

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Interfraktionelles Postulat FDP/JF, BDP/CVP (Barbara Freiburghaus, FDP/Michael Daphinoff, CVP): Eine echte Generationenbrücke für künftige Generationen statt Velobrücke und/oder Panoramasteg; Fristverlängerung Punkt 1/Prüfungsbericht Punkt 2

Am 28. Juni 2018 hat der Stadtrat die folgende dringliche Motion in ein Postulat umgewandelt und die Punkte 1 und 2 erheblich erklärt, Punkt 3 wurde abgelehnt. Am 4. März 2021 hat der Stadtrat eine Fristverlängerung zur Vorlage des Prüfungsberichts zu den Punkten 1 und 2 bis zum 30. September 2021 beschlossen.

Eine einfache Gleichung bei Stadtentwicklungen zeigt auf, dass mit einem Bevölkerungswachstum auch die Infrastruktur dazu ausgebaut wird resp. ausgebaut werden muss (Schulen, Strassen, Plätze, Kulturangebot). Das öffentliche Netz von Strassen, Tramschienen, Fuss- und Velowegen dient dabei als wesentlicher Teil der städtischen Entwicklung. Rund um die öffentliche Infrastruktur bilden sich dann Häusergruppen, Gewerbeflächen und Lebensraum.

In Bern ging die Entwicklung eines neuen Stadtgebietes zumeist mit dem Bau einer Brücke einher resp. voraus. Die Kirchenfeldbrücke zur Erschliessung von Kirchenfeld/Elfenau; die Lorrainebrücke zur Erschliessung der Lorraine etc. Jeder städtebauliche Sprung wurde von einem Brückenbau begleitet. Man kann auch argumentieren, dass als Initialzündung zu einer neuen Quartierentwicklung der Anschluss an die bestehenden Quartiere oder das Zentrum erfolgt ist.

Mit der Überbauung des Viererfelds wird wieder ein solcher Schritt gemacht. Es entsteht ein neues Quartier mit rund 1000 Wohnungen für 3500 Menschen, neue Schul- und Geschäftsflächen mit nahegelegenen Erholungsraum. Das neu entstehende Quartier mit einer Brücke zu erschliessen, erscheint deshalb grundsätzlich prüfenswert. Hinzu kommt auch die geplante Überbauung des Wifag-Areals, welches auch wiederum mehr Verkehr nach sich zieht.

Soll die Brücke einen echten Mehrwert für die Stadt Bern bieten, muss eine feste Brücke mit einer ähnlichen Verkehrsfläche wie die bestehenden Brücken in Betracht gezogen werden. Welchem Zweck die Verkehrsfläche dereinst zugeführt wird, soll in einem partizipativen Prozess definiert werden. Die Brücke soll aber auch eine hohe Flexibilität aufweisen, um im Sinne einer Aufwärtskompatibilität die künftigen Verkehrsbedürfnisse abdecken zu können, wie z.B. dem automatisierten Strassenverkehr. Eine Generationenbrücke, welche für ein Jahrhundert gebaut wird, sollte flexibel genug sein, um bisher noch unbekannte Verkehrsmittel aufnehmen zu können.

Die bisher geplante Velobrücke (oder Panoramabrücke) hingegen halten wir nach wie vor für untauglich. Eine Brücke nur für einzelne Verkehrsteilnehmer zu bauen, scheint uns kein wesentlicher städtebaulicher Beitrag zu sein. Es braucht eine echte, für die nächsten hundert Jahre relevante Generationenbrücke. Es muss darum gehen, dass parallel zum Wachstum der Bevölkerung auch die Mobilität verteilt wird und die nötige Infrastruktur bereitgestellt wird.

Hat die Stadt den Mut, eine nächste Generationenbrücke, ohne in die Grabenkämpfe des letzten Jahrhunderts zu fallen, zu erstellen? Hat die Stadt den Weitblick, eine Infrastruktur zu bauen, die der Mobilität der Zukunft entspricht? Es wäre der Stadt und ihren heutigen und künftigen Bewohnern zu gönnen.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt:

1. Das Potential einer neuen Generationenbrücke für das neue Quartier Viererfeld auszuloten resp. eine für die neuen Verkehrskonzepte optimierte Brücke in die Planung einzubringen
2. Das Wettbewerbsverfahren Viererfeld so zu gestalten, dass dieses die Idee einer neuen Generationenbrücke beinhaltet und dem Konzept einer smarten Mobilität in der Stadt Bern entspricht, mindestens aber im laufenden Wettbewerbsverfahren des Panoramastegs die Aufwärtskompatibilität für zukünftige Mobilitätsformen zu gewährleisten und dies in der Ausschreibung zu berücksichtigen.
3. Die Planung einer reinen Velobrücke/Panoramabrücke zu sistieren.

