



Der Kreisverkehr

Verkehrssicherheit



Inhaltsverzeichnis

Das Konzept	3
Was sagt das Gesetz?	4
Der Basiskreisel	5
Das Verhalten	6
■ Basisregeln für alle	6
■ Die Fahrzeuglenkenden	6
■ Die Motorfahrzeuge	6
■ Die leichten Zweiräder	7
■ Fussgänger	8
■ Besondere Situationen	9
Formen und Gestaltungen von Kreiseln	10
■ Der Bypass	10
■ Die Grossen	10
■ Die Minikreisel	11
■ Kreisel mit mehreren Fahrstreifen	12
- Bei der Einfahrt	13
- Bei der Ausfahrt	14
- Im Kreisring	14
■ Die Doppelten	15
■ Der Turbokreisel	16
■ Andere Kreiselformen	17
■ Alltagssituation aus der Optik des Laswagenfahrers X	18



Das Konzept

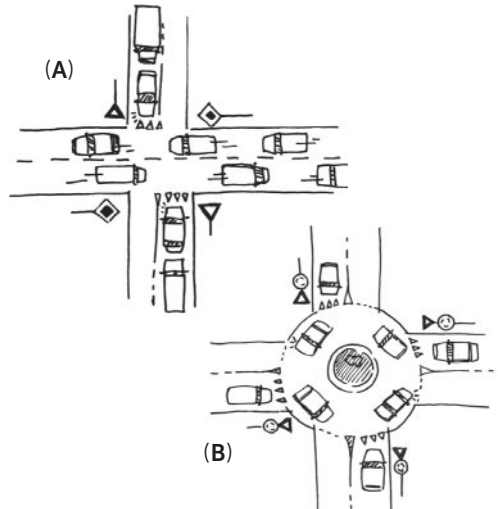
Der Kreisverkehrsplatz oder Kreisel mit Linksvortritt (**B**) fand Ende der 70er-Jahre in der Schweiz Eingang.

Ein Vorteil gegenüber einer herkömmlichen Kreuzung ist die Verkehrssicherheit, da die Unfälle aufgrund der niedrigen Geschwindigkeit meist glimpflicher ablaufen. Weiter rollt der Verkehr im Kreisel (**B**) flüssiger, da er diesen ableitet.

Auf der Abbildung (**A**) ist eine Hauptstrasse, welche eine Nebenstrasse kreuzt, zu sehen. Die Fahrzeuge der Nebenstrasse müssen warten, bis sich eine Lücke öffnet, um abzubiegen oder geradeaus zu fahren.

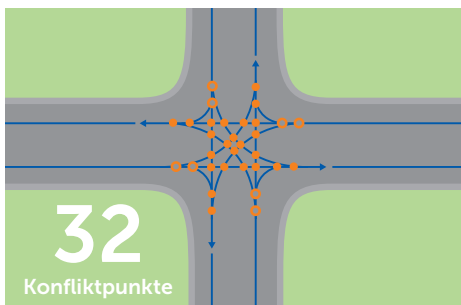
Dies gilt auch für eine Kreuzung, welche durch Ampeln geregelt wird. Da kann es sein, dass man unnötigerweise warten muss, auch wenn kein Verkehr auf einer anderen Strasse naht.

Gesamtheitlich gesehen begünstigt der Kreisel den Verkehrsfluss, indem er diesen ableitet, während die konventionelle Kreuzung zum Blockieren neigt.



Das durch «Konfliktpunkte» (Begegnung oder Trennung des Verkehrsflusses) dargestellte Unfallrisiko ist im Kreisel viel tiefer.

Kreuzung mit vier Zufahrten



Es erstaunt somit nicht, dass Tausende von Kreiseln entstanden sind. Gewisse sind jedoch schlecht ausgestaltet, was das Unfallrisiko erhöht. Andere wiederum sind der Situation nicht angepasst, was hauptsächlich dem Verkehrsfluss schadet. Vorteile (Sicherheit und Verkehrsfluss) entstehen nur dann, wenn ein Kreisel in einem konkreten Fall die richtige Lösung darstellt.



Fraglich sind Kreiseln bei Platzmangel, schlechter Sicht, zu kleinem Leistungsvermögen sowie bei Dauerverkehr auf einer Achse. Untauglich sind sie in Tempo-30-Zonen oder wenn sie einer erwünschten Verkehrsbeeinflussung entgegenwirken, so z.B. einer Bevorzugung der öffentlichen Verkehrsmittel, einer grünen Welle oder jeder anderen Form von Verkehrslenkung.

Was sagt das Gesetz?

Das Schweizer Strassenverkehrsrecht enthält nur wenige Angaben zu den Kreiseln. Im Strassenverkehrsgesetz (SVG) werden sie nicht erwähnt.

Art. **41b** der Verkehrsregelnverordnung (VRV) lautet:

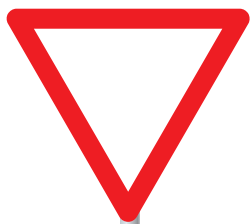
- 1** Vor der Einfahrt in einen Kreisverkehrsplatz (Signal 2.41.1 in Verbindung mit Signal 3.02) muss der Führer die Geschwindigkeit mässigen und den im Kreis von links herannahenden Fahrzeugen den Vortritt lassen.
- 2** Bei der Einfahrt in den Kreisverkehrsplatz und, sofern kein Fahrstreifenwechsel erfolgt, bei der Fahrt im Kreis muss der Führer die Richtung nicht anzeigen. Das Verlassen des Kreises muss angezeigt werden.
- 3** Auf Kreisverkehrsplätzen können Radfahrer vom Gebot des Rechtsfahrens abweichen.

