

Bern, 19. Juli 2022

Medienmitteilung

Absender	Medienstelle der BFU
Telefon	+41 31 390 21 21
E-Mail	medien@bfu.ch
Informationen	bfu.ch/medien

Analyse zur Sicherheit im Kreisverkehr Velos und E-Bikes in 40 % der Unfälle verwickelt

Kreisel bieten viele Vorteile für die Verkehrssicherheit und sind in der Schweiz weit verbreitet. Schlecht gebaut können sie jedoch vor allem für Velofahrerinnen und Velofahrer und E-Bike-Fahrende gefährlich werden. In den letzten fünf Jahren war bei über 40 % aller Unfälle in Kreiseln ein Velo oder E-Bike beteiligt. In einer neuen Analyse stellt die BFU Massnahmen vor, um die Sicherheit für den Veloverkehr im Kreisverkehr zu verbessern.

Seit den 1980er-Jahren sind in der Schweiz zahlreiche Kreisel gebaut worden – heute gibt es mehrere tausend davon. Kreisel sind sicherer als Kreuzungen und haben dementsprechend die Verkehrssicherheit erhöht. Von diesem Sicherheitsgewinn profitieren jedoch nicht alle Verkehrsteilnehmenden gleichermassen.

Im Gegenteil: Für Velofahrerinnen und E-Biker kann ein schlecht gebauter Kreisverkehr ein Sicherheitsrisiko darstellen. In über 40 % der gut 4400 Unfälle, die zwischen 2017 und 2021 in Schweizer Kreiseln gezählt wurden, war ein Velo oder E-Bike involviert. Dies zeigt eine neue BFU-Analyse. Mehrheitlich handelte es sich bei den Unfällen um Kollisionen mit motorisierten Fahrzeugen, die in den Kreisverkehr einfuhren. Nach eigenen Angaben übersahen die Lenkenden dabei häufig die Person auf dem Velo oder E-Bike.

Infrastrukturmassnahmen zentral

Für mehr Velosicherheit ist eine durchdachte Gestaltung des Kreisverkehrs entscheidend. Idealerweise erhalten Velos und E-Bikes eine eigene Infrastruktur ausserhalb des Kreisverkehrs. Gemäss Studien ist dies nicht nur die sicherste Lösung, sondern wird von den Velofahrenden selbst auch als angenehmer empfunden. Eine separate Veloführung ist auf jeden Fall bei mehrstreifigen Kreiseln und bei einer Fahrbahnbreite von mehr als 5,5 m angezeigt.

Ist eine separate Veloinfrastruktur nicht möglich, sollte die Geschwindigkeit der einfahrenden Fahrzeuge reduziert werden. Etwa, indem bei der Planung der Fokus auf dem Mittelinseldurchmesser und Einfahrtswinkel des Kreisverkehrs liegt. Um zu verhindern, dass Velofahrende innerhalb des Kreisverkehrs überholt werden, sollte die Fahrbahn möglichst schmal und der Innenring der Mittelinsel höher gebaut sein. Eine hohe Mittelinsel ohne Durchsicht hilft zudem den Lenkerinnen und Lenkern, sich auf den einfahrenden und zirkulierenden Verkehr zu konzentrieren.

Sensibilisierung nötig

Ergänzend zu den baulichen Massnahmen schlägt die BFU Sensibilisierungs- und Ausbildungsmassnahmen vor. Zweiräder werden im Kreisverkehr häufig übersehen. Deshalb sollten Autolenkerinnen und Autolenker vor der Einfahrt in den Kreisverkehr die Geschwindigkeit reduzieren und speziell auf Velos und

Die BFU macht Menschen sicher. Als Kompetenzzentrum forscht und berät sie, damit in der Schweiz weniger folgenschwere Unfälle passieren – im Strassenverkehr, zu Hause, in der Freizeit und beim Sport. Für diese Aufgaben hat die BFU seit 1938 einen öffentlichen Auftrag.

E-Bikes achten. Fahrerassistenzsysteme im Auto sind ein vielversprechendes Mittel, um menschliche Fehler auszugleichen.

Velofahrerinnen und Velofahrer fahren im Kreislauf am sichersten in der Mitte der Fahrbahn – auch bei dichtem Verkehr. Wichtig ist weiter, dass sie sich gut sichtbar machen, indem sie auch tagsüber mit eingeschaltetem Licht fahren und eine Leuchtweste tragen. Helle Kleider mit reflektierenden Materialien erhöhen die Sichtbarkeit zusätzlich.