# Kreisverkehr

## Beschreibung

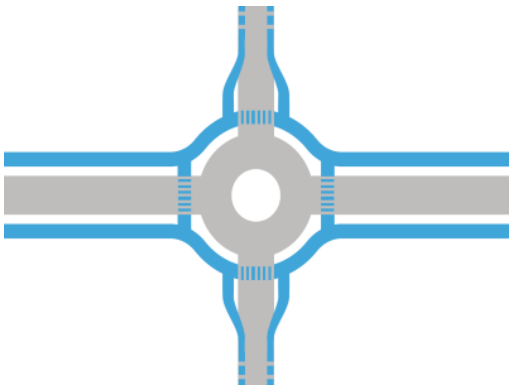
Es gibt verschiedene Arten von Verkehrskreiseln. Kleinere, die in Tempo-30-Zonen die Geschwindigkeit des Autoverkehrs reduzieren, sind eher mit dem Veloverkehr vereinbar als grössere Kreisel (Durchmesser von über 40 m) mit hoher Verkehrsbelastung* oder Geschwindigkeit. In diesen Situationen wäre ein Radweg, der physisch vom motorisierten Verkehr getrennt ist, wie bei den «holländischen Kreiseln», vorzuziehen. Diese Lösung ist in der Schweiz jedoch noch nicht zugelassen, da Velos beim Überqueren der Fahrbahn keinen Vortritt haben. Andere Möglichkeiten sind die Erstellung einer Unterführung, eines Velo-Bypasses bei einem der Kreiselarme oder eines Velowegs, der es den Velofahrerenden ermöglicht, den Kreisel zu umfahren. Wenn kein Signal vorhanden ist, ist deren Verwendung nicht obligatorisch, sodass die Velofahrenden auch auf der Fahrbahn bleiben können.

## Nutzen

Ein Kreisverkehr ist vor allem für den motorisierten Verkehr von Interesse (besserer Verkehrsfluss und weniger Konfliktpunkte). Bei wenig Verkehr ist für Velofahrende ein Kreisel fahrbar, in anderen Zusammenhängen ist er für Velofahrende von geringem Nutzen und kann sogar gefährlich sein. An mehr als einem Drittel der Unfälle in Kreisverkehren sind Velofahrende beteiligt, aber diese tragen nur in weniger als einem Zehntel der Fälle die Schuld dafür. Die häufigsten Unfälle sind Kollisionen aufgrund von Missachtung der Vorfahrt durch ein motorisiertes Fahrzeug, das in einen Kreisverkehr einfährt, während sich dort bereits ein:e Velofahrer:in befindet.

## Herausforderungen

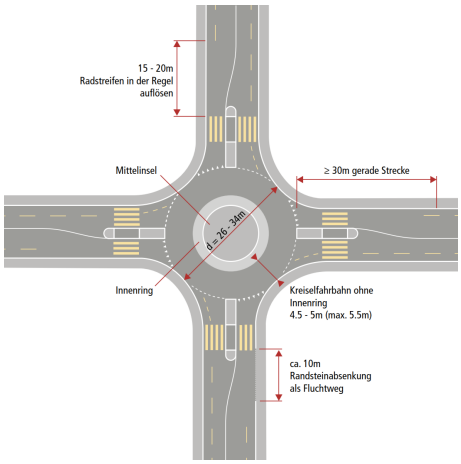
Ein Kreisverkehr ist keine velofreundliche Art der Verkehrsführung. LKWs, Busse oder Fahrzeuge mit Anhängern stellen aufgrund ihres toten Winkels und ihres Wenderadius eine besonders grosse Gefahr dar. In der Schweiz empfiehlt das ASTRA den Velofahrenden in und vor Verkehrskreiseln in der Mitte der Fahrbahn zu fahren. Dies erfordert jedoch, dass man sich in den Verkehr einordnet, was nicht für alle Velofahrer:innen geeignet ist. Das Modell, das sich am besten für Velofahrende aller Niveaus eignet, wäre der holländische Kreisel, welcher in der Schweiz noch nicht zugelassen ist (kein Vortritt für Velofahrende möglich bei Fahrbahn-Überquerungen), aber getestet werden soll.



Modell eines Verkehrskreisels mit separaten Radwegen. Quelle: ASTRA & Velokonferenz Schweiz,2021



Schachenkreisel mit separaten Radwegen, Lyss




Modell eines kompakten Kreisels. Quelle: ASTRA & Velokonferenz Schweiz, 2021




Getrennter Radweg mit Vortritt bei den Kreiseleinfahrten in den Niederlanden.
Quelle: ASTRA & Velokonferenz Schweiz, 2021




Vertikaler Absatz, mit dem die Geschwindigkeit der Autofahrenden bei der Einfahrt.
Quelle: ASTRA & Velokonferenz Schweiz, 2021

## Quellen


- ASTRA (2016): Analyse der Velounfälle 2005 bis 2014. Personen- und infrastrukturbezogene Auswertungen
- ASTRA & Velokonferenz Schweiz (2021): Veloverkehr in Kreuzungen. Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 17
- VCS Verkehrs-Club der Schweiz (2014): Velofahren im Kreisel. Sicher und entspannt durch die Mitte
- bfu (2016): Führung von Radfahrern bei Kreiseln. Fachdokumentation, Empfehlung Verkehrstechnik. BM.016-2016