

0901 Interpellation (FDP)

"Sicherheit für den Langsamverkehr bei Schnee und Eis"

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

Der Gemeinderat wird ersucht, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

- Wie beurteilt der Gemeinderat die Ökobilanz beim Einsatz von verschiedenen Streumitteln, insbesondere bezüglich Streusalz und Splitt?
- Werden im Winterdienst auf die besonderen Sicherheitsbedürfnisse von Fussgängern und Velofahrern Rücksicht genommen?
- Werden im Winterdienst auf die topografischen (z. B. Gefälle), demografischen (z. B. Quartiere mit vielen Senioren) und geografischen (z. B. Zugänge zum öV) Gegebenheiten Rücksicht genommen?
- Wie beurteilt der Gemeinderat die Frage einer allfälligen Werkhaftung (Art. 58 OR) falls – allenfalls aufgrund eines ungenügenden Winterdienstes – Velofahrer und Fussgänger verunfallen?
- Ist der Gemeinderat bereit, den Winterdienst aufgrund der Erfahrungen, insbesondere für Fussgänger und Velofahrer zu optimieren?

Begründung

Die letzten Wochen brachten starken Schneefall, verbunden mit grosser Kälte. Obschon der Winterdienst der Gemeinde Köniz für den Motorfahrzeugverkehr dabei als genügend bezeichnet werden kann, ergeben sich grosse Probleme für Fussgänger und Velofahrer. Starke Eisglätte auf Trottoirs (die nur minimal mit Splitt und Sand bestreut werden) und auf Quartierstrassen die auch dem Fussgänger- und Veloverkehr dienen und durch Schneehaufen versperrte Durchgänge sind typisch. Insbesondere in Quartieren in Hanglagen wird damit die Situation, gerade für die immer zahlreicheren älteren Personen, äusserst problematisch und gefährlich.

Angesichts der Tatsache, dass z. B. die Stadt Zürich (die mit ihrem Winterdienst als beispielhaft gilt), darauf hinweist, dass die Ökobilanz von Taumitteln besser ist, als diejenige von Splitt, angesichts der Tatsache, dass z. B. Prof. Poldena im Kommunalmagazin darauf hinweist, dass die körperliche Unversehrtheit von Fussgängern grossen Einsatz rechtfertigt und der Winterdienst für Fussgänger strengerer Anforderungen zu genügen habe als für den Motorfahrzeugverkehr, andernfalls eine Haftpflicht nicht ausgeschlossen werden kann, und angesichts der Tatsache, dass im Merkblatt „Winterdienst“ des Kommunalmagazins von einer Streusalzpflicht auf Trottoirs (innerorts) ausgegangen wird, stellt sich die Frage ob der Winterdienst der Gemeinde Köniz, im Interesse des Langsamverkehrs, nicht optimiert werden müsste.

Eingereicht

16. Januar 2009

Unterschrieben von 30 Parlamentsmitgliedern

Mark Stucki, Peter Antenen, Hanspeter Kohler, Bernhard Bichsel, Daniel Oester, Heinz Engi, Evelyn Bühler, Thomas Herren, Hans Moser, Stefan Lehmann, Niklaus Hofer, Elisabeth

Rüeggsegger, Ignaz Caminada, Valentin Lager, Markus Bont, Rolf Zwahlen, Liz Fischli-Giesser, Rita Sidler Omoregbee, Hugo Staub, Anna Mäder, Stephie Staub-Muheim, Claudia Egli, Andreas Jungo, Ursula Wyss, Christoph Salzman, Christian Roth, Alfred Arm, Harald Henggi, Annemarie Berlinger-Staub

Antwort des Gemeinderates

Ausgangslage

Am 22. Februar 2009 war unter <http://meteo.sf.tv/sfmeteo/www.php?id=200902221837> Folgendes zu lesen (Ausschnitte):

"Der lange Winter wird uns in Erinnerung bleiben, besonders in der Region Bern. Dort war letztmals 1985 ein Winter noch kälter. An den meisten übrigen Messstellen in der Deutschschweiz war der Winter 05/06 noch minim kälter. Immerhin handelt es sich um den zweitkältesten Winter der letzten 20 Jahre."

