Verkehrs-
sicherheit

Der Kreisverkehr

Kreisverkehr

ZUSAMMENFASSUNG

Das Konzept 2

Was sagt das Gesetz? 4

Der Basiskreisel 6

Das Verhalten im Kreisverkehr

- Basisregel für alle 8
- Die Lenkenden 8
- Die Motorfahrzeuge 9
- Die leichten Zweiräder 9
- Die Fussgänger 10

Spezielle Anlagen

- Der Bypass 11
- Die Grossen 11
- Die Minis 12
- Zwei oder mehr Fahrstreifen 14
  - Bei der Einfahrt 15
  - Im Kreisring 16
  - Bei der Ausfahrt 17
- Die Doppelten 18
- Die Radwege 20
- Die Radstreifen 20
- Der Rechtsvortritt 21
- Andere Kreiselformen 21

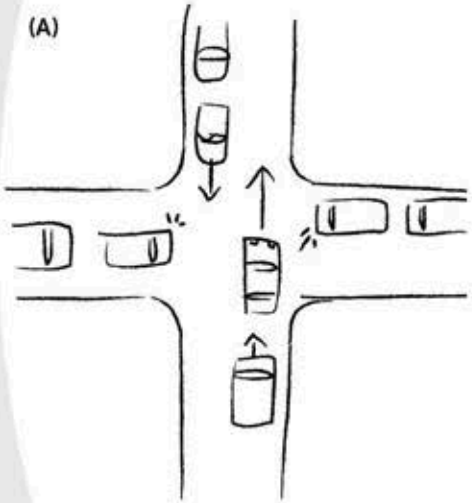
Das Konzept

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

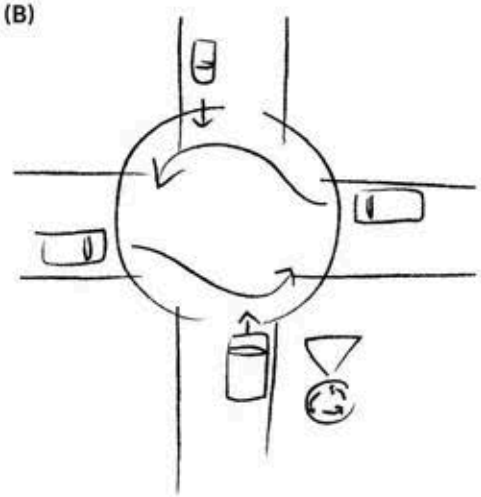
Der wichtigste Fortschritt gegenüber der Kreuzung mit Rechtsvortritt (**A**) ist bei den Linksabbiegern sichtbar: bei Rechtsvortritt müssen sie (und die Nachfolgenden) eine genügende Zeitlücke im Gegenverkehr abwarten, bis sie abbiegen können. Hat derjenige Lenkende, der sich im Kreisel oder auf der Zufahrt von links befindet, den Vortritt, so wird der Gegenverkehr nur während der Abbiegedauer blockiert.

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

(A)

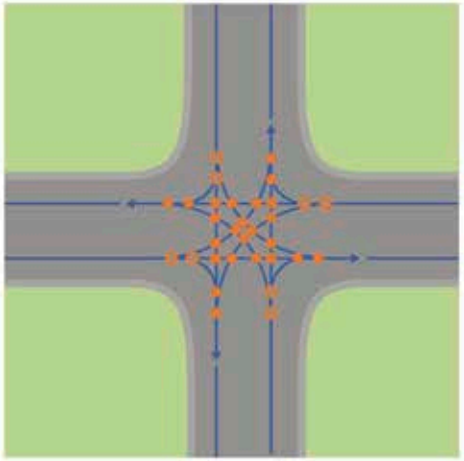


(B)



Das durch „Konfliktpunkte" (Begegnung oder Trennung) dargestellte Unfallrisiko ist im Kreisel viel tiefer:

KREUZUNG MIT VIER ZUFAHRTEN



32
KONFLIKTPUNKTE

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.

KREISEL MIT VIER ZUFAHRTEN

8
KONFLIKTPUNKTE

Fraglich sind Kreisel 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, wie z.B. einer Bevorzugung der öffentlichen Verkehrsmittel, einer grünen Welle oder jeder anderen Form von Verkehrslenkung.

Was sagt das Gesetz?

Das Schweizer Strassenverkehrsrecht gibt 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 Führer an, dass er den im Kreisverkehr von links herannahenden Fahrzeugen den Vortritt lassen muss.

