

Grundsätzlich verbessern Kreisel den Verkehrsfluss, indem Verzögerungen gleichmässiger auf die verschiedenen Zufahrtsstrassen verteilt und Wartezeiten reduziert werden. Was für den motorisierten Individualverkehr vorteilhaft ist, wird allerdings zur Gefahr für Velofahrende. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU schreibt dazu in ihrer Studie «Verkehrssicherheit von Velos und E-Bikes im Kreisel»¹: «Da viele Kreisel aber nicht optimal realisiert werden, kommen die potenziellen Sicherheitsvorteile nicht immer zum Tragen. Im Gegenteil, Kreisel sind oftmals auch Unfallschwerpunkte. Insbesondere Velo- und E-Bike-Fahrende sind in nicht korrekt gebauten Kreiselanlagen gefährdet.» (S. 3). Und weiter: «Zusammenfassend muss über die verschiedenen Studien hinweg geschlossen werden, dass Kreisel für Velofahrenden weniger positive Effekte haben als für andere Verkehrsteilnehmende. Je nach Gestaltung der Kreiselanlage oder anderen Umgebungsfaktoren kann es an Kreiseln gar zu einer Zunahme der Velounfälle kommen.» (S. 4). Zum Thema Geschwindigkeit schreibt die BFU: «Höhere Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs sind der Sicherheit von Velofahrenden in Kreiseln abträglich. Sie führen zu einem höheren Unfallrisiko und einer höheren Unfall-schwere.» (S. 8).

Aktuell werden für zwei wichtige grosse Plätze mit Kreisverkehr im Kanton Basel-Stadt umfangreiche Umgestaltungsarbeiten geplant. Die Quartierbevölkerung des Wettsteinquartiers ist im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Tramhaltestelle Wettsteinplatz und der Führung des Trams durch den Claragraben informiert worden, dass auch der Kreisel umgestaltet werden soll. Aufgrund neuerer Nutzungszahlen und der vom Regierungsrat bereits beschlossenen Einbahnregelung für die Wettsteinallee, welche den motorisierten Durchgangsverkehr stadteinwärts unterbindet (RRB P245444 vom 06.01.2026), wird es möglich, die Anzahl Spuren zu reduzieren und die heutigen äusserst gefährlichen Doppelspuren im Kreisel aufzuheben. Anlässlich eines Quartierdialogs zum Kannenfeldplatz wurde informiert, dass neue Bushaltekanten an der Flughafenstrasse und direkt nordöstlich am Kannenfeldplatz gebaut und der Kreisel neu mit Gegenverkehr auf den wichtigen Hauptachsen umgestaltet werden soll.

Beide Kreisel sind wichtige Knotenpunkte im kantonalen Veloroutennetz, weisen allerdings auf der Unfalldatenbank, die der Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen führt (www.map.geo.admin.ch), mehrere Velounfälle mit Personenschäden aus. Der Kreisel Wettsteinplatz weist allein ohne die Querung Theodorsanlage/Wettsteinstrasse deutlich mehr als zehn Unfälle mit Velobeteiligung aus und muss deshalb als Unfallschwerpunkt bezeichnet werden.

Die neuen behördenverbindlichen «Standards Fuss- und Veloinfrastruktur» des Kantons Basel-Stadt vom 27.09.2024 halten zur Planung fest: «Als übergeordneter Planungsgrundsatz gilt es, den Strassenraum von aussen nach innen zu planen. Zuerst wird für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden, sprich Fuss- und Veloverkehr, genügend Platz eingeräumt, damit sich diese sicher fortbewegen können.» (S. 9). Bei beiden Kreiseln ist allerdings nach dem aktuellen Planungs- und Informationsstand weiterhin der Motorfahrzeugverkehr (und der öffentliche Verkehr) im Zentrum der Planung und es sind nur wenige Verbesserungen für Velofahrende vorgesehen.

Bei beiden Quartierinformationen haben Teilnehmende gefragt, ob nicht ein sogenannter «Holländischer Kreisel»² bzw. ein Kreisel mit umlaufendem Radweg geplant und umgesetzt werden könnte. Das wäre für Velofahrende die sicherste Variante. Bei beiden Präsentationen wurde darauf hingewiesen, dass ein «Holländischer Kreisel» nicht Teil des internen Projektauftrages sei.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,

1. ob bei den aktuellen Planungen der Umgestaltung von Wettsteinplatz und Kannenfeldplatz ein Holländischer Kreisel bzw. ein Kreisel mit umlaufendem Radweg umgesetzt werden kann bzw. was es dafür braucht, dass eine solche Lösung umgesetzt werden kann,
2. ob dem Grossen Rat zur Entscheidungsfindung in den Ratschlägen Varianten mit konventioneller Lösung und Holländischen Kreiseln vorgelegt werden können, damit der Grosse Rat die Möglichkeit hat, einen politischen Entscheid zu fällen,
3. ob zur Sicherheit der Velofahrenden unabhängig von den Ergebnissen zum «Ausgabenbericht betreffend die Projektierung und Einführung eines ersten Teils des Zielnetzes Tempo 30 und Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung § 30» (25.2044.01) zusammen mit der Umgestaltung im Bereich der Kreisel am Wettsteinplatz und Kannenfeldplatz Tempo 30 signalisiert werden kann.

¹ <https://www.bfu.ch/de/die-bfu/doi-desk/10-13100-bfu-2-463-01-2022>

² Abbildungen und Fotos: <https://www.adfc.de/artikel/kreuzungsdesign-aus-den-niederlanden>