07.000320 (10/181)
Reg. 65/-00

Motion Fraktion SP/JUSO (Stefan Jordi, SP) vom 13. September 2007: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr an der Bolligenstrasse!; Fristverlängerung

Am 3. Juli 2008 hat der Stadtrat die folgende Motion Fraktion SP/JUSO erheblich erklärt.

Die Bolligenstrasse weist schon heute zwischen Mingerstrasse und Schwermenweg keine Gestaltung auf, welche den Anforderungen an ein sicheres Nebeneinander von Velo-, Fuss- und motorisiertem Verkehr Rechnung trägt. Sie ist nur 6,5m breit, bei Gegenverkehr können Velos gar nicht überholt werden. Die Strasse weist insbesondere bei Ausstellungen auf dem BEA-Gelände und Anlässen im Perimeter sehr hohe Belastungen durch Besuchende und Anlieferverkehr aus. Zusätzlich dient sie als Zubringer für die zahlreichen Betriebe des Zent-Areals. Dem Veloverkehr dient sie zur Erschliessung des Burgfelds und als Verbindung nach Bolligen und Ostermundigen, aber auch als kantonale Veloroute. Aus diesem Grund ist die Achse im Netzplan des Richtplans „Vetoverkehr“ der Stadt auch als Hauptroute verzeichnet.
Obwohl schon aus heutiger Sicht akuter Handlungsbedarf besteht, wird die Verkehrsbelastung mit einem allfälligen Umbau des Wankdorfplatzes, der Neuanordnung der Autobahnanschlüsse und dem vorgesehenen Betriebskonzept massiv steigen (geschätzt werden 9'600 bis 15'600 DTV [durchschnittlicher Tagesverkehr]). Die schmale Bolligenstrasse soll zum Autobahnzubringer umfunktioniert werden und der Schwerverkehr würde stark zunehmen. Würde die Wankdorfkreuzung umgebaut, würde sich die Situation in Zukunft massiv zuspitzen.
Mit der nicht veränderbaren Fahrbahnbreite von 6,5m sind Begegnungsfälle von drei Fahrzeugen (Überholen von Velos bei Gegenverkehr) ausgeschlossen.

Im Gespräch sind folgende Optionen:

- stadteinwärts das bestehende Trottoir in einen Radweg umzuwandeln (Ersatz des Fussgängerweges via Kleine Allmend bzw. hinter den Alleebäumen). Dies reduziert nur die Häufigkeit solcher Begegnungsfälle, löst aber das Problem der ungenügenden Strassendimension nicht. Denn das heutige Trottoir kann wegen der Wurzelgefährdung der Bäume nicht zur Fahrbahn geschlagen werden. Bei Anlässen wird dieser „Radweg“ trotz Alternativangebot von Fussgängern als Trottoir genutzt werden.
- stadtauswärts auf der bestehenden Fahrbahnbreite einen Velostreifen zu markieren. Bei 1,3m Radstreifenbreite blieben für beide Richtungen der übrigen Fahrbahn nur noch 5,2m. Die Mittelmarkierung müsste entfernt werden. Dies käme einer „halben“ so genannten Kernfahrbahn gleich, bei der kreuzende Fahrzeuge oft den Radstreifen beanspruchen müssen. Auf Strassen mit hohen Frequenzen sind Kernfahrbahnen aber untauglich.

Die beiden beschriebenen Optionen zeigen auf, dass das Problem nicht innerhalb der gegebenen Alleebreite lösbar ist. Das Beispiel Engestrasse, zwischen Innerer und Äusserer Enge, ist eine gangbare Lösung: Die Strasse weist die gleiche Breite auf, aber es gibt in beide Richtungen abgetrennte Fuss- und Radwege ausserhalb der Allee.
Aus den oben genannten Gründen kann die Lösung wohl nur darin bestehen, einen separaten Fuss- und Veloweg zwischen Allee und Autobahn und/oder der Allee und Seite Kleine Allmend zu schaffen.

Die für den Langsamverkehr miserable Lösung an der Bolligenstrasse wird durch den vom Kanton forcierten Umbau eines neuen Wankdorfplatzes weiter massiv verschlechtert. Die stadteigene Bolligenstrasse wird in das Projekt des Kantons miteinbezogen. Es werden beträchtliche Mittel in den motorisierten Verkehr investiert – für den Langsamverkehr werden hingegen nur minimale Investitionen getätigt. Zur Zeit sieht es so aus, dass sich der Kanton finanziell aus der Verantwortung stiehlt und nicht Willens ist, dringend nötige Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr finanziell mit zu tragen, falls das Projekt neue Wankdorfkreuzung realisiert würde.
Der Gemeinderat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Kanton ein für den Langsamverkehr verträgliches Projekt für den fraglichen Abschnitt auf der Bolligenstrasse vorzulegen.

