

Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung:	Kreisverkehr Elter Straße - Scharnhorststraße
Aufsteller / Bauherr:	Stadt Rheine
Entwurfsbearbeitung:	LINDSCHULTE Ingenieurgesellschaft mbH
Entwurfsphase / Auditphase:	Entwurfsplanung /Auditphase 2
Aufstelldatum:	21.12.2023
Auditierte Unterlagen:	- Lageplan Unterlage 05, Blatt Nr. 1/1, M 1:250
Vorliegende Unterlagen:	- Straßenquerschnitte QS01 – QS04. M 1:50 - Schleppkurvenpläne SLK01 - SLK03 M 1:250 - Übersichtskarte
Termin Ortsbesichtigung:	24.07.2025

Auditoren

Kontaktdaten: Stadtbetriebe Grevenbroich AöR
Dr. Paul-Edelmannstr. 2, 41515 Grevenbroich

Datum: 01.09.2025

Name: Abou Khalil, Fadl

Unterschrift: 

Kontaktdaten: BPR Ingenieure GmbH & Co. KG
Döhrbruch 103, 30559 Hannover

Datum: 01.09.2025

Name: Johanna Nieland

Unterschrift: 

Kontaktdaten: Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH
NINO-Allee 30, 48529 Nordhorn

Datum: 01.09.2025

Name: Lisa Küpker

Unterschrift: 

Kontaktdaten: bueffee GbR, Bildhauerstraße 13, 42105 Wuppertal
Telefon +49 (0) 202 4297 935

Datum: 01.09.2025

Name: Dr. Tabea Kesting

Unterschrift: 

Detaillierte Projektangaben

Bezeichnung:	Kreisverkehr Elter Straße - Scharnhorststraße	
Art der Baumaßnahme:	Neubau Kreisverkehrsplatz	
Länge:	Elter Straße	135 m
	Scharnhorststraße	155 m
Querschnitte:		
Querschnitt Elter Str. Nord	gem. Geh- und Gehweg	b = ca. 3,64 m und 2,50 m
	Fahrbahn	b = 3,75 m und 4,00 m
	Fahrbahnteiler	b = ca. 2,62 m
Querschnitt Scharnhorststr. Ost	gem. Geh- und Gehweg	b = ca. 2,83 m
	Fahrbahn	b = 3,85 m und 4,00 m
	Fahrbahnteiler	b = ca. 2,70 m
	Radweg	b = 2,00 m
	Gehweg	b = 2,20 m
Querschnitt Elter Str. Süd	Fahrbahn	3,75 m und 4,00 m
	Fahrbahnteiler	2,58 m
	Radweg	1,60 m
	Gehweg	2,40 m
Querschnitt Scharnhorststr. West	gem. Geh- und Gehweg	b = ca. 6,15 m
	Fahrbahn	b = 4,15 m und 4,50 m
	Fahrbahnteiler	b = ca. 2,74 m
	Radweg	b = 1,60 m
	Gehweg	b = ca. 1,80 m
Verkehrsstärken:	Nicht vorhanden	
Straßenkategorien:	HVS III	
V _{zul.} :	50 km/h	
Baukosten:	-	

Für das Audit herangezogene Regelwerke:

- Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen RSAS 2019
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06
- RASSt Ad-hoc-Arbeitspapier 2024
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010
- Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA 2002
- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 2023
- Straßenverkehrs-Ordnung StVO
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung VwV-StVO

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

Knoten

Fußverkehr

1. Im Bereich der Scharnhorststraße sind die Gehwegbreiten im Abschnitt des Kreisverkehrs teilweise deutlich geringer als die in den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06, S. 81, Bild 70) empfohlenen 2,50 m.
 - a. Scharnhorststr. West, ca. 1,50 m
 - b. Scharnhorststr. West, ca. 2,20 m
 - c. Scharnhorststr. Ost, ca. 1,90 m

Bei Unterschreitung der Regelmaße besteht die Gefahr, dass Fußgängerinnen und Fußgänger auf benachbarte Radverkehrsanlagen ausweichen, was zu Nutzungskonflikten mit dem Radverkehr führen kann. Eine Anpassung der Gehwegbreiten an das Regelmaß ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Nutzungskomforts dringend zu empfehlen.

2. Die vorhandenen Aufstellflächen unterschreiten die im „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ (Seite 25, Bild 40) empfohlene Mindestlänge von 2,00 m. Gemäß den Empfehlungen soll der Radverkehr über eine Länge von mindestens 2,00 m jeweils senkrecht zur Fahrtrichtung der Kraftfahrzeuge an den Fahrbahnrand geführt werden.
 - a. Scharnhorststr. Ost, ca. 0,90 m
 - b. Elter Str. Süd-Ost, ca. 1,00 m
 - c. Elter Str. Süd-West, ca. 1,10 m
 - d. Scharnhorststr. West, ca. 0,90 m

Bei einer Unterschreitung der empfohlenen Regelmaße kann es zu Nutzungskonflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern kommen. Insbesondere bei beengten Aufstellflächen besteht die Gefahr, dass Radfahrende auf den Gehwegbereich ausweichen oder diesen blockieren. Dies beeinträchtigt nicht nur den Fußgängerverkehr, sondern kann auch die Verkehrssicherheit aller Beteiligten erheblich mindern.

