

## Motion Fraktion GLP (Daniel Imthurn, GLP): Wirksame Verkehrsmassnahmen am Bollwerk für den Langsamverkehr; Begründungsbericht

Am 6. Dezember 2012 hat der Stadtrat mit SRB Nr. 615 die folgende Motion Fraktion GLP als Richtlinie erheblich erklärt:

Die Stadt Bern hat in den letzten Jahren grosse Anstrengungen unternommen, die Verkehrsflächen in der Stadt velo- und fussgängerfreundlich zu gestalten. Dabei ist einiges erreicht worden und die Stadt Bern hat im nationalen Vergleich aufgeholt (vgl. nationale Erhebung Velofreundlichkeit der Städte). Neben diesen positiven Entwicklungen gibt es in der Stadt Bern jedoch nach wie vor Verkehrsknotenpunkte, welche keine befriedigenden Lösungen für den Veloverkehr und für die Fussgängerinnen und Fussgänger bieten. Einer dieser insbesondere für den Veloverkehr aus den Quartieren Länggass-Felsenau sowie Lorraine/Breitenrain sehr wichtigen Verkehrsknoten ist der Bereich Bollwerk/Schützenmatte. Viele Velofahrerinnen und Velofahrer meiden dieses Gebiet, um nicht in Verlegenheit zu geraten, diesen Ort queren zu müssen. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger wiederum lädt das Bollwerk nicht zum flanieren ein. Nicht von ungefähr kämpfen die Gewerbebetriebe am Bollwerk regelmässig mit erheblichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten.

Schon Mitte des Jahres 2002 ist ein Vorstoss zur Bereinigung der Gefahrenherde für den Veloverkehr in diesem Perimeter eingereicht und im Jahr 2003 erheblich erklärt worden. Der Gemeinderat hat in seiner Antwort auf den Vorstoss aus dem Jahr 2006 erklärt, er „nehme die Anliegen der Velofahrenden am Bollwerk sehr ernst. Er teilt die Einschätzung des Postulanten hinsichtlich der Bedeutung dieser Strecke und der dort bestehenden Gefahren. Im Richtplan des leichten Zweiradverkehrs ist die Sanierung dieser Strecke schon seit Jahren enthalten“. Diese Aussage gilt es nun in konkrete Massnahmen umzusetzen. Zwar wurden im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofplatzes einige Verbesserungen angebracht, dennoch bleibt noch viel zu tun.

Zur Verbesserung der Situation für Velofahrerinnen und Velofahrer sowie der Fussgängerinnen und Fussgänger fordern wir den Gemeinderat auf, sofort die Planung für die Realisierung der untenstehenden Massnahmen an die Hand zu nehmen, um die bestehenden Problemstellen so bald als möglich zu beseitigen:

	Ort	Problem	Lösung
1 a)	Veloverkehr östlicher Bahnhofvorplatz stadtauswärts	Velofahren ist gefährlich, da für den sonstigen Verkehr eine doppelte Fahrspur besteht	Ausscheiden der rechten Fahrspur ausschliesslich für ÖV/Taxi/Veloverkehr
1 b)	Einmündung der Neubrückstrasse ins Bollwerk		

In beiden Fällen wird eine vorgängig einspurige Fahrstrecke für den MIV und den öffentlichen Verkehr unmittelbar zu einer Doppelspur, ohne dass an den besagten Stellen Mehrverkehr entstehen oder eine Strasse in die Fahrstrecke einmünden würde. Das Ausscheiden einer separaten Fahrspur, die ausschliesslich für den öffentlichen Verkehr, Taxis sowie Velos reserviert ist, kann deshalb ohne Einbussen für den MIV und ohne grosse bauliche Massnahmen vorgenommen werden.

2	Lichtsignalanlagen	Teilweise enge und prekäre Wartestellen für Velofahrer	Vorverschobene Rotlichtphasen und vorverlegte Haltelinien für Velos
---	--------------------	--	---

Betrifft vor allem die Ampeln am Kopf der Lorrainebrücke, Einmündung Neubrückstrasse ins Bollwerk. Umsetzung analog bestehender Haltelinie Ampel Bollwerk stadteinwärts.

