

Velos: Die gefährlichsten Kreisel der Schweiz

Kreisel sind für Velofahrer gefährlicher als Kreuzungen. Das zeigt die saldo-Auswertung von Unfalldaten des Bundesamtes für Strassen.

Velofahren ist gesund, schon das Klima und senkt das Staurisiko. Das sagte der Gesamtbundesrat Ende August. Doch Velofahren ist auch gefährlich. Die Zahl der Unfälle steigt bei den Velofahrern in der Schweiz, anders als bei den übrigen Verkehrsteilnehmern. Innerhalb der letzten drei Jahre nahm sie um 13,3 Prozent zu.

Besonders gefährdet sind Velofahrer in Kreiseln. In jeden dritten Unfall in einem Kreiseln ist ein Velo involviert - auf Kreuzungen nur in jeden fünften. Dies zeigen Zahlen des Bundesamts für Strassen. Es hat alle 32 351 Velounfälle mit Verletzten oder Getöteten zwischen 2005 und 2014 ausgewertet. Unfälle mit E-Bikes wurden nicht mitgezählt. Demnach sind Velofahrer nur bei 28 Prozent aller Kollisionen mit Motorfahrzeugen die Hauptunfallverursacher. In 60 Prozent der Fälle sind es die anderen Verkehrsteilnehmer. Und: Kreisel bergen «ein vergleichsweise hohes Unfallrisiko für Velofahrende».

Kreisel in der Region Thun ausgesprochen gefährlich

saldo analysierte, in welchen Kreiseln Velofahrer besonders gefährdet sind. Dazu wurden die offiziellen Unfalldaten von 2011 bis 2015 ausgewertet. Berücksichtigt sind alle Kreiselunfälle mit Verletzten und Toten. Die Daten stammen vom Bundesamt für Strassen und wurden mit jenen der jeweiligen Kantonspolizei abgeglichen.



Immer mehr Velounfälle
Autounfälle in der Schweiz von 2013 bis 2015: minus 6,3%
Fussgängerunfälle: minus 2,1%
Velounfälle: plus 13,3%

Resultat: In der Region Thun BE gibt es besonders viele unfallträchtige Kreisel. Allein beim Kreiseln in der Allmendingenallee gab es in fünf Jahren 22 Velounfälle, 4 davon mit Schwerverletzten. Thuns Nachbargemeinde Steffisburg zählte 16 Velounfälle in einem Kreiseln, 6 mit Schwerverletzten (siehe Tabelle).

Über beide Kreisel führen zwei nationale Velolandrouten («Aare-Route», «Alpenpanorama-Route») und regionale Velowege. Das Veloaufkommen ist hoch. Die Velos treffen auf Gemeindestrassen mit bis zu 11 000 Fahrzeugen pro Tag.

Ein weiterer unfallträchtiger Kreiseln liegt am Maulbeerplatz beim Bahnhof Thun. Darüber führen 17 Buslinien, 2 nationale Velolandrouten sowie kommunale Veloverbindungen.

Der Fachstelle für Langsamverkehr des Kantons Bern sind die unfallträchtigen Kreisel im Berner Oberland ebenfalls aufgefallen. Eine jüngst durchgeführte Auflistung der rund 320 Kreisel des Kantons ergab: Lediglich in 16 Kreiseln gibt es eine Häufung von Velounfällen. 8 davon liegen in der Region Thun. Die Fachleute rätseln über die Gründe. Man habe bei den unfallträchtigen Kreiseln teilweise örtliche Besonderheiten festgestellt, sagt Oliver Dreyer von der Fachstelle.

Unfallträchtige Kreisel sind oft falsch angelegt

Mögliche Gründe für die Velounfälle in Kreiseln:

■ **Überbreite Fahrbahn.** Die Mittelinsel im Thuner Kreiseln Allmendingenallee ist sehr klein, damit die Gelenkbusse der Verkehrsbetriebe gut durchkommen. Autofahrer können nahezu ungebremst durchfahren.