Eine andere nützliche Information gibt Art. **65a** der VRV: „Motorfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen im Fahrzustand müssen sich in einer Kreisringfläche mit einem äusseren Durchmesser von 25 m und einem inneren Durchmesser von 10,60 m 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.

Im Übrigen hat das Bundesgericht Urteile zu einigen bestimmten Situationen gefällt.

Der Basiskreisel

Der einstreifige Basiskreisel ist die sicherste Kreiselart und entspricht am besten dem Geist 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 25 und 40 m auf. Über 40 m schafft seine Grösse eine zusätzliche Gefahr für Radfahrer. Jede Ein-/Ausfahrt des Basiskreisels kann als kleine „Kreuzung" betrachtet werden. Alle diese „Kreuzungen" sind mit dem Kreisring verbunden.

Generell schreibt die technische Norm 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-/Ausfahrt des Kreisels angebracht. Dies erlaubt den Ausfahrenden, rechtzeitig abzubremsen und den Einfahrenden, nach dem Zebrastreifen anzuhalten. Ein grösserer Abstand würde von den Fussgängern nicht geschätzt.

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, beispielsweise, indem man den Abstand bei der Einfahrt genügend vergrössert, damit sich von rechts kommende (vortrittsbelastete) Fahrzeuge einfädeln können.

Die Lenkenden

- Vor dem Einfahren verlangsamen
- 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.
- Jedem von links kommenden Fahrzeug, dass gehindert sein könnte, den Vortritt gewähren, auch wenn es sich noch nicht im Kreisel befindet. (**Abb. 1**)
- Dass die anderen Fahrzeuge den Kreisel verlassen werden, kann man nur annehmen, wenn diese Absicht mit dem rechten Blinker oder einem Armzeichen der Radfahrer angezeigt wird.
- Eine besondere Vorsicht drängt sich gegenüber Velos auf, die man oft schwer wahrnimmt und die, insbesondere E-Bikes, ein weit höheres Tempo erreichen können als man an- oder wahrnimmt.

Abb. 1

- Die Absicht anzeigen, den Kreisel zu verlassen. Dieses Zeichen sollte unmittelbar nach der vorgängigen Ausfahrt gegeben werden.
- Beim Verlassen des Kreisels darauf achten, leichten Zweirädern, die im Kreisel bleiben, nicht den Weg abzuschneiden. (**Abb. 2**)
- Auf Fussgänger achten, auch beim Fehlen eines Fussgängerstreifens.

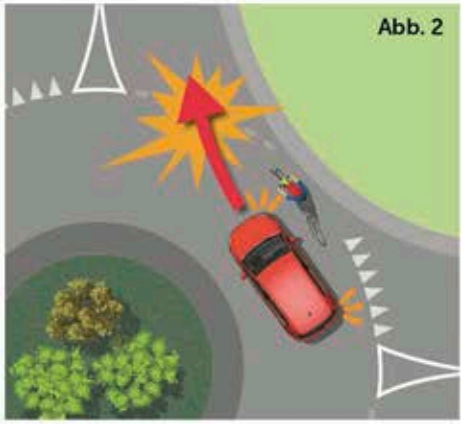


Abb. 2

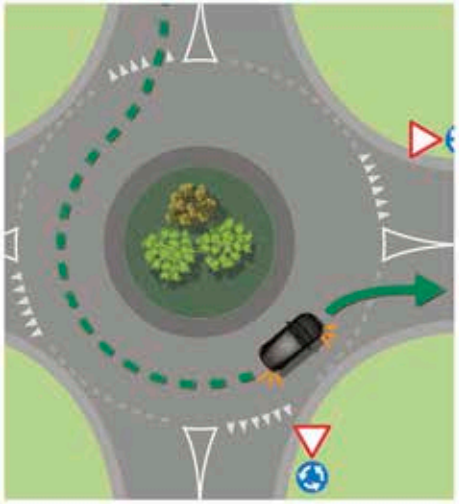
Die Motorfahrzeuge

Aus einer auf Beobachtungen basierenden TCS-Studie geht hervor, dass es ein grosser Anteil der Lenkenden unterlässt, ihr Verlassen des Kreisels anzuzeigen. Einige stellen sogar bei der Ausfahrt den linken, also falschen Blinker. Trauen Sie deshalb der Zeichengabe der anderen nicht zu sehr und tragen Sie auch dem Fahrtverlauf der anderen Lenkenden Rechnung.

