

Interpellation Fraktion SVPplus (Erich J. Hess, JSVP): Vereiste Trottoirs in der Stadt Bern

Der Schnee führte in den Strassen der Stadt Bern teilweise zu problematischen Verkehrsverhältnissen. Auch für Velofahrer und Fussgänger waren die Strassenverhältnisse inakzeptabel. Dabei sind vereiste Trottoirs vor allem für ältere Leute und Menschen mit einer Gehbehinderung ein grosses und teils gefährliches Problem. Rollstuhlfahrer sind teilweise gänzlich in ihrer Mobilität eingeschränkt.

Deshalb bitten wir den Gemeinderat nachfolgende Fragen zu beantworten:

1. War die Stadt Bern auf die Schneefälle vom 31. Dezember 2008 genügend vorbereitet?
2. Wer haftet für allfällige Unfälle auf Trottoirs und Strassen, wenn der Schnee eine längere Zeit auf diesen liegen bleibt?
3. Wie viele Unfälle gab es auf Grund der schlechten Strassenverhältnisse? Anzahl Verkehrsunfälle?
4. Anzahl verletzte Fussgänger? Anzahl verletzte Velofahrer?
5. Weshalb sah man zwischen dem 31. Dezember 2008 und dem 5. Januar 2009 fast keine städtischen Mitarbeiter Schnee räumen?
6. Weshalb sah man private Schneeräumungsdienste?
7. Funktioniert der Pikett-Winterdienst nicht?
8. Welche gesetzlichen Vorgaben gibt es betreffend Winterdienst?
9. Weshalb ist es in anderen Städten und Regionen wie beispielsweise im Jura, wo es mehr schneit als in Bern, möglich, dass diese Orte bessere Strassenverhältnisse schaffen können?
10. Dürfen ältere Leute im Winter nicht mehr auf die Strasse? (ÖV Haltestellen waren nicht gesäubert)

Bern, 22. Januar 2009

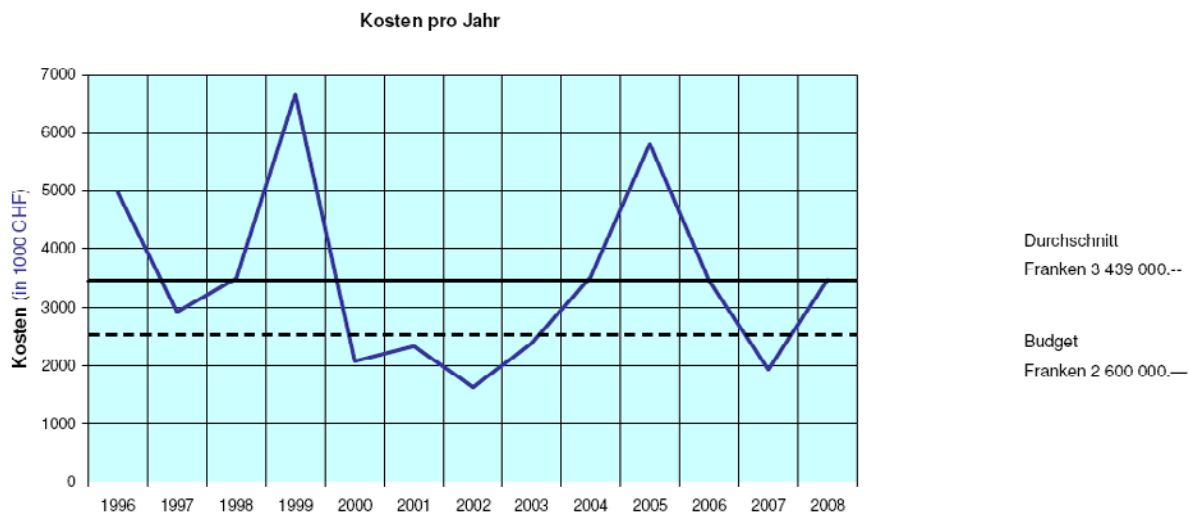
Interpellation Fraktion SVPplus (Erich Hess, JSVP), Peter Bernasconi, Dieter Beyeler, Simon Glauser, Thomas Weil, Ueli Jaisli, Jimmy Hofer, Manfred Blaser

