

Interpellation Fraktion FDP (Dolores Dana / Philippe Müller, FDP): Poller-Posse ohne Ende?

Im Zuge der Umsetzung der rot-grünen Verkehrspolitik sind im Zentrum von Bümpliz sowie in der Innenstadt Poller installiert worden, die den motorisierten Verkehr verhindern und aus der Innenstadt verbannen sollen. Die Poller sind tatsächlich in aller Munde, aber weniger wegen ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung. Seitdem die Poller in der oberen Altstadt und im Zentrum von Bümpliz eingeführt worden sind, häufen sich die Meldungen über aufgespiesste Fahrzeuge, Personenschäden, nicht funktionierende Poller etc.

Die Poller-Posse wird für die Bevölkerung zunehmend zum Poller-Koller, umso mehr als auch Personen zu Schaden gekommen sind.

Daher ersuchen wir den Gemeinderat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wer kommt für die Personen- und Sachschäden auf, die durch falsch funktionierende Poller verursacht werden?
2. Wer kommt für Personen- und Sachschäden auf, die durch richtig funktionierende Poller verursacht werden? Muss ein Autofahrer, der ein Fahrverbot missachtet, damit rechnen, dass sein Fahrzeug aufgespießt wird?
3. Erachtet der Gemeinderat aufgrund dieser Erfahrungen die Verhältnismässigkeit nach wie vor als gewährt zwischen den Interessen der rot-grünen Mehrheit, den Verkehr unbedingt zu verhindern, und den Interessen der Bevölkerung auf Schutz vor Körperverletzung und Sachbeschädigung?
4. Durch welche Massnahmen sollen solche Personen- und Sachschäden in Zukunft verhindert werden?
5. Ist der Gemeinderat bereit, andere Gesetzesverletzungen (z.B. Flucht von Straftätern in die Reithalle, Sprayereien, unerlaubte Demonstrationen) mit vergleichbar rigiden Massnahmen durchzusetzen, wie diese Fahrverbote?
6. Wie wurde der Poller-Lieferant evaluiert? Welche Kriterien gaben den Ausschlag für den Zuschlag an den Lieferanten?

Bern, 29. März 2007

Interpellation Fraktion FDP (Dolores Dana/Philippe Müller, FDP), Yves Seydoux, Christoph Zimmerli, Pascal Rub, Thomas Balmer, Anastasia Falkner, Sandra Wyss, Christian Wasserfallen, Jacqueline Gafner Wasem, Karin Feuz-Ramseyer, Hans Peter Aeberhard

Antwort des Gemeinderats

In Beantwortung einer Dringlichen Interpellation Ernst Stauffer (ARP) hat der Gemeinderat anlässlich der Stadtratssitzung vom 3. Mai 2007 in gleicher Angelegenheit einige grundsätzliche Überlegungen dargelegt, die nach wie vor Gültigkeit haben:

„In vielen Städten der Schweiz und Europas sind die historischen Stadtzentren verkehrsfrei oder zumindest verkehrsarm, so z.B. in Luzern, Bellinzona, Brig, Zürich,

St. Gallen, Lyon, Florenz, Mailand, München, Strassburg usw. Ziel dieser Massnahme ist es, die Innenstädte als Flanierzonen für Fussgängerinnen und insbesondere für Touristen attraktiver und ihre historischen Qualitäten erlebbar zu machen.

Die meisten Städte haben sich bei der Aufwertung ihres historischen Kerns für eine Fussgängerzone entschieden. In Bern, Grenchen oder in Burgdorf wurde mit der „Begegnungszone“ eine mildere Form der Verkehrsberuhigung, nämlich die Koexistenz gewählt: Das historische Zentrum ist zwar für Anwohnende und Berechtigte auch mit dem Auto noch zugänglich, mit Tempo 20 und Fussgängervortritt liegt die Priorität aber ganz klar beim Flanieren und Geniessen. „Nicht verkehrsfrei, aber ruhiger“, hiess das Motto des Konzepts „Begegnungszone Untere Altstadt“, das in einer breiten Partnerschaft von Anwohnenden, Behörden, Gewerbe- und Leistvertretern vor einigen Jahren erarbeitet und 2005 realisiert wurde. Voraussetzung war die Verlegung von öffentlichen Parkplätzen in die Parkhäuser (noch nicht ganz abgeschlossen) und die Unterbindung des zonenfremden Durchgangverkehrs. Der Verkehrskompromiss Innenstadt und die „Begegnungszone Untere Altstadt“ wurden von Stadtrat und Bevölkerung (Abstimmungen Verkehrskompromiss 1997 und Sanierung Kram- und Gerechtigkeitsgasse 2004) breit unterstützt.

Die Polleranlagen dienen der Umsetzung dieser für die Innenstadt beschlossenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Nötig wurden sie, weil sich zahlreiche Verkehrsteilnehmende nicht an die geltenden Fahrverbote gehalten haben und die Polizei nicht genügend Kapazitäten für regelmässige Kontrollen hat.

