

Interpellation Fraktion SP/JUSO (Michael Sutter/Nora Krummen, SP): Neue Erkenntnisse betreffend Spurreduktion auf der Lorrainebrücke?

Am 31. Januar 2019 hat der Stadtrat den Ausführungskredit Velomassnahmen Lorrainebrücke/Erneuerung Lichtsignalanlage Knoten Lorrainestrasse/Viktoriarain bewilligt. Diese Massnahmen umfassen eine teilweise Spurreduktion auf der Lorrainebrücke stadtauswärts und erfüllen damit einen Auftrag des Stadtrats aus dem Jahr 2015. Über die Kreuzung Bollwerk/Schützenmattstrasse und einen Teil der Lorrainebrücke soll der motorisierte Verkehr (MIV) jedoch auch weiterhin zweispurig geführt werden. Im Stadtratsvortrag wird dies wie folgt begründet: «Eine einspurige Führung ist aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht möglich». Dass die Spurreduktion und der ursprüngliche Auftrag des Stadtrats so nur teilweise umgesetzt werden kann, wurde in der Stadtratsdebatte bedauert. Wegen Bauarbeiten von ewb wird der motorisierte Verkehr derzeit nur auf einer Spur über die erwähnte Kreuzung und die Lorrainebrücke geführt. Auch mit dem einspurigen Verkehrsregime kann das Verkehrsaufkommen offenbar ohne grössere Beeinträchtigung bewältigt werden. Aufgrund dieser neuen Erkenntnis drängt sich eine Anpassung des Projekts Velomassnahmen Lorrainebrücke auf; dies umso mehr, als eine vollständige Aufhebung der zweiten MIV-Spur auf diesem Abschnitt im Rahmen der Verkehrsmassnahmen ZBB (ab ca. 2025) ohnehin vorgesehen ist. Eine vollständige Spurreduktion würde die Verkehrssicherheit insbesondere für den Veloverkehr erheblich erhöhen und auch dieser Abschnitt der Velohaupttroute Wankdorf würde so dem angestrebten Standard entsprechen.

Vor diesem Hintergrund bitten wir den Gemeinderat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie sind die bisherigen Erfahrungen mit der einspurigen Verkehrsführung auf der Lorrainebrücke?
 - a. Welche Auswirkungen hat die vorübergehende Spurreduktion auf den Verkehrsfluss? Kann das Verkehrsaufkommen (MIV) trotzdem bewältigt werden?
 - b. Beeinträchtigt die vorübergehende Spurreduktion die Fahrplanstabilität der betroffenen Bernmobil-Linien? Wenn ja, in welchem Ausmass?
2. Welche Erkenntnisse können aus der einspurigen Verkehrsführung auf der gesamten Länge der Lorrainebrücke betreffend einer zeitnahen Spurreduktion gewonnen werden?
3. Ist der Gemeinderat bereit, das Projekt Velomassnahmen Lorrainebrücke entsprechend anzupassen oder eine möglichst zeitnahe Spurreduktion stadtauswärts auf der gesamten Lorrainebrücke zumindest zu prüfen?
4. Müsste eine Anpassung des Projekts Velomassnahmen Lorrainebrücke in obgenanntem Sinn nochmals dem Stadtrat vorgelegt werden?
5. Wie würde sich eine Anpassung des Projekts auf den Realisierungszeitplan auswirken?
6. Welche Vorteile (namentlich betreffend Verkehrssicherheit und Verstetigung des Verkehrsflusses) würde eine Spurreduktion auf der gesamten Lorrainebrücke aus Sicht des Gemeinderats bringen?
7. Was spricht aus Sicht des Gemeinderats gegen die beschriebene Anpassung des Projekts Velomassnahmen Lorrainebrücke?

¹ <https://ris.bern.ch/Dokument.ashx?dId=faa4dea32306440fa32f75ee27f97f07-332&dVersion=1&dView=Dokument> (Seite 3)

Bern, 14. März 2019

Erstunterzeichnende: Michael Sutter, Nora Krummen

Mitunterzeichnende: Mohamed Abdirahim, Timur Akçasayar, Marieke Kruit, Patrizia Mordini, Bet-tina Stüssi, Johannes Wartenweiler, Ayse Turgul, Laura Binz, Katharina Altas, Nadja Kehrli-Feldmann, Peter Marbet, Lisa Witzig, Martin Krebs, Benno Frauchiger, Ingrid Kissling-Näf, Bernadette Häfliger