Antwort des Gemeinderats

Allgemeines

Der Winter 2008/2009 hat früh eingesetzt und grosse Schneemengen produziert: Laut Angaben von MeteoSchweiz hat es seit 39 Jahren nicht mehr so früh in der Saison so viel geschneit. Dieser Umstand hat die Einsatzkräfte, deren Organisation sowie die Ressourcen ausserordentlich stark gefordert.

Wie die nachfolgende Grafik zeigt, waren die Kosten für den Winterdienst der Stadt Bern in den (Rechnungs-)Jahren 1996 - 2008 sehr starken Schwankungen unterworfen:



Die Grafik allein macht selbstverständlich noch keine Angaben zur betriebswirtschaftlichen Effizienz des Winterdiensts. Aufschluss dazu geben die jährlich durchgeführten Erhebungen der Fachorganisation für Entsorgung und Strassenunterhalt des Schweizerischen Städteverbands (FES) sowie eine Studie vom 6. Dezember 2004 von Daniel Schneeberger, Strasseninspektor der Stadt Chur und Winterdienst-Berater in der FES. Laut der Studie Schneeberger kostete der Winterdienst in der Stadt Bern im Jahr 2003 Fr. 0.71 pro Quadratmeter. Der Mittelwert der Schweizerischen Städte betrug damals Fr. 0.86 pro m². Die Winterdienstkosten lagen also in der Stadt Bern um 17,5 Prozent unter dem schweizerischen Durchschnitt.

Indessen hindert die günstige Kostenstruktur die verantwortlichen Stellen keineswegs daran, laufend nach Optimierung des Winterdiensts zu streben bzw. neue Hilfsmittel und Technologien zu suchen und zu testen:

- Für den Winterdienst 2007/2008 sind die so genannten Dienstleistungsverträge mit externen Unternehmern - gemäss den geltenden Beschaffungsreglementen - neu ausgeschrieben und abgeschlossen worden.
- In der Winterdienst-Saison 2008/2009 wurde ein vielversprechender Versuch mit Sole (in Wasser gelöstem Salz, mit einem Sättigungsgrad von 22% Natriumchlorid) unternommen. Dieses technische Verfahren optimiert den Einsatz von Salz und spart zudem noch Kosten.

Organisiert bzw. ausgeführt wird der Winterdienst im Übrigen gemäss den aktuellen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS (SN 640 750a ff) und gemäss dem von der zuständigen Fachdirektion konkretisierten politischen Auftrag für

den Winter- und Pikettdienst im Tiefbauamt der Stadt Bern. Der Auftrag wurde im Herbst 2008 wie folgt zusammengefasst:

Das Tiefbauamt der Stadt Bern hat die durch winterliche Witterungseinflüsse verursachten Verkehrsgefahren und Behinderungen auf 320 km Strassen und auf 650 km Trottoir, insgesamt 4.2 Mio. m² Fläche, zu verhüten und die Verkehrssicherheit möglichst zu erhalten. Der gesamte Aufwand hat sich nach den Bedürfnissen und den klimatischen Verhältnissen zu richten und muss zu den verfügbaren finanziellen Mitteln in einem vernünftigen Verhältnis bleiben.

Gemäss der erwähnten VSS-Norm SN 640 750a ff und dem politischen Auftrag wird der öffentliche Raum in so genannte Prioritäten / Dringlichkeitsstufen eingeteilt, nach denen der Winterdienst ausgeführt wird. Das SNV-Blatt Nr. 640 756 (VSS) der Schweizerischen Normenvereinigung umschreibt die Dringlichkeitsstufen wie folgt:

Dringlichkeitsstufe 1:

- Hochleistungs- und Durchgangsstrassen
- Strassen mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Öffentliche Strassen zu Bahnhöfen, Spitälern, Sanitätsposten, Polizei und Feuerwehrgebäuden sowie zu Industrieanlagen mit starkem Verkehr.

