

**Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Kurt Rügsegger/Roland Jakob): Betonpoller, Poller, Strassenverengungen: Neue Gefahrenstellen!**

In der Matte an der Aarstrasse ereignet sich Ende 2012 ein tragischer Autounfall. Diesen Unfall nahm die Stadt aber offenbar zusätzlich zum Anlass im Rahmen von Sofortmassnahmen an der Aarstrasse bauliche Massnahmen zu ergreifen und die Fahrbahn weiter zu verengen. Nach Auffassung der Postulanten wurden durch die Verengung und die Erstellung von Pollern zusätzliche Gefahren für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen. Auch erstaunt, weshalb angesichts der projektierten 680'000 Franken teuren Polleranlage und dem vorgesehenen Rückbau der Aarstrasse gleichwohl vom Gemeinderat eine u.E. kontraproduktive teure gefährliche Mehrfachschikane erstellt wurde. Aus unlängst erschienen Medienberichten ist zudem ersichtlich, dass die Verengungen nicht nur für Automobilisten sondern auch für Velofahrer zur gefährlichen Falle werden kann. Dies ist insbesondere bei winterlichen Verhältnissen und bei reduziertem Winterdienst gegeben.

Der Gemeinderat wird höflich um Prüfung der folgenden Fragen ersucht:

1. Es sei ein Bericht vorzulegen, ob sich nebst dem erwähnten tragischen Unfall an der Matte im Zusammenhang mit den unzähligen Verkehrsbeschränkungsmassnahmen (Poller/Verengungen etc.) in der Stadt Bern auch noch andere Unfälle an „mit Beton oder Pollern gesicherten“ Standorten in den Letzten vier Jahren ereignet haben und welche Lehren wurden aus den gemachten Erkenntnissen gezogen?
2. Es sei zu prüfen, ob durch die nun neu vorgenommene Verengung und die baulichen Massnahmen (massive Betonabschränkung/Poller) an der Aarstrasse nicht zusätzliche Gefahrenstellen geschaffen wurden, die zu neuen Unfallsituationen führen könnten?
3. Es sei ein entsprechender Bericht vorzulegen, der aufzeigt, nach welchen Kriterien Verkehrsbeschränkungsmassnahmen (Verengungen, Einbau von Poller, Abschränkungen, künstliche Strassenbelagsaufbauten wie an der Stadtbachstrasse etc.) erarbeitet werden und wie die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmer gewichtet werden.
4. Der Gemeinderat solle in einem Bericht aufzeigen, welche Direktionsstellen, welchen Kostenaufwand generierten und wie viel die zusätzlichen Massnahmen an der Aarstrasse an Kosten verursachten und wie die Kosten auf welche Dienststelle im PGB verrechnet wurden.

Bern, 12. Dezember 2013

*Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Kurt Rügsegger, Roland Jakob*

*Mitunterzeichnende: Simon Glauser, Ueli Jaisli*

**Antwort des Gemeinderats**

Der tragische Verkehrsunfall an der Aarstrasse Ende Dezember 2012 hat den Gemeinderat tief betroffen gemacht. Er hat es deshalb sehr begrüsst, dass unter Federführung der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün umgehend Massnahmen geprüft und umgesetzt wurden, um die Verkehrssicherheit zu verbessern: Kurzfristig wurden im Frühjahr 2013 auf der Aarstrasse zwei zusätzliche Einengungen realisiert, um die Fahrgeschwindigkeit zu reduzieren und für den Fussverkehr sichere Querungsmöglichkeiten zu schaffen; seit Herbst 2013 gilt zudem im fraglichen Bereich Tempo 30. Diese Massnahmen wurden seinerzeit in Abstimmung mit Vertretungen des Matteleists und der Kantonspolizei eingeführt.

Für den Gemeinderat ist die Förderung der Verkehrssicherheit ein sehr grosses Anliegen und sie stellt eine Daueraufgabe dar, welcher die zuständigen Stellen seit mehr als 20 Jahren systematisch nachkommen. 1993 wurde mit einem Kreditbeschluss des Stadtrats der Massnahmenplan Verkehrssicherheit (MVS) ins Leben gerufen. Der Massnahmenplan und das darauf basierende Verkehrssicherheitskonzept der Stadt Bern stellen dabei drei Punkte in den Vordergrund: Erstens die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur durch die Sanierung von Unfallschwerpunkten, zweitens die Durchführung von Informationskampagnen für die Bevölkerung und drittens flankierende Massnahmen wie beispielsweise die Montage von Trixi-Spiegeln an 110 Lichtsignalanlagen, um den toten Winkel von Lastwagen zu entschärfen. Um die Ursachen von Verkehrsunfällen klären zu können, lokalisiert und analysiert die städtische Verkehrsplanung anhand der Unfallstatistik zusammen mit der Kantonspolizei laufend Unfallschwerpunkte und realisiert Massnahmen, um die Unfallstellen zu entschärfen. Für ihr Engagement zugunsten der Verkehrssicherheit wurde die Stadt Bern 2011 von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) mit dem Preis „Engagierte Gemeinde“ ausgezeichnet. Das seinerzeitige Ziel, die Strassenverkehrsunfälle innerhalb von 10 Jahren um 20 Prozent zu senken, wurde 2002 erreicht. Die neue, im Jahr 2002 vom Gemeinderat beschlossene Zielsetzung verlangte eine weitere Reduktion der Verkehrsunfälle mit Personenschaden um 10 Prozent bis 2012; auch dieses Ziel wurde erreicht. Aktuelle Zahlen des Bundesamts für Strassen ASTRA zeigen, dass die Anzahl verunfallter Personen in der Stadt Bern zwischen 2004 (238 Personen) und 2013 (143 Personen) signifikant abgenommen hat (ASTRA; Städtevergleich zur Verkehrssicherheit, 2014).