Dazu Art. **24** Abs. 4 der Signalisationsverordnung (SSV):

Das Signal «Kreisverkehrsplatz» zeigt bei kreisförmigen Plätzen die Richtung an, die der Verkehr im Kreis einzuhalten hat; es steht vor der Einfahrt unter dem Signal «Kein Vortritt» und kann auf der Mittelinsel wiederholt werden. In Verbindung mit dem Signal «Kreisverkehrsplatz» zeigt das Signal «Kein Vortritt» dem Fahrer an, dass er den im Kreisverkehr von links herannahenden Fahrzeugen den Vortritt lassen muss.

Eine andere nützliche Information gibt Art. **65a** der VRV «Kreisfahrt»:

«Motorfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen im Fahrzustand müssen sich in einer Kreisringfläche mit einem äusseren Durchmesser von 25 Metern und einem inneren Durchmesser von 10,60 Metern bewegen können, ohne dass die Projektion eines Fahrzeugteils (ausgenommen Rückspiegel und vordere Richtungsblinker) auf der Fahrbahn ausserhalb der Kreisringfläche zu liegen kommt. ...».



Der Entwurf sowie die Dimensionierung der Kreisverkehrsplätze basieren auf den Schweizer Normen, die vom VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute, www.vss.ch) publiziert werden.

Der Basiskreisel

Der einstreifige Basiskreisel ist die sicherste Kreiselart und entspricht am ehesten der ursprünglichen Idee des Gesetzes. Er hält die Lenkenden dazu an, langsam zu fahren, ermöglicht das Erfassen des Blinkers ausfahrender Fahrzeuge und erlaubt sogar Anhängerzügen eine Kehrtwende, indem sie den Kreisel einmal um 360° umfahren. Dazu soll der Kreisel nicht zu breit sein, damit die Radfahrer in der Kreisringmitte fahren können, ohne überholt zu werden.

Der Basiskreisel ist kompakt. Er weist einen Aussendurchmesser zwischen 26 und 40 Metern auf. Bei Kreiseln, welche einen Aussendurchmesser von über 32 Metern haben, ist seitens Radfahrern wie auch von den Fahrzeuglenkenden besondere Vorsicht geboten. Jede Ein- und Ausfahrt des Basiskreisels kann als kleine «Kreuzung» betrachtet werden. Alle diese «Kreuzungen» sind mit dem Kreisring verbunden.

Generell schreibt die technische Baunorm vor: «Knoten müssen so übersichtlich sein, dass sich die Verkehrsteilnehmer bei der

Annäherung zu einer Konfliktstelle gegenseitig sehen können.»

Somit darf die Sicht zwischen Fahrzeugen, die in den Kreisel einfahren, und jenen, die von links kommen, nicht behindert sein.

Hingegen sollte die Gestaltung der Mittelinsel die Sicht auf die Gegenseite des Kreisels vermindern. Diese Gestaltung bleibt trotzdem ziemlich frei – von Pflanzen über (Spring-)Brunnen bis zum Kunstwerk ist vieles denkbar –, immer vorausgesetzt, dass sie die Fahrer nicht ablenkt.

Die Fussgängerstreifen sind in einem Abstand von vier bis fünf Metern von der Ein- und Ausfahrt des Kreisels angebracht. Dies erlaubt den Ausfahrenden, rechtzeitig abzubremsen und den Einfahrenden nach dem Zebrastreifen anzuhalten.



Das Verhalten

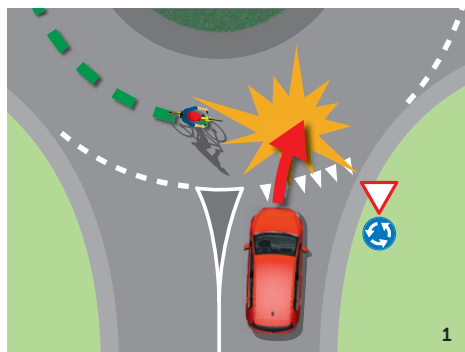
Wie soll man sich vor, im und nach dem Kreisel verhalten?

Basisregeln für alle

Überblick bewahren, die anderen Verkehrsteilnehmer gut beobachten und klar die Absicht(en) (an)zeigen. Wichtig sind dabei Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme.

Die Fahrzeuglenkenden

- Beim Herannahen zum Kreisel:
 - Ausfahrt wählen und Richtungspfeile beachten, sofern vorhanden;
 - auf andere Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger, «Velolenkende» etc. achten;
 - Blinker setzen, wenn man die erste Ausfahrt nehmen will.
- Vor dem Einfahren verlangsamen.
- Jedem von links kommenden Fahrzeug ist der Vortritt zu gewähren. (**Abb. 1**)



- Das Verlassen des Kreisels ist immer anzuzeigen – mittels Betätigen des rechten Blinkers oder Ausstrecken des rechten Arms, wenn kein Blinker vorhanden ist.

- Besondere Vorsicht ist gegenüber den leichten Zweirädern (Fahrrad, E-Bike etc.) geboten. Diese können schneller sein als man vermutet.
- Niemals ein Fahrrad oder sonstiges Fahrzeug im Kreisel überholen. Auch wenn das Fahrrad, wie auf dem Bild sichtbar, nicht in der Mitte der Fahrbahn fährt und es zum Überholen einlädt. (**Abb. 2**)
- Auf Fussgänger achten, auch beim Fehlen eines Fussgängerstreifens.