Die Erfahrung zeigt, dass Veränderungen von Verkehrssituationen – wie die Einführung von Polleranlagen – in einer Anfangsphase regelmässig zu einer gewissen Verunsicherung und zu einer temporären Häufung von Zwischenfällen führen. Dies hat sich leider auch bei der Einführung der Polleranlagen bewahrheitet; seit August 2006 wurden für sämtliche Polleranlagen im öffentlichen Raum (inkl. Zentrum Paul Klee) insgesamt 10 Unfälle polizeilich registriert.

Mit ähnlichen Anfangsschwierigkeiten waren auch andere Orte – beispielsweise Köniz, Bellinzona und Brig – konfrontiert, welche vergleichbare Polleranlagen eingeführt haben. Dort fand dies aber offenbar weniger Beachtung in den Medien. Zu berücksichtigen ist zudem, dass für Polleranlagen gilt, was die Erfahrung grundsätzlich für alle Hindernisse im Strassenraum bestätigt: Unfälle können nie mit 100-prozentiger Sicherheit ausgeschlossen werden. Jährlich werden in der Stadt Bern über 150 Selbst- und Schleuderunfälle registriert.

Die Direktionen für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün bzw. für Sicherheit, Umwelt und Energie haben die Situation bei den Polleranlagen eingehend analysiert und dabei auch externe Experten beigezogen. Insbesondere haben sie an der Hotelgasse zwischen dem 16. April (Abend) und dem 19. April (Mittag) 2007 eine Videobeobachtung durchführen lassen. Diese hat gezeigt, dass die Poller zwar technisch einwandfrei funktionieren, die gesamte Verkehrssituation und Information rund um die Polleranlage aber verbessert werden kann und muss. Die zuständigen Stellen haben deshalb in verschiedenen Etappen Verbesserungen eingeführt und überprüfen weitere Massnahmen.“

Die einzelnen Fragen der Interpellation beantwortet der Gemeinderat wie folgt:

Zu Frage 1:

Untersuchungen haben ergeben, dass es keine Poller gibt, welche *falsch* funktionieren.

Zu Frage 2:

Alle bisher angestellten Untersuchungen zeigen dasselbe Resultat: Die Poller als solche funktionieren einwandfrei. Kollisionen mit Pollern sind auf zu nahes Aufschliessen zum vorausfahrenden Fahrzeug sowie auf unangepasste Geschwindigkeit zurückzuführen. Für die Schäden an den Pollern sowie an den beteiligten Fahrzeugen ist in solchen Fällen grundsätzlich der Lenker bzw. die Lenkerin verantwortlich.

Zu Frage 3:

Die hier diskutierten Polleranlagen ermöglichen Flanierzonen und steigern damit die Attraktivität des betroffenen Stadtteils; zudem schützen sie die Anwohnenden vor übermässigem Durchgangsverkehr. Diesen Zielsetzungen misst der Gemeinderat hohes Gewicht bei. Die Erfahrung zeigt zudem, dass Veränderungen von Verkehrssituationen in einer Anfangsphase regelmässig zu einer gewissen Verunsicherung und zu einer temporären Häufung von Zwischenfällen führen. Dies hat sich leider auch bei der Einführung der Polleranlagen bewahrt. Der Gemeinderat ist jedoch überzeugt, dass eine gewisse Angewöhnungszeit sowie die inzwischen eingeleiteten Massnahmen die Zwischenfälle auf ein vertretbares Minimum beschränken werden.

Zu Frage 4:

Bereits Anfang April 2007 wurden auf der linken Seite der Poller, bei der Steuerungssäule, Informationstafeln mit einem Hinweissignal aufgestellt. Nach durchgeführter Videoanalyse wurden Ende April folgende weiteren Massnahmen getroffen:

- Installation eines zweiten Hinweissignals auch auf der rechten Fahrbahnseite;
- Verbesserung der Bodenmarkierung im Bereich der Polleranlage;
- Markierung der Poller selber: Diese wurden – wie beim Zentrum Paul Klee – auf ganzer Höhe auf der Vor- und Rückseite mit gelbschwarzer Folie beklebt;
- Anbringen einer Klebefolie auf der Steuersäule in Deutsch, Französisch, Italienisch und Englisch mit einem erläuternden Kurztext.

Die zuständigen Fachstellen prüfen zurzeit weitere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation und Information. Dabei geht es beispielsweise um eine Verbesserung der Lichtsignalisation oder um die Frage, ob das automatische Anheben und Absenken des Pollers bei Velodurchfahrten beibehalten werden soll.

Zu Frage 5:

Der Gemeinderat ist bestrebt, im Rahmen der vorhandenen Ressourcen und unter Beachtung des Verhältnismässigkeitsgrundsatzes alle Gesetzesverletzungen adäquat zu verfolgen. Bei regelmässig nicht beachteten Durchfahrverboten in stark frequentierten Flanierzonen erweist sich das Installieren von Polleranlagen als angemessene Massnahme, zumal für verstärkte Polizeikontrollen die vorhandenen Personalkapazitäten nicht ausreichen.

Frage 6:

Die Firma Glassey SA, Martigny, wurde im Rahmen eines ordentlichen Beschaffungsverfahrens ausgewählt. Als Kriterien wurden die Kosten, die Leistungen des Systems sowie die Erfahrung der Firma mit Polleranlagen bewertet.

Bern, 30. Mai 2007

Der Gemeinderat