

Bericht des Gemeinderats

Postulat Fraktion SP/JUSO (Beat Zobrist, SP) vom 15. August 2002: Sofortmassnahmen zur Entschärfung des Unfallschwerpunktes Bollwerk (stadtauswärts) (02.000335)

In der Stadtratssitzung vom 15. Mai 2003 wurde das folgende Postulat SP/JUSO erheblich erklärt:

Die Verkehrsachsen Bahnhof–Bollwerk–Lorrainebrücke (Zielort Nordquartier) sowie Bahnhof–Bollwerk–Schützenmattstrasse (Zielorte Länggasse / Tiefenau) stadtauswärts sind für Velofahrende mit grössten Risiken verbunden. Im Gegensatz zur Fahrspur stadteinwärts hat die Stadt hier bisher keine Anstrengungen unternommen, die zahlreich vorhandenen Gefahrenstellen für Velofahrende zu entschärfen resp. zu beseitigen. Es verwundert deshalb nicht, dass diese wichtigen Ausfalls- resp. Einfallsachsen nur noch von jenen Velofahrenden genutzt werden, die weit überdurchschnittlich geübt und waghalsig sind. Dieser Zustand ist aus folgenden Gründen nicht haltbar:

Grosse Sicherheitsrisiken

Die am Potenzial gemessen wenigen Velofahrenden, die die erwähnten Verbindungen überhaupt noch nutzen, sind übermässig gefährdet. Die Zahlen der zusammenfassenden Jahresstatistik der Strassenverkehrsunfälle in der Stadt Bern 2001 sprechen für sich: Die Achse Bahnhof–Bollwerk ist in der Stadt Bern Unfallschwerpunkt Nr. 1. Insgesamt verunfallten im vergangenen Jahr in Bern übrigens 231 Zweiradfahrende, was im Vergleich zum Vorjahr eine Zunahme um 21 Unfälle bedeutet. 207 Personen wurden verletzt und 3 getötet.

Ungenügend wahrgenommene Veloförderung

Die Achse über das Bollwerk ist für den grössten Teil der Bevölkerung aus dem Norden Berns die wichtigste und schnellste Verbindung ins und aus dem Zentrum. Das Potenzial an Velofahrenden wäre entsprechend gross. Kernstück einer effizienten Veloförderung, die per Volksbeschluss zu einem prioritären Ziel der Stadt geworden ist, sind durchgehend sichere und komfortable Verbindungen. Auf der Achse Bahnhof–Bollwerk herrscht jedoch diesbezüglich eine gewaltige Lücke.

Verkehrsplanerische Lücken

Die Anliegen der Velofahrenden wurden im Richtplan Leichter Zweiradverkehr im Perimeter Bahnhof / Bollwerk / Schützenmattstrasse nicht berücksichtigt, weil damals noch vom Bau des Schanzentunnels ausgegangen wurde. Die Achse liegt zudem

- zwischen den beiden erst mittel- bis langfristig umgesetzten Planungen Bahnhofplatz (Masterplan) und Verkehrsberuhigung Länggasse (Neufeldtunnel).
- im verkehrsplanerischen Niemandsland.

Die für Velofahrende extrem gefährliche Verkehrssituation bedarf aber einer sofortigen Verbesserung.

Der Gemeinderat wird deshalb ersucht zu prüfen, welche Sofortmassnahmen (Realisierung bis Ende 2003) er zur Entschärfung resp. Beseitigung folgender zehn Gefahrenstellen ergreifen will:

Punkt	Ort	Mangel	Gefahr(en)
1.	Bahnhof, Taxistand Höhe Schweizerhof	Aufgehende Autotüren der Taxis zur Strasse hin	Kollisions- und Sturzgefahr
2.	Einmündung Bollwerk / Speichergasse	Rechtsabbiegende Autos blinken oft nicht und schneiden den geradeaus fahrenden Velos den Weg ab.	Kollisionsgefahr
3.	Abschnitt Bahnhofplatz–Lorrainebrücke	Massive Bodenwellen am rechten Strassenrand.	Sturzgefahr wegen fehlenden Ausweichmöglichkeiten
4.	Bollwerk, Höhe Bundesamt für Verkehr	Engnis zwischen Autos und Velos aufgrund übermässiger Ausbuchtung des Trottoirs.	Sturz- und Streifkollisionsgefahr; Abdrängen durch Autos an und auf den Randstein
5.	Linksabbieger Bollwerk / Schützenmattstrasse	Einspuren in den Linksabbieger Schützenmattstrasse ist durch Doppelspurführung geradeaus und zu hohe Geschwindigkeiten der Autos bei hohem Verkehrsaufkommen praktisch unmöglich.	Streifkollisionsgefahr; Velofahrende werden auf der mittleren Spur eingeklemmt resp. von beiden Seiten her abgedrängt. Kollisionsgefahr.
6.	Direkt vor Haltestelle Bus Nr. 20 (Wyler)	Verengung der rechten Fahrspur wegen Ausbuchtung Trottoir	Kollisions- und Sturzgefahr
7.	Bollwerk, Haltestelle Bus Nr. 20 (Wyler)	Kein Warteraum für Velofahrende vor Ampel	Kollisionsgefahr durch Verdrängung von jeder von Velofahrenden genutzten Fläche
8.	Lorrainebrücke, Beginn Velostreifen	Velostreifen wird von stadtauswärts fahrenden Automobilistinnen oft geschnitten resp. überfahren (Ausbuchtung Trottoir)	Kollisions- und Sturzgefahr
9.	Schützenmattstrasse Abschnitt Kurve–Ampel	Kein Raum für Velofahrende am rechten Strassenrand	Streifkollisionsgefahr, keine Durchfahrt
10.	Bollwerk (Höhe Hodlerstrasse / Schützenmattstrasse), Lichtsignalanlage	Grünphase ist selbst für nicht mobilitätsbehinderte Menschen, die den Fussgängerstreifen queren, zu kurz (also auch für links abbiegende Velofahrende, die aus Sicherheitsgründen den Fussgängerstreifen begehen)	Gefahr, an oder überfahren zu werden

