

Eltern wollen neues Ampelsystem

Schulwege Im Sommer starb ein elfjähriger Bub beim Überqueren einer Strasse bei grüner Ampel. Soll auf das sogenannte Konfliktgrün verzichtet werden? Der Kanton Basel-Stadt sieht eher die Eltern in der Verantwortung.

Sebastian Schanzer

«Bei Rot stehen, bei Grün gehen» – der allseits bekannte Slogan, der Kindern die Ampel erklären soll, ist so einfach wie trügerisch. Auch eine Lichtsignalanlage kann niemandem garantieren, dass es nicht doch zur Unachtsamkeit eines Autolenkers mit möglicherweise tragischen Folgen kommt. Das wurde den Menschen in Basel schmerzlich vor Augen geführt, als zu Beginn der Sommerferien 2024 ein elfjähriges Kind sein Leben verlor. Der Junge überquerte bei Grün die Strasse und wurde von einem Lastwagen erfasst, der mutmasslich ebenfalls grünes Licht hatte. Die Ermittlungen zum Unfall sind noch nicht abgeschlossen, schnell und eindringlich wurden in Basel jedoch erhebliche Zweifel am Sinn dieser Ampelschaltung laut. Wie sollte man einem 5-jährigen Kind erklären, bei welchem Grün es eben doch besser stehen bleibt?

Dabei wird diese Ampelschaltung bereits seit Jahrzehnten angewendet. Gesetzlich verankert wurde sie in der ersten Schweizerischen Signalisationsverordnung von 1963. Erst heute aber setzt das sogenannte Konfliktgrün viele Basler Eltern in Alarmbereitschaft. Rund 1700 Personen haben nach dem tragischen Unfall das Manifest für null Verkehrstote in Basel unterschrieben, das neben einer ganzen Reihe von Sicherheitsmassnahmen auch den Verzicht auf Konfliktgrün auf dem ganzen Stadtgebiet fordert. An Primarschulen haben Elterndelegierte eigens Arbeitsgruppen zur Schulwegsicherheit ins Leben gerufen oder reaktiviert und abgeklärt, ob sich auch in ihrem Einzugsgebiet Querungen mit Konfliktgrün befinden.

Und auch die Politik ist aktiv geworden: Die Grünen-Grossrätin Anina Ineichen wollte von der Regierung wissen, ob man das Doppelgrün bei der betroffenen Ampel im Lysbüchel jetzt abschalte, die Basta-Grossrätin Tonja Zürcher ging einen Schritt weiter und forderte in einer Motion, gleich alle Schulwege in Basel durch die Aufhebung von Konfliktgrün sicherer zu machen.

Auch in Bern starb ein Kind bei Konfliktgrün-Kreuzung

Das alles gleicht den Vorgängen in der Stadt Bern vor ziemlich genau 25 Jahren. Im März 2000 war ein sechsjähriges Mädchen auf dem Weg in den Kindergarten beim Überqueren des Fussgängerstreifens von einem Lastwagen überrollt und getötet worden. Auch dort standen beide Ampeln auf Grün, und auch dort beauftragte das Berner Stadtparlament die Regierung, das Konfliktgrün von den Schulwegen im ganzen Stadtgebiet zu verbannen.

Die Berner Regierung gab in ihrem Antrag zwei Jahre später zu bedenken, das eigentliche Problem des Konfliktgrüns auf Schulwegen liege in erster Linie beim «Fehlverhalten von Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenkern». Genauso gut könnten deshalb Gefährdungen auch bei konfliktfreien Übergängen eintreten – etwa wegen Missachten des Rotlichts. Gleichwohl verfolge auch die Berner Regierung das Ziel,



Gerade für kleine Kinder können Lichtsignalanlagen auf dem Schulweg eine Herausforderung darstellen. Foto: Margrit Müller

Konfliktgrün-Situationen in der Stadt «integral» zu beseitigen.

Heute verfügt die Stadt Bern über rund 140 Konfliktgrün-Beziehungen, die mit Lichtsignalanlagen geregelt sind, wie die Berner Direktion für Tiefbau Verkehr und Stadtgrün auf Anfrage mitteilt. Das sind mehr als doppelt so viele wie vor 20 Jahren. Vom ursprünglichen Plan, das Konfliktgrün «integral zu beseitigen», ist man in Bern offensichtlich abgekommen.

In Basel-Stadt gibt es derzeit rund 88 Strassenquerungen für Fussgänger, die mit Konfliktgrün geregelt sind. Wie steht das Basler Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) zur geforderten Abschaffung? Auf Anfrage schreibt das BVD: «Grundsätzlich sorgt ein gleichzeitiges Grün [...] an vielen Kreuzungen dafür, dass die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden möglichst kurz sind.» Eine Abschaffung wäre meist mit längeren Wartezeiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger verbunden und würde von diesen daher als Verschlechterung angesehen. Und: Je nach Grösse und Komplexität einer Kreuzung würden die Wartezeiten ohne Konfliktgrün so lang, dass ein hohes Risiko für Rotlichtübertretungen entstehe, was äusserst gefährlich sei. «Konfliktgrün trägt an übersichtlichen Kreuzungen also – anders als oft angenommen – zur Verkehrssicherheit bei», schliesst das BVD.

