

Postulat forum betreffend Verkehrsmassnahmen besser und transparenter planen

1 TEXT

Der Gemeinderat wird gebeten,

- 1. eine punktuelle Mitwirkung der Bevölkerung und eine frühzeitige sowie transparente Kommunikation bei der Planung und Umsetzung von Verkehrsmassnahmen zu prüfen (PROZESS)**
- 2. Die Entwicklung von Standard-Lösungen für häufige Verkehrsmassnahmen zu prüfen, damit in Muri-Gümligen einheitliche, wirksame und nachhaltige Lösungen umgesetzt werden (STANDARDS).**

Neben zahlreichen gut kommunizierten Verkehrsmassnahmen (z.B. Kirchenmauer Thunstrasse), haben Verkehrsmassnahmen im Strassenraum in der Vergangenheit auch mehrmals für Unmut und hitzige Diskussionen in den unmittelbar betroffenen Bevölkerungskreisen gesorgt. In anderen Fällen wurden Verkehrsmassnahmen innert relativ kurzer Zeit wieder rückgängig gemacht, mit entsprechender Kostenfolge.

Einige Beispiele:

- Fehlende Vorabinformation über die Entfernung von Fussgängerstreifen in verschiedenen Quartieren, über die Umgestaltung von Strasseninseln mit Steinen als Grundlage für die Entwicklung von Biodiversitätsflächen, über die Lenkung des Baustellenverkehrs im Zusammenhang mit der Grossbaustelle Riedacher II.*
- Scheinbar nicht durchdachte Lösungen wie das Aufmalen und Entfernen von roten Quadraten im Mettlenquartier, das Pflanzen und spätere Entfernen einer Verkehrsinsel mit Baum im Mettlenquartier (wegen ungenügendem Fahrradius), die Gestaltung eines Fussgängerstreifens mit Steinbelag und dessen Ersatz mit gelben Streifen wegen zu grossem Lärm.*

Ausgangslage

Die Planung und Umsetzung von Verkehrsmassnahmen ist nur in seltenen Fällen baubewilligungspflichtig und untersteht somit meist keiner Publikationspflicht.

Auf dem Gemeindegebiet werden unterschiedlichste Formen von Verkehrsmassnahmen umgesetzt, nicht alle sind optimal geplant bzw. erweisen sich im Betrieb als unangemessen und müssen nachträglich ersetzt werden.

Die Gemeindeverwaltung praktiziert den Einbezug der Bevölkerung bisher mittels sog. "IG Verkehr" in den Quartieren. Die Freiwilligen - meist aus den Kreisen des Quartiervereins - stellen sich verdankenswerterweise für diese Aufgabe zur Verfügung.

Die Bevölkerung interessiert sich sehr stark für Verkehrsmassnahmen.

Problemfelder

*Das bisherige Vorgehen bietet Optimierungspotenzial. Suboptimal sind insbesondere: Lösungsansätze, die nicht nachhaltig sind, u.a. weil Wissen und Wünsche der Bevölkerung nicht einfließen. Dadurch entstehen unnötige Kosten. Das Erscheinungsbild der Verkehrsmassnahmen auf Gemeindegebiet ist sehr heterogen und oft "lieblos", für die gleiche Problematik werden ganz unterschiedliche Lösungen installiert. Die gewählten Lösungen haben oft widersprüchliche Effekte, z.B. wenn Hindernisse zur Verlangsamung des motorisierten Verkehrs zu Unfallgefahren für Velofahrer werden. Es wird eher einseitig auf bauliche Lösungen gesetzt, der Strassenraum wird immer "voller" mit verschiedenen Verkehrslenkungsinstallationen. Sinnvoll wäre auch die Suche nach smarten Lösungen, wie die Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer (Velofahrer, Fussgänger, Kinder, Tiere) mit einem möglichst flüssigen, ökonomischen Verkehr vereinbar sein könnten. Wobei flüssig nicht mit schnell gleichzusetzen ist. Das Abholen der Bevölkerung wird von der Verwaltung an die Quartier-Verkehrskommissionen "abgeschoben". Dieser Kanal ist angesichts der veränderten Lebensgewohnheiten nicht mehr gleich geeignet zur "Abholung" der Bevölkerung. Die Bürger*innen fühlen sich von der Gemeindeverwaltung nicht ernst genommen.*



Links: Der Treppenaufgang wurden mit orangen Pfosten gesichert, die schlussendlich wieder entfernt werden mussten. Kosten?

Mitte: Ursprünglich ein "normaler" Fussgängerstreifen, dann vollständig entfernt und schlussendlich wieder aufgemalt, neu zusätzlich versehen mit einer "Insel". Resultat: 1 Auto und 1 Velo können nicht mehr gleichzeitig queren.

