

# Stadtverwaltung Albstadt - Stadtplanungsamt

## Kreisverkehr Westtangentialtunnel / Karlsbrücke in Albstadt-Ebingen

Zusammenfassung

Stand Februar 2015



**BrennerPlan GmbH**  
Planungsgesellschaft für  
Stadt, Umwelt und Verkehr

Augustenstraße 10 a  
70178 Stuttgart  
Telefon (07 11) 6 01 43 97-0  
Telefax (07 11) 6 01 43 97-10  
buero@brennerplan.de  
www.brennerplan.de

## Impressum

### **Auftraggeber:**

Stadtverwaltung Albstadt  
Stadtplanungsamt  
Herr Johannes Keller  
Am Markt 2  
72461 Albstadt

### **Auftragnehmer:**

 BrennerPlan GmbH  
Planungsgesellschaft für Stadt,  
Umwelt und Verkehr  
Augustenstraße 10 a  
70178 Stuttgart

Telefon 0711 / 6 01 43 97 – 0  
Telefax 0711 / 6 01 43 97 – 10

[buero@brennerplan.de](mailto:buero@brennerplan.de)  
[www.brennerplan.de](http://www.brennerplan.de)

### **Bearbeiter:**

Dipl.-Ing. Malte Novak

### **Ausgabestand:**

Februar 2015

**Inhalt**

1. Aufgabenstellung .....	3
2. Bearbeitungsmethodik.....	3
3. Zusammenfassung der Beobachtungen.....	3
4. Fazit.....	4

## 1. Aufgabenstellung

Der Knotenpunkt (Kreisverkehr) Westtangententunnel / Karlsbrücke gehört zu den wichtigsten im Straßenverkehr der Stadt Albstadt. Er liegt im größten Stadtteil Ebingen und hat eine überörtliche Verbindungsfunktion. Er ist ein Eckpunkt im tangentialen Straßenverkehr um die Innenstadt herum. Dort werden der Westtangententunnel mit der Poststraße, sowie der Schillerstraße und der Karlsbrücke verbunden.

Im Bestand ist der Kreisverkehr zweistreifig angelegt. Der Außendurchmesser beträgt ca. 40 m und die Kreisinsel einen Durchmesser von 17 m. Von Norden kommend in Richtung Westen ist ein Bypass vorhanden.

Der Kreisverkehr ist als polizeiliche Unfallhäufungsstelle auffällig geworden. Deshalb besteht Handlungsbedarf.

## 2. Bearbeitungsmethodik

Mit Hilfe von Videokameras wurde das Verkehrsaufkommen am Kreisverkehr aufgenommen und anschließend manuell ausgewertet. Zusätzlich wurde das Verkehrsverhalten beobachtet. Die Erhebung fand am Donnerstag den 25.09.2014 über einen Zeitraum von 24 Stunden statt.

## 3. Zusammenfassung der Beobachtungen

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass eine Fahrstreifensperrung im Kreisverkehr aus Gründen der Verkehrssicherheit sich als geeignete temporäre Maßnahme erweist.

Feststellungen und Beobachtungen:

- Der Kreisverkehr liegt mit einem Außendurchmesser von ca. 40 m an der unteren Grenze für die Spannweite zur Errichtung eines Kreisverkehrs mit 2 Kreisspuren („Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, FGSV, Ausgabe 2006). Empfohlen wird der Einsatz von 2 Kreisspuren bei einem Außendurchmesser von 50 m.
- Die Knotenpunktarme sind nicht im 90 ° Winkel zueinander angeordnet. Dadurch entstehen sehr kurze Abstände zwischen den Zufahrten „Stellestraße / Schillerstraße“ und „Schillerstraße / Karlsbrücke“ zwischen denen ein sicherer Spurwechsel quasi unmöglich ist und für einen zweispurigen Kreisverkehr sehr ungünstig sind.

- Der enge Radius verunsichert Autofahrer beim Einfahren in den Kreisverkehr. Es kann nicht sicher eingeschätzt werden, ob Pkw, die sich im Kreisverkehr befinden ausfahren oder weiterfahren möchten. Dadurch werden „Zeitlücken“ zum Einfahren in den Kreisverkehr nicht optimal genutzt. Aufgrund der Verunsicherung werden die Zeitlücken teilweise schlechter genutzt als bei einem einspurigen Kreisverkehr.
- Kleine einspurige Kreisverkehre lassen sich bis zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 25.000 Kfz / 24 h einsetzen. Mit ca. 24.000 Kfz / 24 h ist die „Einsatzgrenze“ der Orientierungswerte noch nicht erreicht („Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, FGSV, Ausgabe 2006).
- Die innere Kreisspur wird selten genutzt. In den meisten Fällen, in denen die innere Kreisspur genutzt wird, werden vom Fahrzeugführer beide Kreisspuren genutzt, sodass kein nebeneinander Fahren möglich ist und das Verkehrsverhalten unübersichtlicher wird. In diesen Fällen bringt die zweite Kreisspur keinen Kapazitätsvorteil.
- Kraftfahrzeuge, die aus der Poststraße in Schillerstraße oder von der Karlsbrücke in die Poststraße fahren, können außerhalb der Spitzenstunden den Kreisverkehr überqueren ohne einen „Bogen“ fahren zu müssen. Sie fahren in den Kreisverkehr über die äußere Fahrspur, wechseln auf die innere Fahrspur und fahren direkt wieder heraus (geradliniges Überfahren des Kreisverkehrs möglich). Die dabei auftretenden Geschwindigkeiten sind für Kfz, die an einem anderen Knotenpunktarm warten, nur sehr schwer einzuschätzen und bergen ein erhöhtes Gefahrenpotential. In den Entwurfsgrundsätzen für eine verkehrssichere Gestaltung von Kreisverkehren wird eine „deutliche Umlenkung geradeausfahrender Fahrzeuge durch die Kreisinsel“ empfohlen, welche hier nicht gegeben ist.

#### 4. Fazit

Aufgrund des kleinen Außendurchmessers von ca. 40 m, der „ungünstigen“ Anordnung der Knotenarme (spitze Winkel) und der Beobachtungen des Verkehrsablaufes wird es durch eine temporäre Sperrung der inneren Kreisspur vermutlich nicht zu Kapazitätsverlusten des Kreisverkehrs kommen. Die bisher teilweise sehr ungünstig genutzten Zeitlücken werden durch die bessere Verkehrsübersicht voraussichtlich optimaler genutzt und können sogar zu einem verbesserten Verkehrsablauf („Kapazitätserhöhung“) am Knotenpunkt führen. Durch eine Sperrung der inneren Kreisspur ist es gleichzeitig möglich eine „Ablenkung“ der geradeausfahrenden Kfz zu erreichen um damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Aufgestellt

Stuttgart, den 16. Februar 2015

Dipl.-Ing. Malte Novak