



An den Grossen Rat

15.5030.02

BVD/P155030

Basel, 15. Februar 2017

Regierungsratsbeschluss vom 14. Februar 2017

## Anzug Stephan Luethi-Brüderlin und Konsorten betreffend „Schaltung von Lichtsignalanlagen“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 18. März 2015 den nachstehenden Anzug Stephan Luethi-Brüderlin und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Dass in Basel vielenorts Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen ausgestattet sind, ergibt sich aus dem Anspruch, durch klare Vorfahrtsregelung die Zahl der Unfälle auf ein möglichst tiefes Niveau zu senken. Andererseits wird jedoch durch diese Regulierung der Verkehrsfluss gewollt gebremst.

Davon sind alle Verkehrsteilnehmenden betroffen. Für den Veloverkehr ist das stete Stop-and-Go eine besonders kräftezehrende Übung und vermiest das unbeschwerte Fahrgefühl. Führen wir uns beispielsweise die Strecke vom Bahnhof SBB auf dem Steinen-, respektive Spalenring vor Augen. Bis zur Kreuzung Birmannsgasse erwartet die Velofahrenden sieben Lichtsignalanlagen. Während dem in Stosszeiten der Einsatz der Anlagen als sinnvoll erachtet werden kann, ist es in den übrigen Zeiten hingegen unseres Erachtens nicht zwingend nötig, an sämtlichen Kreuzungen den Verkehrsablauf (mit Rot-/ und Grün-Phasen) ampelgesteuert zu führen.

In den "Vor-Ampelzeiten" war die Grundregel des individuellen Verkehrsverhaltens, sich an den Kreuzungspunkten mit Rechtsvortritt einvernehmlich über das gegenseitige Passieren zu einigen. Diese Verkehrsphilosophie wird heute in allen Tempo-30-Zonen von den Verkehrsteilnehmenden abverlangt. Der generelle Rechtsvortritt und das Überqueren der Strasse verlangt mehr Rücksichtnahme und Eigenverantwortung. An den Kreuzungen und Strassen mit Lichtsignalanlagen wird hingegen von den Verkehrsteilnehmenden das "Lokiführerverhalten" (Terminus von Vitelli) abverlangt, nur fahren/gehen bei GRÜN. Diese beiden Verkehrsphilosophien stehen im Widerspruch. Eine höhere Regeldichte durch Lichtsignalanlagen geht nicht einher mit mehr Sicherheit und weniger Unfällen.

Lichtsignalanlagen sollten deshalb nur dort betrieben werden, wo sie aus Sicht der Verkehrssicherheit oder zur Priorisierung des öV gerechtfertigt und unerlässlich sind.

Interessant ist festzustellen, dass in Basel an wichtigen Kreuzungen wie Aeschenplatz, Kunstmuseum, Heuwaage oder Markthalle (früher auch Voltaplatz und Feldbergstrasse/Riehenring) keine Lichtsignalanlagen vorhanden sind und der Verkehr sich unter allen Teilnehmenden bestens und sicher abwickelt.

Vor dem Hintergrund solcher ampellosen Kreuzungen empfiehlt es sich unseres Erachtens, alle Lichtsignalanlagen periodisch auf ihre Notwendigkeit zu überprüfen. Ausser Rot und Grün bieten die LSA auch die Möglichkeit, ein gelb-oranges Blinken zu produzieren.

Im Sinne von Eigenverantwortung ist es folglich prüfenswert, die "Gelb-Orange-Blink"-Phasen an allen Lichtsignalanlagen der Stadt erheblich auszudehnen. Mit den heutigen Steuerungsmöglichkeiten können selbstverständlich die notwendigen Grünphasen für die öffentlichen Verkehrsmittel (Tram und Bus) programmiert werden. Auch sind FussgängerInnen mittels Knopfdruck in die Lage zu versetzen, an den kritischen Stellen jederzeit eine Grünphase zu erhalten (wenn sie sich unsicher fühlen, die Strasse ohne Ampelregelung zu queren).

Nebenbei gestatten wir uns die Bemerkung, dass an möglichst vielen Orten Tempo 30 ganz allgemein jegliche Kreuzungssituation von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden erleichtern würde. Geringere Geschwindigkeiten lassen mehr Zeit für nonverbale Verständigung in Verkehrssituationen

Die am aufgeführten Beispiel (Bahnhof bis Birmannsgasse) geschilderte Situation lässt sich an vielen anderen Orten der Stadt in vergleichbarer Weise nachvollziehen.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat, zu prüfen und zu berichten,

## Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

- ob er Wege sieht, wie wir grundsätzlich von der von uns als Übersignalisierung betrachteten Verkehrssteuerungsphilosophie wegkommen können;
- ob sämtliche Basler Lichtsignalanlagen bezüglich ihrer Notwendigkeit und Berechtigung überprüft werden können. (In anderen Städten, wie beispielsweise Köln, wurde die Notwendigkeit von Ampeln überprüft und zahlreiche abgeschaltet.);
- ob das Gelb-Blinken, das heute an einigen Anlagen am Sonntag und an Feiertagen läuft, auch auf die Samstage, Feiertage, Nichtarbeitstage (Ostermontag/Pfingstmontag) Brückentage und zwischen Weihnachten und Neujahr ausgedehnt werden kann;
- ob am Spalentor die seit wenigen Jahren bestehende Lichtsignalanlage abends bereits ab 20 Uhr sowie an den Wochenenden auf Gelb-Orange-Blinken geschaltet werden kann. (Diese Kreuzung funktionierte über 100 Jahre ohne LSA. Tram und Bus kamen auch zu den Zeiten ohne Verkehrsplaton bestens durch);
- ob die in Basel bestehenden reinen Fussgängersicherungsanlagen in der Grundstellung auf Gelb-Blinken laufen und nur auf Knopfdruck in die Fussgänger-Grünphase schalten. (Die Beobachtungen zeigen, dass Fussgänger bei ROT auf den Knopf drücken und dann sofort über die Strasse gehen, wenn kein Auto naht, ohne ihr GRÜN abzuwarten.);
- wo, an welchen Orten der Stadt, vielleicht auch im Sinne von Pilotversuchen, auf ein reduziertes Steuerungsprogramm zurück gefahren werden kann.

Stephan Luethi-Brüderlin, Brigitte Heilbronner, Leonhard Burckhardt, Helen Schai-Zigerlig, Helmut Hersberger, Thomas Grossenbacher, Jörg Vitelli, Martina Bernasconi, Urs Müller-Walz, Joël Thüning, Dominique König-Lüdin“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

### 1. Allgemeines

Lichtsignalanlagen (LSA) dienen sowohl der Verkehrssicherheit als auch der Steuerung des Verkehrs. Sie werden dazu genutzt, Unsicherheiten und Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden und um die Mobilitätsziele wie die Kanalisierung des Verkehrs auf Hauptachsen oder die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs zu unterstützen. Insbesondere die schwächsten Verkehrsteilnehmenden, konkret die Velofahrerinnen und Fussgänger, schätzen eine geregelte und sichere Querung von Strassen. Der Regierungsrat findet es richtig und sinnvoll, dass eine Lichtsignalanlage lediglich dort erstellt wird, wo sie die beste und wirtschaftlichste Lösung zur Verkehrsregelung darstellt. Zudem ist sie nur zu denjenigen Zeiten eingeschaltet, zu denen die Verkehrslage dies erfordert. Dies verhindert unnötige Wartezeiten und reduziert die Betriebskosten.

Ein Vergleich mit anderen Städten zeigt, dass Basel-Stadt mit der Installation von Lichtsignalanlagen zurückhaltend ist. Von 34 evaluierten Städten liegt die Stadt Basel (inkl. Riehen) bezüglich Anzahl Einwohner pro Lichtsignalanlage an sechster Stelle. Die übrigen untersuchten Schweizer Städte mit über 100'000 Einwohnerinnen und Einwohner (Zürich, Bern, Lausanne) weisen eine höhere LSA-Dichte auf als Basel.

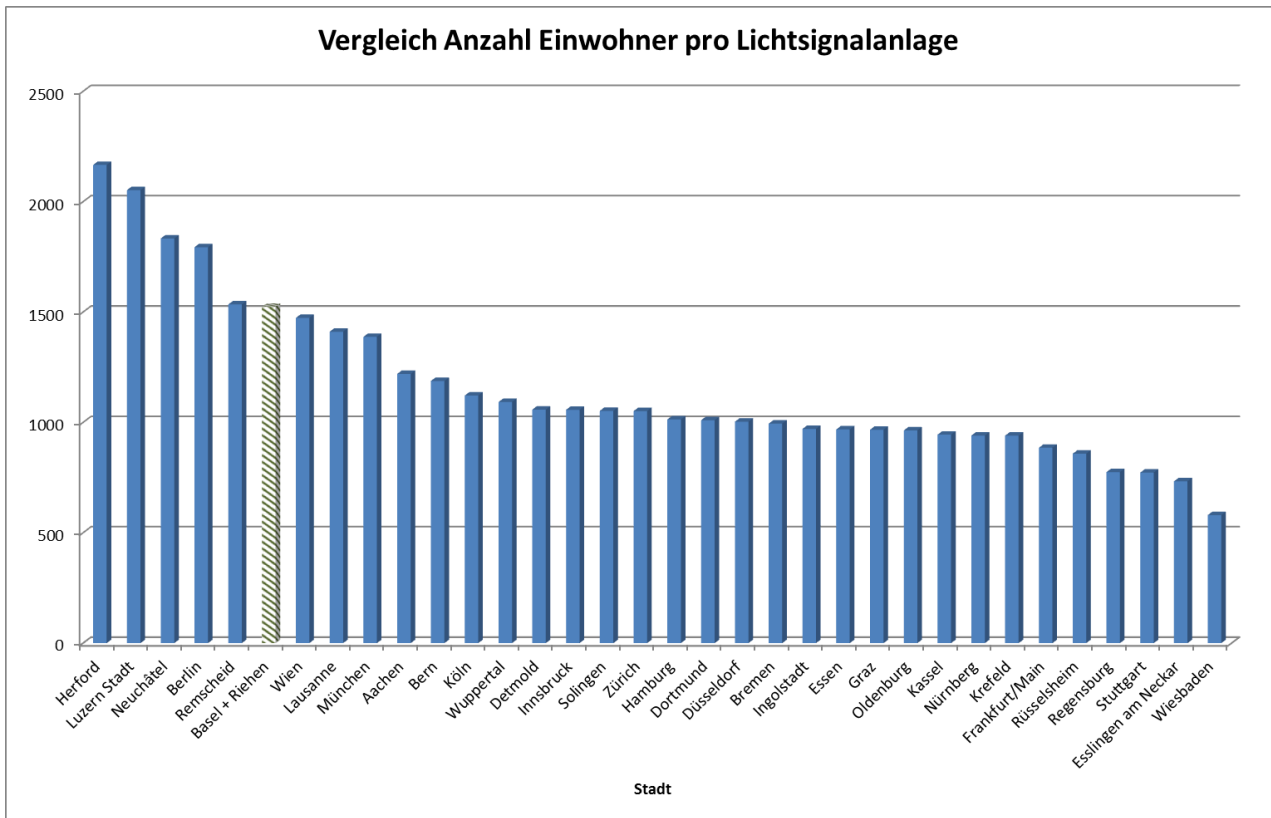


Abbildung 1; Vergleich Anzahl Einwohner pro Lichtsignalanlage in Städten (Quelle: OCA Open Traffic System City Association e.V.)

Der Regierungsrat setzt auf die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmenden. Wenn immer möglich soll der Verkehr mit Hilfe der Verkehrsregeln und unter gegenseitiger Rücksichtnahme ablaufen. An komplexen, unübersichtlichen Strassenknoten genügt dies aber nicht für einen unfallfreien Verkehrsablauf. Erfahrungsgemäss sind etliche Verkehrsteilnehmende vielerorts trotz klarer Verkehrsregeln überfordert, was sich leider in einer Häufung von Unfällen widerspiegelt. Aufgrund des vorliegenden Anzugs hat das Amt für Mobilität systematisch alle Lichtsignalanlagen überprüft. Die Schlussfolgerungen daraus sind in den Antworten zu den einzelnen Fragen ausgeführt.

## 2. Beantwortung der einzelnen Fragen

### 2.1 Übersignalisierung

*ob der Regierungsrat Wege sieht, wie wir grundsätzlich von der von uns als Übersignalisierung betrachteten Verkehrssteuerungsphilosophie wegkommen können.*

Wie der Vergleich mit 33 anderen Städten zeigt, besteht in Basel bezüglich Lichtsignalanlagen keine Übersignalisierung. In der Planung von Verkehrsanlagen sollen weiterhin Lösungen ohne Lichtsignalanlagen angestrebt werden, wenn auch ohne diese die Verkehrssicherheit gewährleistet ist und die Mobilitätsziele erreicht werden können. Der Kanton ist bereits heute wie vom Anzugssteller gefordert eher zurückhaltend mit der Installation und den Betriebszeiten von Lichtsignalanlagen.

### 2.2 Notwendigkeit von Lichtsignalanlagen

*ob sämtliche Basler Lichtsignalanlagen bezüglich ihrer Notwendigkeit und Berechtigung überprüft werden können. (In anderen Städten, wie beispielsweise Köln, wurde die Notwendigkeit von Ampeln überprüft und zahlreiche abgeschaltet.)*

Bereits 1979 hat die Kantonspolizei versuchsweise nachts Lichtsignalanlagen auf Gelbblinken geschaltet. Wegen vermehrter Verkehrsunfälle wurden an Unfallschwerpunkten die Lichtsignalanlagen wieder eingeschaltet. Schliesslich wurden auf Grund eines Vorstosses im Jahr 1994 die Blinkzeiten ab 20:00 Uhr wieder ausgedehnt.

11.06.1979	Versuchsweise Einführung von Gelbblinken in der Nacht für ein Jahr bei 59 von damals 111 LSA.
01.12.1983	Erweiterung des Blinkbetriebs in der Nacht auf 77 der damals 112 LSA.
19.02.1985	Erweiterung des Blinkbetriebs in der Nacht um 7 zusätzliche LSA.
21.03.1985	Anzug Dr. Th. Mall umweltschonendere Verkehrsregelung (wurde am 18.2.1988 abgeschrieben)
12.01.1994	Kleine Anfrage J. Vitelli betreffend Blinken ist flinker.
Juli 1995	Ausdehnung des Blinkbetriebs am Abend ab 20:00 Uhr.

Abbildung 2, Chronologie zur Einführung und Anpassung der Blinkzeiten

Gemäss obiger Chronologie liegt die letzte umfassende Überprüfung der Blinkzeiten in Basel-Stadt viele Jahre zurück. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat deshalb in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei und den BVB im Jahr 2016 bei sämtlichen 128 Lichtsignalanlagen überprüft, zu welchen Zeiten eine Rot/Grün-Regelung notwendig ist. Dabei hatte die Verkehrssicherheit, insbesondere der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, oberste Priorität.

Im Ergebnis können bei 19 Anlagen die Betriebszeiten reduziert werden, ohne dadurch die Verkehrssicherheit oder die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) empfindlich einzuschränken. Dabei ist bei 12 Anlagen die Reduktion der Betriebszeiten an Bedingungen geknüpft, nämlich dass die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs die Anlagen einschalten können und/oder dass einige Parkplätze aufgehoben werden müssten, um genügende Sichtweiten zu gewährleisten. Bei 7 Anlagen können die Betriebszeiten ohne Bedingungen eingeschränkt werden. Eine Anlage (Güterstrasse/Reinacherstrasse) kann komplett ausgeschaltet werden, ohne dass dies an Bedingungen geknüpft wäre.

In den folgenden Grafiken ist ersichtlich, bei welchen Anlagen die Blinkzeiten angepasst werden können.

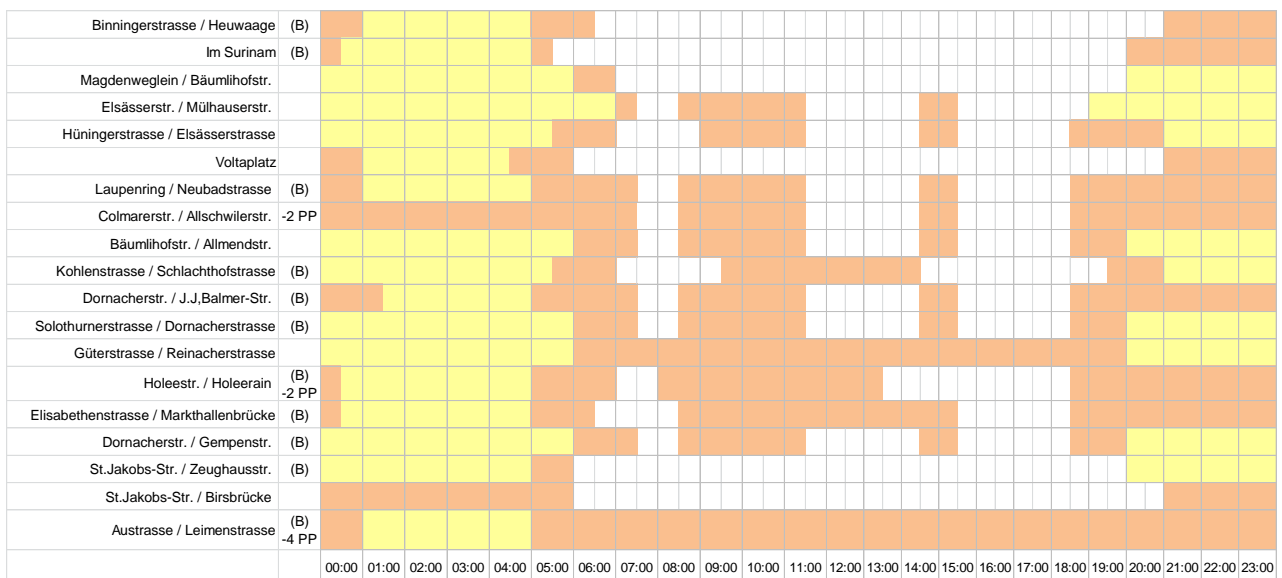


Abbildung 3; Änderung der Betriebszeiten von Montag–Freitag

**Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt**

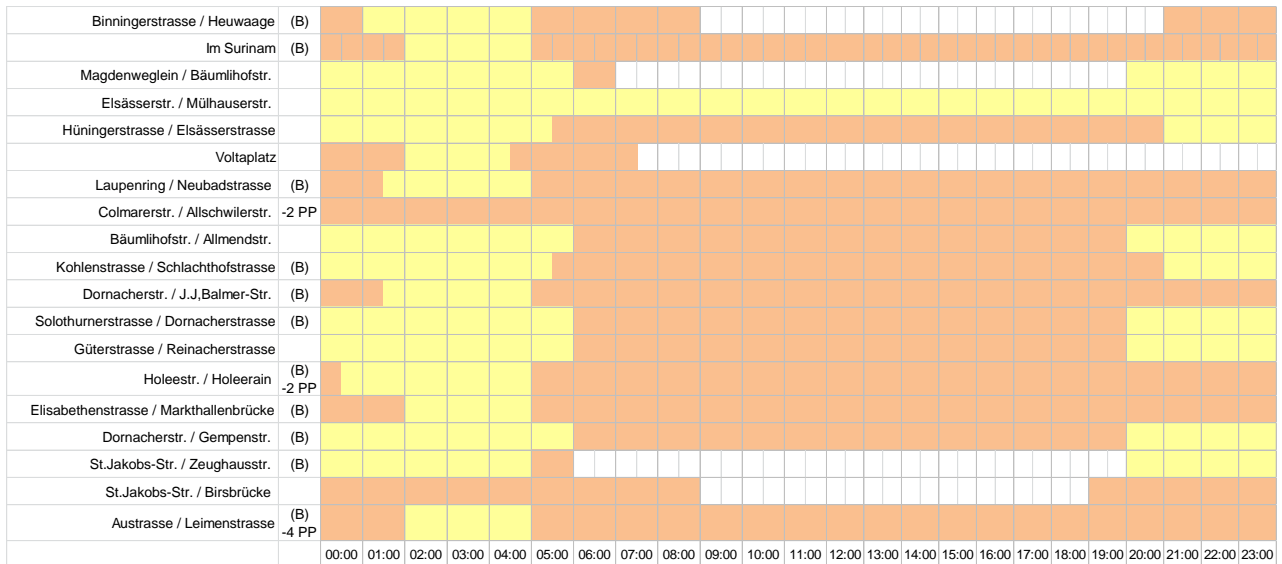


Abbildung 4; Änderung der Betriebszeiten am Samstag

**Legende:**

- = alte Blinkzeiten der Lichtsignalanlagen
- = zusätzliche neue Blinkzeiten der Lichtsignalanlagen
- Leere Felder = Betrieb der Anlage mit Rot/Grün-Phasen weiterhin nötig.
- (B) = Diese Anlage läuft im Blinkbetrieb, kann von Tram oder Bus eingeschaltet werden und wechselt nach der Durchfahrt von Tram oder Bus wieder in den Blinkbetrieb.
- PP = An dieser Anlage müssen einige wenige Parkplätze aufgehoben werden, damit dank genügender Sichtweiten die Blinkzeiten ausgedehnt werden können.

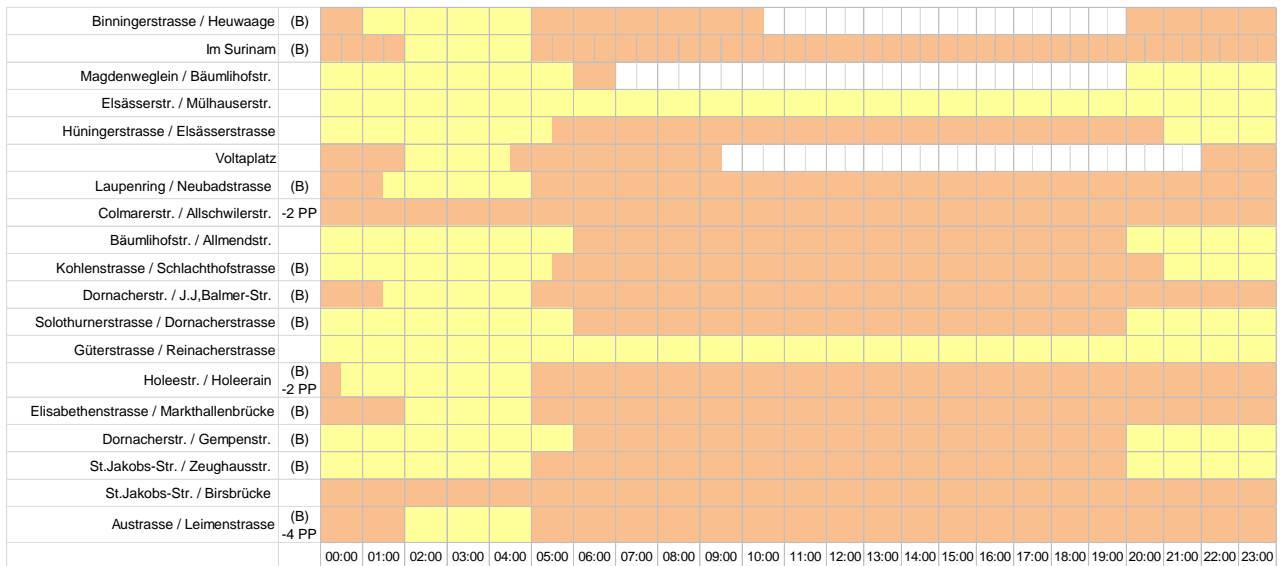


Abbildung 5; Änderung der Betriebszeiten am Sonntag

**2.3 Blinken an Feiertagen**

ob das Gelb-Blinken, das heute an einigen Anlagen am Sonntag und an Feiertagen läuft, auch auf die Samstage, Feiertage, Nichtarbeitstage (Ostermontag/Pfingstmontag) Brückentage und zwischen Weihnachten und Neujahr ausgedehnt werden kann

Weil das Verkehrsaufkommen an Samstagen und Brückentagen höher ist als an Sonn- und Feiertagen, wurden bei der unter Abschnitt 2.2 „Notwendigkeit von Lichtsignalanlagen“ beschriebene-

nen Untersuchung die Samstage gesondert betrachtet. Es gibt Anlagen, bei denen ein durchgehendes Blinken nur sonntags aus verkehrlicher Sicht sinnvoll ist. Andere Kreuzungen hingegen erlauben ein Blinken während dem ganzen Wochenende. Oster- und Pfingstmontage werden bereits heute als Feiertage wie Sonntage geschaltet. An den typischen Brückentagen ist es schwierig abzuschätzen, ob sich das Verkehrsaufkommen so tief wie an den Sonntagen reduziert. Messungen haben gezeigt, dass an Brückentagen das Verkehrsaufkommen zu etlichen Tagesstunden näher bei einem Arbeitstag liegt als bei einem Sonntag. Deshalb bleiben die Lichtsignalanlagen an jenen Tagen in Rot/Grün-Betrieb. Zwischen Weihnachten und Neujahr ist das Verkehrsaufkommen zeitweise deutlich höher als an normalen Werktagen (Einkaufs- und Freizeitverkehr). Auch diese Tage können nicht wie Sonntage betrachtet werden.

## 2.4 Spalentor

*ob am Spalentor die seit wenigen Jahren bestehende Lichtsignalanlage abends bereits ab 20 Uhr sowie an den Wochenenden auf Gelb-Orange-Blinken geschaltet werden kann. (Diese Kreuzung funktionierte über 100 Jahre ohne LSA. Tram und Bus kamen auch zu den Zeiten ohne Verkehrsplaton bestens durch).*

Bis im Jahr 2002 querten die Verkehrsteilnehmenden die Kreuzung beim Spalentor ohne Lichtsignalanlage. Nur zu den Hauptverkehrszeiten regelte die Polizei den Verkehr. An den Randzeiten war das Queren während oft mit Schwierigkeiten verbunden, so mussten etwa Fussgänger mehrere gleichgerichtete Fahrspuren queren und konnten sich nicht sicher sein, ob sämtliche Fahrzeuge auf allen Spuren anhielten. Zudem wurde durch die geradlinige Spurführung der Rechtsvortritt nicht immer erkannt und berücksichtigt. Dieser Rechtsvortritt ist notwendig, damit das Tram in jedem Fall seinen Vortritt erhält. Über viele Jahre war diese Kreuzung deshalb leider ein Unfallschwerpunkt mit vielen Verletzten, darunter auch etliche Fussgänger. Dank der Installation der Lichtsignalanlage im Jahre 2002 ist die Anzahl Unfälle markant gesunken. Ein Ausdehnen der Blinkzeiten würde an dieser Kreuzung die Sicherheit, insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger, empfindlich reduzieren.

## 2.5 Bedarfsanlagen für Fussgängerinnen und Fussgänger

*ob die in Basel bestehenden reinen Fussgängersicherungsanlagen in der Grundstellung auf Gelb-Blinken laufen und nur auf Knopfdruck in die Fussgänger-Grünphase schalten. (Die Beobachtungen zeigen, dass Fussgänger bei ROT auf den Knopf drücken und dann sofort über die Strasse gehen, wenn kein Auto naht, ohne ihr GRÜN abzuwarten.)*

Sogenannte Bedarfsanlagen für Fussgängerinnen und Fussgänger wurden nach dem Vorbild aus dem Ausland vereinzelt in der Schweiz getestet. Die meisten dieser Anlagen wurden jedoch wieder demontiert, weil durch das Vortrittsrecht am Fussgängerstreifen bei diesen Fussgänger-Bedarfsanlagen offenbar eine missverständliche Situation entsteht. So warten unsichere Fussgängerinnen und Fussgänger am Fussgängerstreifen auf ihr angefordertes Grün, auch wenn Fahrzeuge bereits angehalten haben, während andere trotz Betätigung des gelben Drückers ihr Vortrittsrecht nutzen ohne auf Grün zu warten. In letzterem Fall wird die angeforderte Grünphase anschliessend gar nicht mehr benötigt und Motorfahrzeuge wie auch Velos müssen unnötigerweise warten. Das Amt für Mobilität hat trotzdem ab 1. Februar 2017 versuchsweise den Fussgängerstreifen über die Riehenstrasse bei der Hirzbrunnenallee so eingerichtet, dass Fussgängerinnen und Fussgänger im ausgedehnten Blinkbetrieb eine Grünphase anfordern können. Mit den Erfahrungen aus diesem Versuch wird das Amt für Mobilität entscheiden können, ob diese Funktion auf andere Fussgängerstreifen ausgedehnt werden soll.

## 2.6 Reduktion der Betriebszeiten

*wo, an welchen Orten der Stadt, vielleicht auch im Sinne von Pilotversuchen, auf ein reduziertes Steuerungsprogramm zurück gefahren werden kann.*

Im Abschnitt 2.2 „Notwendigkeit von Lichtsignalanlagen“ wird beschrieben, bei welchen Lichtsignalanlagen unter welchen Bedingungen die Betriebszeiten reduziert werden können.

Das Amt für Mobilität hat als Pilotprojekt an 14 Anlagen die Blinkzeiten gemäss der obigen Evaluation seit dem 1. Februar 2017 ausgedehnt und eine Anlage dauerhaft ausgeschaltet. Eine Ausnahme bildet die Lichtsignalanlage Laupenring/Neubadstrasse, weil die dort notwendige technische Anpassung nicht möglich ist<sup>1</sup>. Im Anschluss an die Beratung des vorliegenden Anzugs im Grosse Rat wird entschieden, ob auch die restlichen drei Anlagen durchgehend auf Blinken umgestellt werden sollen. Bei diesen Anlagen müssten insgesamt rund 8 Parkplätze aufgehoben werden, um im Sinne der Verkehrssicherheit die Sichtbeziehungen zu verbessern.

### 3. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Stephan Luethi-Brüderlin und Konsorten betreffend Schaltung von Lichtsignalanlagen stehenzulassen. Entscheidet sich der Grosse Rat im Sinne des Antrags, interpretiert dies der Regierungsrat als politische Willensbekundung, die Markierungen an den restlichen drei Lichtsignalanlagen (Colmarerstr./Allschwilerstr. (-2 PP), Holeerstr./Holeerain (-2 PP), Austr./Leimenstr. (-4 PP)) unter Aufhebung von insgesamt rund 8 Parkplätzen so anzupassen, dass die Zeiten mit Blinken ausgedehnt werden können. Wird der Anzug jedoch entgegen dem Antrag abgeschrieben, werden die Betriebszeiten der restlichen drei Lichtsignalanlagen nicht verändert und die Parkplätze bleiben bestehen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

<sup>1</sup> Das Steuergerät dieser Lichtsignalanlage lässt gemäss Hersteller die notwendige Erweiterung für das Einschalten durch den öffentlichen Verkehr nicht zu bzw. der Aufwand wäre unverhältnismässig gross.