■ **Einmündung nicht mittig.** Im Kreiseln in Steffisburg BE führt eine Spur der Schwäbisstrasse so weit am Mittelpunkt der Kreiselninsel vorbei, dass Autofahrer zügig durchfahren können. Einfahrten sollten auf die Kreiselmitteln zielen, damit ein Abbiegen und Abbremsen nötig wird.

■ **Durchsichtige Kreiselninsel.** Laut Beratungsstelle für Unfallverhütung muss die Mittelninsel eines Kreisels erhöht und mit Pflanzen oder dekorativen Elementen versehen sein, damit die Durchsicht schlecht ist. Mangels Übersicht schaut der Autolenker eher nach links und beachtet so den Vortritt.

Die Organisation Pro Velo Thun führt die Häufung von unfallträchtigen Kreiseln in der Region auf unsachgemässe Planung zurück. «Die Stadt zeigt bei Kreiselnprojekten wenig Sensibilität für die Sicherheitsbedürfnisse der Velofahrenden», sagt Präsident René Lüthi. Die Prioritäten lägen beim motorisierten Verkehr.

Die Stadt Thun weist die Vorwürfe zurück. Thun habe 25 Kreisel und ein vergleichsweise hohes Veloaufkommen, sagt Gemeinderat Konrad Hädener. Trotzdem sei jeder Velounfall einer zu viel. Beim Kreiseln an der Allmendingenallee habe man vergangenes Jahr ablenkende Werbung entfernt und die Beleuchtung angepasst. Der Kreiseln an der Allmendstrasse werde zurzeit zu einer lichtsignalgesteuerten Kreuzung umgebaut.

Für den Maulbeerplatz hat die Stadt Thun aber kein Verbesserungs-



Welche Erfahrungen machen Sie mit Velos im Kreiseln?

Schreiben Sie an: redaktion@saldo.ch

konzept. Dieser stehe unter «Dauerbeobachtung», erklärt Hädener. Die Gemeinde Steffisburg sagt, der Kreisel an der Mittelstrasse liege ab Ende 2017 in einer Tempo-30-Zone, was die Situation entschärfe.

Die Stadt Zürich handelt entschlossener: Sie trägt noch dieses Jahr beim Unfallschwerpunkt am Letzigrund-Kreisel rote Warnfarbe auf. Sie plant zudem, den Velostreifen vom rechten Rand wegzunehmen und die Velofahrer in die Strassenmitte zu führen.

Yves Demuth



Gefährlicher Kreisel in Steffisburg BE: Einmündung zielt zu weit am Mittelpunkt vorbei

So sollten Velos Kreisel befahren

Velofahrer dürfen seit 1994 in der Mitte der Fahrbahn durch den Kreisel fahren. Seit 2016 gilt dies auch für zweispurige Kreisel. Autos sollten deshalb vor und im Kreisel keine in der Mitte fahrenden Velofahrer überholen. Laut einer repräsentativen Umfrage der Beratungsstelle für Unfallverhütung von 2016 kennen 46 Prozent der Velofahrer diese Regel nicht. Bei den Autofahrern sind 56 Prozent ahnungslos.



Richtig durch den Kreisel: Velos fahren in der Fahrbahnmitte

In diesen Kreiseln gibt es die meisten Velounfälle

Rang	Stadt	Anzahl Unfälle ¹	Kreisel	Davon 2015	Schwerverletzte	Tote
1	Thun	22	Ende Allmendingenallee	3	4	0
2	Steffisburg	16	Mittelstr. / Schwäbisstr.	5	6	0
3	Thun	13	Allmendstr. / General-Wille-Str.	3	4	0
4	Thun	13	Maulbeerplatz	1	3	0
5	Zürich	10	Letzigrund (FC-Zürich-Platz)	2	1	1

¹ Anzahl Velounfälle mit Toten, Schwerverletzten und Leichtverletzten 2011 bis 2015