

GGR-Geschäfte

2021-486

260 082.31 Verkehr; Verkehrskontrolle; Verkehrsüberwachung und -kontrolle

S,L+S

Postulat SP/Grüne "Verschiebung der Ampel- und Blitz-Anlage beim Zebrastreifen BWZ-Strub AG zum Zebrastreifen Parkplatz BWZ-Grentschel" (Nr. 15/2021); Beantwortung

Ausgangslage

An der GGR-Sitzung vom 28.06.2021 wurde von der Fraktion SP-Grüne das Postulat «Verschiebung der Ampel- und Blitzanlage beim Zebrastreifen BWZ-Strub AG zum Zebrastreifen Parkplatz BWZ-Grentschel» (Nr. 15/2021) eingereicht. Mittels des genannten Postulats soll der GR prüfen, ob und per wann die Ampel- und Blitzanlage vom Fussgängerstreifen BWZ - Strub AG zum Fussgängerstreifen Parkplatz BWZ-Grentschelschulhaus verschoben werden kann.

Der GGR hat das Postulat am 08.11.2021 erheblich erklärt.

Bei Signalisationen auf Kantonsstrassen kann die Gemeinde ihre Wünsche dem Oberingenieurkreis OIK III mitteilen, hat jedoch kein Mitsprache- / Entscheidungsrecht.

Rechtliche Grundlagen

Gemäss Art. 32 Abs. 4 der Geschäftsordnung GGR muss der GR einer erheblich erklärten Motion innert einem Jahr Folge geben oder das Postulat innert einem Jahr beantworten.



Beurteilung durch GR

Dringlichkeit

Die Büren-/Hardernstrasse ist eine Kantonsstrasse. Der Knoten mit dem Fussgängerstreifen (FGS) und der Lichtsignalanlage (LSA) entspricht den Standards. Für die kantonalen Behörden besteht kein Handlungsbedarf, an der bestehenden Situation etwas zu ändern. Sie stehen einer Veränderung jedoch offen gegenüber.

Diese Kantonsstrasse wurde im Jahr 2022 saniert. Die Randabschlüsse bei den Bushaltestellen sowie der Deckbelag werden im Frühjahr 2024 erstellt resp. eingebaut. Die Planung dieser Arbeiten ist dringlich. Im Auftrag der Abteilung Sicherheit, Liegenschaften + Sport hat das Büro verkehrsteiner AG die Gesamtsituation rund um die Kreuzung Grentschel untersucht. Das Resultat dieser Studie wurde dem Kantonalen Tiefbauamt OIK III vorgestellt. Dieses hat den Vorschlag geprüft, als realisierbar befunden und wird diesen umsetzen.

Im neu zu erstellenden Kreuzungsbereich ist die Platzierung von zwei Kandelabern durch die ESAG zu prüfen. Der Rückbau der Ampel- und Blitzanlage, die Verschiebung des FGS sowie weitere bauliche Anpassungen sind für die Gemeinde kostenlos.

Die in der Studie erarbeitete Lösung wurde mit der Abteilung Bau + Planung und dem Bereich Sicherheit abgesprochen

Studie

Der Fussgängerstreifen zum heutigen BWZ ist vor dem Bau des Grentschelschulhauses markiert worden. Das kann mit ein Grund sein, warum die heutige Situation nicht mehr den Bedürfnissen zur Querung der Strasse entspricht.

Die Studie der verkehrsteiner AG analysiert die Situation und zeigt den Handlungsbedarf.

Studie: Grundlagen

Verschiebung Ampel / Kostenschätzung

Die gewünschte Verschiebung der LSA fällt auf eine Strassenkreuzung. Aus diesem Grund müssten alle involvierten Strassenzüge in die LSA einbezogen werden. Die beiden bestehenden Ampeln können nicht einfach verschoben werden, die bestehenden Ampeln müssten abgebaut und am neuen Standort müsste eine komplett neue Anlage erstellt werden. Die Kosten würden ca. Fr. 525'000.00 betragen, zusätzlich jährliche Betriebs- und Unterhaltskosten.

Verkehrsmengen

Im Jahr 2022 wurden durchschnittlich täglich ca. 4'800 Fahrzeuge in beide Richtungen gemessen. Für eine Kantonsstrasse stellt dies ein eher geringes Verkehrsaufkommen dar. Gleichwohl kann der Verkehr je nach Tageszeit als hoch empfunden werden.