Radverkehr

3. Die Wahl der Radverkehrsführung im Kreisverkehr ist zu prüfen. Im Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Kapitel 5.2 wird bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/24h die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn empfohlen, insbesondere, wenn der Radverkehr auf den zuführenden Straßen bereits im Mischverkehr geführt wird. Bei einer Führung in den Nebenanlagen erhält der Kfz-Verkehr eine verspätete Sicht auf den Radverkehr, was insbesondere in den Knotenpunktszu- und ausfahrten zu Konflikten zwischen Kfz- und Radverkehr führen kann.

4. In den Ausfahrten des Kreisverkehrs wird der Radverkehr über Rampen direkt auf die Fahrbahn in den Mischverkehr geführt. Laut RASSt, Kapitel 6.1.7.5 ist der Radverkehr beim Übergang vom straßenbegleitenden Radweg auf die Fahrbahn parallel zum Kraftfahrzeugverkehr zu führen (10m bis 20m), um Konflikte zwischen Kfz- und Radverkehr beim Einfädeln zu vermeiden. Aus Verkehrssicherheitsgründen ist ein baulicher Schutz gegenüber einer Markierung zu bevorzugen.
 - a. Scharnhorststr. West
 - b. Scharnhorststr. Ost

5. In den südlichen Armen des Kreisverkehrs werden die Radfahrer auf getrennten Geh- und Radwegen geführt. Die Überquerung der Kreiszufahrten soll laut RASSt, Kapitel 6.3.5.9 in der Regel bevorrechtigt erfolgen. Der Materialwechsel in den Überquerungsbereichen suggeriert eine Wartepflicht, die zu einem Sicherheitsdefizit führen kann.
 - a. Scharnhorststr. West
 - b. Elter Str. Süd-West
 - c. Elter Str. Süd-Ost
 - d. Scharnhorststr. Ost

6. In den nördlichen Armen des Kreisverkehrs erfolgt eine gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs. Gemäß RASSt Kapitel 6.1.6.4 S. 82 kommt eine gemeinsame Führung des Geh- und Radverkehrs nur in Frage, wenn eine getrennte Führung nicht zu realisieren ist. Die Führung des Radfahrers auf der Fahrbahn ist zu prüfen, um Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden.

7. Nördlich des Knotenpunktes schließt auf der Ostseite eine Durchfahrt für Radfahrer an den Planungsbereich an (vgl. Abbildung 1). Eine Radverkehrsführung entgegen der Fahrtrichtung kann in diesem Bereich nicht ausgeschlossen werden, wodurch in den Überquerungsbereichen Konflikte mit dem Kfz-Verkehr entstehen können.



Abbildung 1: Darstellung angrenzende Radverkehrsführung (Quelle: eigene Aufnahme)