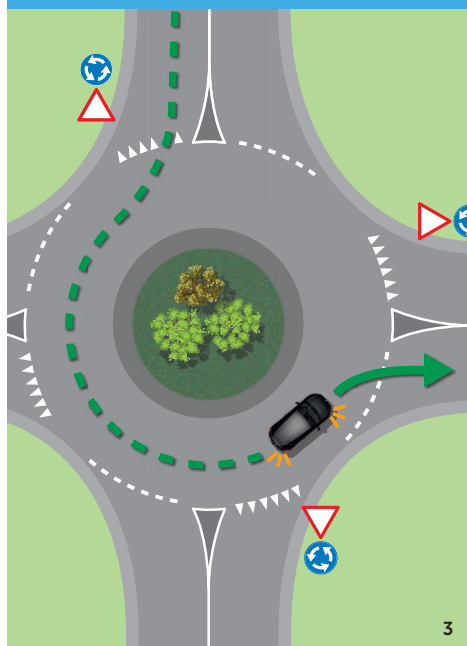
Die Motorfahrzeuge

Aus einer auf Beobachtungen basierenden TCS-Studie geht hervor, dass es ein grosser Anteil der Lenkenden unterlässt, ihr Verlassen des Kreisels anzuzeigen. Denken Sie daran, dass ein Nichtanzeigen der Richtung bei einer Ahndung durch die Polizei eine Busse zur Folge hat oder sogar einen Unfall verursachen könnte.

Bei der Zufahrt zum Kreisel mittels links Blinken anzuzeigen, dass man den Kreisel zu drei Vierteln befährt, ist nicht verboten. Vor allem bei den Minikreiseln kann es sinnvoll sein. (**Seite 11**)

Der Verkehrsfluss wäre schon stark verbessert, wenn konsequent vor dem Ausfahren rechts geblinkt würde. (Abb. 3)

Vor dem Ausfahren ist vorgeschrieben, den rechten Blinker zu setzen.



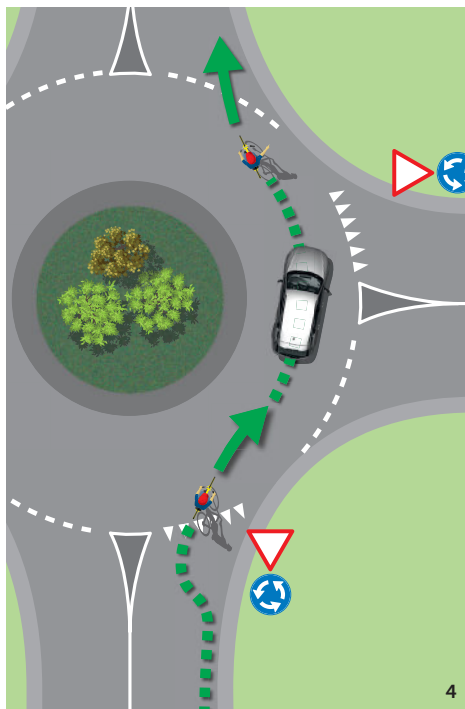
Die leichten Zweiräder

Um das Lesen zu erleichtern, schliesst in dieser Broschüre der Begriff «Velolenkende» auch die Benutzer von E-Bikes und von Mofas mit ein (vgl. Art. 42 Abs. 4 VRV).

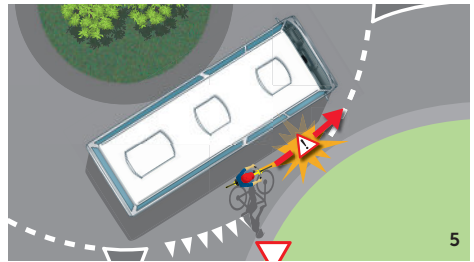
- Diese Gruppe ist durch das Fehlverhalten der anderen Verkehrsteilnehmenden besonders gefährdet. Die Mehrheit der Unfälle mit «Velolenkenden» entsteht vor allem durch Missachten des Vortritts. Nie ein Fahrrad im Kreisel überholen! (Abb. 1 und 2 auf Seite 6).

- Deshalb wird den «Velolenkenden» empfohlen, sich gut sichtbar zu kleiden und spätestens bei Dämmerung mit Licht zu fahren. www.madevisible.ch

- Für die «Velolenkenden» ist es sicherer, in der Fahrbahnmitte im Kreisel zu fahren; am besten schon auf der Zufahrt zum Kreisel wie auf der Abbildung unten. Aber Vorsicht: immer zuerst zurückschauen, den linken Arm ausstrecken und dann in die Fahrbahnmitte einspuren. Bei der Einfahrt in den Kreisel sich nochmals vergewissern, ob von links niemand kommt, und dann in den Kreisel einfahren wie auf der Abbildung unten. Durch das Fahren in der Fahrbahnmitte wird das Risiko des Überholens durch andere Fahrzeuge minimiert. (Abb. 4)

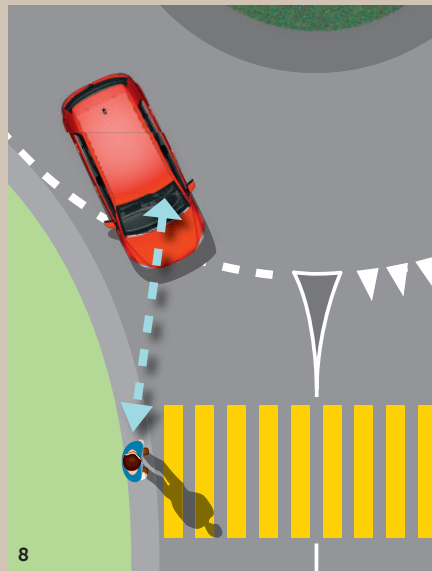
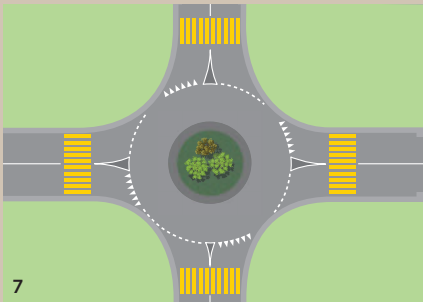


