

Motion Fraktion BDP/CVP (Edith Leibundgut, CVP/Vinzenz Bartlome, BDP): Fortsetzung der Fuss- und Radwegverbindung Chäs und Brot Oberbottigen – Riedbach

Ausgangslage:

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

Motion Fraktion 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

Antwort des Gemeinderats

Die Verkehrssicherheit der zu Fuss Gehenden und der Velofahrerinnen und Velofahrer ist dem Gemeinderat ein grosses Anliegen. Dies deshalb, weil der Langsamverkehr in der Stadt Bern einen wichtigen Beitrag zur umweltgerechten und stadtverträglichen Mobilität leistet. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. die Beseitigung von Gefahrenstellen ist im Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) festgeschrieben:

Gemäss Artikel 1 RFFV fördert die Gemeinde Bern den Fuss- und Veloverkehr sowie die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Artikel 3 RFFV präzisiert die Förderung der Sicherheit wie folgt: „Die Gemeinde fördert mit geeigneten Massnahmen die Sicherheit der zu Fuss Gehenden, der Velofahrenden und der Menschen mit Behinderung, insbesondere den Schutz vor dem motorisierten Verkehr auf stark befahrenen Strassen, auf Schulwegen, bei Spiel- und Freizeitanlagen, bei Heimen und Quartierzentren und bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.“

Vor dem Hintergrund beschränkter finanzieller Mittel und im Sinne eines effizienten Mitteleinsatzes muss die Stadt dennoch auch beim Fuss- und Veloverkehr dort investieren, wo das Kosten-Nutzenverhältnis am besten ist. Zudem soll die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs das ganze Stadtgebiet berücksichtigen.

Derzeit sind im Stadtteil VI viele Projekte zugunsten des Langsamverkehrs in Planung bzw. bereits in Umsetzung (zum Beispiel Langsamverkehrsverbindung Bümpliz Süd - Ausserholligen, Fuss- und Velopasserelle Ausserholligen, Fuss- und Veloweg Rehagstrasse, Verbesserungen der Fuss- und Veloverbindung an der Riedbachstrasse). Die Kosten all dieser Vorhaben im Stadtteil VI übersteigen auch ohne die in der Motion geforderte Fortsetzung der Fuss- und Radwegverbindung Chäs und Brot bis nach Riedbach die vergleichbaren Kosten in allen anderen Stadtteilen.

Zu den einzelnen Punkten der Motion nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

Auf der Bottigenstrasse gilt im fraglichen Abschnitt aus Sicherheitsgründen Tempo 40. Der Rechtsvortritt wurde an der Gabelung mit der Matzenriedstrasse bzw. dem Oberbottigenweg sowie an der Kreuzung mit dem Hausmattweg eingeführt, um die Einhaltung von Tempo 40 auf einfache und kostengünstige Art sicherzustellen. Bei der Bottigenstrasse handelt es sich um eine relativ gerade Hauptverbindung. Würde der Rechtsvortritt aufgehoben, käme es im Dorfgebiet zu höheren Geschwindigkeiten.

Zu Punkt 2:

Die Bottigenstrasse ist im Abschnitt zwischen der Gabelung mit der Matzenriedstrasse und der Kreuzung mit dem Hausmattweg lediglich etwa 5 m breit. Im Abschnitt Hausmattweg westwärts bis zur Einmündung des Oberbottigenwegs beträgt die Fahrbahnbreite zirka 6 m. Neben der Fahrbahn befindet sich ein 1.5 Meter breiter Fussgängerlängsstreifen.

Bei einer Kernfahrbahn - wie sie in der Motion gefordert wird - werden zwar Radstreifen, jedoch aber keine Mittellinien markiert. Die Motorfahrzeuglenkerinnen und -lenker fahren so mehr in der Mitte der Fahrbahn und verhalten sich vorsichtiger. Um eine Kernfahrbahn zu realisieren, muss gemäss Arbeitshilfe „Kernfahrbahn“ des Tiefbauamts des Kantons Bern eine Gesamtfahrbahnbreite von 7.50 m bis 8.40 m zur Verfügung stehen, d.h. nach Markierung der

Radstreifen von je 1.50 m sollte die Restfahrbahnbreite, die sogenannte Kernfahrbahn, eine Breite von 4.50 m bis 5.40 m aufweisen.

Damit ist die Bottigenstrasse für die Einrichtung einer Kernfahrbahn zu schmal. Um die Minimalabmessungen zu erreichen, müsste man die Bottigenstrasse je nach Abschnitt mindestens um ca. 1.50 bis 2.50 m verbreitern.

Die Bottigenstrasse weist heute eine Verkehrsbelastung von ca. 2 500 Motorfahrzeugen pro Tag auf, was mit einer Quartierstrasse vergleichbar ist. Für dieses Verkehrsaufkommen ist die heutige Strasse ausreichend breit und dank der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auch sicher. Für die Zukunft ist nicht mit einer relevanten Verkehrszunahme zu rechnen, welche eine Verbreiterung rechtfertigen würde.

Zu den Punkten 3 bis 5:

Die Kosten für den grösstenteils realisierten Rad- und Fussweg von Bümpliz nach Oberbottigen belaufen sich auf rund 2.2 Mio. Franken. Er sollte 2012 fertiggestellt werden können, nachdem es wegen schwierigen Verhandlungen mit den Grundbesitzern zu grossen Verzögerungen beim Bau kam. Bei der Verlängerung bis Riedbach müsste mit einem ähnlich hohen Investitionsvolumen gerechnet werden, was die Möglichkeiten gemäss RFFV unter Berücksichtigung aller Stadtteile sprengt.

Die Verbesserung der Sichtverhältnisse der privaten Ausfahrten der Liegenschaften Bottigenstrasse 330 - 390 ist gemäss dem Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS-Norm 640 237a) Aufgabe der privaten Anstösser.

Insgesamt ist der Wunsch nach einer Verlängerung des Fuss- und Radwegs bis nach Riedbach zwar verständlich und nachvollziehbar. Jedoch weist sie ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis aus. Der Gemeinderat möchte deshalb andere Vorhaben priorisieren und beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Bei Annahme der Motion müsste in einem ersten Schritt ein Vorprojekt erarbeitet werden. Allein für die Erarbeitung des Vorprojekts wäre mit Kosten von ca. Fr. 200 000.00 zu rechnen (grobe Schätzung).

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 19. Oktober 2011

Der Gemeinderat