"Bereits Ende Oktober, genauer am 30. Oktober, schneite es zum ersten Mal bis ins Flachland. Von da an blieb es meist winterlich."

"Besonders hartnäckig hielt sich die Schneedecke nach den intensiven Schneefällen kurz vor Weihnachten im Raum Bern. So gab es bis heute (22. Februar 2009) bereits 65 Tage mit einer Schneedecke von mehr als 5 Zentimetern Dicke. Gemäss Aufzeichnungen des damaligen Meteorologischen Zentralanstalt (MZA) liegt der Rekord bei 69 Tagen, aus dem 'Seegfrörni-Winter' 1962/63. Dieser Rekord dürfte gebrochen werden, da Schneefall auch noch im März und April möglich ist."

Diese Situation stellte an das verantwortliche Personal höchste Anforderungen, der Ressourceneinsatz war weit überdurchschnittlich. Dies im Gegensatz zu den früheren eher milden Wintern, in denen die Ressourcen (Personal, Fahrzeuge, Salz usw.) vergleichsweise sparsam eingesetzt werden konnten. Da der Schnee üblicherweise nie lange liegen bleibt, wird auf die Schwarzräumung etlicher Verkehrsflächen verzichtet. Im Winter 2008/2009 war darauf kein Verlass, dass ein Wärmeeinbruch die weisse Pracht innert Kürze weg schmelzen liess. Dies kann in Zukunft vermieden werden, indem mehr Flächen schwarzgeräumt werden, was höhere Kosten zur Folge haben wird.

Zu den Fragen:

Wie beurteilt der Gemeinderat die Ökobilanz beim Einsatz von verschiedenen Streumitteln, insbesondere bezüglich Streusalz und Splitt?

Während in den 80-er Jahren der Salzeinsatz im Winterdienst verpönt war, zeigen neuere Untersuchungen im In- und Ausland (z. B. durch das Institut Raum-Umwelt-Sicherheit im Auftrag des CH-Bundesamtes für Strassen oder die Studie der Hydrotox GmbH zusammen mit dem Ökoinstitut e. V. im Auftrag des Umweltbundesamtes Deutschland), dass Streusalz an Stelle von Splitt das kleinere von zwei Übeln ist. Heute werden in Köniz ca. 55% der Verkehrsflächen ohne und 45% mit Taumittel (Salz) behandelt.

Werden im Winterdienst auf die besonderen Sicherheitsbedürfnisse von Fussgängern und Velofahrern Rücksicht genommen?

Die folgenden Verkehrsflächen für den Langsamverkehr werden schwarz geräumt:

- Sämtliche separaten Radstreifen (Muhlerstrasse, Seftigenstrasse, Wabersackerstrasse und Hallmattstrasse)
- Sämtliche öffentlichen Treppen (Handarbeit)

- Sämtliche Zugänge zu den Haltestellen von Bus und Tram
- Trottoirs mit starkem Gefälle

Die übrigen Trottoirs werden geräumt, gesplittet oder mit Sand behandelt. Die Radstreifen auf den Hauptverbindungsachsen werden mit der Räumung der übrigen Verkehrsflächen vom Schnee befreit. Bei starkem Schneefall können hier Schneewälle entstehen, weil auch das Trottoir geräumt wird und zwischen Strasse und Trottoir der Schnee gelagert werden muss. Oft steht die andere Trottoirseite für die Schneeablage nicht zur Verfügung (Hauseingänge, Garagezufahrten usw.). Auf den Abtransport von Schnee wird aus personellen und finanziellen Gründen seit Jahren verzichtet.

Werden im Winterdienst auf die topografischen (z. B. Gefälle), demografischen (z. B. Quartiere mit vielen Senioren) und geografischen (z. B. Zugänge zum öV) Gegebenheiten Rücksicht genommen?

