

Motion Fraktion SP/JUSO (Stefan Jordi, SP): Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr an der Bolligenstrasse!

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 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 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 Alleeebäumen). 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

Antwort 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 und der Veranstaltungsinfrastrukturen von Messe und Sport eine wichtige Rolle. Abgesehen von Tagen mit Grossveranstaltungen weist die Bolligenstrasse ein relativ geringes Aufkommen an Motorfahrzeugen auf, was die Strasse attraktiv für den Veloverkehr macht.

Der Richtplan zum Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf enthält verschiedene Massnahmen, welche die Belastung und die Funktion der Bolligenstrasse künftig verändern werden:

- Die geplante Entlastung der Kleinen Allmend von der Parkierung bei Grossanlässen wird auch eine Entlastung der Bolligenstrasse mit sich bringen. Umgekehrt wird der Neubau des Eisstadions und der damit verbundenen Mantelnutzungen zu neuen Verkehrsströmen auf der Bolligenstrasse führen.
- Die im ESP geplante und teilweise bereits realisierte Nutzungsentwicklung bedingt einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im ganzen Raum Wankdorf, wie er insbesondere mit der S-Bahnstation Wankdorf realisiert bzw. mit dem Projekt Wankdorfplatz inklusive Tramverlängerung bewilligt ist: Unter anderem müssen am Wankdorfplatz und auf der nördlich daran anschliessenden Papiermühlestrasse Kapazitäten für die Erschliessung der neuen Nutzungsareale, und zwar insbesondere des Stauffacherareals nördlich der S-Bahnstation Wankdorf, geschaffen werden. Als Voraussetzung für die gestalterische Aufwertung von Strassen und Plätzen und die Attraktivitätssteigerung für den Langsamverkehr im Bereich Papiermühlestrasse Wankdorfplatz und Schermenweg (im Rahmen des Projekts Wankdorfplatz) sowie für die Verlängerung der Tramlinie vom Guisanplatz zur S-Bahnstation Wankdorf muss der Motorfahrzeugverkehr auf der Papiermühlestrasse reduziert werden. Um dies zu erreichen, wird der Verkehr teilweise auf die Bolligenstrasse umgeleitet, so dass deren Bedeutung im übergeordneten Strassennetz und Belastung durch den Motorfahrzeugverkehr zunehmen.

Demgegenüber wird die Bedeutung der Bolligenstrasse für den Veloverkehr eher zurückgehen: Mit den Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs auf dem Wankdorfplatz, der Papiermühlestrasse und dem Schermenweg sowie durch den Bau einer Ver-

längerung der Wölflistrasse für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr bis zur Papiermühlestrasse entstehen neue, attraktive Veloverbindungen zwischen Bolligen/Worbletal und der Stadt Bern. Sie stellen Alternativen zur Bolligenstrasse dar.

Im Rahmen des Projekts Wankdorfplatz hat die Stadt im und nach dem Wettbewerbsverfahren wiederholt auf die Problematik des Langsamverkehrs auf der Bolligenstrasse hingewiesen. Die historische Bedeutung der Strasse und ihrer Baumallee einerseits sowie die zukünftigen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden und der Erschliessung andererseits waren in den bisherigen Überlegungen und Gesprächen von grosser Bedeutung. Innerhalb des Projekts Wankdorfplatz war aber die Entwicklung einer längerfristigen Lösung für die Bolligenstrasse wegen der Abhängigkeit von anderen laufenden Planungen (Zweckmässigkeitsbeurteilung Hochleistungsstrassennetz, ESP) nicht möglich.

Im Frühling 2007 wurde jedoch eine kurzfristig realisierbare, provisorische Lösung ins Projekt aufgenommen. Die in der Motion beschriebenen Optionen entsprechen dieser Lösung. Sie sollen mit dem Projekt Wankdorfplatz umgesetzt werden. Die dauerhafte Anpassung der Bolligenstrasse an die gewachsenen Bedürfnisse wurde als Massnahme in den Richtplan ESP Wankdorf aufgenommen. Im Rahmen des Strassenplanverfahrens zum Projekt Wankdorfplatz wurde von Kanton und Stadt eine Zusicherung abgegeben, bis 2011 ein entsprechendes Bauprojekt auszuarbeiten.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Forderung der Motionäre dem mit dem Kanton festgelegten Vorgehen entspricht. Der Gemeinderat beantragt deshalb dem Stadtrat, die Motion erheblich zu erklären.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Realisierung der provisorischen Massnahmen ist durch das Projekt Wankdorfplatz abgedeckt. Die dauerhafte Sanierung wird durch Kanton und Stadt gemeinsam projektiert werden. Die Kosten dafür können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion erheblich zu erklären.

Bern, 12. März 2008

Der Gemeinderat