiefe von mindestens 2,00 m für Fußgänger bzw. von 2,50 m für Radfahrer in Höhe der Überquerungsstelle erforderlich. Sie sollte mindestens 4,00 m breit sein. Dabei ist zu prüfen, ob die Ablenkung geradeausfahrender Kraftfahrzeuge durch die Kreisinsel ausreichend ist.

Parallel zueinander verlaufende Ränder des Fahrbahnteilers sind innerhalb bebauter Gebiete häufig zweckmäßig; sie sollten aber im unmittelbaren Einmündungsbereich dem Verlauf der Fahrbahnänderung angepasst werden.

Fahrbahnteiler sollen durch Schrägborde oder andere schräg anlaufende Einfassungen begrenzt werden.

### 6.3.5.7 Kreisinsel

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

Die Kreisinsel soll eine ausreichende Ablenkung bewirken, um möglichst geringe Geschwindigkeiten auf der Kreisfahrbahn zu erreichen. Die Ablenkung geradeausfahrender Kraftfahrzeuge durch die Kreisinsel und gegebenenfalls durch den Innenring sollte das Zweifache der Fahrstreifenbreite der Knotenpunktzufahrt nicht unterschreiten (Bild 109).

Die Kreisinsel dient auch bei Minikreisverkehren der Erkennbarkeit des Kreisverkehrs und der Ablenkung der Fahrzeuge. Sie ist zudem so zu gestalten, dass sie von

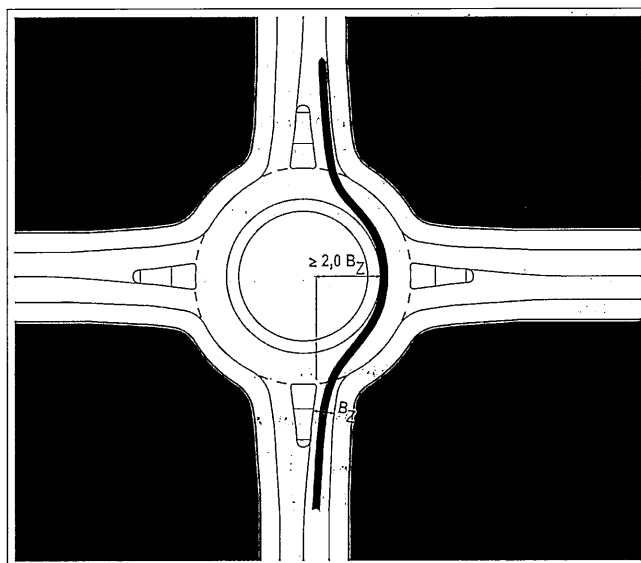


Bild 109: Ablenkung geradeausfahrender Kraftfahrzeuge durch die Kreisinsel und gegebenenfalls durch den Innenring