- Vorsicht bei der Einfahrt in den Kreisel. Auch die «Velolenkenden» müssen ihr Tempo anpassen. Niemals ein Fahrzeug rechts überholen. Die Gefahr, übersehen zu werden, ist aufgrund der toten Winkel bei Bussen oder LKW gross. (Abb. 5)
- Beim Verlassen des Kreisels rechtzeitig den rechten Arm ausstrecken, auch hier direkt nach der vorhergehenden Ein- und Ausfahrt, damit die anderen Verkehrsteilnehmer die Absicht erkennen. (Abb. 6)

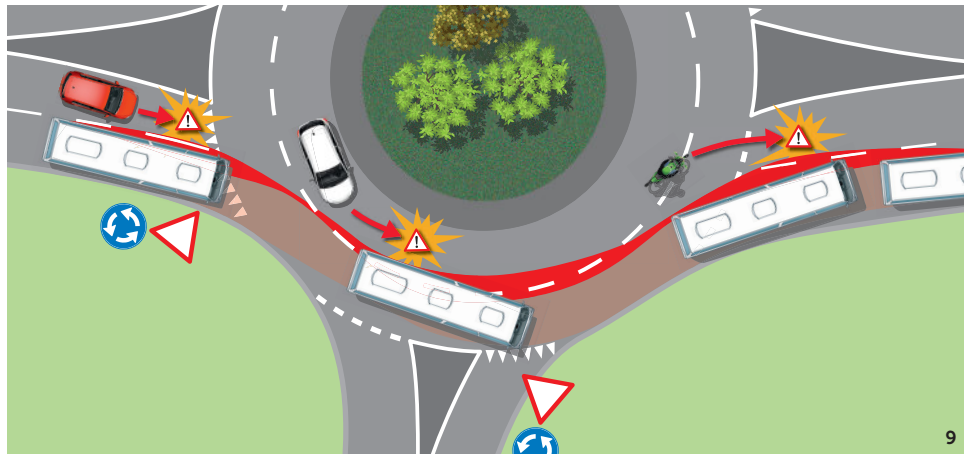


Fussgänger

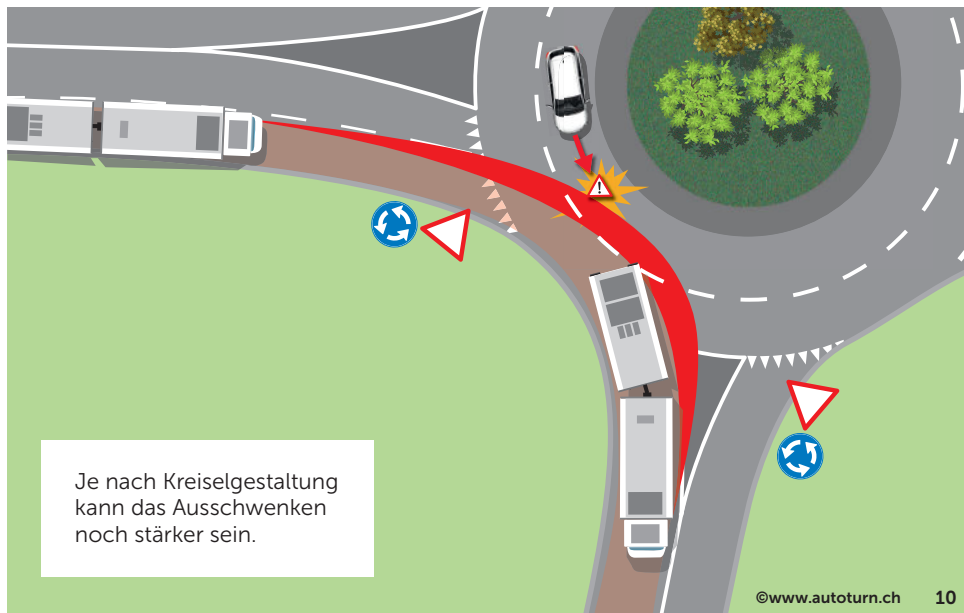
Der Fussgänger steht nur vor einem Fussgängerstreifen, wenn er ihn benutzen will. Um keinen Zweifel über seine Absicht aufkommen zu lassen, sucht er den Blickkontakt zum Fahrzeuglenkenden. Im Zweifelsfall läuft er besser nicht und lässt das Fahrzeug passieren.



Besondere Situationen



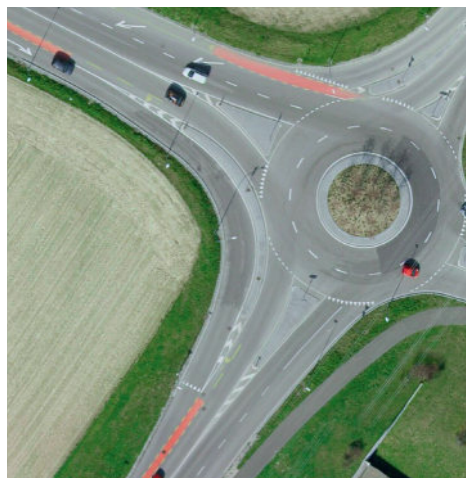
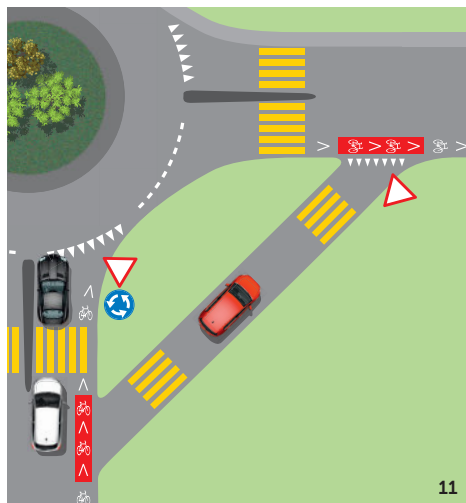
Achten Sie sowohl bei den Ein- und Ausfahrten wie auch im Kreisring auf den Platzbedarf von Lastwagen und Bussen. Je nach Gestaltung des Kreisels können sie die gesamte Fahrbahn brauchen, um ihr Manöver durchzuführen.



