Bericht des Gemeinderats

Interfraktionelle Motion BDP/CVP (Edith Leibundgut, CVP/Vinzenz Bartlome, BDP): Fortsetzung der Fuss- und Radwegverbindung Chäs und Brot Oberbottigen – Riedbach (2011.SR.000154)

Zur Zeit wird westlich der Längweid an der Fuss- und Radwegverbindung nach Oberbottigen gebaut. Aus Kostengründen wurde 2003 das ursprüngliche Vorhaben, einen sicheren Schulweg auf dem gesamten Einzugsgebiet der Schule Oberbottigen - das heisst bis nach Riedbach - zu schaffen, auf die Strecke Rehhagwäldli - Chäs und Brot Oberbottigen reduziert. Die Stadt Bern hat sich jedoch im Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs RFFV, Artikel 3, die Verpflichtung auferlegt, auf dem gesamten Stadtgebiet für sichere Schulwege zu sorgen.

Nach Fertigstellung der Rad- und Fusswegverbindung bis Chäs und Brot braucht es daher eine Fortsetzung bis nach Riedbach.

Deshalb fordern wir:

Sichere Schulwege für Schulkinder ab der 3. Klasse per Velo im gesamten Einzugsgebiet der Schule Oberbottigen bis nach Riedbach. Dazu sind folgende Massnahmen notwendig:

- Bei der Gabelung Chäs und Brot sind klare und einfache Vortrittsverhältnisse zu schaffen, d.h. der Verkehr auf der Bottigenstrasse hat gegenüber den Einmündungen von Oberbottigenweg und Matzenriedstrasse Vortritt (Aufhebung Rechtsvortritt, die unübersichtliche Kreuzung wird hinfällig)
- Im Dorf Oberbottigen ist eine minimale Anpassung der Infrastruktur entlang der Tempo 40-Strecke auf der Bottigenstrasse zu realisieren (der Radstreifen wird auf der Kernfahrbahn eingezeichnet).
- Westlich des Schulhauses Oberbottigen, wo wiederum Tempo 60 gilt, ist bis nach Riedbach ein Fuss- und Radweg zu realisieren, in der gleichen Ausführung, wie sie zurzeit auf der Strecke nach Bümpliz gebaut wird.
- Angrenzend an die Gärten der Liegenschaften Bottigenstrasse 330-390 (Tempo 60!) soll ein Trottoir gebaut werden, um die unübersichtlichen Ausfahrten zu entschärfen und allen Verkehrsteilnehmenden mehr Uebersichtlichkeit auf dieser Strecke zu bieten.
- Für diese Massnahmen müssen kurz- bis mittelfristig die notwendigen finanziellen Mittel gesichert werden.

Bern, 12. Mai 2011

Interfraktionelle Motion BDP/CVP (Edith Leibundgut, CVP/Vinzenz Bartlome, BDP), Judith Renner-Bach, Martin Mäder, Henri-Charles Beuchat, Kurt Hirsbrunner, Martin Schneider, Barbara Streit-Stettler, Peter Künzler, Prisca Lanfranchi, Daniela Lutz-Bock, Beat Gubser, Jimy Hofer, Simon Glauser

Bericht des Gemeinderats

Am 2. Februar 2012 hat der Stadtrat die Motion Fraktion BDP/CVP: Fortsetzung der Fuss- und Radwegverbindung Chäs und Brot Oberbottigen - Riedbach in das vorliegende Postulat umgewandelt. Mit der Stellungnahme des Gemeinderats, der die Motion zur Ablehnung empfohlen hatte, zeigte sich der Stadtrat unzufrieden und verlangte vertiefte Abklärungen.

In der Zwischenzeit wurde das Anliegen erneut überprüft und es haben verschiedene Gespräche und eine Begehung vor Ort mit dem Motionär, dem Leist Oberbottigen und dem Leiter Fachstelle Fuss- und Veloverkehr der städtischen Verkehrsplanung stattgefunden. Dabei hat sich gezeigt, dass die Motionäre und der Leist Oberbottigen in erster Linie die Verkehrssituation bei den beiden Kreuzungen Bottigenstrasse/Matzenriedstrasse und Bottigenstrasse/ Hausmattweg (Punkte 1, 2) nochmals analysiert haben wollten. Nach vertieften Abklärungen kamen alle Beteiligten zum Schluss, dass sich die bestehenden Lösungen aus den nachfolgend dargelegten Gründen am besten eignen und sich zum heutigen Zeitpunkt keine geeignete Alternativen anbieten.

