

## **Interpellation Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold, SP): Winter in Bern – harte Zeiten für FussgängerInnen und Velofahrende**

Für einmal ist so richtig Winter – auch in Bern; die Landschaft ist verschneit und die Temperaturen liegen längere Zeit unter dem Gefrierpunkt. Dies freut viele Menschen, insbesondere die Kinder. Unangenehm und sogar gefährlich ist es für FussgängerInnen und Velofahrende. Während die Hauptachsen rasch von Schnee und Eis befreit wurden, bleibt die Situation für den Langsamverkehr problematisch, gefährlich und zum Teil lebensbedrohlich.

Die Trottoirs sind vereist und die Velostreifen nicht oder ungenügend von Schnee und Eis befreit. Leute die sich nur mit grösster Mühe bewegen können, gehören zum täglichen Bild. Ältere Menschen und solche, welche in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, können sich wegen der fehlenden Reinigung nicht oder kaum mehr fortbewegen. Wegen der fehlenden Schnee- und Eisbeseitigung verzichten viele auf die Benutzung des Velos. Es stellt sich die Frage, ob die Stadt Bern die Fussgängerinnen und Velofahrenden beim Wintersdienst vergessen hat. Nach etlichen Tagen werden zwar Trottoirs und Radstreifen mühsam von Eis und Schnee befreit, oft aber systematisch ganze Strassenzüge anstelle der Beseitigung neuralgischer und besonders gefährlicher Stellen.

Wir möchten vom Gemeinderat wissen:

1. Warum wurden und werden die Verkehrswege für den Langsamverkehr während längerer Zeit nicht oder nur ungenügend von Schnee und Eis befreit?
2. Ist sich der Gemeinderat bewusst, dass bei der Reinigung der Hauptverkehrswege die weggeräumten Schneemassen oft auf dem Radstreifen oder dem Trottoir landen und damit die Situation noch verschlechtert?
3. Wie viele Personalstunden wurden aufgewendet für a) die Reinigung von Strassen/öV, b) für Trottoirs und c) für Radwege und Radstreifen?
4. Welche Kosten verursachte die Reinigung gemäss Frage 3 für die drei Bereiche: a) Strassen/öV, b) Trottoirs und c) Velo?
5. Ist der Gemeinderat bereit, die für den Winterdienst zuständigen Stadtangestellten für die Problematik zu sensibilisieren und in Zukunft den Winterdienst für alle Verkehrsteilnehmenden mit ähnlicher Priorität durchzuführen?

Bern, 15. Januar 2009

*Interpellation Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold, SP), Stefan Jordi, Beni Hirt, Annette Lehmann, Hasim Sönmez, Ruedi Keller, Patrizia Mordini, Beat Zobrist, Rolf Schuler, Leyla Gül, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Thomas Göttin, Giovanna Battagliero, Ursula Marti, Rithy Chheng, Gisela Vollmer, Nicola von Greyerz*

### **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 ge-

schneit. 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 Winterdienstes. 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 m<sup>2</sup>. Die Winterdienstkosten lagen also in der Stadt Bern um 17,5 Prozent unter dem schweizerischen Durchschnitt.

Organisiert bzw. ausgeführt wird der Winterdienst 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. m<sup>2</sup> 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.*

Die konkreten Fragen beantwortet der Gemeinderat wie folgt:

*Zu Frage 1:*

Gemäss der oben 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
  
- 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.

*Zu Frage 2:*

Der Gemeinderat ist sich dessen bewusst. Im Standardfall sind die Räumfahrzeuge auf der Strasse mit den Fahrzeugen und Mannschaften auf den Trottoirs so koordiniert, dass der Schnee als Wall im Bereich Trottoirrende/Strassenrand zu liegen kommt und keine grösseren Behinderungen des Langsamverkehrs entstehen. Bei grossem Schneeanfall ist diese Situation allein wegen der grossen Schneemassen weit schwieriger zu lösen, weshalb vermehrte Behinderungen nicht zu vermeiden sind. Gänzlich verhindert werden könnten derartige Behinderungen nur, wenn der beseitigte Schnee jeweils direkt nach jedem Einsatz abgeführt würde. Ein solches Vorgehen wäre jedoch mit unverhältnismässig hohen Kosten verbunden.

*Zu Frage 3:*

Die Hauptarbeit wird für die Räumung der Trottoirs, Treppen, Radwege und Radstreifen geleistet; dafür werden die meisten Personalressourcen eingesetzt. Rund 10 Prozent der Personalstunden dienen den Arbeiten der 1. Dringlichkeit (Hauptverkehrsachsen), der Rest wird für die 2. und 3. Dringlichkeit (Quartierstrassen und Trottoirs) eingesetzt. Diese Aufteilung ist zweckmässig, zumal die Arbeiten der 1. Dringlichkeit vollständig maschinell erledigt werden können, was für die übrigen Arbeiten nur bedingt möglich ist.

*Zu Frage 4:*

Das Verhältnis der Gesamtkosten kann mit 30 Prozent für die 1. Dringlichkeit und 70 Prozent für die 2. und 3. Dringlichkeit beziffert werden. Die Differenz zu den reinen Personalkosten (Frage 3) ergibt sich aus der Tatsache, dass in der 1. Dringlichkeit auch Personal von externen Privatfirmen eingesetzt wird, welche höhere Vorhalte- bzw. Bereitstellungskosten verrechnen.

*Zu Frage 5:*

Die Mitarbeitenden des Tiefbauamts sind durch ihre langjährige Erfahrung entsprechend sensibilisiert. Der Gemeinderat hält an der Priorisierung gemäss VSS-Dringlichkeitsstufen fest.

Bern, 22. April 2009

Der Gemeinderat