

Antwort

auf die Interpellation 7 Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion vom 18. Dezember 2000

Eine einheitliche Lösung bei Fussgängerübergängen

Allgemeines

Die Fragen der Interpellation beziehen sich ausschliesslich auf Fussgängerübergänge, die mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet sind. In der Schweizer Norm SN 640 836-1 vom Mai 2000 der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) sind die Signale für Sehbehinderte an Lichtsignalanlagen geregelt. Die Norm definiert unter anderem die Anforderungen an akustische und taktile Fussgängersignale für Sehbehinderte. Das akustische Signal signalisiert mit einem Summton und das taktile mit einer vibrierenden Taste die Grünzeit.

Die Lichtsignalanlagen, die mit Signalen für Sehbehinderte ausgerüstet sind, wurden in Absprache zwischen den Betroffenen, dem Blinden- und Sehbehindertenverband und dem Tiefbauamt geplant und eingerichtet. Dabei wurden die Empfehlungen der Normen und die Signalisationsverordnung eingehalten. Das Tiefbauamt pflegt einen regelmässigen Kontakt mit dem Blinden- und Sehbehindertenverband. Jährlich werden neue Massnahmen für Blinde und Sehbehinderte realisiert.

Der Stadtrat beantwortet die Fragen der Interpellation wie folgt:

1. *Wäre es als Sofortmassnahme möglich, den Summton bei Lichtsignalanlagen generell oder je nach Verkehrsaufkommen lauter einzustellen?*

Die Reichweite des akustischen Grünsignals sollte gemäss Norm zwei Drittel der zu überquerenden Fahrbahnbreite sein. Aufgrund der Rückmeldungen durch die Betroffenen und den Blinden- und Sehbehindertenverband sind uns keine Fälle bekannt, wo dies nicht zutreffen sollte. Ist die Lautstärke an einem Übergang ungenügend, wird sie erhöht, wenn keine anderen Gründe dagegen sprechen.

2. *Wieso sind die Lichtsignalanlagen unterschiedlich ausgerüstet?*

Aus Sicherheitsgründen sind Signale für Sehbehinderte situationsgerecht an den signalgesteuerten Übergängen einzusetzen. Die akustischen Grünsignale führen die Sehbehinderten während der Grünzeit über den Übergang mit dem Nachteil von störenden Lärmimmissionen der näheren Umgebung. Dieses Signal ist aber ungeeignet, bei kurz aufeinander folgenden und bei nahe beisammen liegenden Übergängen eines Knotens

wegen möglichen Fehlinterpretationen. Auch bei Standorten mit lärmempfindlichen Nutzungen, zum Beispiel Wohnen, werden keine akustischen Signale eingesetzt. Das taktile Grünsignal ist grundsätzlich an allen Anlagen geeignet. Bei starkem Passantenandrang (z.B. Lichtsignalanlagen Bahnhof und Schwanenplatz) ist es für Sehbehinderte allerdings sehr schwierig den Signalmast aufzufinden, wo sich die vibrierende Taste befindet. Die taktilen Signale weisen zudem auf die Richtung des Übergangs. Informationen an die Sehbehinderten sind vor dem Benützen notwendig und können beim Blinden- und Sehbehindertenverband bezogen werden. Die Sehbehinderten werden nach der Installation der Signale durch den Blinden- und Sehbehindertenverband vor Ort eingeführt.

In der Stadt Luzern sind die Hälfte aller Lichtsignalanlagen mit Signalen für Sehbehinderte versehen. Es handelt sich dabei um die Anlagen, die häufig von Sehbehinderten benutzt werden. Die Ausrüstung aller Anlagen wäre im Rahmen der Kostenoptimierung unverhältnismässig. Der Stadtrat ist der Meinung, die Sicherheit der Sehbehinderten in der Stadt auf ein hohes Niveau gebracht zu haben und durch die Zusammenarbeit mit dem Blinden- und Sehbehindertenverband wird dieser Standard kontinuierlich verbessert.

3. *Wäre es nicht sinnvoll und für die Behinderten erheblich einfacher, alle Lichtsignalanlagen mit dem gleichen System auszustatten? Ist der Stadtrat bereit die Anlagen auf dem ganzen Stadtgebiet auf ein einheitliches System umzurüsten?*

Die Frage 3 ist mit der Antwort auf die Frage 2 beantwortet. Der Stadtrat erachtet eine einheitliche Ausrüstung aller Anlagen aus den genannten Gründen als nicht zweckmässig. Er wird weiterhin die Anliegen der Betroffenen und des Blinden- und Sehbehindertenverbandes prüfen und einzelne Anlagen wo notwendig und verhältnismässig nachrüsten.