3	Markierung Velofahrspuren	Zum heutigen Zeitpunkt teilweise nicht signalisiert und für den übrigen Verkehr schlecht sichtbar	Auffällige Signalisation für Velofahrspuren, insbesondere dort, wo andere Fahrzeuge die Velofahrspur queren
---	---------------------------	---	---

Zur besseren Sichtbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer sind die Velospuren insbesondere beim Queren von Fahrspuren des öffentlichen- wie auch des Individualverkehrs mit Farbe zu markieren. So kann der Veloverkehr möglichst gefahrlos die Fahrspuren queren.

4	Veloparkplätze/Trottoir Bollwerk rechts, stadteinwärts	Die Trottoirbreite ist für Fussgängerinnen und Fussgänger ungenügend	Die Veloständer für die Stellplätze sind vertikal anzubringen
---	--	--	---

Das Trottoir seitlich des Bahnhofs wird durch die unglückliche Platzierung der Veloständer für den Fussverkehr schwer passierbar. Falls die angrenzende Bus- bzw. Taxispur stark befahren ist, wird die Passage gefährlich. Deshalb fordern wir die Anbringung von vertikalen Veloparkplätzen an dieser Stelle, damit die Fahrräder an dieser Stelle hängend platziert werden können. So wird allen Verkehrsteilnehmer der benötigten Platz eingeräumt, ohne dass Veloparkplätze beseitigt werden müssten.

Bern, 2. Februar 2012

*Motion Fraktion GLP (Daniel Imthurn, GLP):* Jürg Weder, Michael Köppli, Claude Grosjean, Peter Ammann, Stefan Jordi, Susanne Elsener, Matthias Stürmer, Tania Espinoza, Prisca Lanfranchi

## Bericht des Gemeinderats

### **Veloförderung generell: Velo-Offensive**

Wie der Gemeinderat bereits in mehreren Vorstossantworten ausgeführt hat, ist die Stadtverträglichkeit des Verkehrs angesichts der steigenden Mobilitätsbedürfnisse eine grosse Herausforderung und ein zentrales Thema der Stadtentwicklung. Dabei übernehmen der öffentliche Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr eine wesentliche Rolle. Ziel des Gemeinderats ist es, den Anteil dieser umweltfreundlichen Verkehrsformen am Gesamtverkehrsaufkommen weiter zu steigern und damit eine weitere Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen. Aus diesem Grund setzt der Gemeinderat auf die gezielte Förderung des Veloverkehrs mit dem ambitionösen Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr bis 2025 markant zu erhöhen. Dazu hat er im Oktober 2014 beschlossen, eine Velo-Offensive vorzubereiten, welche einerseits auf den Ausbau der Veloinfrastruktur setzt und andererseits eine eigentliche Velo-Kultur entwickeln soll. Zu den Schwerpunkten der Velo-Offensive gehört insbesondere auch der kontinuierliche Ausbau der Veloinfrastruktur wie beispielsweise sichere und direkte Velorouten von allen Stadtteilen ins Zentrum sowie das Bereitstellen von genügend Velo-abstellplätzen insbesondere rund um den Bahnhof Bern.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer sowie der Fussgängerinnen und Fussgänger am Bollwerk erachtet der Gemeinderat aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und den komplexen Verkehrsknoten als Daueraufgabe. Mit der im Sommer 2014 abgeschlossenen Teilsanierung Bollwerk sowie der im Herbst 2014 erfolgten Erneuerung der Lichtsignalanlage (LSA) konnte die Situation dort weiter verbessert werden. Beispielsweise wurde zwischen der Haltestelle Bollwerk (bahnhofseitig) und der Velostation Bollwerk bei der Ein- und Ausfahrt für Logistikfahrzeuge das Trottoir zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger als

„Überfahrt“ durchgängig gestaltet. Somit genießt heute der Fussverkehr dort gegenüber den ein- und ausfahrenden Logistikfahrzeugen Vortritt. Bei sämtlichen Haltestellen wurden zudem die Trottoirränder erhöht, was das Ein- und Aussteigen für Menschen mit Gehbehinderung oder ältere Leute erleichtert. Weiter konnte zwischen der Zufahrt zum Bahnhof SBB und dem Knoten Bollwerk/ Neubrücke/Strasse der Fahrbahnrand zulasten der vorher sehr breiten Busspur in Richtung Strasse verschoben werden. Mit dieser Massnahme wurde mehr Platz für den Fussverkehr bei der Haltestelle Bollwerk und auf dem Trottoir geschaffen. Die konkreten Massnahmen zur Verbesserung des Veloverkehrs im Rahmen der Teilsanierung Bollwerk sowie der Erneuerung der LSA sind unter Punkt 2 und 3 aufgeführt.

