

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Velomassnahmen Lorrainebrücke mit Knoten Süd und Nord; Projektierungs- und Realisierungskredit

1. Worum es geht

Der Gemeinderat will den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt Bern bis ins Jahr 2030 von rund 11 Prozent auf 20 Prozent erhöhen. Wesentliche Voraussetzung für die Steigerung des Veloanteils ist der gezielte Ausbau der Veloinfrastruktur auf den zentralen Veloachsen. Die Strecke Bollwerk – Lorrainebrücke – Nordring ist Teil der Velohauptroute Wankdorf und eine der wichtigsten Veloverbindungen in der Stadt Bern. Allerdings erfüllt sie die erhöhten Standards für Velohauptrouuten nicht und weist insbesondere bei der Verkehrssicherheit Defizite auf.

Im Rahmen des Projekts «Velohauptroute Wankdorf: Velomassnahmen Lorrainebrücke/Erneuerung Lichtsignalanlage Knoten Lorrainestrasse/Viktoriarain», für dessen Realisierung der Stadtrat am 31. Januar 2019 einen Kredit von 2,7 Mio. Franken bewilligt hat, konnten bereits Verbesserungen für den Veloverkehr umgesetzt werden. Gleichzeitig hat die Verkehrsplanung neue Erkenntnisse zu den Kapazitäten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf der Seite Lorrainebrücke-Süd – Knoten Bollwerk/Neubrückstrasse/Schützenmattstrasse/Hodlerstrasse gewonnen. Dadurch eröffnen sich neue Verbesserungsmöglichkeiten für den Veloverkehr. Auf dieser Basis wird eine erste Massnahme als machbar beurteilt und soll nun realisiert werden. Weitere Verbesserungen sollen im Rahmen einer Vorstudie geprüft werden.

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat vorliegend einen Kredit in der Höhe von Fr. 350 000.00 für die Projektierung und teilweise Realisierung der Velomassnahmen Lorrainebrücke. Können die Velomassnahmen Lorrainebrücke realisiert werden, besteht die Möglichkeit, über das Agglomerationsprogramm «Bern Verkehr und Siedlung 1. Generation» (Massnahmenpaket Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring, 0351.028) einen Beitrag vom Bund an die Gesamtkosten für Planung, Projektierung und Realisierung zu erhalten.

2. Ausgangslage

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr auf der Lorrainebrücke und über den Knoten Bollwerk ist nötig, um einerseits den erhöhten Standard der Velohauptroute gemäss Stadtentwicklungskonzept 2016 (STEK 2016) und Masterplan Veloinfrastruktur zu erreichen, und andererseits, um Anliegen aus politischen Vorstössen und aus der Bevölkerung zu erfüllen.¹ Die wichtige Velowegverbindung verzeichnet zudem eine Zunahme des Veloverkehrs, während der MIV abnimmt. Handlungsbedarf ergibt darüber hinaus aus der Tatsache, dass auf der Seite Lorrainebrücke-Süd ein Unfallschwerpunkt vorliegt.

2019 wurde beim nördlichen Knoten das Projekt «Velomassnahmen Lorrainebrücke/Erneuerung Lichtsignalanlage Knoten Lorrainestrasse/Viktoriarain» realisiert. Kurz zuvor führte Energie Wasser

¹ Motion Fraktion GLP (Daniel Imthurn, GLP): Wirksame Verkehrsmassnahmen am Bollwerk für den Langsamverkehr vom 2. Februar 2012 (2012.SR.000040); Interpellation Fraktion SP/JUSO (Michael Sutter, SP/Nora Kruppen, SP): Neue Erkenntnisse betreffend Spurreduktion auf der Lorrainebrücke? vom 14. März 2019 (2019.SR.000112).

Bern (ewb) auf der Lorrainebrücke Sanierungsarbeiten an den Leitungen durch. Beide Vorhaben bilden den Hintergrund des vorliegenden Projekts.