Oft stellt man uns folgende Frage: „Auf der Zufahrt, wieso nicht die Absicht anzeigen, den Kreisel links zu verlassen (d.h. ihn zu ¾ umfahren)?". Die Schweizer Gesetzgebung untersagt es nicht, empfiehlt es jedoch auch nicht.

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

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



Die leichten Zweiräder

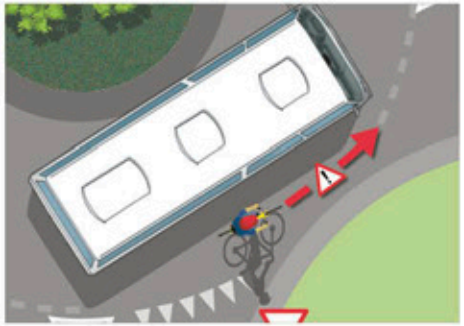
Um das Lesen zu erleichtern umfasst in dieser Broschüre der Begriff „Velolenkende" auch die Benützer von E-Bikes und von Mofas (vgl. Art. 42 Abs. 4 VRV).

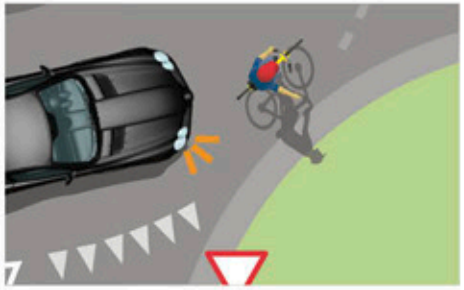
- Diese Gruppe ist durch das mögliche Fehlverhalten der anderen Verkehrsteilnehmenden besonders gefährdet. Die Mehrheit der Unfälle mit Velolenkenden entsteht vor allem durch das Missachten des Vortritts und in zweiter Linie beim Überholen (ausfahrendes Fahrzeug schneidet einem Velolenkenden den Weg ab), siehe **Abb. 1** und **2** auf Seite 6.

  Deshalb ist es den Velolenkende empfohlen, sich gut sichtbar zu kleiden und spätestens bei Dämmerung mit Licht zu fahren.

- Die Velolenkenden sind nicht verpflichtet, am rechten Rand zu bleiben. Wenn sie sicher und schnell fahren, können sie sich der Fahrbahnmitte nähern, am besten bereits vor dem Kreisel (siehe unten). Dies erlaubt es ihnen unter anderem, gefährliche Konfliktsituationen mit überholenden Motorfahrzeugen zu vermeiden, die anschliessend unmittelbar vor ihnen den Kreisel verlassen.

- Vorsicht beim Einfahren: Auch ein schneller Velolenkender hat sein Tempo zu mässigen. Vor und im Kreisel fährt er nicht rechts an Lastwagen oder Bussen vorbei, denn er riskiert so, übersehen zu werden (toter Winkel). Allgemein ist es gefährlich, im Kreisel rechts zu überholen.
- Fährt der Velolenkende rechts, sollte er einen genügenden Sicherheitsabstand zum Fahrbahnrand bewahren. So wird er leichter wahrgenommen und kann besser ausweichen.
- Vor dem Verlassen des Kreisels den rechten Arm ausstrecken, um anzuzeigen, dass man den Kreisel verlassen will!