Im Rahmen von künftigen Projekten wie beispielsweise dem Ausbau des Bahnhofs Bern (Projekt ZBB - Zukunft Bahnhof Bern) sowie dem Planungsprozess Schützenmatte, werden die Bedürfnisse des Velo- und Fussverkehrs konsequent miteingeplant werden.

Vor diesem Hintergrund nimmt der Gemeinderat zu den in der Richtlinienmotion vorgebrachten Forderungen wie folgt Stellung:

*Zu Punkt 1a:*

Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes im Rahmen des Projekts Neuer Bahnhofplatz Bern im Jahr 2008 wurde die Verkehrsführung über den Bahnhofplatz neu organisiert sowie am Bollwerk auf Höhe Neuengasse ein Fussgängerstreifen eingerichtet. Gleichzeitig wurden die Verkehrsabläufe im Raum Bollwerk - Bahnhofplatz - Bubenberplatz angepasst, neu koordiniert und optimiert. Eine Reduktion auf eine einspurige Fahrstrecke für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) wäre nur mit einem stark reduzierten Verkehrsaufkommen möglich.

*Zu Punkt 1b:*

Mit den heutigen Verkehrsbelastungen ist es auch bei der Einmündung der Neubrücke/Strasse ins Bollwerk (stadtauswärts Richtung Lorrainebrücke) nicht möglich, im Knotenbereich auf die zweispurige Verkehrsführung zu verzichten. Eine Reduktion auf eine einspurige Fahrstrecke hätte Rückstaus und somit längere Grün- bzw. Rotphasen an der LSA zur Folge, was sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken kann. Lange LSA-Umlaufzeiten erhöhen das Potential gefährlicher Rotlichtmissachtungen.

Optimierungsmöglichkeiten für den Veloverkehr werden sich erst - wie unter 1a aufgezeigt - im Rahmen des Projekts Neuer Zugang Bubenber mit einer massvollen Reduktion des MIV auf der Achse Bubenberplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk ergeben. Im Rahmen des Planungsprozesses Schützenmatte wird zurzeit unter diesen Vorgaben eine Verkehrsstudie erstellt, die alternative Verkehrsführungen rund um die Schützenmatte prüft.

*Zu Punkt 2:*

Mit der Teilsanierung Bollwerk und der Erneuerung der Lichtsignalanlage konnte die Situation für den Veloverkehr wie folgt verbessert werden:

- Neuer Velosignalgeber bei der Lichtsignalanlage Knoten Bollwerk - Neubrücke/Strasse stadtauswärts Richtung Lorrainebrücke, der einen Vorstart für Velofahrende ermöglicht.
- Mit der Markierung des Radstreifens im Bollwerk 2006 stadtauswärts trat das Problem auf, dass der Radstreifen im Rechtsknick auf der Höhe des Einmünders Neubrücke/Strasse jeweils durch den Bus überfahren wurde. Mit der Teilsanierung Bollwerk konnte nun die langgezogene Mittelinsel abgebrochen und durch eine kleinere Insel ersetzt werden. Diese wurde zudem geringfügig Richtung Westen verschoben. Dadurch konnten auch die Markierungen (Fahrspur) verschoben werden, so dass der stadtauswärtsfahrende Bus den Radstreifen in

der Kurve nicht mehr tangiert. Der Radstreifen konnte zudem kurz vor dem Kurvenbereich auf bis zu 2.30 Meter verbreitert werden, damit die Fahrzeuge optisch weggedrängt werden.

- Im Sommer 2014 wurden die Einspurstrecke Richtung Speichergasse sowie der Radstreifen am Bollwerk stadtauswärts rot eingefärbt (siehe Punkt 3).
- Markierung von vorgezogenen Velohaldebalken auf der Neubrückstrasse Richtung Bahnhofplatz.

Ein von Pro Velo gefordertes Anliegen befindet sich momentan noch in Planung. Mittels Verschiebung der Verkehrsinsel anfangs Lorrainebrücke soll die Linienführung Bollwerk - Lorrainebrücke zugunsten des Veloverkehrs optimiert werden. Somit können Velofahrende die Velospur ab Brückenkopf sicherer erreichen. Die Realisierung ist voraussichtlich per 2015 vorgesehen.