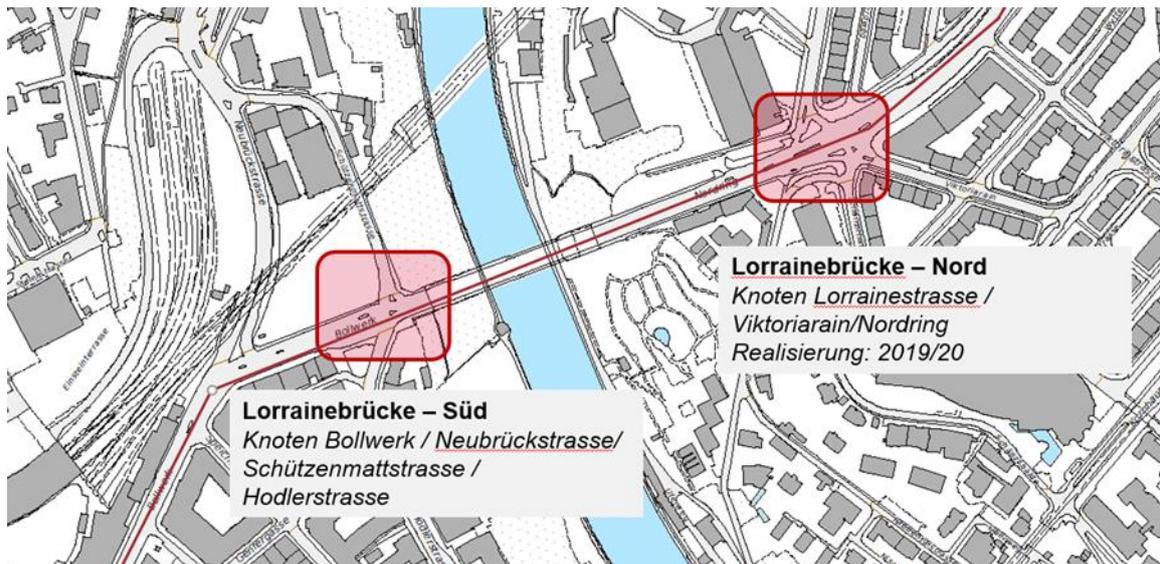


Abbildung 1: Übersicht Lorrainebrücke-Süd und Nord

2.1 Projekt Velohauptroute Wankdorf: Velomassnahmen Lorrainebrücke/Erneuerung Lichtsignalanlage Knoten Lorrainestrasse/Viktoriarain

Mit Beschluss vom 31. Januar 2019 stimmte der Stadtrat dem Ausführungskredit für das Projekt «Velomassnahmen Lorrainebrücke/Erneuerung Lichtsignalanlage Knoten Lorrainestrasse/Viktoriarain» zu (SRB Nr. 2019-28). Das Projekt wurde 2019 grösstenteils umgesetzt. Die Erneuerung der Lichtsignalanlage brachte Optimierungen sowohl für den Fuss- wie auch für den Veloverkehr. Eine wichtige Verbesserung für den Veloverkehr sind der durchgehende Radstreifen von der Lorrainebrücke in den Viktoriarain (stadtauswärts) sowie die Schaffung der Veloverbindung Lorrainestrasse – Viktoriarain. Im Bereich Schützenmatte und über den Knoten Hodlerstrasse/Schützenmattstrasse besteht jedoch stadtauswärts aufgrund der schmalen Veloführung nach wie vor Handlungsbedarf. Dasselbe gilt für die Veloführung auf der Lorrainebrücke stadteinwärts: Zwar trägt die neue Führung der Buslinie 20 auf der Lorrainebrücke zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei; dennoch bleibt die Situation für die Verkehrsteilnehmenden sehr anspruchsvoll. Aufgrund der Verflechtung der MIV-Spuren, der mittigen Anordnung des Radstreifens sowie der geltenden Höchstgeschwindigkeit von 50km/h ist die Unfallgefahr weiterhin erhöht und der Velostandard tief. Die im Projekt ebenfalls geplante Einführung von Tempo 30 ist derzeit durch Beschwerden blockiert.

2.2 Erkenntnisse aus der Baustellenphase

Aufgrund der Sanierung der ewb-Leitungen bestand im Bereich Lorrainebrücke-Süd zeitweise eine Baustelle, die im Winter/Frühling 2018/2019 während rund zwei Monaten den Abbau einer MIV-Spur bedingte. Vor diesem Hintergrund reichte die Fraktion SP/JUSO (Michael Sutter, SP/Nora Krummen, SP) am 14. März 2019 die Interpellation *Neue Erkenntnisse betreffend Spurreduktion auf der Lorrainebrücke?* ein (2019.SR.000071). Gegenstand der Interpellation sind die Auswirkungen der vorübergehenden Spurreduktion auf den Verkehrsfluss und die Fahrplanstabilität von BERNMOBIL sowie die Frage, inwiefern das damals kurz vor Ausführung stehende Projekt «Velomassnahmen Lorrainebrücke/Erneuerung Lichtsignalanlagen Knoten Lorrainestrasse/Viktoriarain» zugunsten des Veloverkehrs angepasst werden könnte.