Zahlen aus der Unfallstatistik des Bundesamts für Strassen (Astra) scheinen die Einschätzung zu stützen: Das Missachten des Rotlichts führt im Verkehr deutlich öfter zu schweren Unfällen als das Missachten des

Vortritts bei Konfliktgrün. Zwischen 2014 und 2024 sind in der Schweiz wegen Rotlichtübertretungen 16 Menschen gestorben, 498 wurden schwer verletzt.

Demgegenüber stehen 4 Getötete – zwei davon waren Fussgänger – und 90 Schwerverletzte wegen Missachten des Vortritts bei Konfliktgrün. Wahr ist aber auch: Wenn es in den vergangenen fünf Jahren wegen Missachtens des Rotlichts zu Verletzten oder Getöteten kam, so war gemäss Zahlen des Bundes in knapp acht von zehn Fällen der Lenker eines Motorfahrzeugs und nicht ein ungeduldiger Fussgänger hauptverantwortlich.

Unabhängig davon räumt die Basler Kantonspolizei ein: «Das Verständnis eines Konfliktgrüns und die entsprechende Verhaltensanpassung stellen für die jüngsten Verkehrsteilnehmenden aufgrund ihrer kognitiven Entwicklung eine Herausforderung dar.» Die Tatsache, dass sie trotz grüner Ampel mit herannahenden Fahrzeugen rechnen und möglicherweise darauf reagieren müssten, sei äusserst komplex. «Während diese Situation für Erwachsene relativ leicht einzuschätzen ist, kann sie für Kinder – je nach Entwicklungsstand – schwierig sein.»

Eltern sollen geeigneten Schulweg finden

Für Schulkinder bezeichnet der Kanton nur vier der 88 Querungen als geeignet, wie ein Blick auf das Dossier «Schulwegsicherheit» im Datenportal von Basel-Stadt zeigt. Die restlichen 84 gelten entweder als «anspruchsvoll» oder stellen für die Kinder «erhöhte Anforderungen» dar.

Daraus schliesst der Kanton keineswegs zwingenden Handlungsbedarf. In ihrer Antwort auf die Motion von Tonja Zürcher schreibt die Regierung, sie teile die Einschätzung nicht, dass alle Schulwege, die im Plan nicht explizit als «geeignet» gekennzeichnet würden, auch per se Massnahmen benötigten. «Deren Benutzung ist grundsätzlich anspruchsvoller, und der Plan ist insofern als Empfehlung zu verstehen, die den Eltern sowie den Schülerinnen und Schülern dabei hilft, einen optimalen Weg herauszusuchen.»

Fazit aus Sicht des Kantons: Wo Konfliktgrün eingeführt werden kann, spart es allen Verkehrsteilnehmenden Zeit, es kann Schulkinder je nach Alter aber überfordern. Die Verantwortung für deren Sicherheit liegt grundsätzlich bei den Erziehungsberechtigten, die mit den Kindern einen geeigneten Schulweg finden sollen.

Bis im Sommer würden aber alle Anlagen auf Kantonsgebiet mit Konfliktgrün auf ihre Sicherheit überprüft, schreibt das BVD zudem. Zwingend sei beispielsweise eine uneingeschränkte Sicht auf den Fussgängerstreifen und dessen Wartebereich.

Für den Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) ist diese Haltung unbefriedigend: «Für die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger ist das Konfliktgrün sehr problematisch», schreibt Michael Rytz, Projektleiter Verkehrssicherheit beim VCS, auf Anfrage. Beim gleichzeitigen Grün bestehe das Risiko, dass Fahrzeuglenkende trotz Signalisation ungenügend auf querende Fussgänger und Fussgängerinnen achteten oder fälschlicherweise davon aus-

gingen, dass diese Rot hätten. Gleichzeitig seien sich im Moment vor der Querung viele Fussgehende nicht bewusst, dass der Fahrverkehr gleichzeitig Grün habe und für sie zur Gefahr werden könne. «Es nützt nichts, wenn der Fussgängervortritt rechtlich und signalisatorisch klar geregelt ist, aber das Konfliktgrün missverstanden wird und zu Überforderung und gefährlichem Falschverhalten führt.»

«Umkehr der geltenden Machtverhältnisse»

Auch Björn Slawik, Mitinitiant der Petition für null Verkehrstote, kritisiert die Argumentation des BVD: «Warum sollte ein Verzicht auf Konfliktgrün zu längeren Rotlichtphasen für Fussgänger führen?» Das zeige doch nur, dass der Fluss des motorisierten Verkehrs immer noch höher gewichtet würde als die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer.

Slawik wünscht sich ein Umdenken in der Verkehrsplanung. Die Bedürfnisse der Menschen, die zu Fuss und mit dem Velo unterwegs sind, sollen oberste Priorität erhalten. «Das könnte zum Beispiel heissen, dass nicht mehr Fussgänger an der Ampel per Knopfdruck um Durchlass bitten müssen, sondern der motorisierte Verkehr via Kamerasysteme – es wäre eine Umkehr der geltenden Machtverhältnisse.» Städte wie Delft, Hamburg oder Konstanz hätten bereits Massnahmen in diese Richtung getroffen. «Rund 80 Prozent der Wege der Baslerinnen und Basler werden mit dem Velo, zu Fuss oder ÖV zurückgelegt. Da ist es doch nur gerecht, die Bedürfnisse der Mehrheit zu priorisieren», so Slawik.