Dringlichkeitsstufe 2:

- Quartierstrassen, Velowege, Zufahrten zu Kirchen und Fussgängerverbindungen zu Schulhäusern, Industrie- und Gewerbeanlagen.

Dringlichkeitsstufe 3:

- Alle übrigen Strassen und Wege, die im Winter unterhalten werden müssen.

Die Unterhaltsdienste der Stadt Bern halten sich - wie in zahlreichen anderen Städten - an diese Definition.

Die konkreten Fragen beantwortet der Gemeinderat wie folgt:

Zu Frage 1:

Ja, die Pikett-Dienste waren - wie dies immer der Fall ist - gut vorbereitet.

Zu Frage 2:

Grundsätzlich gilt die so genannte Werkeigentümergehaltung. Der Geschädigte ist aufgefordert, dem Grund- bzw. Werkeigentümer nachzuweisen, dass dieser keine adäquaten Massnahmen getroffen hat. Die Stadt Bern ist mit dem einsatzbereiten Pikett-Dienst und den dokumentierten Winterdienst-Einsätzen (siehe dazu die Antwort zu Frage 5) ihren Werkeigentümergehaltungen nachgekommen.

Zu Frage 3:

Die Stadt führt keine Liste von Unfällen, welche als Folge von (Winter-)Wetterproblemen geschehen. Eine präzise Abgrenzung der Unfallursachen wäre im Einzelfall sehr schwierig.

Zu Frage 4:

Es gibt diesbezüglich keine Statistiken.

Zu Frage 5:

Zwischen dem 31. Dezember 2008 und dem 5. Januar 2009 arbeiteten die Einsatzkräfte der Stadt Bern (inkl. 25 vertraglich verpflichtete Fahrzeugführer privater Unternehmungen) wie folgt:

- 31. Dezember 2008 ab 12:45 Uhr alle Ressourcen/Einsatzkräfte (220 interne und externe Mitarbeiter)
- 31. Dezember 2008 ab 17:05 Uhr so genannte 1. Dringlichkeit (Hochleistungs- und Durchgangsstrassen, ÖV- und Notfallrouten; 25 interne und externe Mitarbeiter, 8 schwere LKWs)
- 1. Januar 2009 ab 05:00 Uhr alle Ressourcen/Einsatzkräfte (220 interne und externe Mitarbeiter)
- 2. Januar 2009 ab 05:00 Uhr alle Ressourcen/Einsatzkräfte (220 interne und externe Mitarbeiter)
- 3. Januar 2009 ab 18:35 Uhr so genannte 1. Dringlichkeit (25 interne und externe Mitarbeiter, 8 schwere LKWs)
- 4. Januar 2009 ab 05:00 Uhr so genannte 2. Dringlichkeit (Quartierstrassen, Velowege, Zufahrten zu Kirchen, Fussgängerverbindungen zu Schulhäusern, Industrie- und Gewerbeanlagen) ohne 1. Dringlichkeit (185 interne und externe Mitarbeiter, 100 mittlere und kleinere Fahrzeuge)
- 5. Januar 2009 ab 14:55 Uhr so genannte 1. Dringlichkeit plus 2. Dringlichkeit westlich der Aare (135 interne und externe Mitarbeiter, 75 Fahrzeuge).

Ein Standardeinsatz der 1. Dringlichkeit dauert drei Stunden. Die 2. Dringlichkeit benötigt jeweils sechs bis acht Stunden bis die Quartierstrassen, Trottoirs, Treppen und wichtigen Plätze einmal geräumt sind.