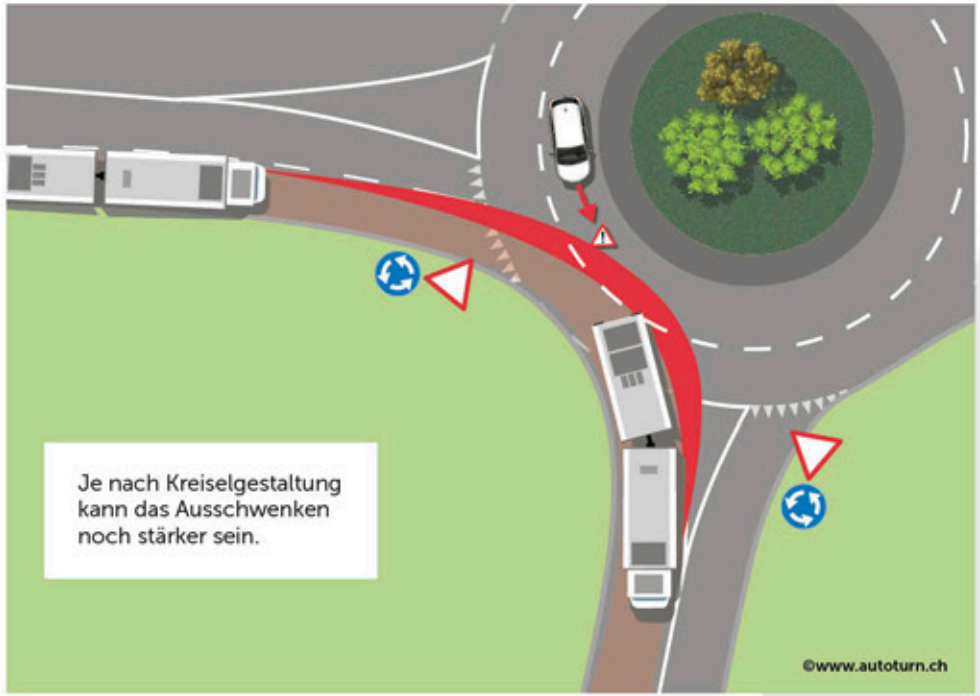




Fussgänger

- Der Fussgänger steht nur vor einem Fussgängerstreifen, wenn er ihn benützen will. Um keinen Zweifel über seine Absicht aufkommen zu lassen, sucht er den Blickkontakt zum Lenkenden. Im Zweifelsfall läuft er besser nicht und lässt das Fahrzeug passieren.
- Er überquert die Zu- oder Ausfahrten und geht nicht über die Mittelinsel, auch wenn weder Fussgängerstreifen noch Unter- oder Überführung zur Verfügung stehen.
- Ausserdem wird er einen hinreichenden Abstand zum Kreiselrand (von mindestens fünf Metern) einhalten, damit der Ausfahrende rechtzeitig bremsen kann.

Achten Sie, insbesondere im Kreisring und auf der Ausfahrt, auf das Ausschwenken von Lastwagen und Bussen auf den Nebenstreifen.



Spezielle Anlagen

(nicht umfassende Auflistung)

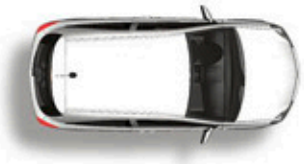
Der Bypass

Ein separater Streifen, der ein Rechtsabbiegen ausserhalb des Kreisels erlaubt, wird Bypass genannt. Normalerweise haben Fahrzeuge, die ihn benutzen, keinen Vortritt, wenn sie in die Kreiselausfahrt einordnen. Ein solcher Bypass kann auch den leichten Zweirädern vorbehalten sein.

Die Grossen

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

Was seine Sicherheit anbelangt, bringt er meist keine Verbesserung, sondern im Gegenteil ein erhöhtes Unfallrisiko, dies insbesondere als Folge des höheren Tempos.



Die „Minis"