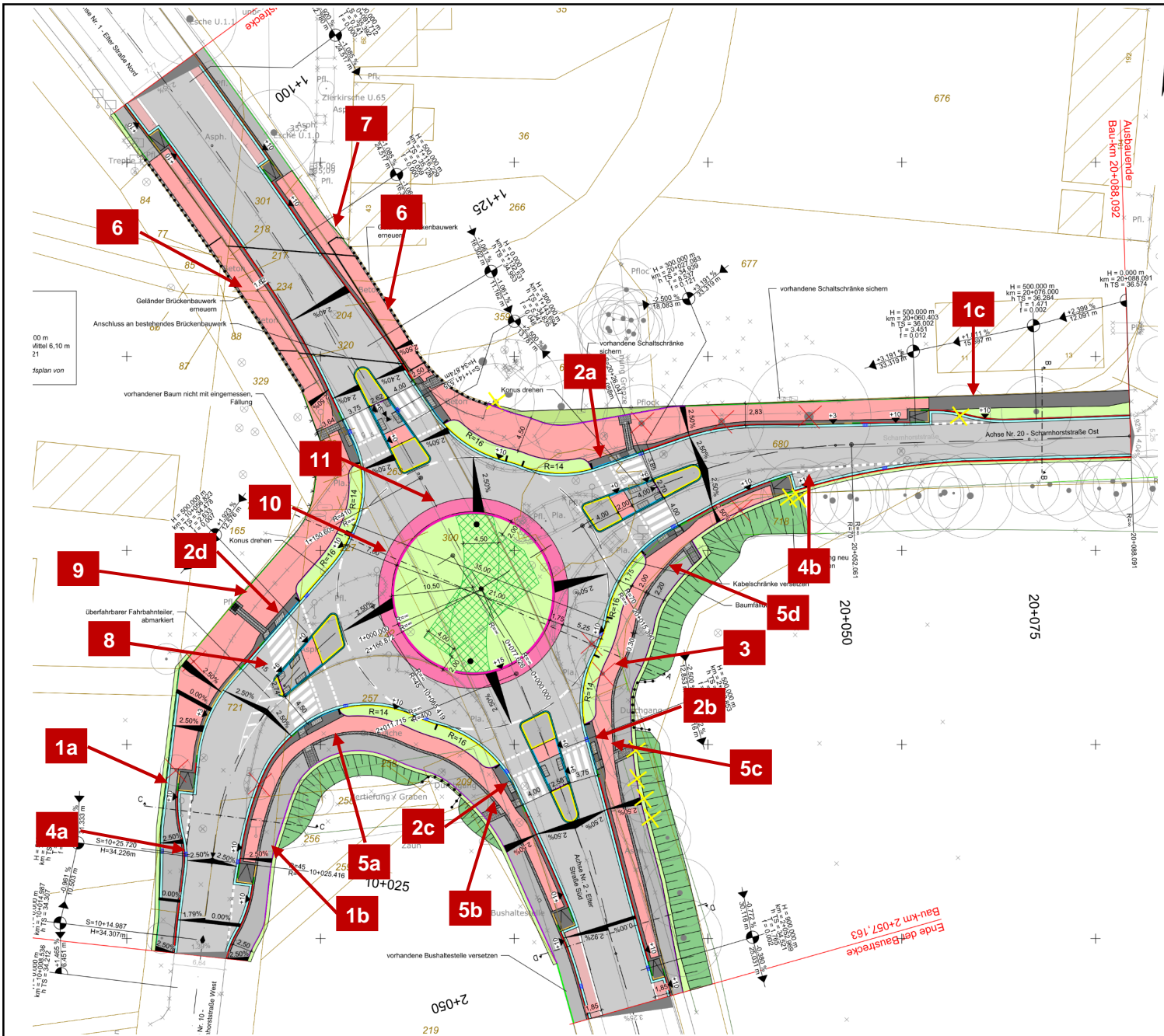
Kfz-Verkehr

8. Die Zufahrt der Scharnhorststraße West weist eine Breite von 4,50 m auf. Gemäß RAST, Tabelle 52 und MKV, Tabelle 3 soll eine Breite von 3,25 bis 3,75 m vorgesehen werden. Die Ausfahrt der Scharnhorststraße West weist eine Breite von 4,15 m auf. Gemäß RAST Tabelle 52 und MKV Tabelle 3 soll eine Breite von 3,50 m bis 4,00 m vorgesehen werden. Bei einer Überschreitung der Regelmaße ist mit überhöhten Geschwindigkeiten im Kreisverkehr zu rechnen, sowie einer eingeschränkten Sicht im Zufahrtbereich aufgrund der Möglichkeit, sich nebeneinander aufzustellen.
9. Im westlichen Ast des geplanten Kreisverkehrs befindet sich unmittelbar im Anschlussbereich eine Grundstückszufahrt zu einem Blumengeschäft (vgl. Abbildung 2). Die in Abbildung 2 dargestellte Lage verdeutlicht die sehr geringe Entfernung der Zufahrt zum Kreisfahrbahnanschluss. Die Zufahrt liegt in sehr geringer Entfernung zum Kreisfahrbahnanschluss und wird für Kunden- sowie Lieferverkehr genutzt. Fahrzeuge, die das Grundstück verlassen, müssen zum Teil rückwärts auf die Kreisfahrbahn bzw. in den Zufahrtbereich des Kreisverkehrs rangieren. Es kommt zu Sichtbehinderungen und Konflikten mit ein- und ausfahrenden Verkehrsteilnehmern. Durch das unerwartete Rückwärtsfahren entsteht eine erhöhte Unfallgefahr sowie eine Beeinträchtigung der Verkehrsqualität im Kreisverkehr.



Abbildung 2: Darstellung Zufahrtbereich Blumengeschäft (Quelle: eigene Aufnahme)

10. Im Straßenquerschnitt ist eine Bordhöhe zwischen der Kreisfahrbahn und dem Innenring von 3 cm angegeben. Gemäß RASt 06, S. 117 Kapitel 6.3.5.7 ist die Kreisinsel durch einen etwa 4 bis 5 cm hohen Bord einzufassen. Bei einer Unterschreitung dieses Maßes kann es zu überhöhten Geschwindigkeiten auf der Kreisfahrbahn kommen, weil der Bord nicht als Fahrbahnbegrenzung wahrgenommen wird.
11. Das Ablenkmaß des Knotenarm Scharnhorststraße Ost beträgt lediglich 5,60 m bei einer Zufahrtsbreite von 3,85 m. Gemäß RASt 06 S. 116 Bild 109 ist mindestens die 2-fache Zufahrtsbreite als Ablenkmaß einzuhalten. Bei Unterschreitung dieses Ablenkmaßes kann es zu überhöhten Geschwindigkeiten auf der Kreisfahrbahn kommen.



Auditoren:

Johanna Nieland
 Lisa Küpker
 Fadl Abou Khalil
 Dr. Tabea Kesting

Datum: 01.09.2025

**Anlage
 Auditbericht**

Kreisverkehr
 Elter Straße / Scharnhorststr.
 Rheine