



An den Grossen Rat

22.5340.02

BVD/P225340

Basel, 27. September 2022

Regierungsratsbeschluss vom 28. September 2022

Schriftliche Anfrage Michael Hug betreffend «lähmender Kreiselbau in Basel»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Michael Hug dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«Immer mehr Kreisel im Strassenverkehr sind kein Königsweg: Um Staus und damit lange Wartezeiten bei Stosszeiten zu verhindern, will beispielsweise Sursee LU mehrere Kreisel auflösen. An deren Stelle sollen jetzt intelligente Verkehrsleitsysteme den Verkehr effizienter regeln. Derweil werden in Basel munter Kreisel gebaut und neue geplant. Neben dem soeben erstellten Kreisel beim Kunstmuseum soll an der Grenzacherstrasse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ein neuer (einspuriger) Kreisel gebaut werden. Es zeigt sich jedoch, dass die Kreisel den Verkehrsstoll teils massiv verlangsamen. So stauen sich Fahrzeuge beim Kunstmuseum zeitweise weit über den Aeschenplatz und Wettsteinplatz und dies nicht nur zu Stosszeiten. Auch für FussgängerInnen und Velofahrende kann die Nutzung eines Kreisels teilweise eine Quelle für Verspätungen und Gefahren sein und der ÖV wird ausgebremst, da er nicht prioritär behandelt werden kann. Zusätzlich gibt es in Basel viele Kreisel, die im Durchmesser so eng gebaut sind, dass es zu Problemen kommt, sobald ein Transport etwas grösser als die Norm ist. Dies führt dazu, dass Kreisel ohne Begründung auf der Innenfläche gebaut werden müssen, damit ein Transporter den Kreisel auch wirklich passieren kann. Dass es auch anders geht, zeigt das Beispiel von Luzern. Dort wurde an der Tribschenstrasse ein offenbar erfolgreicher Pilotversuch mit modernen Ampel-Systemen durchgeführt, welche durch Algorithmen gesteuert werden. Dabei konnte die um einen Dritt reduziert werden. Angesichts dieser Ausgangslage bitten wir die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Priorität haben Kreisel bei der Planung von Kreuzungssanierungen?
2. Gibt es Erhebungen zum Verkehrsstoll bei Kreiseln im Vergleich zu der Situation vor dem Kreiselbau?
3. Weshalb werden in Basel, welches sich gerne als «Smart-City» verkauft, keine Ampelsysteme nach dem Vorbild von Luzern eingesetzt?
4. Was für Überlegungen und Lösungen gibt es zum Schutz vom Langsamverkehr und des ÖVs bei der Benutzung von Kreiseln?
5. Obwohl es sich bei der Grenzacherstrasse und der Rankstrasse und der kleinen Sackgasse im Rankhof um eine einfache Kreuzung handelt, plant das BVD dort einen einspurigen Kreisel und Richtung Wettsteinplatz eine zusätzliche Ampelanlage. Begründet wird die Massnahme mit den hohen Busaufkommen, wenn die Elektrobusse der BVB dort zum Laden eingestellt werden müssen. Geplant ist ein Bypass für die ausfahrenden Busse.
 - a. Wäre der Verkehrsstoll - gerade für die BVB-Busse - nicht viel besser gegeben ohne Kreisel?
 - b. Weshalb soll dort eine zusätzliche Ampelanlage gebaut werden? Ist dort später eine Dosisierung des Verkehrs in die Stadt geplant?

Michael Hug»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Besteht an einer Kreuzung nebst Erhaltungsbedarf auch die Notwendigkeit, die städträumliche Gestaltung und/oder die Verkehrssicherheit zu verbessern, stellt sich grundsätzlich die Frage der Ausgestaltung und dabei vor allem danach, welcher Knotentyp sich am besten eignet.

1. Welche Priorität haben Kreisel bei der Planung von Kreuzungssanierungen?

Eine Neugestaltung einer Kreuzung verfolgt verschiedene Ziele: eine hohe Verkehrssicherheit, eine ausreichende Leistungsfähigkeit, eine wirtschaftliche Umsetzung, eine ansprechende Gestaltung und nach Möglichkeit die Entstiegung von Flächen und die Schaffung von Grün. Weitere Anforderungen sind ein flüssiger Verkehrsablauf, ein unbehindertes Passieren von Trams und Bussen und eine übersichtliche, verständliche Verkehrsführung. Diese lässt sich sowohl mit Kreisel als auch mit lichtsignalgesteuertem Knoten erreichen. Der zweckmässige Knotentyp wird jeweils im Rahmen der Projektentwicklung bestimmt unter Berücksichtigung der Ziele und örtlichen Gegebenheiten sowie der geltenden Normen und Projektierungshilfen.

