



Kreisverkehrsplatz Dieburg

Planung

Beginn der Planung: April 1999
Baubeginn: Mai 2000
Bauende: November 2000

Kosten

1,1 Mio. DM
0,7 Mio. DM Landeszuschüsse

Kfz-Verkehr

Leistungsfähigkeit:
ca. 20.000 Kfz pro Tag

Abmessungen

Durchmesser Gesamtfläche:
38,00 ... 43,00 m
Außendurchmesser: 27,50 m
asphaltierte Fahrbahn: 5,25 m
aufgepflast. Innenring: 2,25 m

ÖPNV

Herstellung von Bushaltestellen
(beide Richtungen) mit Kasseler
Sonderbord und Fahrgastunter-
stand

Radverkehr

Radwegeinschleusung vor dem
Kreisel,
separate Radwege auf Gehweg-
niveau,
Herstellung einer Fahrradabstellan-
lage

Stadtgestalt

Hervorhebung eines markanten
Knotenpunktes im Straßennetz (Be-
grünung);
grundhafte Erneuerung einer Brü-
cke

Kleine Kreisverkehrsplätze

Merkmale



Verkehrssicherheit

Sicherheitsgewinn insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, selten Unfälle mit Personenschäden, wesentlich weniger Konfliktpunkte (keine Linksabbieger), geringeres Geschwindigkeitsniveau (niedrigere Geschwindigkeitsdifferenzen), kurze Überquerungswege für Fußgänger und Radfahrer, Übersichtlichkeit – Orientierbarkeit

Verkehrsablauf und Leistungsfähigkeit

niedrige Knotenpunktgeschwindigkeiten, gute Verkehrsqualität, hohe Leistungsfähigkeit, niedrige Zeitverluste für Fußgänger und Radfahrer

Umweltverträglichkeit

weniger Flächenverbrauch (bis zu 30%), niedrigere Lärmemissionen (insbesondere nachts), verminderter Kraftstoffverbrauch (geringfügig)

Straßenraum und Landschaftsbild

ortstypische Elemente/Förderung der Identität, raumgliedernde und raumabschließende Elemente, städtebauliche Qualität



Wirtschaftlichkeit

Betriebs- und Unterhaltungskosten geringer als bei lichtsignalgeregelter Kreuzung

Akzeptanz

insgesamt positive Einstellung (Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf,...)

weitere Kreisverkehrsplätze

Brandenburgisches Landesamt für Verkehr und Straßenbau, 1995

Handlungsleitfaden für den Einsatz kleiner Kreisverkehrsplätze im Vergleich zu Kreuzungslösungen in Brandenburg

Stadt Langen (32.000 EW), 1995/96

Straßenraumgestaltung "verlängerte Heinrichstraße" Langen; neue zentrale Anbindung an Nordumgehung über drei Kreisverkehrsplätze



Stadt Karben (21.000 EW), 1996

Kreisverkehrsplatz Homburger Straße/Karbener Weg (L 3205); Nachweis der Leistungsfähigkeit

Gemeinde Groß-Zimmern (10.500 EW), 1996

Kreisverkehrsplatz Friedrich-Ebert-Straße (L 3115); Entwurfsplanung und Nachweis der Leistungsfähigkeit. Straßenumbau L 3114 – Umgestaltung einer Ortsdurchfahrt; Realisierung ASV Darmstadt, 2003

Stadt Kelkheim (27.000 EW), 1999

Kreisverkehrsplatz L 3014/L 3016 in Kelkheim; Entwurf und Leistungsfähigkeitsnachweis



Stadt Dieburg (14.500 EW), 1998 – 2003

Kreisverkehrsplätze Hinter der Schießmauer/Rheingaustraße, Aubergenviller Allee/Rheingaustraße, Kettelerstraße/Hinter der Schießmauer; Entwurfs- und Ausführungsplanung bis örtliche Bauüberwachung,

Gemeinde Egelsbach (8.500 EW), 2000

Kreisverkehrsplatz Kurt-Schumacher-Ring/Theodor-Heuss-Straße; Entwurf und Leistungsfähigkeitsnachweis

Gemeinde Riedstadt (24.500 EW), 2000

Kreisverkehrsplatz Ortseingang Leeheim; Grobkonzept und Leistungsfähigkeitsnachweis

Stadt Dieburg (14.500 EW), 2001

Kreisverkehre im Verlauf der K 128; Grundsatzuntersuchung, verkehrsplanerische Bewertung von drei Kreisverkehrsplätzen.

Stadt Langen (32.000 EW), 2001

Kreisverkehrsplatz Leerweg in Langen; Leistungsfähigkeitsnachweis und Entwurf, Ausführungsplanung bis örtliche Bauüberwachung



Gemeinde Alsbach-Hähnlein (8.000 EW)

2002

Kreisverkehrsplatz L 3112; Leistungsfähigkeitsnachweis und Entwurf