Bern, 15. August 2002

Fraktion SP/Juso (Beat Zobrist, SP); Michael Aebersold, Peter Blaser, Rosmarie Okle Zimmermann, Liselotte Lüscher, Markus Lüthi, Rolf Schuler, Andreas Zysset, Marie-Luise Durrer, Andreas Flückiger, Ruedi Keller, Guglielmo Grossi, Chrisitan Michel, Margrith Beyeler-Graf,

Andreas Krummen, Corinne Mathieu, Miriam Schwarz, Raymond Anliker, Ruth Rauch, Sabine Schärler, Margareta Klein-Meyer, Sylvia Spring Hunziker, Margrit Stucki-Mäder

Bericht des Gemeinderats

Der erste Bericht des Gemeinderats wurde mit SRB 143 vom 31. März 2005 abgelehnt. Mit SRB 080 vom 1. März 2007 lehnte der Stadtrat mit der Begründung der noch nicht abgeschlossenen Realisierung der Massnahmen auch einen zweiten Prüfungsbericht ab.

Der Gemeinderat beschränkt sich deshalb im vorliegenden dritten Bericht auf eine Darstellung des Stands der Umsetzung. Für die Analyse und Begründung der Massnahmen verweist er auf den zweiten Bericht, wie er im März 2007 im Stadtrat - abgesehen von der ausstehenden Realisierung - unbestritten war.

Punkt	Ort	Konflikt	Massnahme	Realisierung
1.	Bahnhof, Taxistand Höhe Schweizerhof	Aufgehende Autotüren der Taxis zur Strasse hin	Abstand zwischen Fahrspuren und Taxistandplätzen, Schaffen eines Radstreifens	bis Ende Mai 2008
2.	Einmündung Bollwerk / Speichergasse	Rechtsabbiegende Autos blinken oft nicht und schneiden den geradeaus fahrenden Velos den Weg ab.	Schaffen eines Radstreifens	bis Ende Mai 2008
3.	Abschnitt Bahnhofplatz–Lorrainebrücke	Massive Bodenwellen am rechten Strassenrand.	Ausnivellierung der Bodenwellen, Schaffen eines Radstreifens zwischen Bahnhofplatz Lorrainebrücke. Gleichzeitig entstehen auf der Westseite des Bollwerks neue Veloabstellplätze und ein durchgehendes Trottoir vom Bahnhof bis zur Schützenmatte.	bis Ende Mai 2008
4.	Bollwerk, Höhe Bundesamt für Verkehr	Engnis zwischen Autos und Velos aufgrund übermässiger Ausbuchtung des Trottoirs.	Schaffen eines Radstreifens	realisiert
5.	Linksabbieger Bollwerk / Schützenmattstrasse	Einspuren in den Linksabbieger Schützenmattstrasse ist durch Doppelspurführung geradeaus und zu hohe Geschwindigkeiten der Autos bei hohem Verkehrsaufkommen praktisch unmöglich.	Schaffen einer indirekten Linksabbiegemöglichkeit	realisiert
6.	Direkt vor Haltestelle Bus Nr. 20 (Wyler)	Verengung der rechten Fahrspur wegen Ausbuchtung Trottoir	Schaffen eines Radstreifens	realisiert
7.	Bollwerk, Haltestelle Bus Nr. 20 (Wyler)	Kein Warteraum für Velofahrende vor Ampel	Schaffen einer ausreichend breiten Umweltspur für Bus und Velo	realisiert

8.	Lorrainebrücke, Beginn Velostreifen	Velostreifen wird von stadtauswärts fahrenden Automobilist/innen oft geschnitten resp. überfahren (Ausbuchtung Trottoir)	Verminderung des Kurvenschneidens durch Fahrspurverschiebung südlich der Einmündung Hodlerstrasse	realisiert
9.	Schützenmattstrasse Abschnitt Kurve–Ampel	Kein Raum für Velofahrende am rechten Strassenrand	Schaffen eines Radstreifens	realisiert
10.	Bollwerk (Höhe Hodlerstrasse / Schützenmattstrasse), Lichtsignalanlage	Grünphase ist selbst für nicht mobilitätsbehinderte Menschen, die den Fussgängerstreifen queren, zu kurz (also auch für links abbiegende Velofahrende, die aus Sicherheitsgründen den Fussgängerstreifen begehen)	Längere Grünzeiten für Fussgänger/innen	realisiert

Mit der Umsetzung der letzten Massnahmen kann ein nun über viele Jahre verfolgtes Ziel – die Verbesserung der städtischen Velohauptroute im Bollwerk – erreicht und damit ein weiterer Beitrag zur Förderung des Langsamverkehrs in der Stadt Bern geleistet werden.

Bern, 20. Februar 2008

Der Gemeinderat