Antwort des Gemeinderats

Im Rahmen des Kreditbeschlusses vom 29. Oktober 2015 für die Projektierung und Realisierung der ersten Velohauptroute Wankdorf (Wankdorfplatz – Nordring – Bahnhofplatz) hatte der Stadtrat den Gemeinderat beauftragt, ihm unabhängig von der erwähnten Velohauptroute eine Vorlage zur Verbesserung der Situation für Velofahrende auf der Lorrainebrücke zu unterbreiten (SRB 2015-409). Dazu löste die Verkehrsplanung der Stadt Bern ein entsprechendes Projekt aus. Da gleichzeitig die Lichtsignalanlage des Knotens Lorrainestrasse/Viktoriarain das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht hatte und ersetzt werden musste, wurden die Velomassnahmen und die Erneuerung der Lichtsignalanlage in einem Projekt zusammengeführt («Velohauptroute Wankdorf: Velomassnahmen Lorrainebrücke/Erneuerung Lichtsignalanlage Knoten Lorrainestrasse/Viktoriarain»). Den dazu erforderlichen Ausführungskredit hat der Stadtrat am 31. Januar 2019 bewilligt (SRB Nr. 2019-28). Obschon damit die Situation für den Veloverkehr verbessert werden konnte, liessen sich die Sicherheitsdefizite bei der Haltestelle Bollwerk stadtauswärts und auf der Lorrainebrücke stadteinwärts noch nicht vollumfänglich beheben.

Aufgrund der Sanierung der ewb-Leitungen im Bereich Bollwerk-Lorrainebrücke wurde im Frühling 2019 stadtauswärts baustellenbedingt während rund zwei Monaten eine MIV-Spur abgebaut. In speziellen Bauphasen kam es zudem beim Knoten Neubrückstrasse/Bollwerk zu einem MIV-Spurabbau. Die Verkehrsplanung analysierte den Verkehr in den unterschiedlichen Baustellensituationen während dreier Wochen mittels Videoaufnahmen. Daraus konnten wichtige Erkenntnisse für die mit dem vorliegenden Vorstoss aufgeworfenen Fragen gewonnen werden.

Zu Frage 1a und 1b:

Die Videoaufnahmen zeigen, dass die Erfahrungen mit der einspurigen Verkehrsführung im Bereich Bollwerk-Lorrainebrücke mehrheitlich positiv waren: Die Sicherheit und der Komfort für den Veloverkehr konnten im Bereich des Knotens deutlich verbessert werden. Es gab keine grösseren Einschränkungen für den MIV und das Verkehrsaufkommen konnte gut bewältigt werden. Beim gleichzeitigen Spurabbau auf der Neubrückstrasse gab es hingegen Hinweise, dass sich Rückstaus in Richtung Henkerbrännli häuften und dadurch die Buslinien 11 und 21 teilweise blockiert wurden. Diese Beobachtung deckt sich mit Modellberechnungen aus der Vorstudie, welche die Verkehrsplanung im Zuge der Kreditbewilligung des Stadtrats für die Velohauptroute Wankdorf ausgelöst hatte.

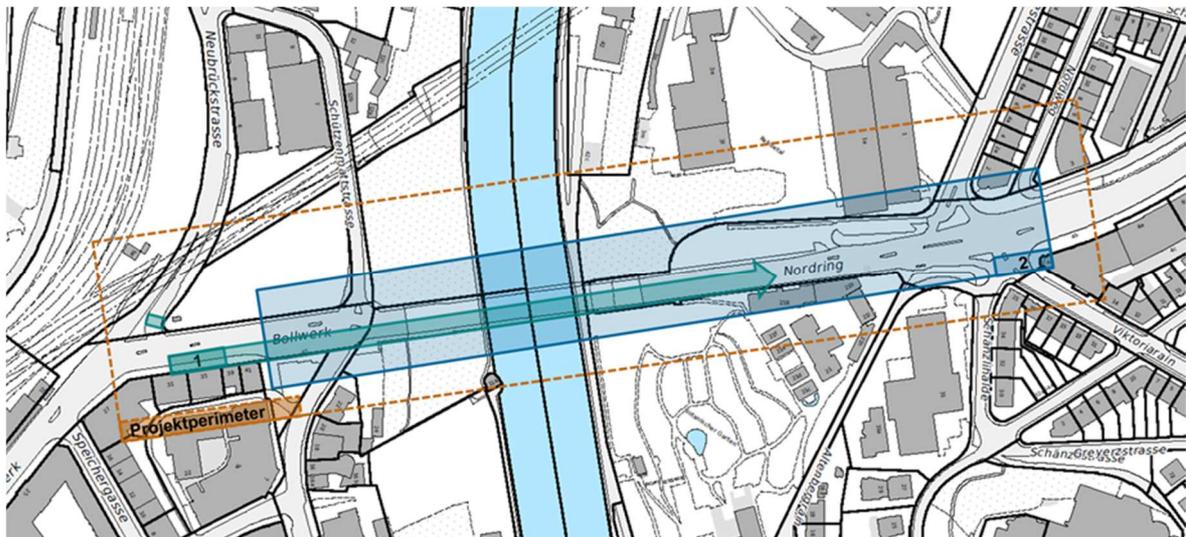
Zu Frage 2 – 7:

Infolge dieser Erkenntnisse hat der Gemeinderat in der Zwischenzeit ein Realisierungsvorhaben (Sofortmassnahme) und eine Vorstudie prüfen lassen. Das Realisierungsvorhaben und die Vorstudie mit dem Titel «Velomassnahmen Lorrainebrücke mit Knoten Süd und Nord» sollen im Rahmen eines Folgeprojekts des Projekts «Velohauptroute Wankdorf: Velomassnahmen Lorrainebrücke/Erneuerung Lichtsignalanlage Knoten Lorrainestrasse/Viktoriarain» angegangen werden; dazu hat der Gemeinderat zuhanden des Stadtrats – parallel zur vorliegenden Vorstossantwort – eine Kreditvorlage verabschiedet. Die Sofortmassnahme umfasst die Spurreduktion stadtauswärts über den Knoten Bollwerk/Lorrainebrücke. Sie kann wesentlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Velofahrenden beitragen und ist mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBBS) kompatibel. Aus diesen Gründen befürwortet der Gemeinderat den Spurabbau im Bereich Bollwerk-Lorrainebrücke

stadtauswärts. Damit der Bus der Linie 20 auch nach dem Spurabbau ohne Verzögerung von der Haltestelle Bollwerk in die Fahrspur Richtung Lorrainebrücke einfädeln kann, müssen zusätzliche Signalisationsmassnahmen und Anpassungen an der Lichtsignalanlage vorgenommen werden. Weiter ist der Gemeinderat der Ansicht, dass zusätzliche Verbesserungen stadteinwärts sowie auf der Seite Lorrainebrücke-Nord im Rahmen einer Vorstudie geprüft werden sollen.

Da es sich bei den geplanten Massnahmen um ein Vorhaben handelt, das in die Finanzkompetenz des Stadtrats fällt, wird dem Stadtrat parallel zur vorliegenden Vorstossantwort ein Antrag für einen Projektierungs- und Realisierungskredit unterbreitet.

Der Projektperimeter des Projekts «Velomassnahmen Lorrainebrücke mit Knoten Süd und Nord» soll den Strassenbereich vom Bollwerk, ab Einmündung Neubrückstrasse, über die Lorrainebrücke bis zum Knoten Nordring auf der Nordseite der Lorrainebrücke umfassen.



Perimeter Sofortmassnahme (1) und Vorstudie (2)

Das Ziel der Vorstudie ist, über die Lorrainebrücke und die anschliessenden Knoten eine einheitliche und sichere Veloführung gemäss den Standards für Velohaupttrouten zu planen. Um dies zu ermöglichen, steht stadteinwärts die Verlegung des Radstreifens an den Fahrbahnrand im Fokus. Weiter sollen die bauliche Abtrennung des Veloverkehrs von der MIV-Spur auf der Lorrainebrücke – sie ist nur bei einer Verlegung des Radstreifens möglich – sowie Anpassungen bei der Velo- und Fussverkehrsführung auf dem Anschlussknoten Lorrainebrücke-Nord geprüft werden.

Kritisch steht der Gemeinderat hingegen einer ZBBS vorgezogenen, einspurigen Verkehrsführung auf der Neubrückstrasse gegenüber: Nach den Erfahrungen mit der ewb-Baustelle – und in Übereinstimmung mit den Erkenntnissen aus der Vorstudie – muss davon ausgegangen werden, dass es bei diesem Regime zu Rückstaus kommen würde, von denen auch der öffentliche Verkehr (Buslinien 11 und 21) betroffen wäre. Eine Verbesserung für den Veloverkehr ist bereits als Teil der Sofortmassnahme vorgesehen: An der Lichtsignalanlage kann ein dem motorisierten Individualverkehr vorgelagerter Veloaufstellbereich (Velosack) realisiert werden.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Der Gemeinderat hat für die Projektierung und Realisierung der Sofortmassnahmen zuhanden des Stadtrats eine Kreditvorlage über Fr. 350 000.00 verabschiedet.

Bern, 27. Mai 2020

Der Gemeinderat