Anlässlich der Interpellation analysierte die Verkehrsplanung der Stadt Bern den Verkehr während dreier Wochen in den unterschiedlichen Baustellensituationen mittels Videoaufnahmen. Daraus gewann sie wichtige Erkenntnisse zu den im Vorstoss aufgeworfenen Fragen. Die Videoaufnahmen

zeigen im Bereich Bollwerk-Lorrainebrücke mehrheitlich positive Auswirkungen der einspurigen Verkehrsführung auf den Verkehr: Die Sicherheit und der Komfort für den Veloverkehr konnten deutlich verbessert und das Verkehrsaufkommen gut bewältigt werden. Es gab keine grösseren Einschränkungen für den MIV. Beim gleichzeitigen MIV-Spurabbau auf der Neubrückstrasse gab es hingegen Hinweise, dass sich Rückstaus in Richtung Henkerbrünnli häuften und dadurch die Buslinien 11 und 21 teilweise blockiert wurden. Diese Beobachtung deckt sich mit den Modellberechnungen aus der Vorstudie, welche die Verkehrsplanung für die Velohauptroute Wankdorf ausgelöst hatte. Die gewonnenen Erkenntnisse bilden die Grundlage für das Realisierungsvorhaben des vorliegenden Projekts.

3. Projektbeschreibung

Der Projektperimeter umfasst den Strassenbereich vom Bollwerk (ab Einmündung Neubrückstrasse) über die Lorrainebrücke bis zum Knoten Nordring auf der Nordseite der Lorrainebrücke (siehe Abbildung 2). Der Perimeter ist einer der meistbefahrenen Veloabschnitte der Stadt Bern. Rund 1 000 Velos fahren in den Spitzenstunden in beide Richtungen über die Lorrainebrücke. Ziel des Projekts ist, eine sichere und einheitliche Veloverbindung gemäss den Standards für Velohaupttrouten für den dichten Veloverkehr auf dieser Strecke zu schaffen. Das Projekt gliedert sich in eine Vorstudie und ein Realisierungsvorhaben (Sofortmassnahme):

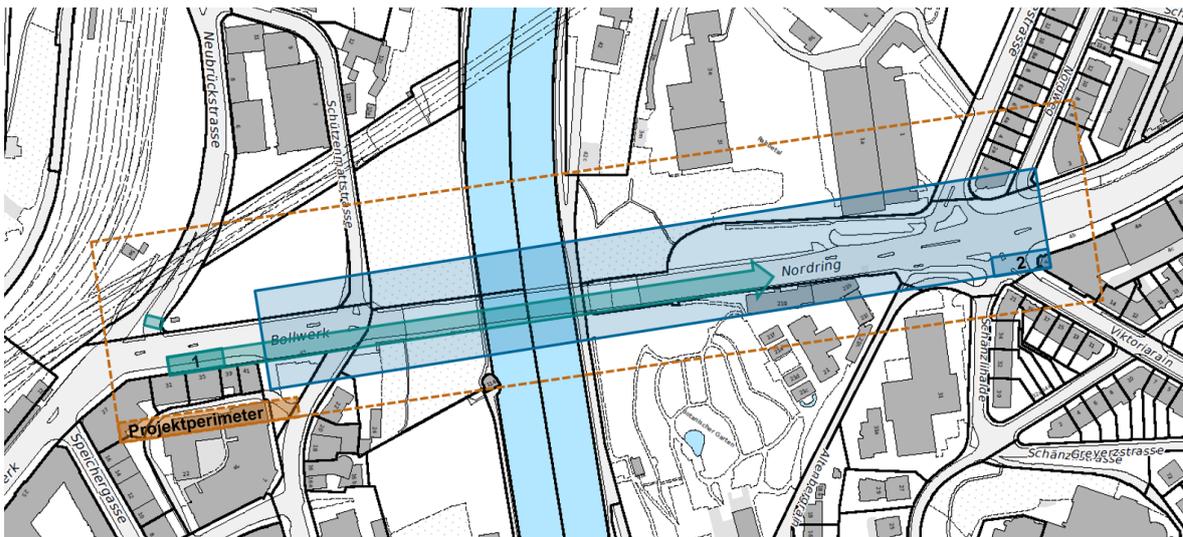


Abbildung 2: Projektperimeter mit Realisierungsvorhaben (1) und Vorstudie (2)

3.1 Vorstudie: Verlegung Radstreifen, bauliche Abtrennung und Anschluss Nordring

Das Ziel der Vorstudie ist es, 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, die nur bei einer Verlegung des Radstreifens möglich ist, sowie Anpassungen bei der Veloführung auf dem Anschlussknoten Lorrainebrücke-Nord geprüft werden.

