

Bericht des Gemeinderats

Interfraktionelles Postulat SP/JUSO, GB/JA!, GFL/EVP, GLP (Stefan Jordi, SP/Aline Trede, GB/Daniel Klauser, GFL/Michael Köpfli, GLP) vom 2. Juli 2009: Neue Fuss- und Radwegbrücke Breitenrain-Länggasse: Bund und Kanton sagen JA! Was aber sagt die Stadt? (09.000274)

In der Stadtratssitzung vom 11. März 2010 wurde das folgende Interfraktionelle Postulat erheblich erklärt:

Eine der grössten Lücken im städtischen und regionalen Veloverkehrsnetz ist die fehlende Verbindung der nordöstlichen (Lorraine, Breitenrain, Ostermundigen) mit den westlichen Gebieten (Länggasse, Bümpliz-Bethlehem). Hauptgrund ist neben den Höhenunterschieden der gefährliche Verkehrsknoten Lorrainebrücke/Schützenmatte/Henkerbrännli. Dieser wird mit der Inbetriebnahme des Neufeldzubringers noch unattraktiver für den Veloverkehr, und eine sichere Alternative wird dringend nötig.

Im Rahmen des Kantonalen Richtplans Veloverkehr wurden deshalb mehrere Möglichkeiten überprüft, und der Kanton kam zum Schluss, dass das Problem der beschriebenen Netzlücke nur durch eine Hochbrücke über das Aaretal gelöst werden kann. Dabei ist der Nutzen eindrücklich: Im Umkreis von 2 Kilometern je Brückenkopf leben 20-30 000 EinwohnerInnen und es existieren über 30 000 Arbeitsplätzen. Daraus kann ein Nachfragepotential von ca. 7 000 Wege/Fahrten pro Tag hergeleitet werden.

Unbestritten ist, dass eine solche Hochbrücke hohe Investitionskosten mit sich bringen wird, das Agglomerationsprogramm geht von mehr als 6 Mio. Franken aus. Verglichen mit anderen Projekten, wie bspw. dem Neufeldtunnel (ca. 60 Mio. Franken), werden sie aber deutlich geringer ausfallen und nicht nur einer Verkehrskategorie dienen. Bern würde dabei weit über die Landesgrenzen als innovative Kraft in Sachen Förderung von Fuss- und Langsamverkehr ausstrahlen. Andere Regionen haben es bereits vorgemacht: So ist die Dreiländerbrücke (Kosten: ca. 9 Mio. Euro) bei Basel über den Rhein die längste Fuss- und Radwegbrücke der Welt, zieht neben vielen PendlerInnen auch Besuchende aus aller Welt an und wurde mehrfach ausgezeichnet.

Im Dezember 2008 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Prüfungsergebnisse der Agglomerationsprogramme veröffentlicht. Dabei wurde dem Berner Programm eine „schlüssige Konzeption“ attestiert. Insbesondere im Bereich Langsamverkehr stellt der Bund eine „ausgezeichnete Qualität“ fest. Aus diesen Gründen empfiehlt er dem Parlament das vom Kanton vorgeschlagene Projekt „Neue Brücke Breitenrain-Länggasse“ mit Priorität A (Bau- und Finanzreife 2011-14) mitzufinanzieren.

Zurzeit ist die Planung des Projektes unter der Leitung des Kantons im Gange. Bund und Kanton – wie auch die Unterzeichnenden des Postulats unterstützen das Projekt. Unklar ist momentan die Haltung der Stadt.

Deshalb wird der Gemeinderat gebeten, das Projekt zu unterstützen und den Stadtrat dahingehend zu informieren welche Bedeutung eine Langsamverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse für die Stadt, Region aus seiner Sicht hat und wie sich ein solches Projekt in den Aareraum integrieren lässt und welchen Anteil an den Kosten die Stadt zu übernehmen hätte.

Bern, 2. Juli 2009

Interfraktionelles Postulat SP/JUSO, GB/JAI, GFL/EVP, GLP (Stefan Jordi, SP/Aline Trede, GB/Daniel Klausner, GFL/Michael Köpfler, GLP): Beat Zobrist, Ursula Marti, Rithy Chheng, Gisela Vollmer, Nicola von Greyerz, Giovanna Battagliero, Guglielmo Grossi, Leyla Gül, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Daniela Schäfer, Emine Sariaslan, Annette Lehmann, Hasim Sönmez, Patrizia Mordini, Rolf Schuler, Tanja Sollberger, Jan Flückiger, Claude Grosjean, Daniela Lutz-Beck, Martin Trachsel, Susanne Elsener, Nadia Omar, Conradin Konzetti, Peter Künzler, Michael Aebersold, Beni Hirt, Stéphanie Penher, Hasim Sancar, Cristina Anliker-Mansour, Natalie Imboden, Urs Frieden

Bericht des Gemeinderats

Die geplante neue Fuss- und Radwegbrücke Breitenrain-Länggasse ist ein Projekt des Kantons. Sie hat zum Ziel, die durch den Aareinschnitt bedingte Netzlücke im regionalen und städtischen Veloverkehrsnetz zu schliessen. Sie soll eine bessere Verbindung zwischen kantonalen Entwicklungsschwerpunkten (Ostermundigen - Bolligen/Ittigen und ESP Wankdorf mit Köniz, Bümpliz und Brünnen und ESP Ausserholligen und Brünnen) und regionalen Velorouten (regionale Verbindung Bolligen/Ittigen mit Bern West) schaffen. Die ersten Planungsschritte wurden vom Kanton im Jahr 2003 unternommen, 2004 wurde die neue Aarequerung in den kantonalen Richtplan Veloverkehr aufgenommen. Eine im Jahr 2007 durchgeführte Nachfragebeurteilung zeigte ein grosses Potenzial für den Veloverkehr auf. Daraufhin wurde das Projekt in das Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern (2007) und schliesslich vom Bund in die Liste der „A-Massnahmen“ mit Baubeginn bis 2014 aufgenommen.

