

Motion Margrit Stucki-Mäder (SP) vom 9. März 2000: Kinder in der Stadt Bern: Mehr Sicherheit auf Schulwegen – auch bei Lichtsignalanlagen!; Abschreibung

Der Stadtrat hat am 16. Mai 2002 die folgende Motion von Margrit Stucki-Mäder (SP) erheblich erklärt:

Kinder zwischen 5 und 9 Jahren sind die am stärksten gefährdete Altersgruppe im Strassenverkehr. In diesem Alter erweitern sich die Beziehungen der Kinder immer mehr ausserhalb der Familie. Sie gehen täglich in den Kindergarten und später auch in die Schule. Es ist bekannt, dass Kinder Freiräume benötigen. Der Strassenverkehr bestimmt heute noch vielfach, wie selbständig Kinder sich in diesem Alter bewegen können. Die Stadt Bern nimmt die Anliegen der Kinder und ihrer Eltern ernst und ist bestrebt, den Kindern diesen Freiraum auf ihren Schulwegen zu ermöglichen.

Die Sicherheit auf dem Kindergarten- und Schulweg beschäftigt die Eltern ausserordentlich. Eltern, deren Kinder eine grössere Strasse überqueren müssen, sind täglich in Sorge wegen der Gefahren des Strassenverkehrs. Es ist pädagogisch erwünscht, Kinder nach einer Eingewöhnungsphase selbständig auf den Schulweg zu schicken. Dementsprechend werden die Kinder von der Polizei auch im Rahmen besonderer Lektionen geschult. Dafür sind aber auch sichere Schulwege nötig. Neben anderen Massnahmen, wie z.B. Temporeduktionen, Verkehrsverminderungen etc. bieten Lichtsignalanlagen den Kindern und deren Eltern mehr Sicherheit und Selbständigkeit.

Auf Schulwegen sind Ampelanlagen mit dem sog. „Konfliktgrün“ nicht kindergerecht. Kinder sind überfordert, wenn während der Grünphase für Fussgängerinnen und Fussgänger gleichzeitig das Rechtsabbiegen von Autos erlaubt ist. Für Kinder muss „Rot“ HALT bedeuten und „Grün“ ohne Einschränkung GEHEN heissen. Auch Anlagen mit „Gelb blinken“ sind für Schulwege nicht zweckmässig. Was beim Schulhaus Höhe auf Intervention der Schulleitung und besorgter Eltern seit Jahren einwandfrei funktioniert – eine Grünphase ausschliesslich nur für Fussgängerinnen und Fussgänger – muss dringendst bei allen Lichtsignalanlagen auf Schulwegen realisiert werden.

Wir fordern den Gemeinderat auf, dem Stadtrat einen Kreditantrag für die kinderverträgliche Sanierung aller Lichtsignalanlagen – kein „Konfliktgrün“ auf Schulwegen – im Stadtgebiet vorzulegen.

Bern, 9. März 2000

Margrit Stucki-Mäder (SP), Margrith Beyeler, Ruedi Hofer, Ruth Rauch, Raymond Anliker, Marie-Louise Durrer, Edith Olibet, Rolf Schuler, Leslie Lehmann, Irène Marti Anliker, Liselotte Lüscher, Béatrice Stucki, Rosmarie Okle Zimmermann, Walter Christen, Marcel Fankhauser, Peter Blaser, Andreas Zysset, Heinz Junker, Edith Lörtscher, Andreas Krummen, Sylvia Spring Hunziker, Franco Sommaruga, Markus Lüthi, Esther Kälin Plézer, René Zimmermann

Bericht des Gemeinderats

1. Allgemeines

Eine möglichst hohe Verkehrssicherheit ist ein Hauptziel und dementsprechend ein Tätigkeitsschwerpunkt der städtischen Verkehrspolitik. Zentrale Bedeutung haben dabei Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit. Die verhältnismässig geringe Zahl von Unfällen mit Schulkindern zeigt, dass die Anstrengungen auf diesem Gebiet Erfolg haben.

Gut funktionierende Lichtsignalanlagen sind eines der wesentlichsten Elemente zur Gewährleistung und weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit. In der Schweiz ereignen sich weniger als 5% der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle an Lichtsignalanlagen.

