

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Schulwegsicherheit konkret; Projektierungs- und Realisierungskredit

1. Worum es geht

Die sichere Gestaltung der Schulwege ist für die Stadt Bern eine wichtige Daueraufgabe. Der Gemeinderat hat bereits im Jahr 2012 ein Projekt zur Überprüfung der Verkehrssicherheit im Umfeld von allen 58 Schulhäusern und 99 Kindergärten auf Stadtgebiet lanciert. Der Stadtrat bewilligte in der Folge einen Planungs- und Realisierungskredit in der Höhe von Fr. 540 000.00 (SRB Nr. 2013-483). In Zusammenarbeit mit Vertretungen der zuständigen Schulleitungen und der Elternräte, Fachleuten der städtischen Stellen, der Kantonspolizei sowie mit externen Auftragnehmern wurden im unmittelbaren Schul- und Kindergartenumfeld systematisch Unfälle analysiert, Signalisationen und Sichtweiten an über 450 Fussgängerstreifen kontrolliert und Begehungen der Schulwege durchgeführt. Bis heute sind über 170 Massnahmen umgesetzt. Die noch verbleibenden Massnahmen werden im Rahmen von grösseren Strassenbauvorhaben realisiert.

Trotz den bereits ergriffenen Massnahmen beurteilten Schülerinnen und Schüler sowie Eltern die Schulwegsicherheit an einzelnen Stellen nach wie vor als ungenügend, insbesondere ausserhalb des unmittelbaren Schulumfelds. Dies bestätigen Rückmeldungen von Eltern, Elternräten und Schulleitungen. Die Schulwegsicherheit ist abhängig von den örtlichen Gegebenheiten, dem Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sowie den Verkehrsmengen. Diese Randbedingungen verändern sich laufend und es können daraus neue Sicherheitsdefizite entstehen.

Der Gemeinderat bewilligte aus diesen Gründen im Sommer 2018 einen Projektierungskredit für die Durchführung eines kooperativen Planungsverfahrens – das Projekt «Schulwegsicherheit konkret» – mit dem Ziel, die Sicherheitsdefizite bei 23 Schulhäusern nicht nur im unmittelbaren Schulumfeld, sondern auf dem ganzen Schulweg zu beheben. In enger Zusammenarbeit mit Elternräten, Schulleitungen und Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren identifizierte die Verkehrsplanung die Schwachstellen und entwickelte Massnahmen. Die insgesamt 239 Massnahmen verteilen sich auf 20 der insgesamt 22 Schulstandorte. Davon sind 91 Massnahmen *mit* und 148 Massnahmen *ohne* grösseren Planungsbedarf umsetzbar.

Für die Projektierung und Realisierung dieser 148 Massnahmen ohne grösseren Planungsbedarf zur Verbesserung der Schulwegsicherheit unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat einen Projektierungs- und Realisierungskredit in der Höhe von Fr. 800 000.00. Darin enthalten ist der vom Gemeinderat in eigener Kompetenz gesprochene Projektierungskredit von Fr. 150 000.00.

2. Ausgangslage

Das 2018 lancierte Projekt «Schulwegsicherheit konkret» orientiert sich an folgenden Zielen:

- Die Schulwegsicherheit soll in enger Zusammenarbeit mit den Elternräten, Schulleitungen und Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren verbessert werden.
- Die Schwachstellen im Wegnetz sollen identifiziert und geeignete Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit entwickelt und umgesetzt werden.

- Die Schulwegsicherheit soll gemäss den Bedürfnissen und Anliegen der Elternschaft sowie im Gleichschritt mit den baulichen Veränderungen an Schulhäusern optimiert werden.

Die Verkehrsplanung erhielt von den Schulleitungen und Elternräten insgesamt 267 Hinweise zu Sicherheitsdefiziten auf Schulwegen. Diese Hinweise wurden gesammelt, strukturiert und kartografisch erfasst. Vertreterinnen und Vertreter der Verkehrsplanung, der zuständigen Schulleitungen, der Elternräte, des städtischen Tiefbauamts, der Kantonspolizei (Verkehrsinstruktion) sowie externe Planungsbüros prüften die erfassten Schwachstellen gemeinsam vor Ort.

