



Kurzinformation

Zur Verbindung über- und untergeordneter Straßen durch Kreisverkehre nach der StVO

Kreisverkehre sind Knotenpunkte im Straßenverkehr, die kreisförmig angelegt sind. Die konkrete bauliche Ausgestaltung variiert. Eine allgemeine rechtliche Definition des Kreisverkehrs existiert nicht.

In einem Kreisverkehr gelten grundsätzlich die allgemeinen Verkehrsregeln zur Vorfahrt. Soll dem Verkehr im Kreisverkehr die Vorfahrt eingeräumt werden, so ist das Zeichen 215 (Kreisverkehr) unter dem Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) anzubringen. Das Zeichen 215 beinhaltet außerdem ein Halteverbot im Kreisverkehr auf der Fahrbahn und ein prinzipielles Verbot des Überfahrens der Mittelinsel,

vgl. § 8 Abs. 1a der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung vom 6. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549); abrufbar unter (Stand: 21.03.2019): http://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BJNR036710013.html.

Der Status von über- und untergeordneten Straßen wird durch die Straßen- und Wegegesetze des Bundes und der Länder geregelt,

vgl. § 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237); abrufbar unter (Stand: 21.03.2019): <http://www.gesetze-im-internet.de/fstrg/FStrG.pdf>;

für die Rechtslage in Rheinland-Pfalz, vgl. § 12 Landesstraßengesetz in der Fassung vom 1. August 1977 (GVBl. S. 273), zuletzt geändert durch Gesetz vom 8. Mai 2018 (GVBl. S. 92); abrufbar unter (Stand: 21.03.2019): <http://landesrecht.rlp.de/jportal/?quelle=jlink&query=StrG+RP&psml=bsrlpprod.psml>.

Die Vorschriften des FStrG über Kreuzungen und Einmündungen öffentlicher Straßen betreffen vorrangig die Straßenbaulaust und Kostenfragen. Sie enthalten keine ausdrücklichen Regelungen zur baulichen Ausgestaltung von Kreisverkehren. Das Bundesrecht enthält insbesondere keine

einschlägigen Regelungen zu Kreisverkehren, in denen über- und untergeordneten Straßen zusammentreffen. Auch in den Ländern sind solchen Vorschriften soweit ersichtlich nicht vorhanden.

Die Ausgestaltung von Kreisverkehren erfolgt vielmehr nach einschlägigen technischen Regelwerken. Die Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Knotenpunkte (kurz RAS-K) sind ein ehemals in Deutschland gültiges technisches Regelwerk für den Entwurf und Bau von Knotenpunkten, also auch von Kreisverkehren. Sie wurden seinerzeit von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegeben und behandeln die Bemessung und Gestaltung von Knotenpunkten. Die entsprechenden Straßenbauvorschriften sind nunmehr in den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) und den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) enthalten,

zu den Richtlinien für die Anlage von Straßen-Knotenpunkten, die zuletzt 2001 überarbeitet wurden, vgl. die Online Enzyklopädie-Eintrag bei Wikipedia, abrufbar unter [https://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinien für die Anlage von Straßen – Knotenpunkte](https://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinien_für_die_Anlage_von_Straßen_–_Knotenpunkte));

zu den RAL und RAA, vgl. hierzu den Enzyklopädie-Eintrag bei Wikipedia, abrufbar unter [https://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinien für die Anlage von Autobahnen](https://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinien_für_die_Anlage_von_Autobahnen) sowie das Inhaltsverzeichnis der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, abrufbar unter http://www.fgsv-verlag.de/catalog/_pdf-files/202.i.pdf sowie für die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen von 2012 die Hinweise der Bundesanstalt für Straßenwesen, abrufbar unter https://www.bast.de/BASSt_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-strassentypen.html.

Auf der Grundlage von entsprechenden Studien empfiehlt der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC), den Einsatz von Kreisverkehren an Bundesstraßen kritisch zu prüfen. Außerhalb bebauter Gebiete trafen häufig Straßen mit unterschiedlicher Hierarchie zusammen. Dabei seien die übergeordneten Straßen in der Regel bevorrechtigt zu führen. Ein Kreisverkehr verknüpfe alle angeschlossenen Straßen gleichrangig. Eine Bevorrechtigung sei somit nicht möglich. Eine gleichrangige Verknüpfung einer Bundesstraße mit einer nachgeordneten Landes-, Staats-, Kreis- oder Gemeindestraße widerspreche dem Grundgedanken der Netzstruktur,

vgl. „Der Kreisverkehr. Ein ADAC-Leitfaden für die Praxis“, Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V., München 2005, S. 44 f., abrufbar unter: https://www.adac.de/mmm/pdf/rv_kreisverkehr_broschuere_0205_252126.pdf.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Kreisverkehre in der Wissenschaft grundsätzlich befürwortet werden. Ob die Verbindung von Straßen unterschiedlicher Hierarchie dem „Grundgedanken der Netzstruktur“ widerspricht, ist nach den Umständen jedes Einzelfalles vor Ort zu beurteilen. Eine generalisierende Betrachtung verbietet sich insoweit. Im Übrigen ist abschließend festzustellen, dass der Verbindung von unter- und übergeordneter Straßen mittels eines Kreisverkehrs weder straßenverkehrsordnungsrechtliche noch sonstige straßenrechtliche Vorschriften des Bundes oder - sowie ersichtlich - der Länder entgegenstehen.