Die Anpassung der Lichtsignalsteuerungen an die sich stetig verändernden Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ist eine Daueraufgabe. Im Zentrum steht dabei immer die Verbesserung der Verkehrssicherheit, namentlich zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger und ganz besonders der Kinder. Die entsprechenden Massnahmen werden aufgrund einer Mehrjahresplanung ausgeführt, welche den personellen und finanziellen Ressourcen Rechnung trägt.

2. Verbesserungen für den Fussgängerverkehr an Lichtsignalanlagen

Die Sanierung von Konfliktgrünsituationen war schon vor der Überweisung der Motion Margrit Stucki-Mäder ein Thema: Am 31. Mai 2000 bewilligte der Gemeinderat einen ersten Kredit für entsprechende Massnahmen. Bei deren Umsetzung zeigte sich allerdings, dass die Aufhebung von Konfliktgrün nicht in allen Situationen zum Ziel führen würde, weil oft neue Gefahren entstünden, die mit flankierenden Massnahmen nur teilweise reduziert werden könnten. Ausserdem traten bei der Überprüfung der Lichtsignalanlagen örtliche Verhältnisse mit einem ebenso grossen Gefahrenpotenzial wie Konfliktgrün zutage. Der Katalog von Massnahmen zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger an Lichtsignalanlagen wurde deshalb erweitert. Er umfasst nun

- die Aufhebung des Konfliktgrüns, grösstenteils kombiniert mit flankierenden Massnahmen;
- das Anbringen von Warnblinkern für abbiegende Fahrzeuge zur besseren Erkennbarkeit von Konfliktgrünsituationen;
- die Verlängerung von Grünzeiten oder Verkürzung von Rotzeiten zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger;
- die Umprogrammierung von sogenannten Dunkelanlagen, die nur auf Anmeldung einschalten, auf Dauerbetrieb;
- der Einbezug ungesicherter Fussgängerstreifen in die Lichtsignalregelung an Kreuzungen;
- Anpassungen am Verkehrsregime.

Mit dem im Mai 2000 bereitgestellten Kredit konnten bis Sommer 2004 an den folgenden 42 lichtsignalgeregelten Kreuzungen Massnahmen ausgeführt oder zur Ausführung vorbereitet werden:

Breitenrain

- LSA Winkelried-/Sempach-/Wankdorffeldstrasse
- LSA Stand-/Breitfeldstrasse
- LSA Nordring/Stand-/Wylersstrasse (in Realisierung)
- LSA Nordring/Breitenrainstrasse
- LSA Viktoria-/Gotthelfstrasse (1. Etappe)
- LSA Papiermühle-/Viktoria-/Laubeggstrasse

Länggasse/Felsenau

- LSA Länggass-/Neufeld-/Muesmattstrasse
- LSA Tiefenaustrasse/Kastellweg

Innenstadt

- LSA Lorrainebrücke/Bollwerk/Hodlerstrasse/Schützenmattstrasse
- LSA Bubenbergplatz/Laupen-/Schanzenstrasse/Hirschengraben
- LSA Bundesgasse/Effinger-/Monbijoustrasse/Hirschengraben
- LSA Waisenhausplatz

Kirchenfeld

- LSA Laubegg-/Schosshaldenstrasse (1. Etappe)
- LSA Muri-/Schosshaldenstrasse (in Realisierung)
- LSA Thunplatz
- LSA Kirchenfeld-/Aegertenstrasse
- LSA Kirchenfeld-/Helvetiastrasse
- LSA Thun-/Brunnadernstrasse
- LSA Ostring/Buchserstrasse
- LSA Egghölzli
- LSA Weltpoststrasse

Mattenhof

- LSA Laupen-/Belpstrasse
- LSA Effinger-/Seilerstrasse
- LSA Schwarztor-/Zieglerstrasse
- LSA Schwarztor-/Belpstrasse
- LSA Schwarztor-/Monbijou-/Mühlemattstrasse
- LSA Ziegler-/Mattenhofstrasse
- LSA Eigerplatz
- LSA Eiger-/Monbijoustrasse
- LSA Seftigen-/Landhausweg
- LSA Weissenstein-/Pestalozzistrasse
- LSA Weissenstein-/Könizstrasse (in Realisierung)
- LSA Schloss-/Huberstrasse
- LSA Freiburg-/Bernstrasse
- LSA Murtenstrasse (Zufahrt Weyermannshaus-Bad)
- LSA Murten-/Bremgartenstrasse/Anschluss A1 (Forsthaus)