Zu Punkt 1:
Das vorliegende Postulat fordert die Prüfung klarer und einfacher Vortrittsverhältnisse bei der Gabelung Chäs und Brot (Kreuzungen Bottigenstrasse/Matzenriedstrasse und Bottigenstrasse/Hausmattweg), da dort von einer grossen Unfallgefahr ausgegangen wird. Aufgrund dieser Annahme haben die Verkehrsplanung und die Kantonspolizei Bern vergangenen Frühling die Unfälle auf den beiden Kreuzungen zwischen 2002 und 2012 detailliert analysiert. Die Analyse zeigt, dass sich in den vergangenen zehn Jahren auf beiden Kreuzungen je vier Unfälle ereignet haben. Glücklicherweise zogen sich dabei die beteiligten Personen nur leichte Verletzungen zu. Auf beiden Kreuzungen ereigneten sich je zwei Unfälle wegen Vortrittsverletzungen durch die Fahrzeuglenker. Bei den anderen vier Unfällen waren Alkohol am Steuer, überhöhte Geschwindigkeit und Unachtsamkeit die Unfallursache. Trotz der sehr geringen Unfallzahlen in den letzten zehn Jahren hat die Verkehrsplanung weitere Verbesserungsmassnahmen untersucht und kam zum Schluss, dass zwar jeweils eine Kreisellösung Verbesserungen erzielen könnte. Dies würde jedoch bei beiden Standorten eine grosse Fläche an privatem Grund beanspruchen und wäre letztlich mit unverhältnismässig hohen Kosten verbunden.

Wie bereits in der gemeinderätlichen Stellungnahme vom 19. Oktober 2011 erwähnt, führen auch Markierungs- oder signalisationstechnische Änderungen an den Vortrittsverhältnissen nicht zum Ziel. Bei der Bottigenstrasse handelt es sich um eine relativ gerade Hauptverbindung. Würde der Rechtsvortritt aufgehoben, käme es im Dorfgebiet erfahrungsgemäss zu höheren Geschwindigkeiten, was wiederum negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden hätte.

Zu Punkt 2:
Die nochmalige Begehung und Analyse hat keine neuen Erkenntnisse bezüglich der Forderung gezeitigt, im Dorf Oberbottigen auf der Bottingenstrasse entlang der Tempo 40-Strecke einen Radstreifen zu markieren und eine Kernfahrbahn einzuführen. Wie der Gemeinderat bereits in seiner Antwort vom 19. Oktober 2011 dargelegt hat, muss zur Realisierung einer Kernfahrbahn eine Gesamtfahrbahnbreite von 7.50 bis 8.40 Meter zur Verfügung stehen, d.h. nach Markierung der Radstreifen von je 1.50 Metern sollte die Restfahrbahnbreite, die sogenannte Kernfahrbahn, eine Breite von noch 4.50 bis 5.40 Metern aufweisen. Da die Bottigenstrasse im Dorf Oberbottigen je nach Abschnitt nur rund 5 bis 6 Meter breit ist, ist sie für

die Errichtung einer Kernfahrbahn zu schmal; sie müsste um mindestens 1.50 bis 2.50 Meter verbreitert werden.

Zu Punkt 3 - 5:
Wie der Gemeinderat bereits in seiner Antwort vom 19. Oktober 2011 festgehalten hat, ist der Wunsch nach einer Verlängerung des Fuss- und Radwegs bis nach Riedbach verständlich und nachvollziehbar. Aufgrund der knappen finanziellen Mittel sieht er sich jedoch gezwungen, andere Vorhaben zu priorisieren, die mit einem idealeren Kosten-Nutzen-Verhältnis zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen.

Erneute Abklärungen zu den zu erwartenden Kosten für den Bau eines Fuss- und Radwegs von Oberbottigen nach Riedbach haben die Grössenordnung der zu erwartenden Kosten von rund 2 Mio. Franken bestätigt. Die hohen Kosten werden in erster Linie durch den grossen Bedarf an Privatgrund verursacht, welcher für den Bau der Fuss- und Veloverbindung benötigt würde. Zudem wäre die Zustimmung der Grundbesitzer erfahrungsgemäss höchstens nach langwierigen Verhandlungen zu erwarten (siehe beispielsweise den Bau der Fuss- und Veloverbindung von Bümpliz nach Oberbottigen) oder wäre schlimmstenfalls ein Enteignungsverfahren nötig.

Der Bau der im Postulat geforderten Fuss- und Veloverbindung wurde als Langsamverkehrsmassnahme in das erste Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr der Region Bern eingegeben. Aufgrund des unzureichenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses wurde die Massnahme aber vom Kanton bereits bei der ersten Überprüfung abgelehnt. Einer der Gründe für die ablehnende Haltung war der bereits bestehende Fussweg entlang der Bottigenstrasse. Dieser Fussweg ist zwar nur rund einen Meter breit, aber er ist immerhin befestigt, wird nur wenig benutzt und kann daher auch mit Velos befahren und von Schulkindern gut genutzt werden.

Alternative und einfachere Veloführungen als auf der Bottigenstrasse sind nicht möglich. Es gibt - über den Oberbottigenweg - bereits heute eine verkehrsarme Veloverbindung von Oberbottigen nach Riedbach. Diese beinhaltet allerdings einen Höhenunterschied und verursacht einen Umweg, weshalb sie von Velofahrenden nur ungern und eher selten benutzt wird. Ein dortiger Ausbau macht daher nicht Sinn.

Bern, 19. Dezember 2012

Der Gemeinderat