
Sicher und flüssig durch den Kreisverkehr

Im Ausland gibt es sie schon viel länger, aber auch hierzulande werden Kreisverkehre immer beliebter. Sie stehen auch nach Einschätzung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) für einen sichereren und flüssigeren Straßenverkehr.

Einer der berühmtesten Kreisverkehre der Welt ist der des Place Charles de Gaulle in Paris. Rund um den Arc de Triomphe de l'Étoile wuseln auf einem Durchmesser von rund 240 Metern die Fahrzeuge aus zwölf Straßen durcheinander, die in den Kreis einmünden, darunter die Avenue des Champs-Élysées. Der Verkehr bewegt sich in vielfach nicht erkennbaren Fahrspuren und scheinbar ungeregelt. Dabei gilt hier an jeder Einmündung die Vorfahrtregel rechts vor links. Das vermeintliche Chaos im Kreisverkehr rund um den Arc de Triomphe gilt vielen ausländischen Paris-Besuchern als Symbol für das abschreckend Nervenaufreibende am Verkehr in der Metropole.

In Großbritannien passieren Verkehrsteilnehmer gefühlt jedes Zusammentreffen mehrerer Straßen im Kreisverkehr. Der heißt dort „roundabout. In Südeuropa gelten Kreisverkehre ebenfalls als das Maß der Dinge für eine sichere und störungsfreie Verkehrsführung.

Die zunehmende Zahl von Kreisverkehren in Deutschland wird teilweise skeptisch betrachtet. Als Hauptkritikpunkte werden angeführt, dass Kreisel für Radfahrer vielfach keinen Sicherheitsgewinn bedeuten würden, Busse und Lastwagen mit kleinen innerstädtischen Kreisverkehren Probleme hätten, der größere Platzbedarf von Kreiseln im Vergleich mit Kreuzungen und dass viele Autofahrer mit den dort geltenden Verkehrsregeln nicht klarkämen. Dazu stellen Verkehrsfachleute fest, dass die Sicherheit von der Gestaltung der Kreisel abhängt. Gleiches trifft auf die Schwierigkeiten von großen Nutzfahrzeugen zu.

Nach wie vor fühlen sich viele Kraftfahrer am und im Kreisverkehr aber auch einfach überfordert, weil sie die Regeln nicht beherrschen. Dabei ist eigentlich alles ganz einfach: In einem klassischen, einfachen Kreisverkehr haben immer die Fahrzeuge im Kreis Vorfahrt. Gleiches gilt für Radfahrer im Kreisverkehr. Deshalb stehen vor jeder Einfahrt in das Rondell ein Verkehrsschild mit den drei kreisförmig angeordneten Pfeilen auf blauem Grund (für Kreisverkehr) und das Verkehrszeichen mit dem auf der Spitze stehenden Dreieck mit rotem Rahmen auf weißem Grund (Vorfahrt gewähren).

Nicht mehr ganz so einfach geht es in einem zweispurigen Kreisverkehr zu: Hier gilt, dass sich jene Fahrzeuge, die an der nächsten oder übernächsten Ausfahrt den Kreisverkehr wieder verlassen wollen, rechts, also in der äußeren Spur des Kreisels einordnen sollen. Wer erst später raus will, kann die innere Spur wählen, muss aber vor dem Verlassen des Rondells rechtzeitig auf die äußere Spur wechseln. Dabei darf der dort fließende Verkehr nicht behindert oder gefährdet werden. Wer außen fährt, hat also Vorrang. Das bedeutet für innen Fahrende, dass sie gegebenenfalls eine weitere Runde zu drehen haben, bis sie gefahrlos wieder nach außen ziehen können, betont das Goslar Institut für verbrauchergerechtes Versichern der HUK-Coburg.

Beim Fahrspurwechsel in einem Kreisel muss geblinkt werden, ebenso beim Verlassen, nicht jedoch beim Hineinfahren. Abweichende Vorfahrtsregeln gelten bei einem „unechten“ Kreisverkehr, im Amtsdeutsch einem kreisförmigen Knotenpunkt. Solche Kreisel finden sich hin und wieder in Wohngebieten. Sie sind leicht an den fehlenden Verkehrsschildern „Kreisverkehr“ zu erkennen. Bei derartigen Rondellen gilt „rechts vor links“, der Einfahrende hat also Vorrang. Hier muss der Blinker beim Ein- und Ausfahren gesetzt werden.

In der Nachkriegszeit waren Kreisverkehre hierzulande noch weit verbreitet. Im Zuge der Verkehrsrechts-Reform von 1969 verschwand das Verkehrszeichen Kreisverkehr

allerdings aus der Straßenverkehrsordnung. In der Folgezeit wurden sie vielerorts zu Kreuzungen mit Ampeln umgebaut. Erst mit der Änderung der StVO Ende 2000 und dem Paragraphen 9 a änderte sich das wieder, der das Verhalten im Kreisverkehr regelt und das Kreisverkehrsschild definiert.

Als Vorteil von Kreisverkehren im Vergleich mit herkömmlichen Verkehrsknoten wird zunächst auf die größere Verkehrssicherheit verwiesen. Dafür sorgen insbesondere die niedrige Geschwindigkeit der im Kreis fahrenden Fahrzeuge. Zudem gelten die Knotenpunkte als übersichtlicher und fördern dadurch auch den Verkehrsfluss. Weitere Argumente, die für Kreisverkehre sprechen, sind laut Experten eine bessere Wirtschaftlichkeit durch geringere Wartungskosten als bei ampelgesteuerten Kreuzungen sowie weniger Abgase und Lärm.

Erfunden wurde der Kreisverkehr übrigens weder in Frankreich noch in England erfunden. Der erste weltweit wurde vermutlich 1899 in Görlitz am Brautwiesenplatz eingerichtet. 1904 folgte in New York der Columbus Circle und 1907 in Paris der Kreisel rund um den Arc de Triomphe. Und der größte Kreisverkehr der Welt soll sich im malaysischen Putrajaya befinden mit einem ellipsenförmigen Umfang von 3,4 Kilometern. (aum)

Bilder zum Artikel



Kreisverkehr.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Goslar Institut