Unfälle

In der Zeit von 01.11.2012 bis 31.10.2022 wurde ein massgebender Unfall mit Personenschaden registriert. Ein Fussgänger wurde auf dem FGS angefahren und leicht verletzt.

Empfehlungen

Im Bereich Grentschel liegt eine bündelbare Querungsnachfrage vor. Dem Fussverkehr sollte der Vortritt gewährt werden. Die wichtigen Normen für FGS sind eingehalten.

Studie: Situationsanalyse

LSA

Die LSA ist eine Bedarfsanlage: Für den Verkehr gilt Dauergrün, welches nur nach Fussgänger-Anmeldung unterbrochen wird. Den komplexeren Knotenpunkt erreichen die Fahrzeuge in Fahrtrichtung Norden erst beim Knoten «Grentschelstrasse». Die Durchfahrt bei der Ampel suggeriert «freie Fahrt», jedoch erscheint nach kurzer Fahrt der FGS mit dem vortrittsberechtigten Fussverkehr.

FGS Grentschel

Beim Knoten Grentschel-/Hardern-/Bürenstrasse kommt es vor allem bei Schulschluss zu einem hohen Aufkommen des Fuss- und Veloverkehrs. Die Sicht zwischen dem nördlichen Fahrverkehr und dem östlichen Annäherungsbereich des FGS ist ungenügend und kann durch wartende Fahrzeuge an der Einmündung Grentschelstrasse eingeschränkt werden. Alle anderen Sichtweiten werden eingehalten. *Die in der Studie bemängelten Markierungen werden im Jahr 2023 durch den Einbau des Deckbelags neu erstellt. Ebenfalls wurde der die Sicht behindernde Strauch im Kreuzungsbereich entfernt.* Fahrzeuge aus der Grentschelstrasse achten beim Einbiegen in die Kantonsstrasse vorwiegend auf den Verkehr. Die Aufmerksamkeit auf den FGS ist vermindert.

Fuss- und Veloquerung Hübeliweg

Der FGS entspricht den Anforderungen. Einzig wenn die Höchstgeschwindigkeit von den Autofahrenden überschritten wird, hätte dies negative Auswirkungen auf Sichtverhältnisse und Anhaltebereitschaft des Fahrverkehrs. *Messungen haben ergeben, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten im Bereich FGS Hübeliweg im tolerierbaren Bereich liegen.*

Der Veloverkehr in Richtung Norden ist unproblematisch, für die linksabbiegenden Velofahrenden aus dem Norden besteht eine Abbiegehilfe. Für die vom Veloabstellplatz Richtung Süden Fahrenden ist die derzeitige Markierung nicht ideal.

Studie: Verkehrs- und sicherheitstechnische Einschätzung

Der FGS mit der LSA am jetzigen Standort ist historisch bedingt und entspricht nicht mehr den heutigen Bedürfnissen (vgl. Beilage Situationsanalyse). Die Hauptquerung befindet sich mittlerweile beim Knoten Grentschelstrasse. Das Überfahren der LSA in Richtung Norden suggeriert, den heiklen Bereich passiert zu haben. Dieser befindet sich jedoch beim Knoten Grentschelstrasse. Auch liegt die LSA nur teilweise in der Wunschlinie der Zufussgehenden. Die Lage der LSA ist nicht ideal.

Beim FGS Grentschel sind die Sichtverhältnisse zwischen dem östlichen Fussverkehr und dem nördlichen Fahrzeugverkehr ungenügend. Eine Verschmälerung der Durchfahrtsbreite auf 3.5 m gem. der bereits markierten Abweislänge liesse eine Verbesserung der Sicht zu.

Anordnung LSA

Bei einer Vollregelung des Knotens Grentschel zeigen sich folgende Einwände:

- Bei den Seitenstrassen müssten die Haltebalken hinter die bestehenden FGS gelegt werden.
- Die Schleppkurve für den einbiegenden Bus in die Grentschelstrasse ist gross. Der Haltebalken müsste noch weiter nach hinten verschoben werden.