Rechts: Entfertner Fussgängerstreifen, neu ersetzt durch Steininseln in einer wenig übersichtlichen Kurve. Resultat: Unfallgefahr erheblich gestiegen.

Ansätze zur Verbesserung

Eine transparentere Information und der punktuelle Einbezug der Bevölkerung sowie das Erarbeiten von nicht nur baulichen Standardlösungen für häufige Verkehrsmassnahmen bieten verschiedene Vorteile: Vermeiden von unnötigen Kosten, ansprechende Gestaltung der Strassenräume, mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, bessere Akzeptanz der Massnahmen. Deshalb wird der Gemeinderat gebeten, folgende Verbesserungsansätze zu prüfen:

PROZESS:

Zur Ergänzung der bestehenden "IG Verkehr":

- 1. Eine zu definierende punktuelle "Mitwirkung" der Bevölkerung bei der Planung von neuen Verkehrsmassnahmen.*
- 2. Eine proaktive und transparente Information über neue Verkehrsmassnahmen in den Lokal-Nachrichten.*
- 3. Ein Angebot zur Mitwirkung / Information aufgrund von elektronischen Mailing Listen: die interessierte Quartierbevölkerung kann so direkt über geplante Verkehrsmassnahmen informiert und/oder zur Mitwirkung eingeladen werden (dies im Zusammenhang mit der geplanten Überarbeitung der Gemeinde-Webseite).*
- 4. Die "Mitwirkungsbeiträge" aus der Bevölkerung könnten z.B. von der IG Verkehr gesichtet und verdichtet werden. Dadurch kann die IG auf eine breitere Meinungsbasis abstellen.*

STANDARDS:

- 1. Evaluation der bisher getroffenen Verkehrsmassnahmen entlang folgender Kriterien: Welches Ziel wurde mit der Massnahme angestrebt, wie wirksam ist die Massnahme gemessen am angestrebten Ziel (Wirksamkeit), sind unerwartete negative Folgen zu verzeichnen, wie steht es um die finanzielle Nachhaltigkeit (Kosten, Lebensdauer, gut-durchdachte Lösungen etc.), ökologische Nachhaltigkeit (Materialien, Entsorgung, Versickerung, ökologische Bepflanzung etc.), soziale Nachhaltigkeit (Akzeptanz, gestalterische Qualität etc.)?*
- 2. Sammeln und Sichten von guten Beispiele von anderswo; neue, auch smarte Lösungen entwickeln.*
- 3. Zusammenstellen der besten Lösungen und Beurteilung gemäss Kriterien unter (1). Mitwirkung der Bevölkerung bei der Beurteilung (soziale Nachhaltigkeit sicherstellen).*
- 4. Ev. Durchführen von Pilotversuchen.*

5. *Festlegen von Standardlösungen für zukünftige Verkehrsmassnahmen.*
6. *Wo möglich und sinnvoll, Ersatz oder Ergänzung der bestehenden Verkehrsmassnahmen mit den neuen Lösungen.*

Muri bei Bern, 17. November 2020

Bernhard Häuselmann

*G. Siegenthaler Muinde, K. Jordi, H. U. Gujer, C. Klopstein, L. Lehni,
G. Brenni, H. Beck, P. Rösli (9)*

2

STELLUNGNAHME DES GEMEINDERATS

Mit dem vorliegenden Postulat wird der Gemeinderat gebeten, zu prüfen, ob und wie für Verkehrsmassnahmen punktuell Mitwirkungen der Bevölkerung durchgeführt werden sollen. Auch soll geprüft werden, wie bei Planung und Umsetzung von Verkehrsmassnahmen eine frühzeitige und transparente Kommunikation erfolgen kann.

Ein weiterer Punkt des Postulats verlangt, dass geprüft wird, ob für häufige Verkehrsmassnahmen Standardlösungen erarbeitet werden sollen.

Das Anliegen greift die Problematik auf, dass oftmals bei Teilen der Bevölkerung die Umsetzung von Verkehrsmassnahmen auf Unverständnis stösst und diese als willkürliche Verwaltungsakte empfunden werden. Bei der Umsetzung von Verkehrsmassnahmen wird die Gemeinde aber vergleichsweise selten von sich aus aktiv. Dies geschieht vorab dort, wo Sicherheitsmängel an der Verkehrsinfrastruktur festgestellt werden. Es kann darum gehen, die Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf einem Abschnitt sicherzustellen; meistens handelt es sich aber um punktuelle Gefahren wie Schlaglöcher oder Pflanzen, welche in das Lichtraumprofil der Strasse wachsen. Diese Massnahmen betreffen somit das Tagesgeschäft, und der Gemeinderat geht davon aus, dass diese mit dem Vorstoss nicht angesprochen sind.