Kreisel bewirken, dass der Verkehr aus allen Richtungen ohne längere Standzeiten relativ stetig fliessst. Die geringe Geschwindigkeit, mit der ein Kreisel befahren werden kann, trägt zur Verkehrssicherheit bei. Auch hat er Vorteile bei der Erschliessung, da alle Abbiegebeziehungen inklusive einem Wendemanöver problemlos möglich sind. Fussgängerinnen und Fussgänger legen zwar etwas längere Wege zurück, queren dafür in der Regel weniger Fahrstreifen. Gegenüber lichtsignalgesteuerten Knoten sind Kreisel oftmals preiswerter und verursachen geringere Betriebskosten. Hingegen fehlt an Kreiseln grundsätzlich die Möglichkeit, einzelne Verkehrsströme gezielt zu priorisieren (z.B. einen Zubringer zur Autobahn, einen Radstreifen oder eine Zufahrt mit ÖV-Linien) bzw. den Verkehrsfluss tageszeitabhängig zu steuern.

2. Gibt es Erhebungen zum Verkehrsfluss bei Kreiseln im Vergleich zu der Situation vor dem Kreiselbau?

Bei der Planung und Projektierung einer Strassenkreuzung wird geprüft, ob sich ein bestimmter Knotentyp besser eignet als ein anderer, indem er sowohl lokal als auch für das Gesamtsystem Vorteile bringt. Dazu werden die Verkehrsmengen erhoben und vielfach auch Prognoseberechnungen bzw. Mikrosimulationen durchgeführt. Eine Erhebung der Verkehrsmengen nach dem Umbau, die einen direkten Vorher-Nachher-Vergleich erlaubt, erfolgt zwar nicht standardmäßig, aber jeweils zum Beispiel bei Pilotprojekten, Grossprojekten oder politisch umstrittenen Vorhaben.

3. Weshalb werden in Basel, welches sich gerne als «Smart-City» verkauft, keine Ampelsysteme nach dem Vorbild von Luzern eingesetzt?

In Basel-Stadt werden seit vielen Jahren intelligente Ampel-Systeme eingesetzt. Sie sind so gesteuert, dass sie den öffentlichen Verkehr bevorzugen und den Komfort für Fuss- und Veloverkehr erhöhen. Das in Luzern eingeführte System ist technisch aufwändiger als dasjenige, das sich in Basel schon seit langem bewährt. Zudem ist es zu einem grossen Teil auf eine Optimierung des MIV-Verkehrsflusses ausgelegt.

Im Rahmen der «Smart City»-Projekte wird der Fussverkehr in Basel mit innovativen technischen Ansätzen noch gezielter gefördert als bisher. So sind zum Beispiel an den Fussgängerübergängen über den Schützengraben bei der Berufsfeuerwehr und über die Flughafenstrasse am Eingang des Kannenfeldparks Ampeln für die Zufussgehenden eingerichtet worden, welche die Grün- und Rotphasen auf die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger abstimmen und insgesamt bedarfsgerechter regeln. Diese schweizweit einzigartige Innovation hat Basel beim Fussverkehrspreis Flaneur d'Or 2020 zu einem Platz unter den zehn besten Fussgängerprojekten und einer Erwähnung verholfen: <https://flaneurdor.ch/projekt/?pid=422>

4. *Was für Überlegungen und Lösungen gibt es zum Schutz vom Langsamverkehr und des ÖVs bei der Benutzung von Kreiseln?*

Gemäss einer aktuellen Analyse¹ der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat sich die Verkehrssicherheit seit dem Bau von Kreiseln generell erhöht. Für Zufussgehende sind diese grundsätzlich die sicherste Lösung: Der Individualverkehr kommt nur aus einer Richtung, was die Übersicht verbessert, aufgrund der Geometrie von Kreiseln ist es zudem meist möglich, eine Fussgängerschutzzinsel zu erstellen und die Zufussgehenden geniessen an Kreiseln jederzeit Vortritt – ausser beim Queren von Tramschienen.

Velos und E-Bikes werden in der Stadt aufgrund der engen Platzverhältnisse fast immer zusammen mit den übrigen Verkehrsteilnehmenden im Kreisel geführt, da die Flächen für einen separaten Radstreifen rund um die Kreiselfahrbahn nicht vorhanden sind.