Trotz dieser erfreulichen Entwicklung ist eine weitere Verminderung der Unfälle und Unfallfolgen oberstes Ziel der Verkehrssicherheit. In diesem Zusammenhang hat der Stadtrat am 5. Dezember 2013 beispielsweise einen Kreditantrag des Gemeinderats über Fr. 540 000.00 zu Gunsten der Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulhaus- und Kindergartenstandorten bewilligt. Ziel der Vorlage ist es, die Schulwege der Kinder in der Stadt Bern noch sicherer zu machen und im Umfeld von 300 Metern von Schulhäusern und Kindergärten Verkehrssicherheitsmassnahmen umzusetzen. Dazu laufen die Umsetzungsarbeiten.

Vor diesem Hintergrund nimmt der Gemeinderat zu den einzelnen Punkten des Vorstosses wie folgt Stellung:

*Zu Punkt 1 und 3:*

Ziel des Gemeinderats ist es, die Lebens- und Wohnqualität in der Stadt Bern hoch zu halten und die Stadt lebenswert, kinder- und altersfreundlich sowie wohnlich zu gestalten. Dabei kommt der Stadtverträglichkeit des Verkehrs eine grosse Bedeutung zu. Angesichts der steigenden Mobilitätsbedürfnisse ist sie eine grosse Herausforderung und ein zentrales Thema der Stadtentwicklung. Stadtverträglichkeit bedeutet einerseits hohe Verkehrssicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden wie Fussgängerinnen und Fussgänger - insbesondere Kinder und ältere Leute - sowie Velofahrende. Andererseits gilt es insbesondere die Wohnquartiere vor unerwünschtem Durchgangsverkehr, überhöhten Geschwindigkeiten, unerwünschtem Lärm und Luftverunreinigungen zu schützen. Um diese Ziele zu erreichen, kommen je nach Ort und Handlungsbedarf unterschiedliche Instrumente und Massnahmen zum Zug, welche sich in der Umsetzung nach den gängigen strassenverkehrstechnischen Normen und Vorgaben richten. Dabei messen die städtischen Stellen dem Aspekt Verkehrssicherheit grosse Bedeutung zu.

Wie erwähnt analysieren die städtischen Stellen zusammen mit der Kantonspolizei laufend das Unfallgeschehen und führen Unfallschwerpunkte konsequent einer Sanierung zu. Weiter überprüft die Verkehrsplanung jeweils Meldungen von Bürgerinnen oder Bürgern sowie Quartierorganisationen zu kritischen bzw. gefährlichen Stellen in der Stadt vor Ort und löst je nach Gefahrenpotential entsprechende Massnahmen aus. Unfälle, die sich in Zusammenhang mit den vom Vorstoss angesprochenen verkehrsbeschränkenden bzw. geschwindigkeitsreduzierenden Massnahmen ereignet

haben, sind den zuständigen Stellen nicht bekannt. Der Gemeinderat leitet daraus ab, dass diese Massnahmen kein erhöhtes Unfallrisiko bergen und lehnt es ab, zusätzlich zu den laufenden Massnahmen den vom Vorstoss geforderten Bericht zu erstellen. Lieber setzt er die dazu erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen für die Umsetzung konkreter Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit ein.

*Zu Punkt 2 und 4:*

Die an der Aarstrasse umgesetzten Sofortmassnahmen (Einengungen, Tempo 30) wurden von den zuständigen Stellen (Verkehrsplanung und Tiefbauamt) im Rahmen ihrer ordentlichen Tätigkeit vorbereitet und umgesetzt. Finanziert werden die Massnahmen über den vom Stadtrat am 23. Mai 2013 bewilligten Kredit für die Erstellung der Polleranlage Matte; dies wurde im entsprechenden Stadtratsvortrag transparent ausgewiesen (Kap. 6 und 9).

Die bisherigen Erfahrungen mit den 2013 umgesetzten Sofortmassnahmen zeigen, dass sie keine Gefahr für die Verkehrsteilnehmenden darstellen. Gemäss Unfallstatistik haben sich dort seither keine Unfälle ereignet. Auch gingen diesbezüglich keine Meldungen von Bürgerinnen und Bürgern ein. Die Überprüfung der Einhaltung von Tempo 30 wird - wie in solchen Fällen üblich und von Gesetzes wegen vorgegeben - rund ein Jahr nach der Einführung erfolgen, also bis Ende 2014. Der Gemeinderat ist insgesamt überzeugt, dass die getroffenen Massnahmen das Ziel erreicht und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden erhöht haben.

### **Antrag des Gemeinderats**

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Bern, 11. Juni 2014

Der Gemeinderat