Formen und Gestaltungen von Kreiseln (nicht abschliessende Auflistung)

Der Bypass

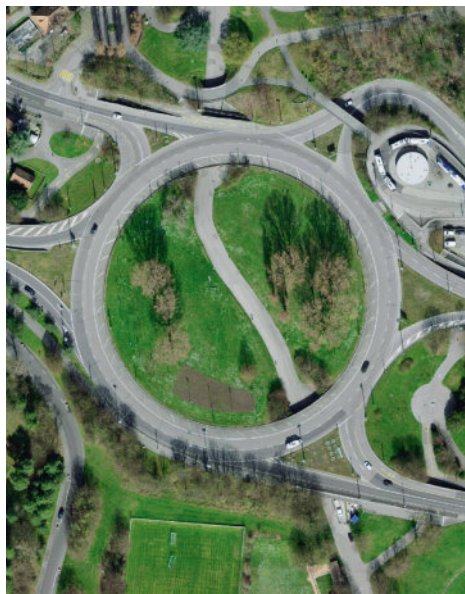
Ein separater Streifen, der ein Rechtsabbiegen ausserhalb des Kreisels erlaubt, wird Bypass genannt. Normalerweise befindet sich am Ende dieses Bypasses ein Signal «Kein Vortritt». (3.02 SSV)



Die Grossen

Der Grosskreis ist in der Schweiz ziemlich selten. Mit einem Aussendurchmesser ab ca. 40 Metern und einer entsprechend grossen Mittelinsel wird er ausserorts eingesetzt. Im Ausland ist er öfter anzutreffen.

Was seine Sicherheit anbelangt, bringt er meist keine Verbesserung, sondern eher ein erhöhtes Unfallrisiko, bedingt durch die höheren Tempi.

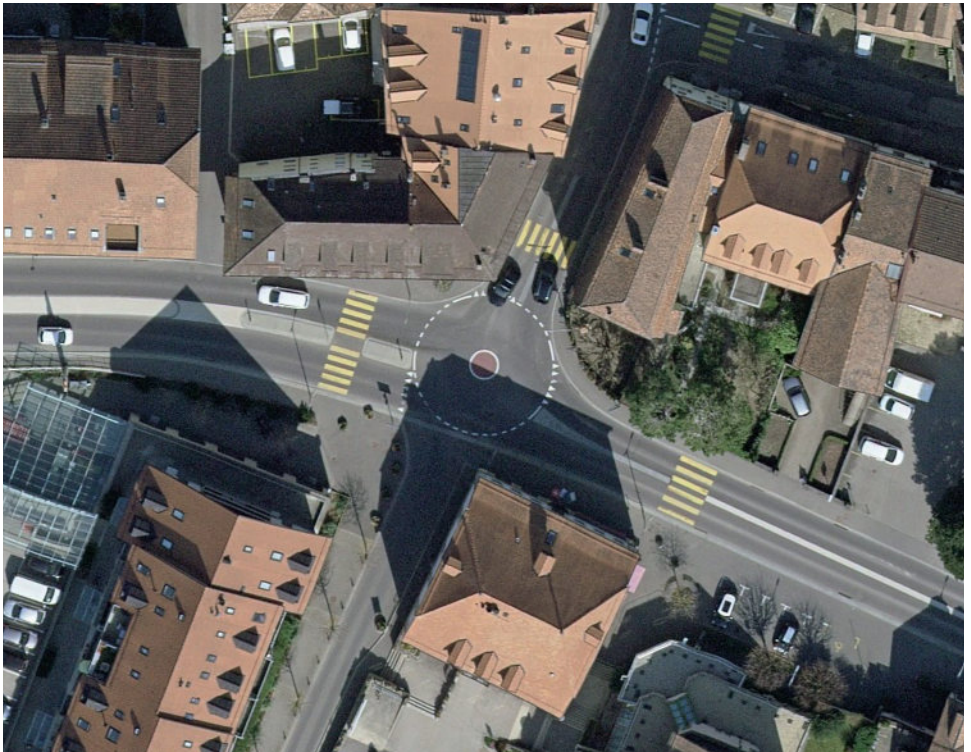


Die Minikreisel

Der Minikreisel weist einen Aussendurchmesser bis ca. 24 Meter auf. Die Erkennbarkeit als Kreisel ist zum Teil schwierig. Seine teilweise überfahrbare oder quasi fehlende Mittelinsel ermöglicht die Durchfahrt auch für Anhängerzüge, Sattelschlepper und Gelenkbusse. Hingegen sind Kehrtwenden für diese Fahrzeuge nicht möglich, zum Teil nicht einmal für Personenwagen.

Wird ein solcher Kreisel in einer Tempo-30-Zone oder einem anderen verkehrsberuhigten Bereich eingesetzt, so kann für die Fahrer ein Abweichen vom Rechtsvortritt verwirrend sein und Unfallrisiken schaffen.