Es sind zwei mögliche Varianten denkbar:

Konfliktgrün:

- Die LSA beim Grentschel Schulhaus wird wie bisher aktiviert. Für die Aktivierung der LSA in den Nebenstrassen sind Induktionsschleifen oder eine Videodetektion erforderlich.
- Alle Fahrzeuge aus den Seitenstrassen müssen warten, auch abseits der Hauptverkehrszeiten. Begegnungen von abbiegenden Fahrzeugen mit über die Seitenstrassen querenden Fussverkehr kommt vor – Konfliktgrün.
- Für den Fahrverkehr entlang der Kantonsstrasse ist häufiger rot, da neben der Aktivierung durch den Fussverkehr auch einzelne Fahrzeuge aus der Seitenstrasse eine Grünphase benötigen.
- Querende Fussgänger über die Seitenstrassen verlieren den Vortritt gegenüber dem einmündenden Verkehr.
- Die Querungsstelle der heutigen FG-LSA entfällt. Eine Nutzung als FGS wird nicht empfohlen.

Phasentrennung:

- Begegnungen von abbiegenden Fahrzeugen mit dem über die Seitenstrassen querenden Fussverkehr kommen nicht mehr vor. Zufussgehende müssen auch bei geringem Verkehrsaufkommen warten.
- Für den Fahrverkehr entlang der Kantonsstrasse ist häufiger rot, da neben der Aktivierung durch den Fussverkehr auch einzelne Fahrzeuge aus der Seitenstrasse eine Grünphase benötigen.
- Zusätzliche Phase verlängert die Wartezeiten der einzelnen Verkehrsteilnehmenden.



Informationsveranstaltung

Nach dem Vorliegen der Studie wurden Vertreter folgender Gremien zu einer Informationsveranstaltung eingeladen:

- Mitglieder SILIKO
- GR
- GGR-Fraktionen
- Parteipräsidien
- Schulen Grentschel und BWZ

Neben der in der Studie vorgestellten Verschiebung der LSA wurde über weitere Möglichkeiten diskutiert, es erfolgten Inputs, Ergänzungen und Beobachtungen (vgl. Beilage Situationsanalyse mit Handlungsbedarf):

- Prüfen der Einführung von Tempo 30 im Bereich der Schule. Bei Nichteinhaltung der Tempi kann mit baulichen Verbesserungen das Tempo reduziert werden. Die gemessenen Geschwindigkeiten im Bereich FGS Hübeliweg liegen im tolerierbaren Bereich (v_{85} und v_{50} liegen bei 53 resp. 48 km/h) *v_{85} bzw v_{50} Geschwindigkeit, die von 85 % resp. 50 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird.*
- Optimierung des FGS Grentschel mit Einengung der Fahrbahn auf 3.5 m
- Lotsendienst.
- Signal «Achtung Kinder» mit Blinklicht bei Schulschluss. Dieses Signal ist jedoch gesetzlich nicht zulässig und ungeeignet. Wenn es nicht aktiv ist, wird unvorsichtiger gefahren, es können Kinder die Strasse auch ausserhalb der Blinklicht-Zeit überqueren.
- Auch SchülerInnen des BWZ überqueren die Kantonsstrasse.
- Im heutigen BWZ war früher die Grundschule, daher ist die LSA da, wo sie heute ist.
- Querungen am FGS funktionieren mit Mittelinsel besser als ohne.
- Es gibt kleine Kinder, die sich nicht über den FGS getrauen.
- Wenn der ganze Knoten mit LSG geregelt ist, hat dies Nachteile für den Veloverkehr zur Folge.
- Es gibt einige Elterntaxis. Die sind ungünstig und ungewollt.
- Der Bau einer Unterführung ergibt eine schlechte subjektive Sicherheit.
- Bauliche Massnahmen zur Einhaltung von T50 wären möglich, sind allerdings aufwändig und können negative Auswirkungen haben.
- Besteht die Möglichkeit, am Knoten vier FGS zu erstellen? Dieser Frage wurde im Nachgang der Veranstaltung geprüft: Ein Verschieben der Fussgängerquerung hätte einen positiven Einfluss auf die Wunschlinien des Fussverkehrs Ost \leftrightarrow West. Die notwendige Strassenbreite

sowie Flächen für die trottoirseitigen Warteräume sind in diesem Bereich vorhanden. Anpassungen der Randabschlüsse, der Mittelinsel sowie signalisations- und markierungstechnische Massnahmen wären nötig. Diese Massnahme hätte die Aufhebung der LSA mit dem FGS am heutigen Standort zur Folge.