Bümpliz/Bethlehem

- LSA Bern-/Bethlehemstrasse
- LSA Bern-/Morgenstrasse
- LSA Bethlehem-/Keltenstrasse
- LSA Bümpliz-/Bethlehemstrasse (in Realisierung)
- LSA Bümpliz-/Waldmannstrasse (in Realisierung)
- LSA Riedbach-/Waldmannstrasse

3. Auswertung der Erfahrungen

Die Überprüfung der Verkehrssituationen im Umfeld der Lichtsignalanlagen und die bei der Realisierung der oben erwähnten Projekte gesammelten Erfahrungen führten zu folgenden Erkenntnissen:

- Die Aufhebung von Konfliktgrünsituationen ist nur dort wirklich sinnvoll, wo die zwangsläufig resultierende Verlängerung der Rotphasen von den Verkehrsteilnehmenden, namentlich von den Fussgängerinnen und Fussgängern, auch tatsächlich akzeptiert wird. Das heisst: Die zusätzlichen Wartezeiten müssen möglichst kurz und vor allem plausibel sein (viele abbiegende Fahrzeuge), sonst kommt es immer wieder zu Strassenüberquerungen bei Rotlicht, die sehr gefährlich sind, auch und gerade für Kinder.
- Die Aufhebung von Konfliktgrünsituationen darf die Leistungsfähigkeit des Basisnetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht zu stark beeinträchtigen, weil sonst teilweise gravierende Funktionsstörungen mit Behinderungen des öffentlichen Verkehrs eintreten und eine unerwünschte Verdrängung des Motorfahrzeugverkehrs auf Quartierstrassen stattfindet.
- Die Aufhebung von Konfliktgrünsituationen verlangt dort, wo sie möglich und sinnvoll ist, meist nach flankierenden Massnahmen. An der Rosengarten-Kreuzung z.B. waren eine Neuprogrammierung der LSA-Steuerung und neue Spurzuteilungen für den Fahrverkehr auf drei von vier Knotenästen nötig.
- Als Alternative zur Aufhebung von Konfliktgrünsituationen hat sich das Anbringen von Warnblinkern zum Anzeigen des Konfliktgrüns gut bewährt. Rechtlich gesehen ist Konfliktgrün an sich eine zulässige Art der Verkehrsregelung, die keine spezielle Anzeige erfordert: Für Fussgängerinnen und Fussgänger bedeutet "grün" auch in Konfliktgrünsituationen immer „gehen“. Abbiegende Fahrzeuge hingegen haben dem Gegenverkehr und den Fussgängerinnen und Fussgängern auf der Querstrasse den Vortritt zu lassen. Das eigentliche Problem des Konfliktgrüns auf Schulwegen liegt mithin beim Fehlverhalten von Fahrzeuglenkerinnen und -lenkern. Beobachtungen haben gezeigt, dass mit Warnblinkern dieses Verhalten positiv beeinflusst werden kann, indem abbiegende Fahrzeuglenkerinnen und -lenker mehr Vorsicht walten lassen. Die LSA an den von vielen Schulkindern begangenen Kreuzungen Viktoriasrasse/Gotthelfstrasse, Standstrasse/Breitfeldstrasse und Längassstrasse/Neufeldstrasse/Muesmattstrasse wurden nach Rücksprache mit Elternvertretungen mit Warnblinkern ausgerüstet. Die Reaktionen waren so positiv, dass die Ausstattung weiterer Anlagen mit Warnblinkern gewünscht wurde. Auch Untersuchungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung dokumentieren, dass Konfliktgrünsituationen mit Warnblinkern von den Fahrzeuglenkenden wesentlich besser verstanden werden.
- Ein gewisses Gefahrenpotenzial weisen Anlagen auf, die in ihrer Grundstellung dunkel sind und sich erst auf Anmeldung einer Fussgängerin oder eines Fussgängers hin einschalten. Mit der Umstellung auf Dauerbetrieb konnten beispielsweise bei den Anlagen Weissensteinstrasse/Pestalozzistrasse und Weissensteinstrasse/Landhausweg positive Erfahrungen gesammelt werden.