Bern, 13. September 2007

Motion Fraktion SP/JUSO (Stefan Jordi, SP), Beat Zobrist, Beni Hirt, Markus Lüthi, Guglielmo Grossi, Ursula Marti, Giovanna Battagliero, Corinne Mathieu, Miriam Schwarz, Rolf Schuler, Patrizia Mordini, Liselotte Lüscher, Hasim Sönmez, Claudia Kuster, Thomas Göttin, Ruedi Keller, Margrith Beyeler-Graf, Andreas Zysset, Annette Lehmann, Christof Berger, Andreas Flückiger

Bericht des Gemeinderats

Die Bolligenstrasse ist Teil der historischen Achse Untertorbrücke - alter Aargauerstalden - Bolligenstrasse Richtung Emmental/Aargau. Seit vielen Jahren spielt sie als Hauptachse des Langsamverkehrs wie auch als Erschliessungsstrasse der angrenzenden Quartiere (Schermenweg/Burgfeld) und der Veranstaltungsinfrastrukturen von Messe und Sport eine wichtige Rolle. Abgesehen von Tagen mit Grossveranstaltungen wies die Bolligenstrasse bis zum Baustart des Projekts Neuer Wankdorfplatz im Juli 2009 ein relativ geringes Aufkommen an Motorfahrzeugen auf. Mit den Verkehrsumleitungen über die Wölflistrasse - Bolligenstrasse zu Gunsten der verschiedenen Bauphasen hat sich das Verkehrsaufkommen auf der Bolligenstrasse aber erhöht. Bereits im Frühling 2009 wurde deshalb entlang der Bolligenstrasse zwischen der Fussgängerbrücke Zentweg - Grosse Allmend und der BEA-Zufahrt ein provisorischer Fussweg erstellt. Dadurch konnte das Trottoir längs der Bolligenstrasse zwischen Schermenweg und BEA-Zufahrt stadteinwärts für den Veloverkehr frei gegeben werden. Fussgängerinnen und Fussgänger bewegen sich seither ausserhalb der Allee, im nördlichen Abschnitt über die kleine Allmend und ab Fussgängerbrücke Zentweg - Grosse Allmend auf dem Provisorium zwischen Bolligenstrasse und der Autobahn.

Die Aufwertung der öffentlichen Räume (erhöhte Aufenthaltsqualität, erhöhte soziale Sicherheit, teilweise Wiederherstellung der historischen Baumallee an der Papiermühlestrasse, usw.) und die Attraktivitätssteigerung für den Langsamverkehr im Bereich Papiermühlestrasse - Wankdorfplatz - Schermenweg sowie die Verlängerung der Tramlinie 9 vom Guisanplatz zur S-Bahnstation Wankdorf erfordern eine Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs auf der Papiermühlestrasse. Damit verbunden sind eine Bedeutungszunahme der Bolligenstrasse im übergeordneten Strassennetz und eine grössere Belastung durch den Motorfahrzeugverkehr nach Inbetriebnahme des neuen Wankdorfplatzes im Herbst 2012.

Die definitive Anpassung der Bolligenstrasse an die gewachsenen Bedürfnisse ist im Richtplan ESP Wankdorf enthalten. Im Rahmen des Strassenplanverfahrens zum Projekt Wankdorfplatz wurde von Kanton und Stadt eine Zusicherung abgegeben, bis 2011 ein entsprechendes Projekt auszuarbeiten. Kanton und das Bundesamt für Strassen (ASTRA) haben

in der Zwischenzeit das Projekt „Testplanung Bolligenstrasse - Nationalstrasse A6 (Raum Wankdorf)“ gestartet. Der Projektperimeter erstreckt sich vom Rothus-Kreisel (Ostermundigen) bis zum Kreisel Mingerstrasse mit Pulverweg, inklusive Nationalstrasse A6 mit den Anschlüssen an den Schermenweg und die Bolligenstrasse. Die Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) ist in der Projektsteuerung vertreten. Fachleute der Stadtplanung und der Verkehrsplanung sind in der Projektleitung, im Beurteilungsgremium und - gemeinsam mit rund 30 Vertreterinnen und Vertretern aus dem Quartier, der lokalen Wirtschaft und Politik - auch im begleitenden Forum vertreten.

Ein erstes Forum hat im Oktober 2009 stattgefunden. Im Februar 2010 wurden sechs interdisziplinäre Teams ausgewählt. Sie haben den Auftrag, bis Ende Mai 2010 ein Ideenspektrum von zukunftsweisenden Lösungen aufzuzeigen, die auf der Synthese von Verkehr, Städtebau und Gestaltung aufbauen. Die Anliegen des Langsamverkehrs sind - neben vielen weiteren - im Programm für die Testplanung enthalten. Die Grundlagen stehen auf der Internetseite des kantonalen Tiefbauamts zur Verfügung (www.bve.be.ch/Tiefbauamt). Das Ideenspektrum wird anschliessend vom Beurteilungsgremium beurteilt und unter Einbezug des Forums hin zu einem Betriebs- und Gestaltungskonzept weiter bearbeitet. Das Schlussergebnis wird voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2011 vorliegen.

Der Gemeinderat beantragt deshalb dem Stadtrat, die Frist zur Erfüllung der Motion um zwei Jahre, d.h. bis zum 30. Juni 2012, zu verlängern.

Folgen für das Personal und die Finanzen
Die Realisierung der provisorischen Massnahmen wurde durch das Projekt Wankdorfplatz abgedeckt. An den Kosten der Testplanung ist die Stadt Bern nicht beteiligt. Der derzeitige Planungsstand lässt noch keine Abschätzung von Realisierungskosten zu.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zur Motion Fraktion SP/JUSO (Stefan Jordi, SP): Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr an der Bolligenstrasse!; Fristverlängerung.

2. Er stimmt einer Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion um zwei Jahre, d.h. bis zum 30. Juni 2012, zu.

Bern, 2. Juni 2010

Der Gemeinderat