

Interpellation Fraktion SP/JUSO (Michael Sutter, SP/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 Stadtratsvortrag¹ 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 Velohauptroute 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?

Begründung der Dringlichkeit

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

Der Kredit für die Velomassnahmen Lorrainebrücke wurde vom Stadtrat bereits gesprochen, die Ausführung ist ab April 2019 vorgesehen. Die Erfahrung mit der einspurigen Verkehrsführung lässt vermuten, dass dem Projekt Velomassnahmen Lorrainebrücke die falsche Annahme zugrunde lag, dass das Verkehrsaufkommen mit einer einspurigen Verkehrsführung nicht bewältigt werden könne. Erfolgt die Spurreduktion erst zu einem späteren Zeitpunkt, hätte dies voraussichtlich auch Mehrkosten zur Folge.

Bern, 14. März 2019

Erstunterzeichnende: Michael Sutter, Nora Krummen

Mitunterzeichnende: Mohamed Abdirahim, Timur Akçasayar, Marieke Kruit, Patrizia Mordini, Bettina 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