Mit folgender Priorisierung wird ein Winterdienstesinsatz gestartet (die entsprechenden Trottoirs gehören immer dazu):

1. Busrouten und öV Haltestellen (Schwarzräumung mit Salzeinsatz, z.T. Handarbeit)
2. Hauptverbindungsstrassen (z. B. Landorf-, Hessesstrasse usw., Schwarzräumung mit Salzeinsatz)
3. Nebenstrassen, Treppen und Plätze (Splittereinsatz, vermehrt in den letzten Jahren auch Salzeinsatz)

Steilere Strassenabschnitte in Quartieren werden schwarz geräumt.

Es wird unterschieden zwischen:

- Teilalarm (Einsatz von einigen Fahrzeugen insbesondere zur Glatteisbekämpfung mit Salz)
- Vollalarm bei starkem Schneefall (Sämtliches Personal intern und extern wird zum Winterdienst aufgebildet)

Eine Unterscheidung von Quartieren, nach der demografischen Entwicklung, bzw. Anzahl wohnhafter Senioren, wird aus Gründen aufwändiger Erhebbarkeit (regelmässige Datenerhebung und Anpassung Einsatzplanung), sowie der daraus entstehenden Ungleichbehandlung nicht vorgenommen. Senioren in Quartieren mit einem tiefen Anteil würden dadurch benachteiligt.

Wie beurteilt der Gemeinderat die Frage einer allfälligen Werkhaftung (Art. 58 OR) falls – allenfalls aufgrund eines ungenügenden Winterdienstes – Velofahrer und Fussgänger verunfallen?

Gemeinderat und Verwaltung sind sich ihrer Verantwortung bewusst. Weiter oben ist beschrieben, wie der Winterdienst in der Gemeinde Köniz gehandhabt wird, und es ist insbesondere auch beschrieben, welche Massnahmen speziell zugunsten des Langsamverkehrs getroffen werden. Auf diese Weise wird versucht, Unfällen und daraus folgende Haftungsansprüche vorzubeugen. Die Einsätze werden dokumentiert um u. a. auch bei Unfällen den Nachweis zu erbringen, wo, zu welchem Zeitpunkt welche Mittel eingesetzt wurden.

In der Interpellation wird mit Recht darauf hingewiesen, dass in der Gerichtspraxis hohe Ansprüche an den Winterdienst gestellt werden, gerade auch an den Winterdienst für Fussgänger. Andererseits wird in den Gerichtsentscheiden regelmässig berücksichtigt, dass das Strassenetz sehr umfangreich ist und nicht so unterhalten werden muss, dass jeder Unfall ausgeschlossen ist. Das Gemeinwesen darf mit andern Worten Prioritäten setzen und den Aufwand in einem gewissen Rahmen halten. Insgesamt muss es jene Vorkehrungen treffen, die vernünftigerweise von ihm erwartet werden dürfen. Die Gerichte verlangen zudem auch von den Autofahrern, Velofahrern und Fussgängern, dass sie sich den Verhältnissen anpassen. Es wird regelmässig gesagt, sie hätten die Strassen mit Vorsicht zu benutzen und sich den Strassenverhältnissen anzupassen (siehe etwa die Entscheide BGE 130 III 736; BGE 129 III 65; BGer-E 4C.45/2005 vom 18. Mai 2005; BGE 89 II 331, abrufbar unter www.bger.ch).

Der Gerichtspraxis kann nicht entnommen werden, welche Anforderungen an die Gemeinde gestellt werden, wenn sich ein Winter überraschend als so hart erweist, dass auch im Flachland Schnee und Eis unerwartet lange liegen bleiben.

Ist der Gemeinderat bereit, den Winterdienst aufgrund der Erfahrungen, insbesondere für Fussgänger und Velofahrer zu optimieren?

Aufgrund der Erfahrungen des Winters 2008/2009 wird der Gemeinderat den Winterdienstesinsatz hinterfragen und Optimierungen, insbesondere zu Gunsten des Langsamverkehrs, prüfen.

Köniz, 25. März 2009

Der Gemeinderat