Die ersten Varianten aus dem Jahr 2004 sahen vor, eine Brücke ab der Lorrainestrasse über die Aare zu führen. Bei der Weiterbearbeitung des Projekts wurden im Jahr 2009 neue Linienführungen evaluiert. Unter Berücksichtigung von Faktoren wie Lage im Netz, stadt- und landschaftsräumliche Integration, technische Eigenschaften, u.a.m. ging die Brücke „Polygonstrasse - Enge“ als klar beste Variante hervor. Sie führt vom Bereich der SBB-Brücke Polygonstrasse über die Aare zur Inneren Enge. Auf der Seite Länggasse wird die Engestrasse angebunden.

Im Agglomerationsprogramm wurden die Kosten für eine Brücke ab der Lorrainestrasse auf rund 6 Mio. Franken geschätzt. Weil es sich um eine A-Massnahme handelt, übernimmt der Bund 35 % oder ca. 2,1 Mio. Franken der Kosten, für die restlichen 65 % muss der Kanton aufkommen. Aktuelle Kostenschätzungen für die bevorzugte Brücke „Polygonstrasse - Enge“ belaufen sich nun aber vor allem wegen der grösseren Länge der Brücke auf 10 bis 14 Mio. Franken. Weil für den Bund weiterhin die geltende Anmeldung im Agglomerationsprogramm ausschlaggebend ist, wird er sich nur an den ursprünglich geschätzten Kosten beteiligen. Der Kanton müsste damit für Kosten in der Grössenordnung von insgesamt 8 bis 10 Mio. Franken aufkommen. Um den kantonalen Kostenanteil zu reduzieren, beabsichtigt das kantonale Tiefbauamt, die Brücke „Polygonstrasse - Enge“ beim Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation ab 2012 neu anzumelden. Finanzielle Mittel wären ab 2015 abrufbar, der Realisierungszeitpunkt ist zurzeit noch ungewiss.

Zu den aufgeworfenen Punkten nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Bedeutung der Langsamverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse für die Stadt und Region Bern:

Eine Langsamverkehrsbrücke über die Aare ist für die Stadt und Region Bern von grosser Bedeutung: Die Brücke verbindet die zwei grossen Stadtteile Breitenrain und Länggasse mit über 60 000 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie über 60 000 Arbeitsplätzen ohne Höhenunterschied und auf direktem Weg miteinander, verbessert die Erreichbarkeit der S-Bahnstation Wankdorf und bietet eine sichere und attraktive Umfahrungsmöglichkeit zu den stark belasteten Verkehrsknoten am Beginn und Ende der Lorrainebrücke sowie am Henkerbrännli. Neben den verkehrstechnischen Vorteilen birgt die Brücke dank dem Blick auf die Altstadt und die Alpen auch touristisches Potenzial und setzt ein starkes Zeichen für eine nachhaltige Verkehrspolitik.

Integration der Brücke in den Aareraum:

Um den hohen Anforderungen an die Gestaltung und Konstruktion einer Brücke best möglich gerecht zu werden und eine adäquate Integration in den Aareraum gewährleisten zu können, soll ein Wettbewerb durchgeführt werden. Als unabdingbaren weiteren Bearbeitungsschritt muss die genaue Lage der Brücke mit den SBB abgestimmt werden. Da die Unsicherheiten bezüglich einem allfälligen Ausbau der Zufahrt Ost zum Bahnhof Bern noch beträchtlich sind, ist eine rasche Klärung nicht zu erwarten.

Kostenanteil Stadt:

Da es sich um ein kantonales Projekt handelt, fallen für die Stadt Bern für die Planung und den Bau der Brücke keine Kosten an. Für Verbesserungen im Velonetz der zuführenden Strecken müssen allerdings finanzielle Mittel vorgesehen werden.

Insgesamt schätzt der Gemeinderat die Bedeutung der geplanten Brücke Breitenrain-Länggasse für den Fuss- und Veloverkehr der Stadt und Region Bern als sehr hoch ein. Die Stadt Bern ist mit der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr seit 2006 in der kantonalen Projektorganisation vertreten. Der Gemeinderat setzt auf planerischer Ebene alles daran, dass die Brücke realisiert werden kann. Zur Unterstreichung der Bedeutung hat er das kantonale Vorhaben denn auch in den städtischen Richtplan Veloverkehr (2009) aufgenommen.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Stadt wird für Verbesserungen im Velonetz der zuführenden Strecken aufkommen müssen. Die Kosten können aber zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden.

Bern, 16. Februar 2011

Der Gemeinderat