Der Grossteil der Verkehrsmassnahmen haben ihren Ursprung in Anliegen aus der Bevölkerung, welche meist über die Verkehrsvertreter der Quartiervereine/-leiste (nicht IG Verkehr) eingebracht werden, mit denen sich der Leiter Umwelt und Verkehr zusammen mit dem zuständigen Gemeinderat halbjährlich trifft.

Sind die Anliegen bekannt, werden die Lösungsmöglichkeiten vor der Umsetzung mit den eingehenden Verkehrsvertreter*innen besprochen und mit externen Fachspezialisten (z.B. bfu und Kantonspolizei) gespiegelt. Dabei geht es etwa um Markierung von Parkplätzen, Schutz von Trottoirs und Entschärfung von Gefahrenstellen.

Der Gemeinderat ist gerne bereit, zu prüfen, ob und gegebenenfalls wie dieser Prozess verfeinert, die Kommunikation verbessert und die Rolle der Verkehrsvertreter*innen der Quartierorganisationen gestärkt werden kann.

Die Erfahrung zeigt jedoch, dass es in der Verkehrsplanung einerseits die gesetzlichen Vorgaben und die technischen Normen sind, welche der Phantasie Leitplanken setzen; andererseits ist Wahrnehmung in der Bevölkerung sehr divergent - die "richtige" Lösung hängt weitgehend von der persönlichen Lebenssituation und dem Weltbild des Einzelnen ab. Gleichzeitig wird ein erheblicher Teil der Betroffenen nicht erreicht - sei es, weil es sich nicht um Anwohner handelt, sei es, weil eine schweigende Mehrheit nicht an konsultativen Verfahren teilnimmt.

Allen recht getan ist in diesem Bereich keine realistische Zielvorgabe, es geht eher darum, unter Einhaltung der Vorgaben und Normen eine mittlere Unzufriedenheit anzustreben, wissend, dass es immer Stimmen geben wird, die viel mehr fordern, während andere schon das Umgesetzte für völlig übertrieben halten. In diesem Spannungsfeld muss die Arbeit der Verwaltung erbracht werden. Sie erfordert eine gewisse Rückendeckung aus der Politik, welche im operativen Bereich das Ermessen der Verwaltung respektiert.

Punkto Standardlösungen für Verkehrsmassnahmen ist der Gemeinderat deshalb skeptisch. Einerseits verfügt die Gemeinde durchaus über Standards, sei es im Bau / Strassenbau und bei der Ausgestaltung von T20-Zonen (vgl. Konzept Begegnungszonen). Andererseits schränken Standards die oftmals schon durch technische Gegebenheiten beschränkten Gestaltungsmöglichkeiten ein. Gerade bei der Gestaltung sollte ein gewisser Freiheitsgrad bleiben, damit auch auf Bedürfnisse der Bevölkerung und der Örtlichkeit Rücksicht genommen werden kann.

"Das ist unsere Standardlösung" dürfte als Begründung einer Massnahme auf wenig Verständnis stossen, und ein solches Vorgehen entspricht auch nicht dem Selbstanspruch der Verwaltung.

Die Standards (welche primär auf übergeordneten Ebenen gesetzt werden) verändern sich im Übrigen mit der Zeit, was mit ein Grund für die festgestellten Unterschiede ist - sie entsprachen dem jeweiligen Standard zum Zeitpunkt der Ausführung, verbleiben dann aber aus ökonomischen Gründen bis zur nächsten Sanierung, was dann unvermeidlich zu einem Nebeneinander unterschiedlicher Lösungen für das gleiche Problem führt. Es ist aber davon auszugehen, dass sich das verstetigen wird - die häufigen Änderungen im Zuge der Einführung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren als schweizweiter Trend dürften mit zunehmenden Erfahrungen abnehmen und zu mindestens regional grösserer Konstanz und mehr Homogenität führen.

Für die grossen Würfe im Bereich des Verkehrsmanagements auf den Gemeindestrassen verfolgt der Gemeinderat seit jeher einen Ansatz mit breiter Partizipation. Zurzeit wird mit Blick auf die mittelfristig anstehende Sanierung der Pourtalèsstrasse ein Verkehrskonzept für das Mettlenquartier erarbeitet; dafür ist eine breite Vernehmlassung unter allen interessierten Kreisen vorgesehen. Weitere vergleichbare Vorhaben sind aktuell keine in Vorbereitung; solche würden aber ebenfalls unter breitem Einbezug der Bevölkerung geplant.

3

ANTRAG

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir dem Grossen Gemeinderat daher, folgenden

Beschluss

zu fassen:

Annahme des Postulats zu Punkt 1
Ablehnung des Postulats zu Punkt 2

Muri bei Bern, 15. Februar 2021

GEMEINDERAT MURI BEI BERN
Der Präsident Die Sekretärin

Thomas Hanke Corina Bühler