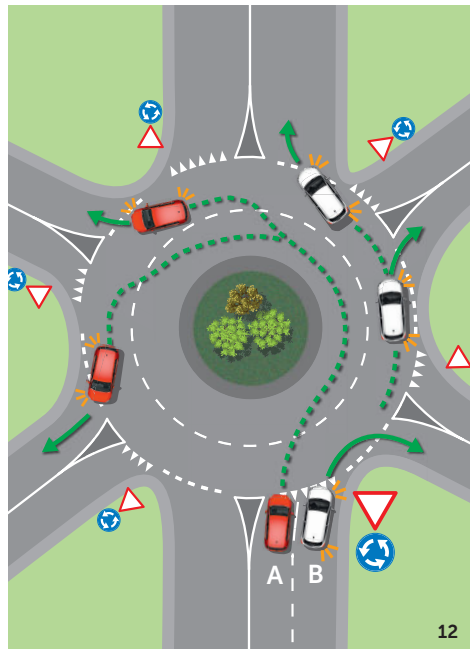
Die Mittelinsel eines Kreisels spielt eine wichtige Rolle zu dessen Erkennung. Ist sie wie auf dem Bild unten sehr klein, kann sie die Fahrzeuglenkenden verwirren und zu Unfällen aufgrund von Vortrittsmissachtungen führen. Gemäss Norm müssen Verzweigungen wie der Kreisel für die Benutzer erkennbar sein.



Kreisel mit mehreren Fahrstreifen

Bei mehreren Fahrstreifen ist jeder Fahrstreifenwechsel per Blinker oder Armzeichen («Velolenkende») anzuzeigen.

Im Zweifel erinnere man sich an folgende Grundregel: Wer den Fahrstreifen wechselt, hat nie Vortritt.



Welcher Fahrstreifen ist zu wählen?

- Sind bei der Kreiseinfahrt die Streifen (durch Markierung und/oder Schilder) bestimmten Ausfahrten zugeordnet, so müssen diese zwingend befolgt werden.
- Bei Fehlen entsprechender Markierungen oder Schilder zur Zuordnung der Streifen, wie dies bei kompakten Kreiseln öfter der Fall ist, kann die Wahl wie folgt erfolgen:
Die Motorfahrzeuglenkenden nehmen im Idealfall den rechten Fahrstreifen (**Fahrzeug B**), wenn sie den Kreisel auf der rechten Seite (inklusive geradeaus) verlassen möchten, und die anderen nehmen den linken Fahrstreifen (**Fahrzeug A**), um mehr als eine halbe Kreiselumrundung auszuführen.
- Die innere Spur ist keine Überholspur und soll nicht als solche verwendet werden.

Im Zweifelsfall ist der äussere Fahrstreifen sicherer. (Abb. 12)

Bei der Einfahrt

Bei mehreren Zufahrtsstreifen sollte die Wahl des Fahrstreifens möglichst früh stattfinden.

Kreisel mit gleich vielen Fahrstreifen wie die Zufahrt

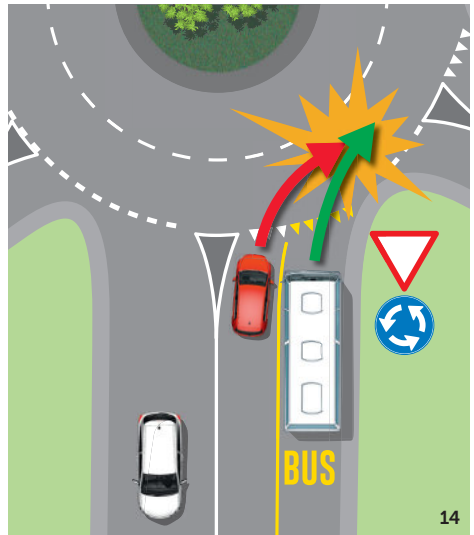


Lenkende auf dem rechten Streifen der Einfahrt sollten im Kreisverkehr auch den rechten Fahrstreifen benutzen. Ein Wechsel der Fahrspur bei der Einfahrt sollte nur mit der nötigen Vorsicht durchgeführt werden. (Abb. 13)

Unter anderem kann in den folgenden zwei Fällen ein Fehlverhalten zu Unfällen führen:

1) Ein Fahrzeuglenker der linken Spur der Zufahrt zum Kreisverkehr möchte rechts abbiegen. Da sich rechts von ihm ein Fahrzeug befindet, welches auf gleicher Höhe ist, kann er die Spur nicht wechseln. Trotzdem drängt er nach rechts und prallt mit dem neben ihm fahrenden Fahrzeug zusammen.

2) Der rechte Fahrstreifen der Zufahrt kann spezifischen Verkehrsteilnehmern zugeteilt sein (Bus oder «Velolenkende»). Wer nun die erste Ausfahrt des Kreisverkehrs nehmen möchte, sollte unbedingt die nötige Vorsicht walten lassen, damit es nicht zum Zusammenstoß mit einem Bus oder «Velolenkenden» kommt. (Abb. 14)



Kreisel mit weniger Fahrstreifen als die Zufahrt

Findet beim Einfahren in den Kreisverkehr eine Fahrstreifenreduktion statt (z.B. Zufahrt mit zwei Fahrstreifen gefolgt von einem Kreisring mit nur einem Fahrstreifen), so ist der linke Streifen gegenüber dem rechten vorrittsberechtigt. (Abb. 15)



Bei der Ausfahrt

Bei einer einstreifigen Ausfahrt:

Wenn Sie auf dem rechten Fahrstreifen fahren und den Kreisel verlassen wollen, gehen Sie wie bei einem einfachen Kreisel vor.

Befinden Sie sich hingegen auf dem linken Fahrstreifen, verfahren Sie wie folgt:

- Vergewissern Sie sich, dass der äussere Fahrstreifen wirklich frei ist,
- setzen Sie den rechten Blinker, und wechseln den Fahrstreifen früh genug,
- anschliessend gehen Sie wie bei einem einspurigen Kreisel vor.