Das gewählte Vorgehen zielte auf eine möglichst gleichwertige Beurteilung und Behandlung der Schulhäuser. Bei den Begehungen der Schulwege zeigten sich keine Sicherheitsdefizite, die unverzüglich hätten behoben werden müssen.

In einem nächsten Schritt wurden Vorschläge für Massnahmen erarbeitet, die pro Schulhaus mit Vertreterinnen und Vertretern der Schule und des Elternrats besprochen sowie bei Bedarf überarbeitet und ergänzt wurden. Das Ergebnis sind 239 Massnahmen, die sich in zwei Kategorien zusammenfassen lassen:

- *Massnahmen ohne Planungsbedarf:* Massnahmen dieser Kategorie lassen sich einfach und in der Regel relativ schnell umsetzen (Signalisations- und Markierungsarbeiten sowie kleinere bauliche Massnahmen). Hierzu zählen beispielsweise folgende Massnahmen (Aufzählung ist nicht abschliessend):
 - Verkürzen oder Aufheben bzw. Verschieben von Parkfeldern zwecks besserer Übersicht;
 - Anbringen des Signals «Achtung Kinder», um Gefahrenstellen besser ersichtlich zu machen;
 - Strassenraumeinengungen mittels Horizontalversätzen, um das Tempo zu drosseln;
 - Erstellen von Querungshilfen wie Trottoirzungen oder neue Fussgängerstreifen.
- *Massnahmen mit Planungsbedarf:* Für Massnahmen dieser Kategorie müssen weitere Abklärungen getroffen und ein Projekt erarbeitet werden. Dazu zählen neue Fussgängerschutzinseln oder Trottoirverbreiterungen. Massnahmen, die sich im Perimeter eines bereits bestehenden Projekts befinden, werden in dieses integriert.

3. Projektbeschreibung

3.1 Das Projekt

Mit dem Projekt Schulwegsicherheit konkret liegt eine konsolidierte Auslegeordnung von Verbesserungsvorschlägen vor, die nun die etappierte Umsetzung erlaubt. Die Verbesserung der Verkehrsicherheit und speziell der Schulwegsicherheit wird in der Stadt Bern mit hoher Priorität behandelt; die Massnahmen sollen möglichst rasch umgesetzt werden.

Das vorliegende Projekt sieht die Realisierung der Massnahmen ohne Planungsbedarf vor, denn sie können mit geringem Aufwand projektiert und umgesetzt werden. Jene Massnahmen, die eine umfassende Planung erfordern, sollen nach Möglichkeit in Drittprojekten bearbeitet werden.

Nachfolgend eine Übersicht aller 239 Massnahmen. Für die 148 Massnahmen ohne Planungsbedarf liegen die Kostenschätzungen bereits vor.

| Schulstandort | Massnahmen <i>ohne</i> Planungsbedarf | | Massnahmen <i>mit</i> Planungsbedarf |
|--------------------------------------|---------------------------------------|----------------|--------------------------------------|
| | Anzahl | Kosten Fr. | Anzahl |
| West | | | |
| Bethlehemacker | 2 | 36 000 | 0 |
| <i>Tscharnergut (keine Eingaben)</i> | | | |
| Stapfenacker | 4 | 20 000 | 1 |
| Kleefeld | 2 | 10 000 | 1 |
| <i>Bümpliz/Höhe (keine Eingaben)</i> | | | |
| Schwabgut | 8 | 17 500 | 1 |
| Oberbottigen | 3 | 10 000 | 0 |
| Nord | | | |
| Breitfeld/Wankdorf | 8 | 5 000 | 0 |
| Lorraine/Wylergut | 5 | 50 000 | 8 |
| Spitalacker/Breitenrain | 26 | 135 000 | 11 |
| Länggasse (inkl. Hochfeld 1+2) | 18 | 72 500 | 25 |
| Rossfeld | 2 | 15 000 | 8 |
| Ost | | | |
| Laubegg | 8 | 45 000 | 8 |
| Manuel | 6 | 30 000 | 12 |
| Altstadt/Schosshalde | 6 | 40 000 | 3 |
| Kirchenfeld | 15 | 30 000 | 2 |
| Süd | | | |
| Munzinger | 2 | 0 | 0 |
| Pestalozzi | 3 | 15 000 | 2 |
| Marzili/Sulgenbach | 28 | 106 000 | 8 |
| Brunnmatt/Steigerhubel | 2 | 5 000 | 1 |
| Total | 148 | 642 000 | 91 |

