

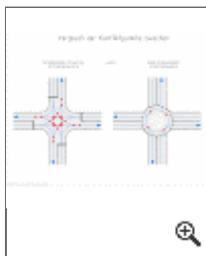
## Kreisverkehr



Kreisverkehre – in der Fachsprache Kreisverkehrsplatz genannt – haben in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen. Sie stellen unter bestimmten Voraussetzungen eine gute und verkehrssichere Alternative zur herkömmlichen Regelung mit Ampeln dar. Jeder Einsatzfall muss individuell geprüft werden, da Kreisverkehre nicht nur Vorteile haben.

### Vorteile des Kreisverkehrs:

- Geschwindigkeitsreduzierung im Zulauf, dadurch Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Weniger verkehrliche Konfliktpunkte, damit geringere Verkehrsunfallzahlen bzw. geringere Schwere der Unfallfolgen.
- Guter und übersichtlicher Verkehrsablauf.
- Mehr Sicherheit für Linksabbieger.
- Geringere Wartezeiten, besonders in verkehrsschwachen Zeiten.
- Geringere Betriebs- und Unterhaltungskosten.



Konfliktpunkte einer Kreuzung

### Nachteile des Kreisverkehrs:

- Längere Entfernungen für Fußgänger.
- Wenn keine "Zebrastrifen" vorhanden sind, wissen die Fußgänger in der Regel nicht, wie sie sich zu verhalten haben. Es gilt: Fußgänger haben Vorrang bei der Querung vor dem aus dem Kreisverkehr ausfahrenden Kfz-Verkehr, sie müssen aber beim Queren der Fahrbahn dem in den Kreisverkehr einfahrenden Kfz-Verkehr die Vorfahrt gewähren.
- Stark belastete Kreisverkehre sind unfallträchtiger, da Lücken risikoreich genutzt werden.
- Die Führung des Radverkehrs ist schwierig, wenn getrennte Radverkehrsanlagen erforderlich sind.
- Nachträgliche Errichtung in bebauten Gebieten kann in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und den Fahrbeziehungen wegen größeren Platzbedarfs problematisch sein.

### [Verkehrsregeln am Kreisverkehr](#)

PDF-Datei (193 KB)

Es werden drei Typen von Kreisverkehrsplätzen unterschieden:

- Mini-Kreisverkehrsplatz (mit überfahrbarer Mittelinsel)
- Kleiner Kreisverkehrsplatz (Durchmesser 26-35 Meter, einstreifig, mit Mittelinsel)
- Großer Kreisverkehrsplatz (größere Durchmesser, mehrstreifige Fahrbahnen im Kreis, signalisierte Teilknoten möglich)

Kleine Kreisverkehre mit einspuriger Verkehrsführung und entsprechend geringerer Verkehrsbelastung schneiden in der Unfallforschung sehr gut ab. Nach Untersuchungen der Beratungsstelle für Schadensverhütung im Verband der Schadensversicherer (VdS) liegen die volkswirtschaftlichen Unfallkosten bei einem solchen kleinen Kreisverkehr 40 Prozent niedriger als bei herkömmlichen Kreuzungen. Dabei darf jedoch eine Verkehrsbelastung von 20 000 Fahrzeugen pro Tag nicht überschritten werden. Außerdem müssen die zuführenden Straßen annähernd gleiche Belastungen haben. Vorteilhaft für Kreisverkehre sind solche Standorte, an denen wenig Fußgänger und Radfahrer auftreten, da ein Kreisverkehr vorrangig den Kraftfahrern mehr Sicherheit bietet.

Mehrspurige Kreisverkehre dagegen verringern die Verkehrssicherheit wesentlich, da häufige Spurwechsel innerhalb des Kreisverkehrs auftreten und so Konflikte begünstigen. Mehrspurige Kreisverkehre erfordern auch zusätzliche Maßnahmen für die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer.

Die Leistungsfähigkeit an Kreisverkehren kann gesteigert werden, wenn zusätzliche Nebenfahrbahnen (sog. Bypässe) eingerichtet werden, in dem einzelnen Übereckfahrbeziehungen somit die Fahrt durch den Kreisel erspart wird.

Kreisverkehrsplätze werden nicht eingerichtet, wenn zu hohe Verkehrsbelastungen auftreten und es Rückstaus geben könnte oder die Sicherheitsanforderungen für Radfahrer und Fußgänger nicht gewährleistet sind.