50
(2002)

Motion Margrit Stucki-Mäder (SP): Kinder in der Stadt Bern: Mehr Sicherheit auf Schulwegen – auch bei Lichtsignalanlagen!

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 den 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 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 – 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

Antwort des Gemeinderats

1. Allgemeines
Die Sicherheit der Schulkinder im Strassenverkehr wird in der Stadt Bern seit Jahren ernst genommen. Die verhältnismässig tiefe Unfallquote zeigt, dass sich die Anstrengungen positiv auswirken. Bei den seit 1994 registrierten Schulwegunfällen mit Kindern im Alter von 5 bis 12 Jahren zeichneten sich auch keine örtlichen Schwerpunkte ab. Trotzdem deuten die immer wieder eingehenden parlamentarischen Vorstösse und Anfragen aus der Bevölkerung darauf hin, dass die Schulwegsicherheit die Öffentlichkeit beschäftigt. Seit dem tragischen Unfall mit

tödlichem Ausgang an der Lichtsignalanlage Winkelriedstrasse/Sempachstrasse stehen vor allem Konfliktgrün-Situationen an Lichtsignalanlagen im Zentrum des öffentlichen Interesses.

Rechtlich gesehen ist Konfliktgrün an sich eine zulässige Art der Verkehrsregelung. Artikel 68 Absatz 2 der Signalisationsverordnung sagt klar, wie sich Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu verhalten haben: „Grünes Licht gibt den Verkehr frei. Abbiegende Fahrzeuge haben dem Gegenverkehr und den Fussgängern auf der Querstrasse den Vortritt zu lassen“. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger bedeutet somit “grün” auch in Konfliktgrün-Situationen immer „gehen“. Unabhängig von der Verkehrsregelung soll die Fahrbahn jedoch mit der nötigen Vorsicht betreten werden; selbst bei konfliktfrei geregelten Übergängen können ja Gefährdungen, z.B. bei Rotlichtmissachtungen durch Fahrzeuglenkende, eintreten. Das eigentliche Problem des Konfliktgrüns auf Schulwegen liegt somit in erster Linie beim wissentlich-fahrlässigen oder unwissentlichen Fehlverhalten von Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenkern.

2. Massnahmen

Die “Schaffung sicherer Verkehrswege für schwache Verkehrsteilnehmende” ist eine Kernmassnahme im Schwerpunkt “Integration und Sicherheit” der Legislaturrichtlinien 2001-2004. In den Erläuterungen dazu wird auch festgehalten: “Konfliktgrün muss integral beseitigt und kurze, sichere Verbindungen für den nichtmotorisierten Verkehr müssen verwirklicht werden.” Insofern stimmt die Zielsetzung des Gemeinderats mit der Hauptforderung der Motion – Beseitigung der Konfliktgrün-Situation bei allen Lichtsignalanlagen – überein.

Bereits bei der Beantwortung der dringlichen Interpellation SP/JUSO (Michael Aebersold, SP) betreffend „Stopp dem Konfliktgrün bei Schul- und Sportanlagen“ an der Stadtratssitzung vom 8. November 2001 hat der Gemeinderat denn auch dargelegt, dass die Anpassung der Lichtsignalsteuerungen an die stetig sich verändernden Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer eine Daueraufgabe ist. 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 die personellen Ressourcen, aber auch die finanziellen Gegebenheiten berücksichtigt.

Seit dem Einreichen der vorliegenden Motion wurden zahlreiche Massnahmen bereits realisiert. Mit einem vom Gemeinderat am 31. Mai 2000 bewilligten Kredit und im Rahmen anderer Sanierungsprojekte konnten an folgenden Lichtsignalanlagen die Konfliktgrün-Situationen aufgehoben werden:

- Winkelriedstrasse/Sempachstrasse
- Huberstrasse/Schlossstrasse
- Laubeggstrasse/Schosshaldenstrasse
- Bümplizstrasse/Brünnenstrasse
- Bernstrasse/Bethlehemstrasse
- Länggassstrasse/Neufeldstrasse
- Hirschengraben/Effingerstrasse/Monbijoustrasse

Im Sommer 2000 führte die Polizei ausserdem die Aufklärungskampagne „Schau hin“ durch, bei der das Konfliktgrün thematisiert wurde.

3. Negative Folgen von Konfliktgrün-Aufhebungen

Die Aufhebung von Konfliktgrün-Situationen hat neben dem unbestrittenen Vorteil einer zeitlichen Trennung der Verkehrsströme auch Auswirkungen, die örtlich flankierende oder sogar alternative Massnahmen verlangen: Wenn Konfliktgrün aufgehoben wird, verlängert dies in der Regel die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer – mit negativen Folgen:

- Es kommt vermehrt zu Rotlichtmissachtungen, vor allem durch ungeduldige Fussgängerinnen und Fussgänger. Am Knoten Schlossstrasse/Huberstrasse z.B. stieg nach der Aufhebung des Konfliktgrüns der Anteil der Rotlichtmissachtungen an der Gesamtzahl der Fussgängerbewegungen stark an. Die abnehmende Akzeptanz des Rotlichts wirkt sich entsprechend negativ auf die Verkehrssicherheit, auch und gerade auf die Sicherheit der Kinder, aus.
- Die Kapazität des Basisnetzes wird reduziert. Dadurch entstehen vermehrt Rückstaus, die zu gravierenden Funktionsstörungen mit Behinderungen des öffentlichen Verkehrs und Verdrängung von Durchgangsverkehr auf Quartierstrassen führen können. Seit der Aufhebung des Konfliktgrüns am Knoten Laubeggstrasse/Schosshaldenstrasse entstehen z.B. auf der RBS-Buslinie A in den Spitzenzeiten Verspätungen von 4 bis 8 Minuten.