Verlegung des Radstreifens stadteinwärts an den Fahrbahnrand:

Innerhalb des Projekts Zukunft Bahnhof Bern Stadt (ZBBS) sieht der Baustein 3b vor, den Radstreifen stadteinwärts über die Lorrainebrücke und den Knotenbereich an den rechten Fahrbahnrand zu verlegen. Die heutige Veloführung – eine mittige Anordnung des Radstreifens zwischen den beiden MIV-Spuren und Tempo 50 – erfordert eine schnelle Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicher-

heit: Es soll deshalb geprüft werden, ob die Massnahme vorgezogen werden kann. Teil dieses Vorhabens ist auch die Prüfung der Spurumverteilung der beiden Linksabbiegespuren vom Bollwerk in Richtung Schützenmattstrasse zugunsten des flächeneffizienten Verkehrs.

Radstreifen baulich abtrennen:

Durch die vorgesehene Verlegung des Radstreifens an den rechten Fahrbahnrand ist eine bauliche Abtrennung mittels Randsteinen möglich. Eine bauliche Absetzung ist einer einfachen Markierung oder der temporären Abtrennung mit Pfosten vorzuziehen. Die Prüfung zur baulichen Abtrennung des Radstreifens in beide Fahrtrichtungen enthält die Machbarkeitsprüfung zur Entwässerung und Statik, die Planung der Gestaltung, die stadtinterne Koordination insbesondere mit der Denkmalpflege sowie eine erste Kostenschätzung.

Lorrainebrücke Nord, Velo- und Fussverkehrsführung:

Mit dem Projekt «Velomassnahmen Lorrainebrücke/Erneuerung Lichtsignalanlagen Knoten Lorrainestrasse/Viktoriarain» wurde die Veloführung bereits optimiert. Mit der Verlegung des Radstreifens an den rechten Fahrbahnrand und den MIV-Verkehrszahlen nach der Umsetzung des Projekts ZBB ergibt sich jedoch eine veränderte Ausgangslage für den Knoten Lorrainebrücke Nord. Im Rahmen der Vorstudie sollen deshalb die folgenden Massnahmen geprüft werden:

- Die Reduktion der Verkehrsfläche in den Bereichen Einmündung Viktoriain und Lorrainestrasse sowie des Parkplatzes Känzeli zugunsten des Fussverkehrs und des Stadtklimas;
- die Umverteilung von MIV-Spuren zugunsten einer Veloführung, die in alle Richtungen einfacher und sicherer wird, so dass der Knoten von Veloverkehrsteilnehmenden von 8 – 80 Jahren problemlos befahren werden kann;
- die Verbesserung der Fusswegquerungen bezüglich Distanz und Wartezeit sowie eine Vergrößerung der Fussgängerflächen in Längsrichtung.

3.2 Sofortmassnahme: Spurumverteilung zugunsten der Radstreifen stadtauswärts über den Knoten Lorrainebrücke-Süd (Bollwerk/Hodlerstrasse):

Heute führen vom Bollwerk vier MIV-Fahrestreifen stadtauswärts über den Knoten Lorrainebrücke-Süd. Geradeaus ist ein minimaler Radstreifen vorhanden, welcher vor dem Knoten mit dem Bus geteilt wird. Seit 2019 ist der Radstreifen ab Mitte der Brücke 2.50 – 3.00 Meter breit. Dieser Standard soll über die gesamte Lorrainebrücke und den Knoten Lorrainebrücke-Süd erweitert werden. Dazu ist es notwendig, den Spurabbau für den MIV auf dieser Strecke zugunsten des umweltverträglichen Veloverkehrs fortzusetzen. Die Machbarkeit der Spurreduktion stadtauswärts ist bereits gegeben (siehe Kapitel 2). Um die Sicherheit für den Veloverkehr zusätzlich zu verbessern, erhält der verbreiterte Radstreifen – wo es möglich ist – Pfosten zur Abgrenzung vom übrigen Verkehr.

Bei der Einmündung der Neubrückstrasse auf den Knoten Lorrainebrücke-Süd stadtauswärts wird aufgrund des erwarteten Rückstaus auf einen Spurabbau verzichtet. Eine Verbesserung für den Veloverkehr kann dennoch erreicht werden, indem an der Lichtsignalanlage ein dem motorisierten Individualverkehr vorgelagerter Veloaufstellbereich (Velosack) realisiert wird.

