

**Interfraktionelle Interpellation SP, GFL/EVP, GB/JA! (Gisela Vollmer, SP/
Lukas Gutzwiller GFL/Franziska Grossenbacher GB/Luzius Theiler, GPB-
DA): Raum Bolligenstrasse/Wankdorf; Noch mehr Strassenflächen?**

Im Zusammenhang mit verschiedenen Anpassungen der Verkehrsprojekte im Raum Wankdorf (Bolligenstrasse Nord; Autobahnanschlussbereich Wankdorf bis Zufahrt BERNEXPO; Pulverweg bis Zentrum Paul Klee u.a.m.) ist unter anderem eine, gegenüber heute doppelt so breite Bolligenstrasse vorgesehen und Fussgängerinnen sowie Velofahrer werden dabei an den Rand gedrängt. Zur Umsetzung der in diesem Raum seit 1997 verlangten Fuss- und Veloverbindung (Motion Stückelberger) soll nun ein Wettbewerb gestartet werden, ohne dass die unterdessen massiv veränderten und noch beabsichtigten Verkehrsflächenzunahmen berücksichtigt werden.

Nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass auf den 1.1.2008 das bisher im Stadtbesitz sich befindende Autobahnteilstück (Wankdorf-Ostring) im Rahmen des NFA vollständig an den Bund übergegangen ist und vom Bund zusätzliche Ausbauten im Anschlussbereich Wankdorf vorgesehen sind, stellt sich die Frage, welche Einschätzungen und Positionen die Stadt Bern mit den damit verbundenen Strassenbauprojekten hat.

Der Gemeinderat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Forderungen, resp. Abmachungen wurden bei der Übergabe des Autobahnteilstücks auf den 1.1.2008 an den Bund von Seiten der Stadt bezüglich der Weiterausbauten festgehalten?
2. Widerspricht es nicht den bisherigen städtischen Vorgaben, insbesondere in dem mehr und mehr zugebauten Gebiet um die Grosse Allmend, dass die Strassenfläche der Bolligenstrasse jetzt sogar verdoppelt werden soll?
3. Welche Massnahmen sind stadtseitig gegenüber dem durch die Vergrösserung der Verkehrsflächen entstehenden Mehrverkehrs vorgesehen?
4. Gibt es keine verträglicheren Lösungen für die aufgrund der neuen National- und weiterer Strassenprojekte an den Rand gedrängten Fuss- und Veloverkehrsachsen, als teure Überführungen, verbunden mit fast unzumutbaren Steigungen?

Begründung der Dringlichkeit

Angesichts der Ausgangslage, dass mit dem vorgesehenen Wettbewerb für die Fuss- und Veloverbindung demnächst gestartet werden soll, braucht es dringend eine Klärung der Haltung der Stadt zu den verschiedenen in diesem Raum vorgesehenen Strassenbauprojekten.

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Bern, 26. März 2015

Erstunterzeichnende: Gisela Vollmer, Franziska Grossenbacher, Luzius Theiler, Lukas Gutzwiller
Mitunterzeichnende: Ingrid Kissling-Näf, Cristina Anliker-Mansour, Katharina Altas, Michael Sutter, Lena Sorg, Benno Frauchiger, Leena Schmitter, Christa Ammann, Regula Tschanz, Daniela Lutz-Beck, Patrik Wyss, Stefan Jordi, Johannes Wartenweiler, Bettina Stüssi, Hasim Sönmez, Marieke Kruit, Patrizia Mordini, David Stampfli, Peter Marbet, Yasemin Cevik, Mess Barry, Katharina Gallizzi, Regula Bühlmann, Stéphanie Penher, Daniel Klauser, Michael Steiner, Matthias Stürmer, Janine Wicki, Manuel C. Widmer, Rolf Zbinden

Antwort des Gemeinderats

Dem Gemeinderat ist die Förderung des stadt- und umweltverträglichen Fuss- und Veloverkehrs ein grosses Anliegen. Gleichzeitig ist es ihm wichtig, dass Strassenbauprojekte am Rand des Stadtkörpers nicht zu grösseren Belastungen der Wohnquartiere führen. Zur Einordnung der einzelnen Fragen, ist ihm die Schilderung der planerischen Ausgangslage wichtig:

Das Mitwirkungsprojekt Bolligenstrasse Nord des Kantons wie auch das 2015 durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) gestartete Wettbewerbsverfahren für die Fuss- und Veloverkehrsbrücke im Raum Autobahnanschluss Wankdorf basieren auf den Ergebnissen der 2009 bis 2011 durchgeführten Testplanung im Raum Wankdorf. Dieser Planungsprozess wurde unter der Federführung des Kantonalen Tiefbauamts, gemeinsam mit aktiver Beteiligung des ASTRA, der Stadt Bern und der Gemeinde Ostermundigen, durchgeführt. Eine wichtige planerische Grundlage bildete der Richtplan ESP Wankdorf von 2010 (vgl. Antwort auf Frage 2). Der mehrstufige Prozess wurde zudem begleitet durch ein Forum mit rund 30 Vertreterinnen und Vertretern aus den Quartierorganisationen, der lokalen Wirtschaft und der Politik. Der Gemeinderat hat dem Stadtrat im März 2012 Bericht erstattet zur geplanten Fuss- und Velobrücke Grosse Allmend - Schermen sowie zum weiteren Vorgehen mit den Ergebnissen der Testplanung. Darauf abgestützt hat der Stadtrat im Juni 2012 die Motion Ueli Stückelberger (GFL) Erstellen einer Fussgänger- und Velobrücke Grosse Allmend über die Autobahn zum Schermenwald abgeschrieben ([1997.SR.000004](#)). Auch im Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept der Region Bern (RGSK 2012) sind sowohl die Korrektur Bolligenstrasse Nord wie auch die separate Veloführung im Knoten Bolligenstrasse - Schermenweg enthalten und mittels Leistungsvereinbarung des Bundes mit Kanton und Region als Projekte mit Priorität A im Agglomerationsprogramm 2.Generation akzeptiert.

Die beiden ASTRA-Projekte Bern-Ost und Bern-Nord sind Teil des Engpassbeseitigungsprogramms des Bundes. Die Reorganisation Anschluss Wankdorf ist selbst zwar nicht Teil dieser Engpassbeseitigung, aber eine Bedingung, dass die beiden anderen Projekte realisiert werden können. Bei allen drei Projekten beginnen die Projektierungsarbeiten in diesem Jahr. Die Planung ist bis auf weiteres finanziert, die Finanzierung der Umsetzung gilt jedoch noch nicht als gesichert. Für die beiden Engpassbeseitigungsprojekte braucht es noch generelle Projekte, die der Bundesrat verabschieden muss sowie Finanzierungsbeschlüsse der Eidgenössischen Räte.

Zu Frage 1:

Im Rahmen der Eigentumsübertragung an den Kanton und Bund wurden keine Abmachungen getroffen.

Zu Frage 2:

Nein, die Stadt Bern hat den Richtplan ESP Wankdorf vom Januar 2010 mitunterzeichnet. Darin ist unter anderem beschrieben, dass *(Zitat:)* „die Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Bern sowie neue Nutzungen und Nutzungsverdichtungen innerhalb des ESP zu Verkehrszunahmen führen werden. Ohne entsprechende Massnahmen wird sich die Situation auf den Strassen verschärfen: Zunehmende Stausituationen führen zu zusätzlichem Schleichverkehr in den Quartieren und entsprechend negativen Auswirkungen für die Quartierbevölkerung. Ausserdem wird die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs verunmöglicht und die Sicherheit für den Langsamverkehr verschlechtert.“ ... „Um die regionale Verkehrszunahme sowie den erwartenden Zusatzverkehr aus dem ESP Wankdorf verträglich abzuwickeln, ist ein Bündel von aufeinander abgestimmten Massnahmen vorgesehen. Eine Erhöhung der Strassenkapazität im Einzugsbereich der Autobahnanschlüsse ist notwendig. Gleichzeitig sind Lenkungs- und Dosierungsmassnahmen auf dem Basisnetz vorgesehen. Nur wenn die Hauptverkehrsachsen funktionieren, kann verhindert werden, dass die Wohnquartiere durch Schleichverkehr belastet werden. Ein grosser Teil des durch die neuen Nutzungen entstehenden Verkehrs soll mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden. Dazu ist ein punktu-

eller Ausbau der Strassen notwendig, damit der ÖV bevorzugt werden kann. Verbesserungen für den Langsamverkehr sind insbesondere durch attraktivere Querungen zu erreichen. Für Velorouten auf dem Strassennetz ist die Sicherheit zu erhöhen.“

Zu Frage 3:

Gemeinsames Ziel von Stadt, Kanton und Bund ist es, mit der Verkehrslenkung und -dosierung im Raum Wankdorf den Verkehrsfluss auf dem Strassenviereck Anschluss A6 - Bolligenstrasse Süd - Guisanplatz - Wankdorfplatz auch in den Verkehrsspitzen aufrecht zu erhalten und die Wohnquartiere zu schützen. Dazu müssen sämtliche Zuflüsse zu diesem Strassenviereck dosiert und der ÖV priorisiert werden können. Diese Dosierstellen dienen auch dazu, dass der MIV die Stadtquartiere nicht zusätzlich belastet.