Bei der Einfahrt in den Kreisel ist gemäss aktuellen Normen und einhelligen Empfehlungen der Verkehrspolizei und der bfu anzustreben, dass alle Verkehrsteilnehmenden hintereinanderfahren, Velofahrende also in der Mitte der Kreiselfahrbahn bleiben und nicht am rechten Rand. Um die Verflechtung zu verdeutlichen und Unfälle beim Einbiegen in den Kreisel zu vermeiden, enden Radstreifen in der Regel rund 30 m vor der Kreiseleinfahrt. Im Interesse der Sicherheit der Velofahrenden gilt es zudem, die Verkehrsfläche im Kreisel so schmal wie möglich und die Geschwindigkeit im gesamten Knotenbereich tief zu halten.

Fährt eine Tramlinie durch den Kreisel, ist je nach Gegebenheit eine Tramsicherungsanlage vorzusehen (z.B. am Vogesenplatz oder beim Kunstmuseum). Dies erlaubt eine ungehinderte und sichere Durchfahrt. Der Bus wird vor dem Kreisel meist ebenfalls mit dem Individualverkehr geführt. Für einen separaten Busstreifen reichen die Platzverhältnisse nur in wenigen Ausnahmefällen (etwa vor dem Wettsteinplatz).

5. *Obwohl es sich bei der Grenzacherstrasse und der Rankstrasse und der kleinen Sackgasse im Rankhof um eine einfache Kreuzung handelt, plant das BVD dort einen einspurigen Kreisel und Richtung Wettsteinplatz eine zusätzliche Ampelanlage. Begründet wird die Massnahme mit den hohen Busaufkommen, wenn die Elektrobusse der BVB dort zum Laden eingestellt werden müssen. Geplant ist ein Bypass für die ausfahrenden Busse.*
- a. *Wäre der Verkehrsfluss - gerade für die BVB-Busse - nicht viel besser gegeben ohne Kreisel?*

Anlass für den Umbau der Kreuzung ist die neue Überbauung am Areal Eisenbahnweg. Der daraus resultierende Mehrverkehr verstärkt die bereits vorhandenen Sicherheitsdefizite an der Kreuzung Grenzacherstrasse/Rankstrasse. Bei der Projekterarbeitung galt es, an erster Stelle die Verkehrssicherheit für Zufussgehende und Velofahrende an der Kreuzung zu verbessern. Die Gegenüberstellung verschiedener Alternativen hat ergeben, dass die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht wird, wenn die heutige Kreuzung durch einen einspurigen Kreisel ersetzt wird.

Die Grenzacherstrasse ist aktuell ein stark vom Verkehr bestimmter Raum mit mehreren Fahrspuren und ohne Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr. Der Kreisel ermöglicht neben klaren und sicheren Abbiegebeziehungen für Velofahrende und für den MIV auch übersichtliche und sichere Übergänge für Fussgängerinnen und Fussgänger. Zudem führt ein Kreisel zum grösstmöglichen Flächengewinn zugunsten der Entsiegelung. Es können zwölf zusätzliche Bäume gepflanzt werden. Die Massnahme wurde verkehrstechnisch überprüft, die Verlustzeiten und Einbussen beim Fahrkomfort des ÖV sind vernachlässigbar gering und eine ausreichende Leistungsfähigkeit ist auch für den MIV nachgewiesen.

¹ vgl. <https://www.bfu.ch/de/die-bfu/medien/sicherheit-im-kreisverkehr>

- b. Weshalb soll dort eine zusätzliche Ampelanlage gebaut werden? Ist dort später eine Dosierung des Verkehrs in die Stadt geplant?

Auf der Seite des Areals Eisenbahnweg gibt es kein Trottoir. Der neue Fussgängerstreifen bietet eine sichere und direkte fussläufige Anbindung von der neuen Bebauung über die Grenzacherstrasse an. Er verkürzt den Fussweg zu den Bushaltestellen Rankstrasse und Tinguely-Museum und zur geplanten S-Bahnstation Solitude. Der Fussgängerstreifen ist lichtsignalgeregt und das Lichtsignal wird bedarfsoorientiert gesteuert. Dies bedeutet für den Individualverkehr auf der Grenzacherstrasse generell grün. Wenn sich Zufussgehende beim Lichtsignal per Druckknopf anmelden, können diese nach minimaler Wartezeit priorisiert die Strasse queren. Die Linienbusse werden davon nicht beeinträchtigt.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin