

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,

- 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 Thüring, Dominique König-Lüdin