#### *Zu Punkt 3:*

Mit roten Einfärbungen von Teilstrecken der Velostreifen werden die Veloverbindungen für alle Verkehrsteilnehmenden deutlicher erkennbar gemacht. Der Gemeinderat unterstützt diese Massnahme. Sie erhöht die Sicherheit der Velofahrenden, was vor allem bei besonders gefährlichen Stellen, an denen der Velostreifen durch motorisierte Fahrzeuge gequert wird, nötig ist. Seit Januar 2014 sind die Markierungen durch das Bundesamt für Strassen offiziell zugelassen. In der Schweiz sind verschiedene Städte derzeit daran, solche im grösseren Stil neu einzuführen oder zu prüfen. Auch in der Stadt Bern wird die rote Markierung als Sicherheitsmassnahme an einzelnen Standorten bereits erfolgreich eingesetzt. So hat die Stadt im Rahmen der Teilsanierung Bollwerk im 2014 die Einspurstrecke Richtung Speichergasse sowie diejenigen Kurven, die der MIV schneidet, rot eingefärbt. Bis November 2014 wurden auf Stadtgebiet insgesamt 15 solche Stellen rot eingefärbt. Sobald es die Witterung erlaubt, kann auch die Velospur auf der Lorrainebrücke stadteinwärts rot markiert werden (Ende 2014/Anfang 2015).

#### *Zu Punkt 4:*

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass die Platzverhältnisse auf dem Trottoir am Bollwerk seitlich des Bahnhofs aufgrund der Veloabstellplätze knapp und deshalb nicht ideal für die Fussgängerinnen und Fussgänger sind. Zwar steht den Fussgängerinnen und Fussgängern dank den schräg angeordneten Veloständern nach wie vor eine Breite von ca. 1.90 Meter zur Verfügung. Bei nicht korrekt parkierten Fahrrädern wird der Fussverkehr allerdings regelmässig behindert. Den Vorschlag des vorliegenden Vorstosses, die Veloständer vertikal anzubringen, erachten die Fachleute jedoch aus folgenden Gründen als nicht praktikabel:

- Das Aufhängen von Fahrrädern bedingt einen erhöhten Kraftaufwand und ist insbesondere für kleinere oder ältere Personen nicht anwendungsfreundlich.
- Die immer beliebter werdenden E-Bikes können aufgrund ihres Gewichts nicht aufgehängt werden.
- Vertikale Veloständer würden voraussichtlich wild parkierten Velos weiteren Vorschub leisten (Abstellen zwischen den aufgehängten Velos), wodurch sich die Platzverhältnisse weiter verschlechtern könnten.

Wie der Gemeinderat in seinen beiden Prüfungsberichten vom 4. Juni 2014 bzw. 26. November 2014 auf das Postulat Fraktion GB/JA!: Doppelstöckige Veloparkplätze - bald in Bern sowie das Postulat Fraktion GB/JA!: Aus provisorischen Veloabstellplätzen werden Lösungen für die Zukunft ausgeführt hat, ist er laufend darum bemüht, neue Abstellmöglichkeiten für Velos zu schaffen. Bis im Frühling 2015 werden im Umfeld des Bahnhofplatzes insgesamt 220 neue Veloparkplätze geschaffen (100 östlich entlang des Burgerspitals, 100 nördlich der Heiliggeistkirche, 20 vor der Bollwerkapotheke). Dies könnte auch dafür sorgen, dass die Veloständer auf dem Trottoir am Bollwerk seitlich des Bahnhofs weniger beansprucht werden. Zurzeit werden im Zuge des Ausbaus des Bahnhofs Bern (Projekt ZBB - Zukunft Bahnhof Bern) zudem verschiedene Möglichkeiten für die

Errichtung weiterer Velostationen im Perimeter Bahnhof Ost geprüft. Eine Machbarkeitsstudie für eine zusätzliche Velostation beim Burgerspital wurde bereits erstellt. Darauf aufbauend wird nun ein Vorprojekt für eine Velostation mit rund 400 - 500 Plätzen erarbeitet. Mit diesen neuen Velostationen könnte längerfristig die steigende Nachfrage nach attraktiven Abstellmöglichkeiten am Bahnhofplatz gedeckt, ein Teil der heutigen oberirdischen Gratis-Veloabstellplätze aufgehoben und somit an kritischen Stellen mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger geschaffen werden.

Bern, 3. Dezember 2014

Der Gemeinderat