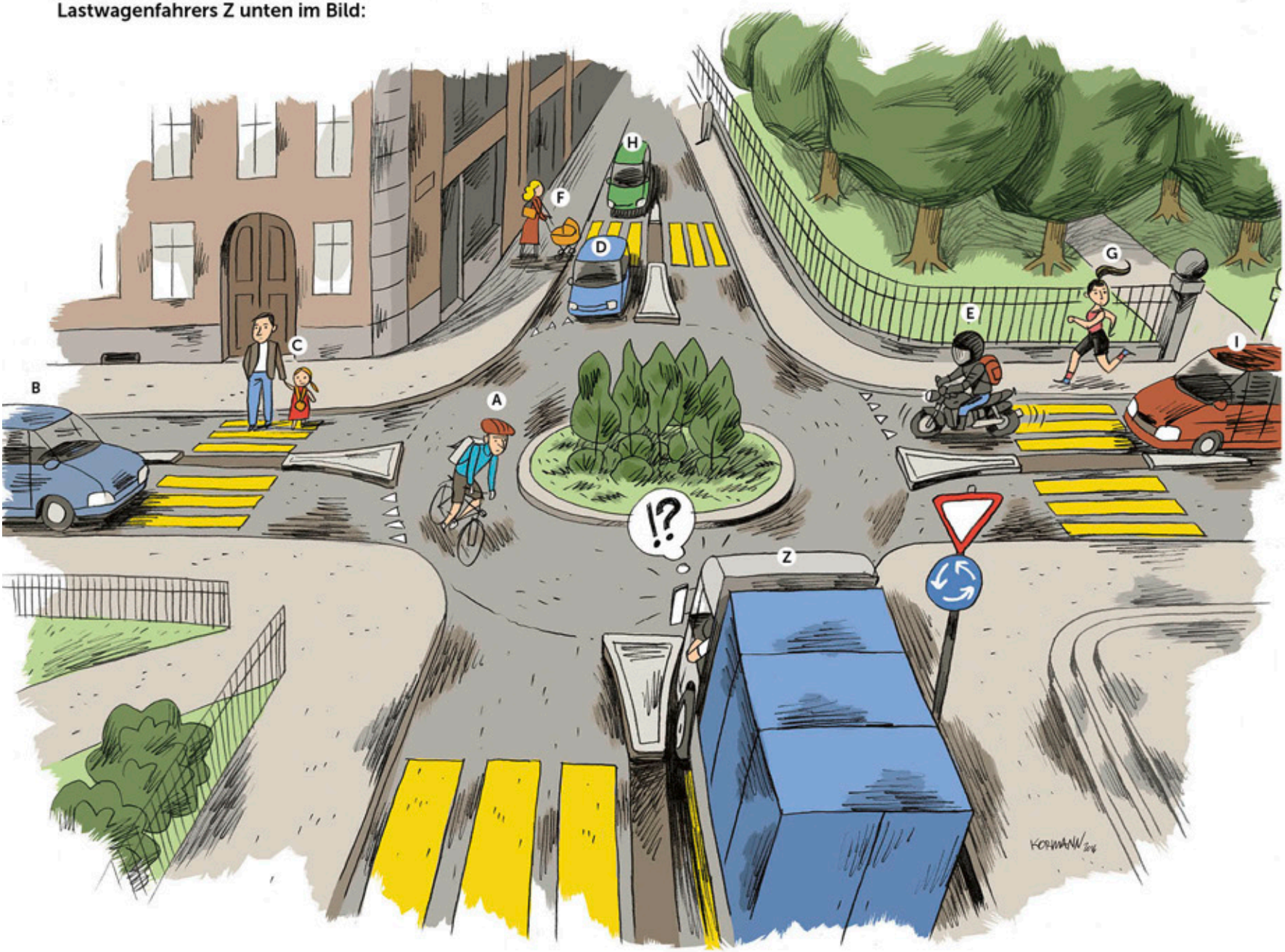
Der Minikreisel weist einen Aussendurchmesser bis ca. 24 m auf. Die Erkennbarkeit als Kreisel ist zum Teil schwierig. Seine teilweise überfahrbare oder quasi fehlende Mittelinsel ermöglicht die Durchfahrt auch für Anhängerzüge, Sattelschlepper und Gelenkbusse. Hingegen sind Kehrtwenden für diese Fahrzeuge 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 spielt grundsätzlich eine wichtige Rolle für die Erkennung des Kreisels. Ist sie, wie z.B. häufig bei Minikreiseln ungenügend ausgebildet oder fehlt sie gar ganz, so kann – trotz der Strassensignale – die freie Durchsicht dazu verleiten, auf einen anderen Verzweigungstyp zu schliessen und deshalb den Vortritt zu missachten. Gemäss der technische Norm müssen Verzweigungen sichtbar und ihre Funktion erkennbar sein.

Spezielle Anlagen

Alltagssituation aus der Optik des Lastwagenfahrers Z unten im Bild:



A Radfahrer, der das Einfahren von **Z** verhindern/veranlassen kann, wenn er nicht vorher korrekt das Handzeichen gibt und ausfährt.

B Auto, welches das Einfahren von **Z** abblocken kann, wenn es nicht rechts abbiegt.

C Fussgänger (Vater und Tochter) welche die Autos **B** und **D** zum Anhalten veranlassen können.

D Auto das – wenn es nicht rechts abbiegt – das Auto **B** zum Anhalten zwingt, was wiederum **Z** gestattet, gleichzeitig einzufahren.

E Motorrad, das die Autos **B** und **D** abblocken kann.

F Mutter mit Kinderwagen, die das Auto **H** zum Anhalten veranlassen kann.

G Joggerin im Nahbereich, die, wenn sie die Strasse überquert, das Auto **I** zum Anhalten veranlassen kann.

Eine solche Situation, die gewiss begeisterte Schach- oder Mühlespielende ansprechen kann, kann stellt Lenkende hingegen vor ernsthafte Entscheidungsprobleme stellen und in der Folge Unfälle verursachen.

