



Geschützte Kreisverkehre nach niederländischem Vorbild trennen unterschiedliche Verkehrsarten. © ADFC/Timm Schwendy

- 1 Kontinuität:** Ein kreisförmiger, getrennter Radweg verläuft rund um die Kreuzung mit klarer Führung, im Idealfall ist dieser auch eingefärbt, und gewährleistet gute Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Nutzenden und Radfahrer*innen. Autofahrer*innen sollen denken, dass dies das Ende der Straße ist und anhalten.
 - 2 Vorfahrt:** Radfahrende haben auf dem umlaufenden Radweg immer Vorfahrt gegenüber dem ein- oder ausfahrenden oder bereits an der Kreuzung befindlichen Kfz-Verkehr, bereits im Kreisverkehr befindliche Radfahrende haben Vorfahrt gegenüber einfahrenden Radfahrenden. Ferner haben Fußgänger*innen auf dem Zebrastreifen Vorrang gegenüber dem gesamten anderen Verkehr. Der Gehweg mit Zebrastreifen verläuft entlang der Außenseite des Radweges. Die Erhöhung der Fahrbahn und die abmarkierten „Haifischzähne“ vor den Radwegen und Zebrastreifen verdeutlichen die Prioritäten. Die Gestaltung ist dabei für Radfahrende so optimal, dass sie beim Überqueren der Kreuzung nicht anhalten müssen.
 - 3 Enge Radien:** Der enge Radius verringert die Geschwindigkeit, mit der Autos in den Kreisverkehr einfahren und ihn durchqueren können. Das verringert auch die Wahrscheinlichkeit von Unfällen und schweren Verletzungen an Konfliktpunkten. Die engen Abmessungen passen die Geschwindigkeit von Autos fast an die der Radfahrenden an, machen die Verständigung einfacher und damit den Verkehr für alle sicherer. Dies wird durch
 - eine physische Trennungsfläche zwischen Kfz- und Radverkehr unterstützt. Der Kreisverkehr soll so angelegt sein, dass die Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten werden kann.
 - 4 Kfz-Wartebereich:** Der geschützte Kreisverkehr bietet Platz für ein Auto zwischen dem Radweg und dem Kreisverkehr selbst. Auf diesem Platz können rechts abbiegende Autos warten, um den Radfahrer*innen den Weg freizugeben, ohne dabei Fahrzeuge im Kreisverkehr aufzuhalten. Dies stellt auch sicher, dass die Verkehrsteilnehmenden Blickkontakt herstellen können.
 - 5 Verkehrsinsel in der Fahrbahnmitte:** Ein sicherer Ort für Fußgänger*innen zwischen den Fahrbahnen, um diese zu überqueren und jeweils nur eine Verkehrsrichtung berücksichtigen zu müssen.
 - 6 Erhöhte Inseln und Schürzen in der Mitte des Kreisverkehrs:** Sie schaffen die richtigen Dimensionen, um die Geschwindigkeit zu reduzieren.
- Der „Holländer Kreisverkehr“ wird oft als Referenz für die Fuß- und Radverkehrsführung genannt. Allerdings unterscheidet er sich nur in Details von den deutschen Musterlösungen.*
- Quelle: ADFC „InnoRAD-Factsheet 1/6 Innovative Radverkehrslösungen auf Deutschland übertragen“ - Stand Nov. 2020, S. 7.