Im Kreisring

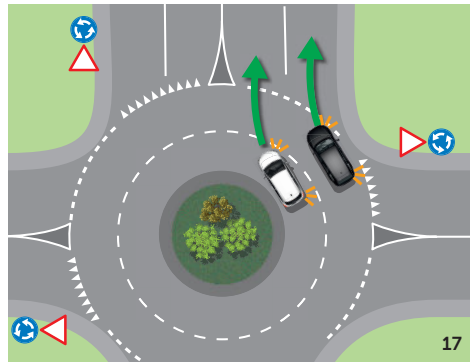
In zwei oder mehrspurigen Kreiseln muss man beim Wechseln der Fahrspur vorsichtig sein und diese Absicht immer mittels Blinken oder Armzeichen («Velolenkende») anzeigen.

Nie freiwillig im Kreisel anhalten und keine unüberlegten Manöver! Lieber eine zusätzliche Runde fahren und dafür sicher den Kreisel verlassen. (**Abb. 16**)



Bei einer zweispurigen Ausfahrt:

Wenn Sie sich im Kreisel auf der linken Fahrspur befinden, sollten Sie auch den linken Fahrstreifen der Ausfahrt benutzen. Falls Sie jedoch die Fahrspur wechseln müssen, vergewissern sie sich zwingend, dass diese auch frei ist. (Abb. 17)



Die Doppelten

In der Schweiz sind Doppelkreisel (bestehend aus zwei aneinander gefügten Kreiseln) selten. Ihre Erstellung ist von der verfügbaren Fläche und dem Verkehrsfluss abhängig. (Abb. 18)

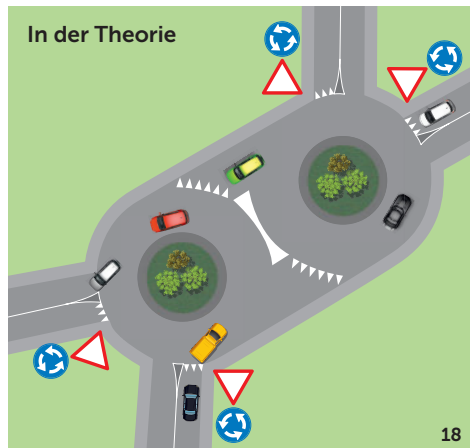
Gründe für die Wahl von solchen Kreiseln können beispielsweise sein:

Aus geometrischen, topografischen oder finanziellen Gründen unmöglich, eine andere Kreiselform zu erstellen.

Versetzte Einfahrten oder viele Zufahrtsstrassen, wofür die Form eines einfachen Kreisels nicht hinreichend wäre.

Dichter und kontinuierlicher Verkehr auf der Hauptachse mit langen Wartezeiten auf den Nebeneinfahrten eines alternativen einfachen Kreisels.

Hoher Anteil von Linksabbiegern. Ein dichter Verkehr von Fahrzeugen, die von derselben Einfahrt kommen und dieselbe links gelegene Ausfahrt wählen, würde die anderen Einfahrten eines einfachen Kreisels blockieren. (Bild rechts)



Und in der Praxis



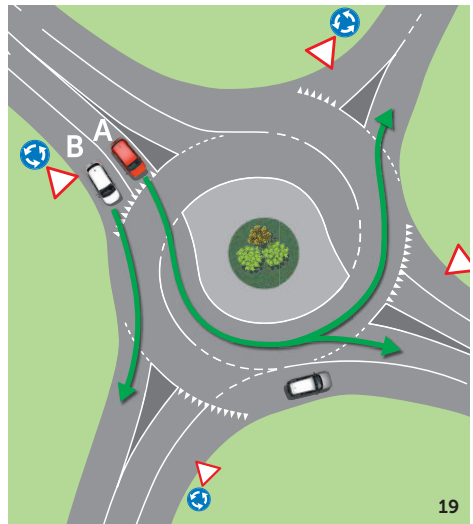
Der Turbokreisel

Das Hauptmerkmal des Turbokreisverkehrs – sein Name leitet sich von der geometrischen Form seines Zentrums ab, die der einer Turbine ähnelt – besteht darin, dass er im Gegensatz zum konventionellen Kreisel, in denen ein Fahrstreifenwechsel möglich ist, eine Trennung der Verkehrsströme am Ring bietet. Dies ist ein grosser Vorteil in Bezug auf die Verkehrssicherheit, insbesondere durch die Verringerung der Zahl der Konfliktpunkte (potenzielle Unfallstellen) um etwa 50 Prozent, was einer seiner Hauptvorteile ist.

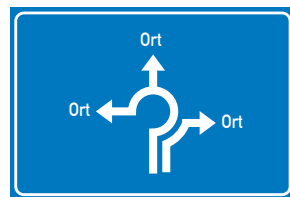
In der Schweiz ist er aktuell noch selten anzutreffen.

Der auf der Abbildung gezeigte Turbokreisel Glättimüli befindet sich in Steffisburg und erfüllt die Kriterien eines Turbokreisels.