Zu Frage 6:

Die Stadt ist grundsätzlich für den Winterdienst im öffentlichen Raum zuständig. Das gesamte Einsatzgebiet umfasst 320 km Strassen und 650 km Trottoir, insgesamt 4.2 Mio. m² Fläche. Was private Räumdienste anbelangt, so hat die Stadt Bern mit diversen privaten Unternehmungen einen Dienstleistungsvertrag für insgesamt 30 Räumfahrzeuge. Abgesehen davon sind im öffentlichen Raum keine privaten Räumdienste im Einsatz; zuständig für den dortigen Winterdienst sind die rund 220 städtischen Mitarbeitenden. Was private Grundstücke anbelangt, so ist es Sache des jeweiligen Grundbesitzers zu entscheiden, wie und durch wen er die Schneeräumung ausführen lässt.

Zu Frage 7:

Der Pikett-Dienst der Stadt Bern funktioniert ausgezeichnet. Die Alarmierung hat jederzeit geklappt. Allerdings darf auch nicht verschwiegen werden, dass das Winterdienst-Personal im vergangenen Winter bisweilen bis ans Ende seiner Kräfte gefordert wurde. Der öffentliche Verkehr (BERNMOBIL) war bis auf einzelne Kursausfälle gut verfügbar. Aber es hat sich einmal mehr gezeigt, dass sich die Natur nicht in jeder Hinsicht kontrollieren lässt.

Zu Frage 8:

Der Schweizerische Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) hat für den Winterdienst eine Normensammlung herausgegeben. Diese Normen dienen als zentrale vorbereitende und ausführungstechnische Grundlage auch in der Stadt Bern. Folgende Normen sind für den Winterdienst massgebend:

- SN 640 750a Grundlagen
- SN 640 751 Lawinendienst
- SN 640 752a Personalinstruktion, Personalbedarf
- SN 640 754a Wetterinformation, Strassenzustandserfassung, Aufgebotsorganisation
- SN 640 755a Vorbereitungsmaßnahmen
- SN 640 756a Dringlichkeitsstufen, Winterdienst-Standard, Routenplan, Routenverzeichnisse und Einsatzplan

- SN 640 757a Bewegliche Mittel (Fahrzeuge, Maschinen und Geräte)
- SN 640 760b Schneecharakterisierung
- SN 640 761a Schneeräumung
- SN 640 763a Schneeräummaschinen
- SN 640 764b Anbauvorrichtung
- SN 640 765a Anforderungen an Schneepflüge
- SN 640 772b Bekämpfung der Winterglätte mit Streumitteln
- SN 640 774a Anforderungen an Streugeräte
- SN 640 775a Treibschneezäune
- SN 640 776b Stützwerke
- SN 640 778a Signalisation, bauliche Massnahmen

Zu Frage 9:

Differenzen zu anderen Gemeinden und Städten gibt es und gab es im vergangenen Winter zweifellos - aus ganz verschiedenen Gründen. In Basel beispielsweise sind die Anrainer für die Räumung der Trottoirs von Schnee und Eis verantwortlich. Weiter sind die klimatischen Bedingungen nicht vergleichbar: Ein See (Beispiel Zürich) oder eine andere Topografie (St. Gallen) wirken sich sehr stark auf das regionale Klima aus. Ferner sind die lokale Ausprägung des Wetters selber (vgl. einleitende Bemerkungen zum Berner Wetter) sowie die jeweilige Erwartungshaltung der Bewohnerinnen und Bewohner zentrale Faktoren. Direkte Vergleiche zu machen und daraus sinnvolle Schlussfolgerungen zu ziehen (Benchmarking), ist daher überaus schwierig. Wie einleitend dargestellt, gibt es gesicherte Vergleiche seitens der Fachorganisation FES in bezug auf die Kosten.

Zu Frage 10:

Doch.

Bern, 22. April 2009

Der Gemeinderat