Im Umfeld des Wankdorfplatzes funktioniert das heute bereits gut, die Staulängen des MIV haben hier gemäss Controlling-Bericht 2013 zum ESP Wankdorf abgenommen, die öV-Linien werden wenig behindert und die in das Wohnquartier führenden Strassen haben eine Verkehrsreduktion erfahren. Weniger gut funktioniert das System jedoch im Bereich der Bolligenstrasse Nord und Süd. Gemäss Controlling-Bericht sind die Rückstaus in der Morgenspitzenstunde trotz Verkehrszunahme auf der Bolligenstrasse Nord zwar zurückgegangen. Während der Abendspitzenstunde entstehen jedoch lange Rückstaus auf der Bolligenstrasse Süd und stockender Kolonnenverkehr stadtauswärts auf der Bolligenstrasse Nord; dies einerseits zu Lasten des Veloverkehrs und andererseits zu Lasten des Verkehrsflusses im Anschlussbereich Autobahn. Zudem erlaubt es die heutige Infrastruktur nicht, die Buslinien 44 und 28 zu priorisieren. Die heutige Bolligenstrasse Nord kann so auch wenig dazu beitragen, die Achse Bernstrasse - Ostermundigenstrasse zu Gunsten der Zentrumsnutzungen und der Anwohnenden sowie der dort verkehrenden öV-Linien zu entlasten.

Die der Korrektur Bolligenstrasse Nord zugrundeliegende Verkehrsprognose geht davon aus, dass bis 2030 rund ein Drittel des maximalen Entwicklungspotentials im ESP Wankdorf realisiert sind (inkl. ESP Ostermundigen und weiterer punktueller Standorte wie z.B. Stettlen). Diesen Prognoseberechnungen liegt der im Richtplan ESP Wankdorf verankerte maximale MIV-Anteil von - vergleichsweise niedrigen - 30 - 40% am Modal-Split zu Grunde.

Das vom Kanton zur Mitwirkung aufgelegte Projekt Korrektur Bolligenstrasse Nord bietet Lösungen für die oben genannten Schwachpunkte und belastet die Stadtquartiere dank den gemäss ESP-Controllingbericht 2013 gut funktionierenden Dosierungen auf dem Strassenviereck Anschluss A6 - Bolligenstrasse Süd - Guisanplatz - Wankdorfplatz nicht zusätzlich. Der Gemeinderat wird darauf weiterhin ein wachsames Auge halten, genauso wie er sich weiterhin dafür einsetzen wird, dass die Bolligenstrasse Nord auch zu einer Langsamverkehrsachse von hoher Qualität wird (Bsp. Forderung nach breiteren Velostreifen).

Zu Frage 4:

Im Rahmen der erwähnten Testplanung Raum Wankdorf sind die Verkehrsfachleute zur Einsicht gelangt, dass eine separate Führung des Fuss- und Veloverkehrs die komfortabelste Lösung darstellt. Die im Autobahnanschluss Wankdorf zu bewältigende Fahrzeugmenge und der knappe Raum, der zur Verfügung steht, sprechen für eine Hochlage. Der Fuss- und Veloverkehr wird dadurch unabhängig zu den auf der Anschlusskreuzung zur Autobahn erforderlichen Lenkungs- und Dosierungsmassnahmen verkehren können, jedoch Höhendifferenzen in Kauf nehmen müssen: Die Projektstudie des Astra vom Oktober 2013 weist für die Fuss- und Velobrücke ab Grosse Allmend zunächst eine Steigung von 1 % auf (im Bereich der Autobahnquerung). Anschliessend fällt diese Richtung Norden (Bananenbrücke, Schermenareal) mit konstant 3 %. Die Anschlussrampen an die Bolligenstrasse Süd sowie zur Bolligenstrasse Nord (Richtung Wölflistrasse) werden mit knapp 6 % ausgewiesen. Die einschlägigen Normen bezeichnen folgenden Steigungen für den Veloverkehr als komfortabel: $\leq 3 \%$ für lange Abschnitte; $\leq 5 \%$ für Strecken bis 100m und $\leq 10 \%$

für Rampen bis 20m. Die Projektstudie liegt im Bereich dieser Werte. Die Detaillösungen werden im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung zu optimieren sein.

Das ASTRA hat 2015 einen Wettbewerb für die Fuss- und Veloverkehrsbrücke gestartet. Die Stadt ist im Beurteilungsgremium und in der Expertengruppe des 2015 vertreten und wird sich dabei für die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs einsetzen. Ebenfalls vertreten ist die Quartierkommission DIALOG Nordquartier.

Bern, 1. Juli 2015

Der Gemeinderat