Fazit GR

Die Gemeinde kann bei Signalisationen auf Kantonsstrassen nur ihre Wünsche dem Oberingenieurkreis (OIK III) mitteilen und hat kein Mitspracherecht. Da das OIK III in diesem betreffenden Fall die Planung für die Arbeiten nach Fertigstellung der Werksanschlüsse abschloss, musste der GR rasch handeln. Nach dem Informationsanlass vom 11.05.2023 hat die Abteilung Sicherheit, Liegenschaften + Sport dem OIK III die Variante «Versetzen FGS» mitgeteilt. Diese Variante – Entfernen FGS mit Ampel- und Blitzanlage, Neumarkierung FGS mit Erstellen einer Mittelinsel nördlich beim Kreuzungsbereich – wird im Frühjahr 2024 zusammen mit dem Einbau des Deckbelags umgesetzt (vgl. Abbildung unten). Für die Gemeinde Lyss entstehen durch die Umsetzung der Massnahmen keine Kosten.



Abb. 1: Planskizze: Versetzen Fussgängerstreifen

Erwägungen

Häni Patrick, Gemeinderat, SVP: Der Redner bedankt sich bei der Verwaltung und bei der Bereichsleiterin Sicherheit Ulrich Heidi, welche sehr grossen Aufwand betrieben hat. Das vorliegende Geschäft wurde erarbeitet und es sind aus Sicht des Redners gute und sinnvolle Ergebnisse herausgekommen, welche nun umgesetzt werden können. Von diesem Postulat war eine Kantonalstrasse betroffen. In Zusammenarbeit mit dem Kanton konnte eine gute Lösung gefunden werden. Die Gemeinde Lyss hat zwar die Kosten für Abklärungen des ganzen Geschäfts, jedoch werden die Kosten für die Umsetzung vom Kanton übernommen.

Weber Alexander, SP: Der Redner kann sich den Worten des Vorredners anschliessen. Es ist ein sauber erarbeitetes Geschäft. Ursprünglich wurde das Geschäft eingegeben, mit den Gedanken, dass die Bevölkerung diese Stelle als sehr verwirlich und unklar empfindet. Ein weiterer Gedanke war, wenn diese Strasse sowieso saniert wird, ob nicht auch gleich die Ampel um 50m verschoben werden kann. Es wurden gute Analysen gemacht, wobei die Situation vor Ort angeschaut und dann auch begründet werden konnte, wieso die Ampel nicht einfach verschoben werden kann. Auch die Geschichte dahinter konnte gut nachvollzogen werden. Bspw. hat

der Redner nicht gewusst, dass früher im Berufs- und Weiterbildungszentrum BWZ eine Grundschule stationiert war. Aber auch die Erhebung zu Statistiken wie schnell die Fahrzeuge dort durchfahren, war interessant. Die diversen Lösungsvarianten, und auch dass die Bevölkerung befragt wurde, welche Variante sie besser finden, hat den Redner sehr überzeugt. Es ist ein guter Schritt in die richtige Richtung. Die Massnahme einer Verkehrsinsel wird die Situation sicherlich entschärfen. Die Fraktion SP/Jungi denkt aber, eine Bodenmarkierung wie in Busswil mit «Achtung Schule» wäre sehr hilfreich. Dies würde den Kindern helfen und die Autofahrer aufmerksam machen, dass dort eine Schule ist. Eine Insel in der Mitte bauen und nicht nur zu markieren, wäre auch eine Möglichkeit. Damit würde ein Hindernis erstellt und die Autos mit der Insel kanalisiert. Auch SchülerInnen-Lotsen wären eine Idee. Dies hatte der Redner als Kind und es war sehr hilfreich. Diese Massnahme hat auch geholfen den Strassenübergang bei der Kantonalbank zu regeln. Auch eine Tempo30-Zone könnte wie in Busswil umgesetzt werden, wobei diese kurzzeitig wäre und bei einer solchen Massnahme wohl mit ein wenig Gegenwehr gerechnet werden müsste. Die Fraktion SP/Jungi dankt für die Umsetzung und wird dem Antrag zustimmen.

Beschluss einstimmig

Der GGR nimmt Kenntnis von der Beantwortung des Postulats SP/Grüne "Verschiebung der Ampel- und Blitz-Anlage beim Zebrastreifen BWZ-Strub AG zum Zebrastreifen Parkplatz BWZ-Grentschel" (Nr. 15/2021) und schreibt das Postulat als erfüllt ab.

Beilagen

Situationsanalyse

Situationsanalyse mit Handlungsbedarf