Bei der Interessenabwägung zwischen Immissionschutz, öV-Pünktlichkeit, Erschliessungsqualität und Verkehrssicherheit hat die Sicherheit, namentlich der schwachen Verkehrsteilnehmenden, ohne Zweifel Priorität. Wo die Umstellung von Lichtsignalanlagen zur Aufhebung des Konfliktgrüns ohne flankierende Massnahmen aber das Gefahrenpotenzial für Fussgängerinnen und Fussgänger, zumal Kinder, eher erhöhen als senken würde, kann nicht einfach am Prinzip festgehalten werden.

4. Projekte mit umfassenderen Massnahmen

Da die an sich verhältnismässig einfache Änderung der Steuerung von Lichtsignalanlagen mit Konfliktgrün in bestimmten Situationen mehr Nachteile als Vorteile brächte, muss die Lösung des Problems an diesen Knoten mit umfassenderen Massnahmen gesucht werden. Entsprechende Projekte sind in Vorbereitung oder bereits realisiert.

- Knoten Ostring-Buchserstrasse
  Neben grösseren Eingriffen in die Lichtsignalsteuerung waren hier weitere Massnahmen erforderlich, nämlich eine Verbesserung der Ausfahrt für Radfahrende aus der Egelgasse, eine Verbesserung des Zugangs zur Tramhaltestelle sowie Massnahmen zur Vermeidung von Auffahrunfällen auf dem Ostring. Den Ausführungskredit hat der Gemeinderat im September 2001 bewilligt; die Inbetriebnahme erfolgte Ende Februar 2002.

- Knoten Viktoriastrasse/Gotthelfstrasse
  In Absprache mit einer Elternvertretung wurden hier Warnblinker installiert. Zusätzlich ist die Schaffung eines weiteren lichtsignalgesicherten und konfliktfreien Fussgängerstreifens über die Viktoriastrasse vorgesehen.

- Knoten Laubeggstrasse/Schosshaldenstrasse
  Mit ergänzenden Massnahmen sollen die langen Wartezeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger reduziert sowie die Rückstaubildung und damit die Behinderung des öffentlichen Verkehrs auf der Laubeggstrasse reduziert werden.

- Knoten Monbijoustrasse/Kapellenstrasse
  Im Rahmen der bevorstehenden Umgestaltung der Kapellenstrasse wird die Lichtsignalsteuerung grundlegend geändert.

- Knoten Bethlehemstrasse/Keltenstrasse
  Ein Projekt mit weitergehenden Anpassungen der Lichtsignalanlage ist in Vorbereitung.

5. Schlussfolgerungen

Lichtsignalanlagen sind eine der wesentlichen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. In der Schweiz ereignen sich weniger als 5% der polizeilich registrierten Unfälle an Lichtsignalanlagen. Eine weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Aufhebung von Konfliktgrün-Situationen ohne flankierende Massnahmen ist in vielen Fällen jedoch illusorisch. Die Thematik der Sicherheit auf Schulwegen erfordert eine umfassendere Betrachtungsweise, wie sie u.a. in der Motion der Fraktion SP (Oskar Balsiger) betreffend “Kinder in der Stadt Bern – Schulhäuser mit sicherem und gesundem Umfeld“ angesprochen wird. Aufgrund dieses Vorstosses, der vom Stadtrat am 20. November 1997 erheblich erklärt worden ist, wurde gestützt auf eine Situationsanalyse ein Sanierungskonzept mit Massnahmen-vorschlägen erarbeitet. Der Gemeinderat hat den Stadtrat über die wesentlichen Inhalte des entsprechenden Berichts und über das vorgesehene weitere Vorgehen im Vortrag 262 vom 5. Dezember 2001 orientiert.

Im Weiteren sind “Sichere Verkehrswege für schwache Verkehrsteilnehmende”, wie erwähnt, eine Kernmassnahme der Legislaturrichtlinien 2001-2004. Ein Gesamtkonzept mit planerischen, baulichen und lichtsignaltechnischen sowie Kommunikationsmassnahmen ist in Arbeit.

Die vorliegende Motion verlangt eine Kreditvorlage in Stadtratskomptenz für die Aufhebung des Konfliktgrüns bei *allen* Lichtsignalanlagen auf Schulwegen. Der Gemeinderat hat dargelegt, wie er diesen Auftrag zu erfüllen gedenkt. Wo das Konfliktgrün mit einer einfachen Umprogrammierung der Lichtsignalanlagen eliminiert werden konnte, ist dies bereits ge-schehen. Für Übergänge, bei denen es umfassendere Massnahmen braucht, wurden (oder werden noch) Kredite in Gemeinderatskompetenz bewilligt. Im Bericht zum Fristver-längerungsantrag für die Motion Fraktion SP (Oskar Balsiger) betreffend Schulhäuser mit sicherem und gesundem Umfeld (Vortrag 262 / 2001) wurde auch begründet, weshalb und wie die erforderlichen Massnahmen schrittweise realisiert werden sollen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion erheblich zu erklären.

Bern, 27. Februar 2002

Der Gemeinderat