Zur Vereinfachung der gegenseitigen Verständigung kann es sich als nützlich erweisen, den linken Blinker schon vor dem Einfahren zu setzen, um die Absicht zu zeigen, nach links abzubiegen. Selbstverständlich wird der Lenkende seine Absicht, den Kreisel zu verlassen, mit rechts Blinken anzeigen, wenn er sich der Ausfahrt nähert, bei der er den Kreisel verlässt.

Zwei oder mehr Fahrstreifen

Bei mehreren Fahrstreifen ist jeder Fahrstreifenwechsel per Blinker oder Armzeichen (Radfahrer) anzuzeigen.

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

In den folgenden Fällen ist oft von zwei Fahrstreifen die Rede, wobei für mehr Streifen das Prinzip gleich bleibt.

WELCHEN FAHRSTREIFEN SOLL MAN BEIM FEHLEN EINER ZWINGENDEN REGEL WÄHLEN?

- Soweit nichts vorgeschrieben ist (Markierung und/oder Schilder die eine bzw. mehrere Ausfahrten einem Kreiselstreifen zuordnen) kann in grossen Kreiseln der innere (linke) Fahrstreifen als Überholstreifen analog zu anderen Strassen mit zwei Fahrstreifen betrachtet werden.
- Sind bei der Kreiseleinfahrt 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.

Im Zweifelsfall ist der äussere Streifen am sichersten.

BEI DER EINFAHRT

Bei mehreren Zufahrtsstreifen sollte die Fahrstreifenwahl möglichst früh stattfinden.

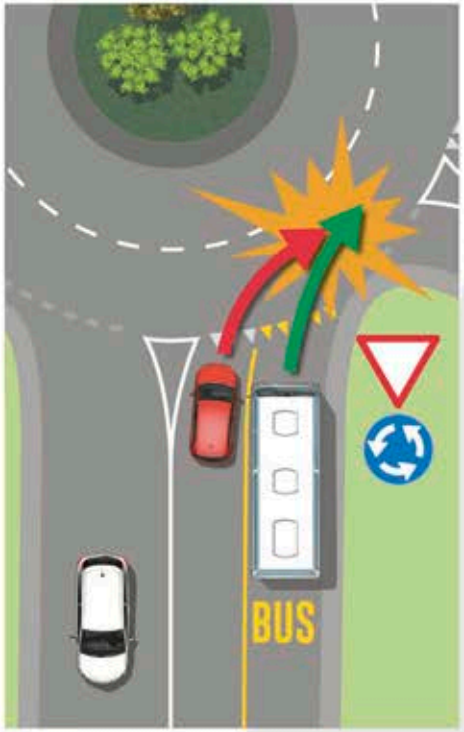
Kreisel mit gleich vielen Fahrstreifen wie die Zufahrt:

Laut Bundesgericht, das sich auf das Vertrauensprinzip beruft (vgl. ATF 127 IV 220), bestimmt der vor dem Kreisel gewählte Einspurstreifen den entsprechenden Streifen, der im Kreisel zu befahren ist. Lenkende auf dem rechten Streifen zur Einfahrt befahren folglich im Kreisel ebenfalls den rechten Fahrstreifen und so fort, wobei den Fahrzeugen, die von links kommen, der Vortritt zu gewähren ist. Zwischen den Einfahrenden gibt es hingegen keine Vortrittsregel (denn es hat in diesem Fall auch keinen Vortrittskonflikt). Ein Streifenwechsel beim Einfahren ist nur möglich, wenn dieser Vorgang keinen anderen Verkehrsteilnehmenden behindert.

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

1) Ein Lenkender auf dem linken Streifen der Zufahrt will rechts abbiegen, schafft es jedoch nicht, vor Kreiselbeginn korrekt auf den rechten Streifen zu wechseln und möchte dies bei der Einfahrt nachholen.

2) Der rechte Fahrstreifen der Zufahrt kann bestimmten Verkehrsteilnehmenden (wie Bus- oder Velolenkenden) vorbehalten sein (siehe unten). Es kommt jedoch vor, dass andere Benützer, um die erste Ausfahrt zu nehmen, beim Kreiseleintritt ohne die nötige Vorsicht auf den rechten Streifen wechseln.



