

Bericht des Gemeinderats

Postulat SP / Juso (Beat Zobrist, SP): 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

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 Schärner, Margareta Klein-Meyer, Sylvia Spring Hunziker, Margrit Stucki-Mäder

Bericht des Gemeinderats

Der erste Bericht des Gemeinderats wurde mit SRB Nr. 143 vom 31. März 2005 abgelehnt. Daraufhin hat der Gemeinderat die Situation erneut überprüfen lassen.

In Bezug auf die Realisierbarkeit von Sofortmassnahmen konnten keine neuen Erkenntnisse gewonnen werden. Innerstädtische Strassen weisen oftmals eine Übernutzung auf. Die zum Teil widersprüchlichen Anforderungen lassen sich auf dem verfügbaren Raum nicht alle befriedigen, Kompromisse sind unumgänglich. Zudem ergeben sich aufwändige und komplexe Lösungen mit Abhängigkeiten, die ausserhalb des betrachteten Perimeters liegen. Sofortmassnahmen sind in solchen Fällen deshalb oft nicht realisierbar.

Der Gemeinderat nimmt aber 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. In einem ersten Schritt wurde 1998 die Situation für Velofahrende in Fahrtrichtung Bahnhof durch die Einrichtung einer Fahrspur für Busse und Velos wesentlich verbessert. Zudem wurden seit 2001 schrittweise die nötigen Vorkehrungen getroffen für einen durchgehenden Radstreifen in der Fahrtrichtung Lorrainebrücke. Mit kurzfristig realisierbaren Massnahmen allein, wie sie der Gemeinderat in seinem ersten Prüfungsbericht für einzelne Konfliktstellen aufgezeigt hat, sind die Probleme aber nicht umfassend und dauerhaft in den Griff zu kriegen. Die hohe Verkehrsdichte namentlich des öffentlichen Verkehrs führt z.B. dazu, dass Belagsunebenheiten zwar entfernt werden können, aber innert kurzer Zeit wieder neue entstehen. Andere Massnahmen wie ein kurzes Stück Radstreifen in der Schützenmattstrasse wurde zwar realisiert, musste aber infolge Bauarbeiten im Strassenraum kurze Zeit später wieder entfernt werden. Bestand hatte lediglich die Umstellung der Lichtsignalsteuerung an der Kreuzung Bollwerk – Hodlerstrasse – Schützenmattstrasse – Lorrainebrücke, die zur Entschärfung des Gefahrenpunkts Nr. 10 gemäss dem vorliegenden Postulat führte.

Aufgrund dieser Erfahrungen sieht sich der Gemeinderat in der Haltung bestätigt, dass nur mit einem durchgehenden Radstreifen auf dem Bollwerk und der Schützenmattstrasse die Attraktivität dieser wichtigen Veloachse erhöht und die verschiedenen Gefahrenstellen entschärft werden können. Dabei kann nicht einfach eine Markierung angebracht werden. Andere im Bollwerk bestehende Nutzungen müssen verlegt (z.B. Taxistandplätze) und bauliche Massnahmen (z.B. Verschiebung von Fahrleitungsmasten) ergriffen werden, um den nötigen Platz für den Radstreifen schaffen zu können. Solche Schritte können u.a. in Anbetracht der angespannten Finanzlage der Stadt nicht sofort umgesetzt werden. Der Gemeinderat hat nun aber die erforderlichen Kredite bewilligt, die eine schrittweise Umsetzung dieses Vorhabens ermöglichen.

Im Sommer 2006 wurde die erste Etappe im Abschnitt Speichergasse – Hodlerstrasse realisiert. Im gleichen Zug wurde für Velos die Lichtsignalsteuerung stadtauswärts verbessert und eine indirekte Linksabbiegemöglichkeit Richtung Henkerbrännli geschaffen. Im Zuge des Um-

baus des Henkerbrunnlis wurde in der Schützenmattstrasse das Trottoir verschmälert, so dass Ende Oktober/Anfang November 2006 ein Radstreifen auf der ganzen Länge der Schützenmattstrasse markiert werden kann. Die Postulat aufgeführten Gefahrenpunkte 4, 5, 6, 7, 8 und 9 können dadurch wesentlich entschärft werden.

In einer zweiten Etappe soll der Radstreifen im Abschnitt Schweizerhof – Speichergasse realisiert werden. Dieser Abschnitt liegt zum Teil innerhalb des Projektperimeters Neuer Bahnhofplatz Bern, zum Teil bestehen enge Abhängigkeiten mit flankierenden Projekten wie der Schaffung von Veloabstellplätzen im Bollwerk oder der Sanierung der baufälligen Passerelle Bollwerk auf Höhe Aarberggasse. Es war deshalb nicht sinnvoll, Umbauten zu forcieren, die in relativ kurzer Zeit wieder umgebaut werden müssten. Zudem ist für die Installation eines Radstreifens die Verlegung des Taxiwarteraums vom Bollwerk in benachbarte, bereits dicht genutzte Gassen erforderlich. Dabei bestanden u.a. Abhängigkeiten mit der Verlegung von Parkplätzen in die erweiterten Innenstadtparkhäuser (Verkehrskompromiss), mit Fragen der Veloparkierung, der Anlieferung und des Ersatzes der Umsteigehaltestelle für Cars auf dem Bahnhofplatz. Eine Realisierung ist deshalb nur im Zusammenhang mit dem Projekt Bahnhofplatz zweckmässig. Zusätzlich hinzu kommt noch die durch den Wasserleitungsbruch im Frühling 2006 verursachte erhöhte Dringlichkeit einer Sanierung des Bollwerks. Nach der aktuell gültigen Realisierungsplanung soll der Radstreifen unmittelbar nach Abschluss der Intensivbauphase am Bahnhofplatz, also voraussichtlich 2008, umgesetzt werden. Damit können auch die im Postulat erwähnten Gefahrenpunkte 1 bis 3 nachhaltig entschärft werden.

Mit den realisierten bzw. vor der Umsetzung stehenden Massnahmen kann das Bollwerk als wichtige innerstädtische Veloverbindung wesentlich aufgewertet und damit ein weiterer Beitrag zur Förderung des Langsamverkehrs in der Stadt Bern geleistet werden.

Bern, 1. November 2006

Der Gemeinderat