Der von Stadtteil zu Stadtteil abweichend grosse Massnahmenbedarf ist u.a. auf vielschichtige städtebauliche Unterschiede zurückzuführen. Haben Schulstandorte ein grosses Einzugsgebiet in Quartieren mit einem engmaschigen Strassennetz und geringen Strassenbreiten, sind unübersichtliche Kreuzungen, geringe Trottoirbreiten und enge Verhältnisse auf Schulwegen keine Seltenheit und der Massnahmenbedarf entsprechend gross (vgl. Abb. 1). Dies verdeutlicht die hohe Massnahmendichte in denn Stadtteilen II, III und V. In den Stadtteilen IV und VI hingegen ist das Strassennetz deutlich weniger engmaschig. Zudem sind im Stadtteil VI einzelne Schulstandorte so gelegen, dass sie über ein Einzugsgebiet verfügen, in dem keine oder nur sehr wenige befahrene Strassen gequert werden müssen, wie beispielsweise im Tscharnergut. Weiter zeigt, dass je jünger ein Quartier ist, desto eher im Zuge des Entstehungsprozesses die Verkehrs- und Schulweg-sicherheit von Beginn an mitgedacht und entsprechend geplant worden ist.

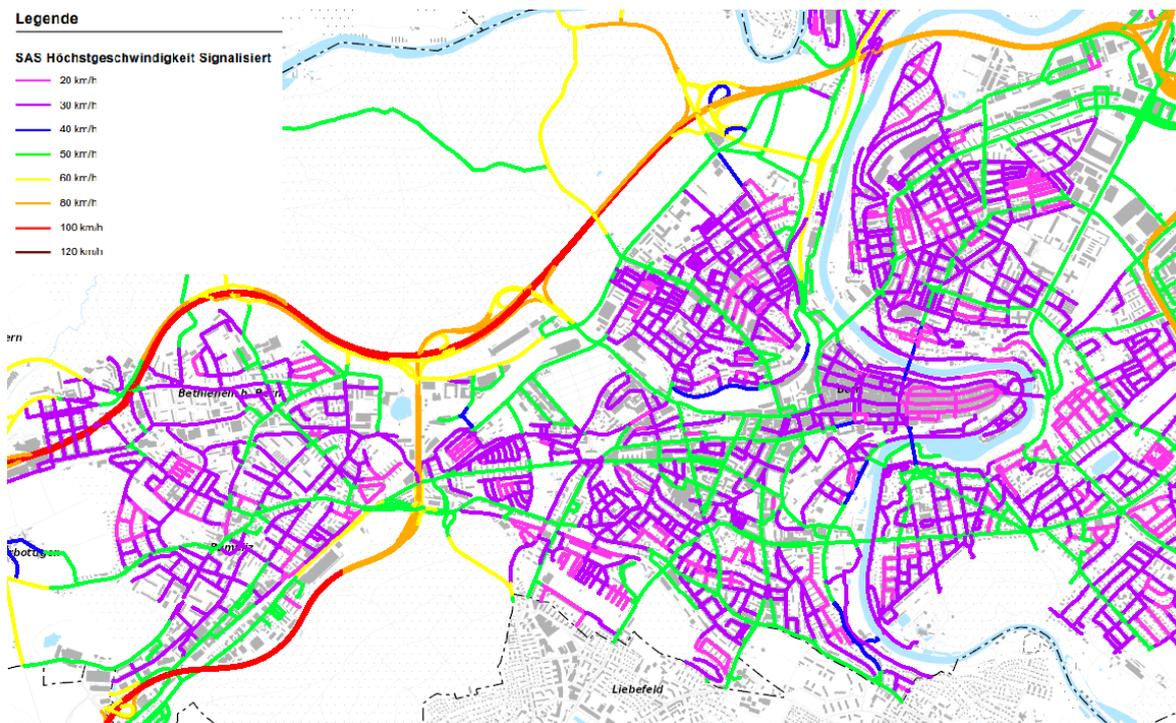


Abbildung 1: Engmaschigkeit des Strassennetzes in den verschiedenen Stadtteilen

3.2 Termine

Ziel des Projekts ist es, die 148 Massnahmen ohne Planungsbedarf bis im 4. Quartal 2024 zu realisieren. Da die Massnahmen mit Planungsbedarf im Rahmen von Drittprojekten realisiert werden, hängt der Zeitpunkt der Umsetzung vom Fahrplan der Drittprojekte ab.

4. Kosten

4.1 Projektierungs- und Realisierungskredit

Die Kosten der bisherigen und geplanten Arbeiten für das Projekt «Schulwegsicherheit konkret» sind untenstehend zusammengestellt:

| | | |
|----------------------------------------------------------------|------------|-------------------|
| Projektierungskredit «Schulwegsicherheit konkret» ¹ | Fr. | 150 000.00 |
| Realisierung der Massnahmen <i>ohne</i> Planungsbedarf | Fr. | 642 000.00 |
| Reserve | Fr. | 8 000.00 |
| Total Kosten (inkl. MwSt.) | Fr. | 800 000.00 |

4.2 Folgekosten

4.2.1 Kapitalfolgekosten

| Investition | 1. Jahr | 2. Jahr | 3. Jahr | 10. Jahr |
