

45
(2003)

Postulat SP/JUSO (Beat Zobrist, SP): Sofortmassnahmen zur Entschärfung des Unfallschwerpunkts Bollwerk (stadtauswärts)

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 stadtauswärtsfahrenden 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 nichtmobilitätsbehinderte Menschen, die den Fussgängerstreifen queren, zu kurz (also auch für linksabbiegende Velofahrende, die aus Sicherheitsgründen den Fussgängerstreifen begehen)	Gefahr, an- oder überfahren zu werden
-----	--	---	---------------------------------------

Bern, 15. August 2002

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, Christian Michel, Margrith Beyeler-Graf, Andreas Krummen, Corinne Mathieu, Miriam Schwarz, Raymond Anliker, Ruth Rauch, Sabine Schärker, Margareta Klein-Meyer, Sylvia Spring Hunziker, Margrit Stucki-Mäder

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat ist sich der Bedeutung des Bollwerks für den Zweiradverkehr sehr wohl bewusst. Gleichzeitig ist jedoch zu berücksichtigen, dass es auch eine zentrale Rolle für den öffentlichen Verkehr und als innerstädtische Hauptverkehrsachse für den motorisierten Individualverkehr spielt. Schliesslich müssen die Auswirkungen der sehr stark frequentierten Fussgängerquerungen in Bahnhofsnähe, die Bedürfnisse des Anlieferverkehrs und der Notfalldienste, die Abstellplätze für Fahrräder, usw. bedacht werden. Und bei alledem setzen die gegebenen Platzverhältnisse zusätzlich einengende Rahmenbedingungen.

Die Vielfalt der Ansprüche machen die Planung komplex und Interventionen schwierig. Im Zuge der Umsetzung der 1997 von den Stimmberechtigten gutgeheissenen Kurzfristigen Übergangslösung KÜL konnte trotzdem auch im Bollwerk einiges zum Besseren verändert werden. Zu nennen sind etwa die Umweltspur für Busse und Velos Richtung Bahnhof, die Umweltspur auf der Neubrücke Fahrtrichtung Bahnhof oder der Radstreifen für Linksabbiegende aus dem Bollwerk in die Schützenmattstrasse. Die auf dem Bahnhofplatz erreichte Verkehrsreduktion ist nahezu 1:1 auch auf dem Bollwerk festzustellen.

Konzepte und konkrete Vorschläge für Massnahmen zugunsten der Velofahrerinnen und Velofahrer im Bahnhofgebiet liegen vor. Wie zuletzt die Realisierung des neuen Fussgängerstreifens Nordhalle Bahnhof-Neuengasse gezeigt hat, ruft jeder Eingriff auf der Bollwerk-/Bahnhofachse aber nach einer Reihe flankierender Massnahmen, teilweise auch ausserhalb des Bahnhof-Perimeters. Dazu müssen die erforderlichen Kredite bereitgestellt und die nötige Akzeptanz bei den Betroffenen erarbeitet werden – auch dies eine aufwändige, oft dornenvolle Aufgabe.

Massnahmen am Bollwerk sind im Übrigen aus naheliegenden Gründen stark abhängig vom Projekt für die Gestaltung des Bahnhofplatzes, des Bubenberglplatzes und der Christoffelunterführung; teilweise gehören sie sogar dazu (z.B. Veloparkierung). Ausserdem bestehen Zusammenhänge mit der Quartierplanung und Verkehrslenkung Länggasse (z.B. Massnahmen im Bereich Schützenmatte). Allfällige Sofortmassnahmen dürfen nicht im Widerspruch zu ei-

nem dieser Grossprojekte stehen, weil sie sonst womöglich bei deren Realisierung wieder rückgängig gemacht oder stark modifiziert werden müssten. Der Gemeinderat ist aber bereit, geeignete Massnahmen, die zur Beseitigung der im Postulat genannten Gefahrenstellen beitragen können, zu prüfen und soweit möglich umzusetzen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.

Bern, 19. Februar 2003

Der Gemeinderat