Wie auf der Illustration (**Abb. 19**) sichtbar, müssen sich die Fahrzeuglenkenden schon bei der Zufahrt zum Kreisel entscheiden, in welche Richtung sie fahren wollen. Daher hat es vor der Zufahrt einen Richtungsweiser, welcher die diversen Richtungen mit den dazugehörigen Fahrstreifen anzeigt. (**Abb. 20**)



19



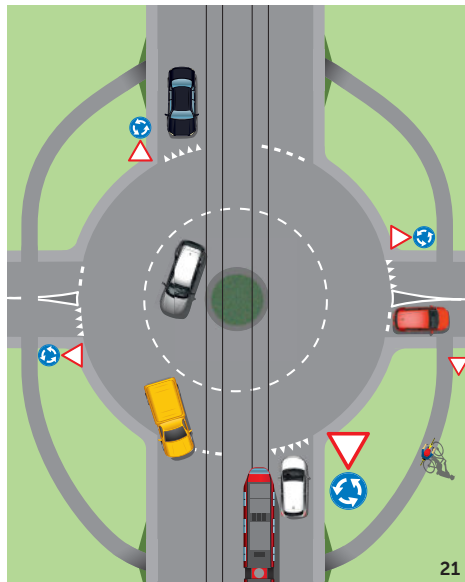
20



Andere Kreiselformen

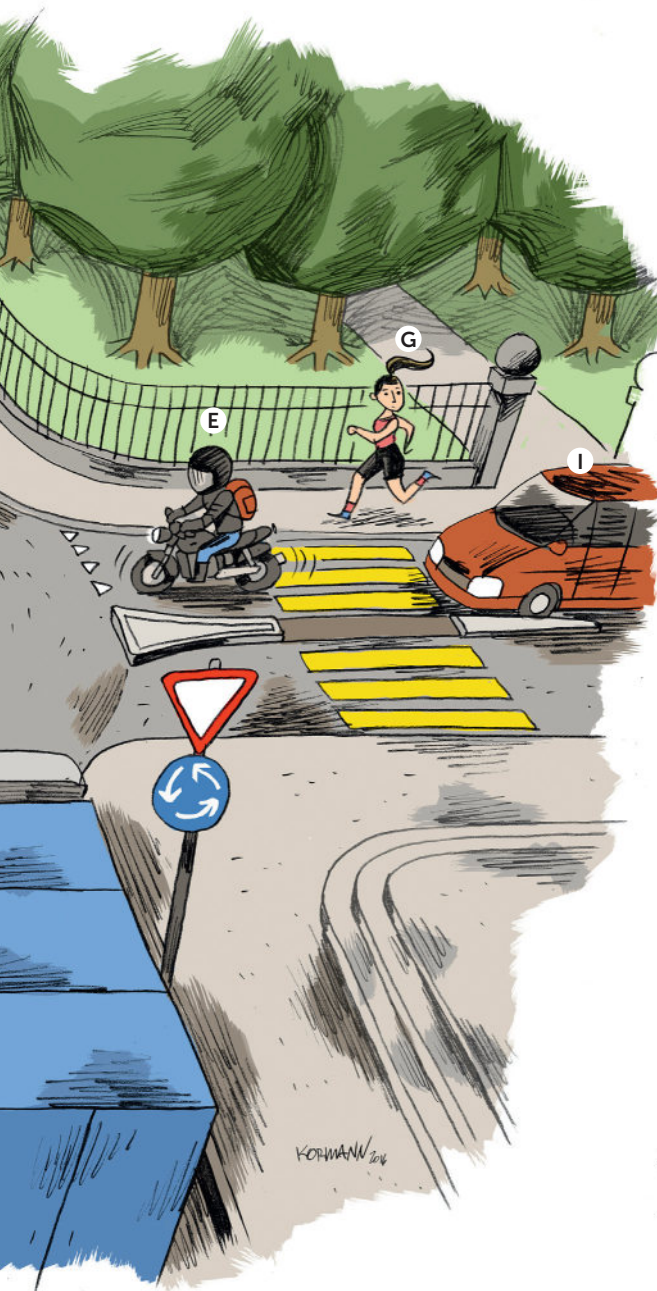
Die technische Norm (SN 640 250) schreibt vor, dass komplizierte und ungewohnte Lösungen zu vermeiden sind. Jeder Spezialbau (Tram- oder sogar Zugsdurchquerungen, Lichtsignale etc.) kann (insbesondere ortsunkundige Fahrzeuglenkende) zu Fehleinschätzungen verleiten und somit das Unfallrisiko erhöhen.

Gegenüber solchen Anlagen, die relativ oft vorkommen und unterschiedlicher Art sind, sollten deshalb alle Verkehrsteilnehmenden besondere Vorsicht walten lassen, ob sie nun zu Fuss, mit dem Velo, dem Motorrad oder mit einem anderen Fahrzeug unterwegs sind. **(Abb. 21)**



Alltagssituation aus der Optik
des Lastwagenfahrers X unten im Bild





- A** Radfahrer, der das Einfahren von **X** beeinflusst. Je nachdem, ob er im Kreisel bleibt oder rechts abbiegt und ob er dies per Handzeichen anzeigt.
- B** Auto, welches das Einfahren von **X** abblocken kann, wenn es nicht rechts abbiegt.
- C** Fussgänger (Vater und Tochter) welche das Auto **B** zum Anhalten veranlassen können.
- D** Auto, welches – wenn es nicht rechts abbiegt – das Auto **B** zum Anhalten zwingt, was wiederum **X** gestattet, gleichzeitig einzufahren.
- E** Motorrad, das die Autos **B** und **D** abblocken kann.
- F** Mutter mit Kinderwagen, die das Auto **H** zum Anhalten zwingt.
- G** Joggerin, die, wenn sie die Strasse überquert, das Auto **I** zum Anhalten veranlassen kann.

Die dargestellten Situationen können Fahrzeuglenkende vor Entscheidungsprobleme stellen und in der Folge Unfälle verursachen.

Sie zeigen deutlich auf, dass es wichtig ist, seine Absichten mittels Zeichen (Blinker, Armzeichen) anzuzeigen und dass es bei Unterlassung entsprechende Folgen nach sich zieht.



Verkehrssicherheit



© Touring Club Schweiz
Verkehrssicherheit
1214 Vernier GE

tcs.ch/verkehrssicherheit
sro@tcs.ch

Auflage 2026



Fonds für Verkehrssicherheit FVS
Fonds de sécurité routière FSR
Fondo di sicurezza stradale FSS