|----------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Anschaffungs-/Restbuchwert | 800 000.00 | 90 000.00 | 80 000.00 | 10 000.00 |
| Abschreibung 10 % | 10 000.00 | 10 000.00 | 10 000.00 | 10 000.00 |
| Zins 1.22 % | 9 760.00 | 1 100.00 | 975.00 | 120.00 |
| Kapitalfolgekosten | 19 760.00 | 11 100.00 | 10 975.00 | 10 120.00 |

¹ Gemeinderatskredit vom 4. Juli 2018

Die Kapitalfolgekosten setzen sich aus den Kosten für die Abschreibungen und der Verzinsung des investierten Kapitals zusammen. Der Anschaffungswert ist das zu Beginn investierte Geld, beim vorliegenden Kredit die Fr. 800 000. Der Restbuchwert ist der Anschaffungswert abzüglich der Abschreibungen über eine bestimmte Nutzungsdauer, hier 10 Jahre. Mit der oben abgebildeten Tabelle wird also berechnet, wieviel vom Anschaffungswert jährlich über die entsprechende Nutzungsdauer abgeschrieben wird. Die Abschreibungen sind planmässige und/oder ausserplanmässige Wertminderungen von Vermögen. Da es sich mehrheitlich um Markierungs- und Signalisationsmassnahmen handelt, wird von einer Nutzungsdauer von 10 Jahren ausgegangen.

4.2.2. Betriebsfolgekosten

Es ist mit keinen Betriebsfolgekosten zu rechnen, die ausserhalb der üblichen Strassensanierungskosten anfallen.

5. Werterhalt und Mehrwert

| | Werterhalt | Mehrwert |
|-------------------------------|------------|----------|
| Massnahmen Schulwegsicherheit | 0% | 100% |

6. Beiträge Dritter

Es sind keine Beiträge Dritter zu erwarten.

7. Nutzen des Geschäfts

Mit dem vorliegenden Projekt lässt sich die Schulwegsicherheit an zahlreichen Stellen in der ganzen Stadt verbessern. Dabei liegt der Fokus nicht nur auf dem direkten Schulumfeld, sondern berücksichtigt erstmals auch die Schulwege. Die erarbeiteten Massnahmen sind breit abgestützt, wirksam und können mit relativ geringem Aufwand realisiert werden.

Antrag

1. Der Stadtrat bewilligt für die Schulwegsicherheit konkret einen Projektierungs- und Realisierungskredit von Fr. 800 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung I5800119 (Kostenstelle 580200, PG580100).
2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 15. September 2021

Der Gemeinderat