4. *Wie sind die bisherigen Erfahrungen mit den angebotenen Hilfsmitteln für Behinderte bei Lichtsignalanlagen?*

Die getroffenen Massnahmen entsprechen den Normen und Empfehlungen, welche sich in der Praxis bewährt haben und von den Sehbehinderten akzeptiert sind. Vor Ort werden die meisten Massnahmen mit dem Blinden- und Sehbehindertenverband abgesprochen. Negative Rückmeldungen über die Qualität der Signale von Seiten der Sehbehinderten in der Stadt sind uns nicht bekannt. Störungsmeldungen bestätigen, dass die Signale benutzt werden. Bedingt durch die Entwicklung im Signalbereich stehen unterschiedliche Gerätetypen im Einsatz. Im Rahmen des jährlichen Unterhalts werden ältere Modelle durch neue ersetzt.

5. *Ist es möglich die Grünphase für Fussgängerinnen und Fussgänger zu verlängern, so dass auch ältere Menschen während der Grünphase über die Strasse gelangen können?*

Bei der Planung und Erstellung einer Lichtsignalanlage werden die Verkehrssicherheit, der Verkehrsablauf und die Verkehrslenkung berücksichtigt. In der Schweizer Norm SN 640 837

vom Mai 1992 sind unter anderem die minimalen Signalzeiten für alle Verkehrsarten festgelegt, welche für den Normalfall einen sicheren Verkehrsablauf gewährleisten. In der Mindestgrünzeit für Fussgängerinnen und Fussgänger ist die Zeit zum Erfassen der Signalanzeige und zum Loslaufen enthalten. Der Übergang von der Grünzeit zur Rotzeit wird mit einer Gelbzeit angezeigt. Diese entspricht dem Zeitbedarf für das Überqueren von etwa zwei Drittel der Übergangslänge. Grün- und Gelbzeit zusammen gewährleisten das sichere Überqueren der Strasse. Das Überqueren innerhalb der Grünzeit allein, ist somit keine prinzipielle Anforderung, allerdings im Normalfall bei den meisten Anlagen in der Stadt möglich. Die Mindestgrünzeit von 4 Sekunden gemäss Norm kommt in der Stadt Luzern nicht vor. Alle Fussgängergrünzeiten sind länger.

Die Problematik knapper Grün- und Gelbzeiten für sehr langsame Personen ist bekannt. Grundsätzlich rechnet die Norm für Fussgängerinnen und Fussgänger mit einer Geschwindigkeit von 1.2 m/s. In Luzern wird mit einer langsameren Geschwindigkeit von 1.0 m/s gerechnet. Wo immer möglich wird die Geschwindigkeit noch tiefer angesetzt. Die Geschwindigkeit generell auf die ganz langsamen Fussgängerinnen und Fussgänger auszurichten, hätte für den übrigen Verkehr unverhältnismässige und im Normalfall auch unverständliche Wartezeiten zur Folge. Bei kritischen Lichtsignalanlagen würde das zu Einschränkungen der Leistungsfähigkeit führen und somit zu Zeitverlusten auch beim öffentlichen Verkehr, was unerwünscht ist. Im Rahmen der Umsetzung des Verkehrskonzeptes Hauptachsen Stadt Luzern wird der Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer optimiert. Darin sind auch Massnahmen zu Gunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger enthalten. Die Stossrichtung geht dabei aber eher zu häufigeren Fussgängerphasen, das heisst zu kürzeren Wartezeiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Diese Verbesserung für den Fussverkehr läuft allerdings dem Anliegen nach längeren Grün- und Gelbzeiten zuwider. In diesem Zusammenhang soll aber geprüft werden, ob es mit neuen technischen Mitteln möglich ist, die Grünzeit immer und nur dann zu verlängern, wenn langsame Personen die Strasse überqueren.

Die Gefahreinschätzung zu diesem Sachverhalt ist aufgrund statistischer Werte problematisch, da jeder Unfall einer zuviel ist. Im täglichen Verkehrsgeschehen kann beobachtet werden, dass sehr langsame FussgängerInnen von den FahrzeuglenkerInnen frühzeitig gesehen werden und beim Wechsel auf Grün gewartet wird, bis die langsamen Personen das Trottoir erreicht haben. Es sind keine Unfälle mit sehr langsamen Fussgängerinnen oder Fussgängern bei Lichtsignalanlagen bekannt.

Der Stadtrat von Luzern

Luzern, 30. Mai 2001 (StB 613)