Kreisel mit weniger Fahrstreifen als die Zufahrt:

Findet beim Einfahren auf den Kreisverkehr eine Fahrstreifenreduktion statt, (z.B. Zufahrt mit zwei Fahrstreifen gefolgt von Kreisring mit nur einem Fahrstreifen), so ist gemäss demselben Bundesgerichtsentscheid der linke Streifen gegenüber dem rechten vortrittsberechtigt. Der vortrittsberechtigte Fahrer braucht seine Aufmerksamkeit somit nur der linken Seite zuzuwenden, ohne berücksichtigen zu müssen, was gleichzeitig rechts von ihm passiert.

Dasselbe gilt für einen zweistreifigen Kreisel nach einer dreistreifigen Zufahrt.

IM KREISRING

In zwei- und mehrstreifigen Kreiseln muss man auf mögliche Fahrstreifenwechsel (mit oder ohne Blinkeranzeige) mit Missachtung des Vortritts gefasst sein.

Einmal im Kreisel müssen, abgesehen vom Verlassen desselben, nur die Fahrstreifenwechsel angezeigt werden.

BEI DER AUSFAHRT

Bei einer einstreifigen Ausfahrt:

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

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

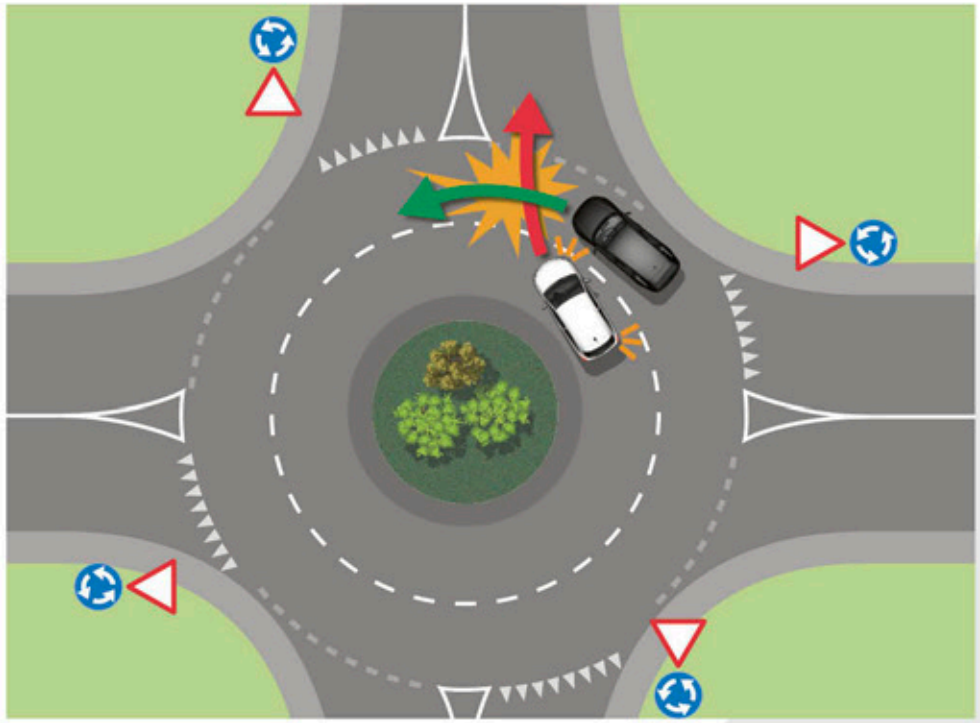
- Vergewissern Sie sich, dass der äussere Streifen wirklich frei ist,
- setzen Sie den rechten Blinker und wechseln den Streifen früh genug,
- anschliessend gehen Sie wie bei einem Einstreifigen Kreisel vor.

Kein freiwilliges Anhalten im Kreisel! Eine „scheinbare" Zwangslage, diesen bei der nächsten Ausfahrt verlassen zu müssen, gibt es nicht, denn mit Ausnahme der Minikreisel ist es immer möglich, eine weitere Runde zu drehen.

Bei einer zweistreifigen Ausfahrt:

Wenn Sie auf dem linken Kreiselstreifen fahren, so werden Sie wahrscheinlich auch den linken Ausfahrtsstreifen benutzen.

Vor dem Kreuzen des äusseren Fahrstreifen, müssen Sie sich jedoch zwingend vergewissern, dass der äussere Streifen frei ist; sei es, dass sich kein Fahrzeug darauf befindet oder wenn es doch eines hat, dass es die Absicht anzeigt, den Kreisel zu verlassen.



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.