3.3 Projektkoordination

Die Koordination mit bereits laufenden und umliegenden Projekten ist Teil der Vorstudie. Insbesondere müssen das Realisierungsvorhaben und die Vorstudie mit dem Projekt ZBBS und dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Hodlerstrasse abgestimmt werden.

3.4 Projektorganisation

Das Vorhaben wird in einem städtischen Projektteam unter Einbezug von externen Planungsbüros erarbeitet und hat mit engem Einbezug von weiteren Direktbetroffenen zu erfolgen.

3.5 Termine

Die Umsetzung der Vorhaben Vorstudie und Sofortmassnahme ist wie folgt geplant:

Realisierung Sofortmassnahme:	4. Quartal 2020 bis 1. Quartal 2021
Vorstudie:	4. Quartal 2020 bis 2. Quartal 2021

Die Verlegung des Radstreifens an den Fahrbahnrand (Sofortmassnahme) ist unter Vorbehalt von Beschwerden für 2021/2022 vorgesehen. Die bauliche Abtrennung sowie die Fuss- und Veloverkehrsführung Lorrainebrücke-Nord wird nach der Umsetzung des Projekts ZBBS realisiert; dazu sind noch weitere Kredite des Stadtrats erforderlich.

4. Kosten

4.1 Projektierungs- und Realisierungskredit

Für die Erarbeitung der zwei Vorhaben werden untenstehende Aufwände veranschlagt. Die Vorarbeiten für die Spurumverteilung stadtauswärts erfolgten bereits im Rahmen des Projekts «Velomassnahmen Lorrainebrücke/Erneuerung Lichtsignalanlagen Knoten Lorrainestrasse/Viktoriarain».

Vorstudie Velomassnahmen Lorrainebrücke

- Prüfung Verlegung Radstreifen stadteinwärts (ZBBS vorgezogen)	Fr.	55'000.00
- Prüfung bauliche Abtrennung der Radstreifen	Fr.	35'000.00
- Prüfung Velo- und Fussverkehrsführung Lorrainebrücke Nord	Fr.	65'000.00

Realisierung Spurumverteilung stadtauswärts

- Signalisierung, Markierung, Lichtsignalanlage, Monitoring	Fr.	165'000.00
---	-----	------------

Zwischentotal	Fr.	320'000.00
Reserve	Fr.	26'500.00
*Beitrag Kunst im öffentlichen Raum (KiöR)	Fr.	3'500.00
TOTAL Kosten (inkl. MWST)	Fr.	350'000.00

*Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement; KiöRR; SSSB 423.1) ist in Baukrediten für öffentliche Bauten und Anlagen der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün ein Prozent der über den allgemeinen Haushalt finanzierten Bausumme exkl. MwSt. für Kunst im öffentlichen Raum vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall.

4.2 Folgekosten

4.2.1 Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/Restbuchwert	350 000.00	341 250.00	332 500.00	8 750.00
Abschreibung 2.5 %	8 750.00	8 750.00	8 750.00	8 750.00
Zins 1.45 %	5 075.00	4 950.00	4 820.00	125.00
Kapitalfolgekosten	13 825.00	13 700.00	13 570.00	8 875.00

4.2.2. Betriebsfolgekosten

Es entstehen keine zusätzlichen Betriebsfolgekosten.

4.3 Projektierung und Realisierung der Ergebnisse aus der Vorstudie

Die Kosten für die spätere Projektierung und Realisierung der Ergebnisse aus der Vorstudie können mit den aktuellen Eckwerten noch nicht beziffert werden.

5. Beiträge Dritter

Können die Velomassnahmen Lorrainebrücke realisiert werden, besteht die Möglichkeit, über das Agglomerationsprogramm «Bern Verkehr und Siedlung 1. Generation» (Massnahmenpaket Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring, 0351.028) einen Beitrag vom Bund an die Gesamtkosten für Planung, Projektierung und Realisierung zu erhalten. Wird das Projekt nicht umgesetzt, gehen die Kosten für die Vorstudie vollständig zu Lasten der Stadt Bern.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Velomassnahmen Lorrainebrücke mit Knoten Süd und Nord; Projektierungs- und Realisierungskredit.
2. Er bewilligt für die Umsetzung des Projekts Velomassnahmen Lorrainebrücke mit Knoten Süd und Nord einen Projektierungs- und Realisierungskredit von Fr. 350 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5800194 (Kostenstelle 580200).
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 27. Mai 2020

Der Gemeinderat