4. Geplante Massnahmen in Verbindung mit anderen Projekten

Für die nächste Zukunft sind verschiedene weitere Sanierungen unter Ausnutzung von Synergien im Rahmen folgender Projekte vorgesehen:

Flankierende Massnahmen Paul-Klee-Zentrum

- LSA Ostermundigenstrasse/Pulver-/Friedhofweg (in Realisierung)
- LSA Laubegg-/Ostermundigenstrasse (neue Lichtsignalanlage realisiert, Mängelbehebung noch nicht abgeschlossen)
- LSA Laubegg-/Schosshaldenstrasse (2. Etappe)

Erschliessung S-Bahn-Station Wankdorf (1. Etappe)

- LSA Winkelried-/Sempach-/Wankdorffeldstrasse (Verbesserung des Ist-Zustands in Realisierung)

Verkehrsberuhigung Länggasse

- LSA Länggass-/Mittelstrasse
- LSA Länggass-/Fabrikstrasse
- LSA Neubrück-/Bremgarten-/Studerstrasse
- LSA Neubrück-/Neufeldstrasse
- LSA Henkerbrünli

Neuer Bahnhofplatz (flankierende Massnahmen)

- LSA Inselplatz
- LSA Bühl-/Stadtbachstrasse
- LSA Murtenstrasse/Anschluss Inselparking

Sanierung Wankdorfplatz

- LSA Schermenweg/Anschluss A1
- LSA Schermenweg/Bolligenstrasse

Bei der Erneuerung von Steuergeräten

- LSA Speichergasse/Genfergasse
- LSA Weissenstein-/Turnierstrasse
- LSA Murten-/Eymattstrasse/Anschluss A1

Noch offen ist, wie mit den Massnahmen umgegangen werden soll, die im Projekt Tram Bern West enthalten waren. Für die LSA Belp-/Mattenhofstrasse, Monbijou-/Kapellenstrasse und Bümpliz-/Brünnenstrasse werden im Übrigen der Verzicht auf eine Erneuerung der veralteten Steuergeräte und ein Kreuzungsbetrieb ohne Lichtsignalanlage geprüft.

5. Spezielle Kredite zur Sanierung von Konfliktgrünsituationen

Schliesslich hat der Gemeinderat im August 2004 zwei weitere Kredite von Fr. 190 000.00 beziehungsweise Fr. 210 000.00 für Massnahmenpakete zur Sanierung von Konfliktgrünsituationen an 9 Lichtsignalanlagen bewilligt, die bisher nicht realisiert werden konnten und in absehbarer Zukunft auch nicht im Zuge anderer Projekte oder Erneuerungen realisiert werden können. Die Pakete umfassen Massnahmen an Lichtsignalanlagen in der Nähe von Schulhäusern (Brunnmatt, Breitenrain, Breitfeld, Viktoria, Laubegg):

Massnahmenpaket Mattenhof

- LSA Effinger-/Brunnmattstrasse
- LSA Schwarztor-/Brunnmattstrasse
- LSA Effinger-/Zieglerstrasse
- LSA Seftigen-/Morillonstrasse

Massnahmenpaket Breitenrain

- LSA Nordring/Lorrainebrücke/Viktorarain/Lorrainestrasse (Hallwag-Kreuzung)
- LSA Nordring/Römerweg/Turnweg
- LSA Stand-/Winkelried-/Stauffacherstrasse
- LSA Winkelried-/Tellstrasse
- LSA Viktoria-/Gotthelfstrasse (2. Etappe).

Die Massnahmen an der LSA Seftigen-/Morillonstrasse sind bereits ausgeführt worden, diejenigen an den LSA Viktoria-/Gotthelfstrasse und LSA Effinger-/Zieglerstrasse befinden sich in Realisierung.

6. Fazit

Die lückenlose Aufhebung von Konfliktgrünsituationen ohne Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse ist in der Praxis kein tauglicher Ansatz. Eine umfassendere Betrachtungsweise mit differenzierten Massnahmen trägt der Realität besser Rechnung und führt zu besseren Resultaten. Der eingeschlagene Weg soll deshalb auch in Zukunft weiter verfolgt werden. Von den 67 Lichtsignalanlagen mit Konfliktgrün konnten bisher 35 saniert werden oder werden gerade saniert. An 31 Lichtsignalanlagen sind Massnahmen Bestandteil anderer Projekte (z.T. Nachbesserungen bereits ausgeführter Massnahmen), und bei 6 Lichtsignalanlagen, die bereits seit längerem mit Warnblinkern ausgerüstet sind, darf die Konfliktgrünsituation heute als unproblematisch beurteilt werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion Margrit Stucki-Mäder (SP) vom 9. März 2000 abzuschreiben.

Bern, 24. November 2004

Der Gemeinderat