Gründe für die Wahl von solche Kreisel können beispielsweise sein:

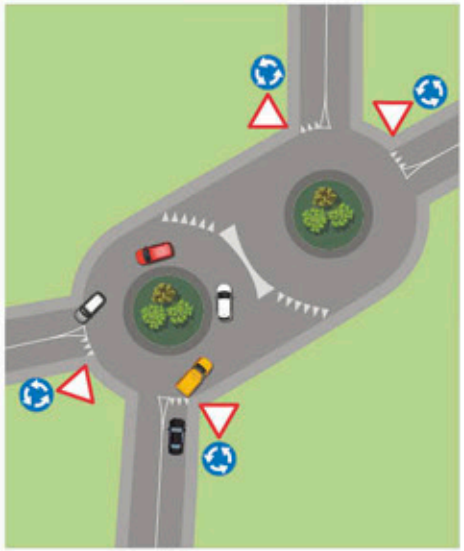
Aus geometrischen, topografischen oder finanziellen Gründen unmöglich, eine anderen Kreiselform zu erstellen.

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 der selbe Einfahrt kommen und dieselbe links gelegene Ausfahrt wählen, würde die anderen Einfahrten eines einfachen Kreisels blockieren. (Siehe rechts)

In der Theorie



Und in der Praxis

DIE RADWEGE

Man kann, insbesondere im Ausland, Situationen antreffen, in denen der Veloverkehr den Kreisel auf einem Radweg umfährt.

Falls dieser Weg vortrittsberechtigt ist, ist es sehr wahrscheinlich, dass der Vortritt oder die Zweiräder nicht wahrgenommen werden, was das Risiko schwerer Unfälle erhöht.

Uns ist in der Schweiz bisher kein solcher Fall bekannt.

Hat hingegen der Radweg keinen Vortritt, so sind die Velolenkende weniger geneigt diesen zu benutzen, um nicht bei jeder Überfahrt anhalten zu müssen.

DIE RADSTREIFEN

Um es den Velolenkenden zu ermöglichen, in der Mitte zu fahren, was sicherer ist, sollte es keine Radstreifenmarkierung haben. Würde nämlich ein Radstreifen angebracht, so wären sie verpflichtet diesen zu verwenden, auch wenn er ihnen objektiv keinen Schutz bietet.

DER RECHTSVORTRITT

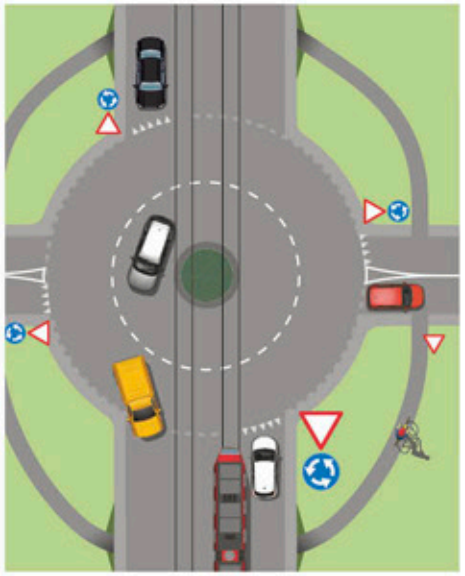
Ein alleinstehendes Schild „Kreisverkehr" bedeutet nicht automatisch Linksvortritt, weshalb es immer mit einem „Kein Vortritt" zu kombinieren ist. Im Ausland trifft man jedoch gelegentlich auf Kreisel mit Rechtsvortritt. Einer der berühmtesten rond-points, wie diese Kreisverkehre mit Rechtsvortritt auf Französisch heissen, ist in Paris die Place de l'Etoile. Diese sehen gleich aus wie Kreisverkehrsplätze, weisen jedoch andere Schilder auf – oder gar keines.

Images©2016 Google, Kartendaten

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 u.a.m.) kann (insbesondere ortsunkundige Lenkende) 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 einem anderen Fahrzeug unterwegs sind.



Verkehrs-
sicherheit

© Touring Club Schweiz
Verkehrssicherheit
1214 Vernier/Genf

www.tcs.ch/verkehrssicherheit
E-mail: sro@tcs.ch

www.facebook.com/tcs.ch
www.twitter.com/tcs_schweiz
www.youtube.com/tcs

Auflage 2019

Fonds für Verkehrssicherheit
Fonds de sécurité routière
Fondo di sicurezza stradale