

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**Motion Fraktion SP/JUSO (Stefan Jordi, SP): Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr an der Bolligenstrasse!; Fristverlängerung**

Am 3. Juli 2008 hat der Stadtrat die folgende Motion Fraktion SP/JUSO erheblich erklärt und dazu letztmals am 5. November 2015 eine Fristverlängerung bis am 31. Dezember 2017 gewährt.

Die Bolligenstrasse weist schon heute zwischen Mingerstrasse und Schermenweg 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 „Veloverkehr“ der Stadt auch als Hauptroute verzeichnet.

Obwohl schon aus heutiger Sicht akuter Handlungsbedarf besteht, wird die Verkehrsbelastung mit einem allfälligen Umbau des Wankdorfplatzes, der Neuordnung der Autobahnanschlüsse und dem vorgesehenen Betriebskonzept massiv steigen (geschätzt werden 9'600 bis 15'600 DTV [durchschnittlicher Tagesverkehr]). Die schmale Bolligenstrasse soll zum Autobahnzubringer umfunktio- niert werden und der Schwerverkehr würde stark zunehmen. Würde die Wankdorfkreuzung umge- baut, würde sich die Situation in Zukunft massiv zuspitzen. Mit der nicht veränderbaren Fahrbahn- breite 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 Fussgängerwe- ges 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 Rad- streifenbreite blieben für beide Richtungen der übrigen Fahrbahn nur noch 5,2m. Die Mittelmarkie- rung müsste entfernt werden. Dies käme einer „halben“ so genannten Kernfahrbahn gleich, bei der kreuzende Fahrzeuge oft den Radstreifen beanspruchen müssen. Auf Strassen mit hohen Fre- quenzen 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 gang- bare 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. Zurzeit 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

Aufgrund der Eigentumsabtretung der Bolligenstrasse Süd und der Mingerstrasse an den Kanton per 1. Juli 2013 betrifft die Motionsforderung eine Kantonsstrasse. In der Zwischenzeit hat das kantonale Tiefbauamt mit der im Jahr 2016 vorgenommenen Markierung eines einseitigen Velostreifens stadtauswärts auf der Bolligenstrasse Süd die Situation für Velofahrende etwas verbessern können. Zurzeit sind zwei Projekte in Bearbeitung, die zu weiteren Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr auf der Bolligenstrasse Süd führen werden:

- *Velohauptroute Bern – Ostermundigen (Federführung Stadt Bern)*

Vorgängig zur Realisierung des Grossprojekts "Gestaltung Anschluss Wankdorf" und losgelöst vom Projekt Tram Bern Ostermundigen wollen die Stadt Bern, die Gemeinde Ostermundigen und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) in enger Koordination mit dem kantonalen Tiefbauamt die Situation für Velofahrende zwischen Bern und Ostermundigen verbessern. Nach Durchführung einer Mitwirkung durch die RKBM wird die "Planungsstudie Velonetz Bern Ost – Ostermundigen" im Herbst 2017 fertiggestellt werden. Auf Basis des weitgehend konsolidierten Planungsstands erarbeitet die Stadt parallel dazu bis Ende 2017/Anfang 2018 eine Vorstudie für die Bestvariante der Velohauptroute Bern – Ostermundigen. Diese Route soll ab der als Velostrasse markierten Militärstrasse via Guisanplatz – Mingerstrasse – Bolligenstrasse Süd – Zentweg – Mittelholzerstrasse in den Schermenweg Ost führen. Die Quartierkommissionen DIALOG Nordquartier und QUAV4 wurden im August 2017 über die Linienführung und die Stossrichtung der geplanten Massnahmen informiert.

Ziel ist es, bis Ende 2018 die bis dahin realisierbaren markierungstechnischen und kleineren baulichen Massnahmen umzusetzen; aufwendigere Baumassnahmen folgen zu einem späteren Zeitpunkt. Auf den Strassenabschnitten im Eigentum des Kantons (Guisanplatz, Mingerstrasse, Kreisel Minger-/Bolligenstrasse, Bolligenallee) besteht bei der Realisierung eine zeitliche und inhaltliche Abhängigkeit vom Kanton.

- *Gestaltung Anschluss Wankdorf (Federführung ASTRA)*

Im Herbst 2015 hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) das Ausführungsprojekt "Gestaltung Anschluss Wankdorf" gestartet, dessen Realisierung jedoch nicht vor 2021 erfolgen wird. Wegen der engen räumlichen Abhängigkeiten zwischen der vom Kanton geplanten Anpassungen der Bolligen-

strasse Süd und dem geplanten Ausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf obliegt die Federführung dem ASTRA. Die Stadt Bern ist innerhalb der Projektorganisation in verschiedenen Gremien vertreten und setzt sich dort für die Interessen der Stadt ein. Dabei ist gemäss Vorgaben des Gemeinderats insbesondere darauf zu achten, dass der Abfluss von der Autobahn bzw. dem kantonalen Strassennetz so dosiert werden kann, dass auf dem städtischen Netz kein Mehrverkehr bzw. keine Mehrbelastung der Quartiere entsteht und der Verkehr weiterhin stadtverträglich abgewickelt werden kann. Für den Gemeinderat ist zudem von grösster Bedeutung, dass die offene Fläche der Grossen Allmend mit den angrenzenden Hügeln in der heutigen Form bestehen bleibt und die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung nicht eingeschränkt wird. Ein besonderes Augenmerk soll schliesslich auf die – auch von der vorliegenden Motion geforderte - Verbesserung der Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr gelegt werden. Dazu hat der Gemeinderat verschiedene Beschlüsse gefällt, welche insbesondere auch im hier interessierenden Bereich der Bolligenstrasse Süd zu konkreten Verbesserungen führen werden (abgetrennte Fusswege, überall Veloführung gemäss Standards einer Velohauptroute). Darüber wurden die Mitglieder der Kommission PVS an ihrer Sitzung vom 11. Mai 2017 im Detail informiert. Am 23. November 2017 ist zudem in Zusammenarbeit mit dem Bund und Kanton sowie den betroffenen Quartierkommissionen eine öffentliche Informationsveranstaltung geplant.

Fazit

Mit der Realisierung der Velohauptroute Bern - Ostermundigen können 2018/19 erste Verbesserungen gemäss Motionsauftrag umgesetzt werden. Mit der Umsetzung des Projekts "Gestaltung Anschluss Wankdorf" wird die Bolligenstrasse Süd sodann definitiv den Standard einer Velohauptroute erreichen können. Mit den beschriebenen Massnahmen wird zudem auch den Bedürfnissen der Fussgängerinnen und Fussgänger Rechnung getragen.

Für das Projekt "Gestaltung Anschluss Wankdorf" wird zurzeit mit einem Baubeginn ab 2021 und einer fünfjährigen Bauzeit gerechnet. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat deshalb eine Fristverlängerung zur Erfüllung der vorliegenden Motion bis Ende 2026.

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 bis zum 31. Dezember 2026 zu.

Bern, 15. November 2017

Der Gemeinderat