2024.SR.0299

Motion Michael Ruefer (GFL): Quartiereinfahrt Lorraine: Tschüss Asphaltwüste, hallo Lebensqualität

Auftrag

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat ein Kreditgeschäft in der Finanzzuständigkeit des Stadtrats oder der Stimmberechtigten für den Perimeter der Kreuzung Nordring, Lorrainestrasse, Viktoriarain vorzulegen, das zum Ziel hat, den Perimeter der Kreuzung Nordring, Lorrainestrasse, Viktoriarain fussgängerinnen- und velofreundlicher zu gestalten und den Verkehr stadt- und quartierverträglicher zu gestalten.

Begründung

1. Spurabbauten für den MIV (im Perimeter der Kreuzung) werden erstellt;
2. Reduktion der Fläche der «Verkehrsinsel» vor dem Du Nord;
3. klar erkennbaren Führungen von Fusswegen / Strassenquerungen;
4. Reduktion / Aufhebung / Verschiebung öffentlicher Parkfelder im Anfangsbereich der Lorrainestrasse (bis Kreuzung Schulweg);
5. Reduktion des Strassenraums für den MN zugunsten des Veloverkehrs;
6. Entsiegelung von Strassenfläche.

Das Geschäft ist so auszuarbeiten, dass es auch unabhängig von der juristisch blockierten Begegnungszone Lorrainestrasse (bzw. «hintere Lorrainestrasse») und dem ebenfalls blockierten Tempo 30-Regime auf der Lorrainebrücke funktionieren kann.

Bern, 31. Oktober 2024
Erstunterzeichnende: Michael Ruefer
Mitunterzeichnende: Tanja Miljanovic, Mirjam Roder, Matthias Humbel, Francesca Chukwunyere, David Böhner, Christoph Leuppi

Antwort des Gemeinderats

Am Knoten Nordring/Viktoriarain wurden 2019/20 die Lichtsignalanlage (LSA), die Werkleitungen und damit verbunden der Belag ersetzt, wofür der Stadtrat am 31. Januar 2019 einen Kredit von 2,7 Mio. Franken bewilligte (SRB Nr. 2019-28). Gleichzeitig wurden folgende Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs umgesetzt:

- Die Lichtsignalmasten wurden mittig zum Fussgängerstreifen installiert und mit taktilen Aufmerksamkeitsfeldern ausgerüstet;
- die Fussgänger-Anmeldetaster bei den Lichtsignalanlagen wurden mit Signalgebern für sehbehinderte Personen ausgerüstet, die Hauptübergänge zusätzlich mit Akustiksignalen;
- die Trottoirbereiche bei den Fussgängerquerungen im Einmündungsbereich des Viktoriarains wurden vergrössert und die Mittelinseln wo möglich verbreitert;
- in Fahrtrichtung stadteinwärts wurde der Bus ab der Haltestelle Gewerbeschule (Kreuzung Nordring/Viktoriastrasse) auf die MIV-Spur Richtung Bahnhof geleitet, was zu einer wesentlichen Verbesserung der Sicherheit für den Veloverkehr führte, weil das Risiko einer seitlichen Kollision von Velo und Bus auf der Lorrainebrücke entfällt.

Als Folgemassnahme wurde 2021 zwischen den Knoten Lorrainebrücke Süd und Nord stadtauswärts eine MIV-Spur zugunsten der Verbreiterung des Velostreifens auf 2,5 bis 3 Meter abgebaut.

Weiter grenzen zusätzliche Pfosten den Velostreifen vom übrigen Verkehr ab. Stadteinwärts wurde die Linienführung des bestehenden Velostreifens auf der Lorrainebrücke verbessert und der Streifen stellenweise leicht verbreitert. Weiter ist die Einführung von Tempo 30 geplant, welche jedoch aufgrund einer Beschwerde bisher noch nicht umgesetzt werden konnte.

Die Verkehrssituation bei dem vom Vorstoss angesprochenen Verkehrsknoten konnte mit diesen Massnahmen massgeblich verbessert werden. Die Forderungen der Motion sind für den Gemeinderat aber grundsätzlich trotzdem nachvollziehbar. Um den betreffenden Perimeter im Sinne der Motion fussgänger*innen- und velofreundlicher und den Verkehr stadt- und quartierverträglicher zu gestalten, wären jedoch weitere grossflächige Entsiegelungen, Spurabbauten und neue Abbiegebeziehungen erforderlich – mithin ein umfassender Umbau des gesamten Knotens. Ein solcher Umbau wäre in Anbetracht dessen, dass die LSA, die Werkleitungen und der Belag erst vor fünf Jahren ersetzt wurden, zum heutigen Zeitpunkt weder aus ökologischer noch aus finanzieller Sicht vertretbar. Die zuständigen Stellen werden jedoch prüfen, ob punktuelle, kleinere Massnahmen umsetzbar sind.

Aus diesen Gründen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Klimaverträglichkeitsbeurteilung
Die in der Motion geforderten Verbesserungen und der Ausbau der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr trügen dazu bei, diese beiden Verkehrsarten zu fördern und die Verlagerung auf die CO2-arme Mobilität zu erreichen. Somit würde ein positiver Beitrag an die Zielerreichung des Absenkpfads des Klimareglements geleistet. Die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Fuss- und Veloverkehr, auf die solche Massnahmen abzielen, ist ein Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz bei der Mobilität gemäss Artikel 4 Abs. 2 Bst. b des Klimareglements und zur Reduktion des Verbrauchs fossiler Treibstoffe gemäss Artikel 4 Abs. 2 Bst. d. Dieser Aspekt der Motion ist unbestritten mit den Zielen des Klimareglements vereinbar. Weiter ist das Ziel der Entsiegelung und Begrünung auf dem Knoten ein Beitrag zur Klimaanpassung gemäss KAR. Gleichzeitig wäre der Umbau des Knotens aber mit Energiekosten verbunden und würde graue Emissionen verursachen, selbst wenn die Asphaltfläche deutlich verkleinert würde. In Anbetracht der kürzlich erfolgten Erneuerung des Belags und der Anlagen widerspräche ein erneuter Umbau des Knotens deshalb dem Ziel des städtischen Klimareglements, den CO2-Ausstoss insgesamt zu senken und graue Emissionen zu vermindern (Art. 5). Insgesamt wäre die Vorlage zum heutigen Zeitpunkt somit mit den Zielen des städtischen Klimareglements nur schwerlich vereinbar.

Folgen für das Personal und die Finanzen
Die genauen Folgen einer allfälligen Umsetzung der Motion lassen sich zum heutigen Zeitpunkt nicht seriös abschätzen. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass der 2019/2020 erfolgte Umbau Kosten von insgesamt 2,7 Mio. Franken verursachte und eine Umsetzung der Motion eine Wertvernichtung von Teilen dieser Investition zur Folge hätte. Hinzu kämen die Kosten für die Umsetzung der Massnahmen selbst.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 30. April 2025

Der Gemeinderat