Bern, 05. April 2018

Erstunterzeichnende: Barbara Freiburghaus, Michael Daphinoff

Mitunterzeichnende: Alexandra Thalhammer, Claudine Esseiva, Christoph Zimmerli, Ruth Altmann, Thomas Berger, Christophe Weder, Vivianne Esseiva, Lionel Gaudy

Bericht des Gemeinderats

Vorbemerkung

Die Vorlage des Prüfungsberichts zu Punkt 1 und 2 des vorliegenden Postulats hat sich aufgrund von zusätzlichen Abklärungen hinsichtlich der Linienführung der geplanten Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse über die vom Stadtrat gewährte Frist hinaus verzögert. Diesbezüglich verweist der Gemeinderat auf den Austausch mit der parlamentarischen Aufsichtskommission. In seiner Stellungnahme vom 6. Juli 2022 begründete der Gemeinderat die verspätete Beantwortung der Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Ulrich Gränicher): Brücken müssen verbinden und nicht trennen! und des Postulats Milena Daphinoff (CVP)/Philip Kohli (BDP): Alternative Route einer Buszufahrt zur Hochbrücke prüfen, in denen es ebenfalls um die geplante Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse geht. Diese Begründung gilt auch für die verzögerte Behandlung des vorliegenden Postulats. Für weitere Einzelheiten verweist der Gemeinderat auf die nachstehenden Ausführungen.

Allgemeines

Im Februar 2018 entschied der Gemeinderat, vor der Durchführung des Wettbewerbs für die geplante Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse vertiefte Abklärungen vorzunehmen. Er beauftragte die zuständige Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS), bis Ende 2019 Entscheidungsgrundlagen zuhanden des Stadtrats betreffend Linienführung zwischen Polygonbrücke (Seite Breitenrain) und Innerer Enge bzw. Viererfeld auf der anderen Aareseite zu erarbeiten. Zudem sollten Fragen zur Dimensionierung der Brücke, zu den Zufahrtswegen und zu einem allfälligen Shuttle-Betrieb geklärt werden. Gleichzeitig bekräftigte der Gemeinderat, dass die Brücke – unabhängig von der Frage der Linienführung und der Dimensionierung – nicht durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) genutzt und deshalb auch nicht für den MIV konzipiert werden soll (siehe dazu auch Antwort zu Punkt 1 unten).

Die Direktion TVS hat die besagten Abklärungen bis Ende 2019 abgeschlossen. Auf eine Kommunikation der Ergebnisse gegenüber dem Stadtrat wurde jedoch verzichtet, weil inzwischen im Zusammenhang mit städtebaulichen Entwicklungen auf dem Wifag- und Schnellgutareal eine weitere mögliche Linienführung zwischen dem Wylerfeld und der Länggasse ins Spiel gekommen war. Diese würde auf der Seite Breitenrain eine direkte Zufahrtsroute zur Brücke ermöglichen. Der Gemeinderat beauftragte die Präsidialdirektion im Dezember 2019, die neue Linienführung vertieft zu prüfen. Daraufhin wurde eine umfassende Variantenevaluation durchgeführt – welche sich aufgrund eines Ei-

gentümerwechsels stark verzögerte - und schliesslich im März 2022 ein Bericht dazu vorgelegt. Parallel dazu beschloss der Gemeinderat im November 2020 im Rahmen der Sparmassnahmen FIT II, das Projekt einer Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse vorderhand zu sistieren und eine allfällige Realisierung auf nach 2028 zu verschieben.

Der Synthesebericht zur Variantenevaluation vom März 2022 weist als neue Bestvariante eine Linienführung von der Wylerstrasse aus über das Schnellgut-Areal und direkt über die Bahngleise und die Aare bis zum Anschlusspunkt oberhalb des Neufeldtunnels aus. Ein auf der Bestvariante basierender Masterplan definiert den weiteren planerischen Abstimmungsbedarf und zeigt die zu sichernden Rahmenbedingungen auf (siehe Beilage). Gestützt darauf hat der Gemeinderat Ende Januar 2023 entschieden, die neue, direktere Linienführung weiterzuverfolgen. Gleichzeitig hat er aus finanzpolitischen Gründen seinen Entscheid bestätigt, vorerst auf eine weitere Projektierung der Fuss- und Velobrücke zu verzichten. Er ist aber bestrebt, in engem Austausch mit den betroffenen Grundeigentümerschaften die notwendigen Schritte zu unternehmen, um den «Möglichkeitsraum» für die künftige Brücke zu sichern und eine spätere Realisierung zu ermöglichen.

Eine Schlüsselstelle für die Realisierung der neuen Linienführung der Fuss- und Veloverbindung befindet sich beim Schnellgut-Areal. Der «Möglichkeitsraum» führt quer über das Areal. Mit der dortigen Grundeigentümerin konnte bereits eine verbindliche Regelung getroffen werden, welche den «Möglichkeitsraum» offenhält.

Fristverlängerung Punkt 1:

Punkt 1 des vorliegenden Postulats verlangt, das Potential der neuen Fuss- und Veloverkehrsverbindung für das neue Quartier Viererfeld zu prüfen und eine für die neuen Verkehrskonzepte optimierte Brücke in die Planung einzubringen. Dass die geplante Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse allenfalls auch für den ÖV geöffnet werden soll, hat der Gemeinderat bereits früher betont. Auch die Aufwärtskompatibilität der Brücke für künftige Mobilitätsformen wird gewährleistet sein (siehe dazu den Prüfungsbericht zu Punkt 2). Konkret können diese Fragen jedoch erst dann beantwortet werden, wenn die Projektierung der Brücke wieder in Angriff genommen wird. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat deshalb, die Frist zur Vorlage des Prüfungsberichts zu Punkt 1 nochmals bis zum 31. Dezember 2028 zu verlängern.

Prüfungsbericht Punkt 2:

In Punkt 2 des Postulats wird gefordert, dass das Wettbewerbsverfahren Viererfeld so zu gestalten sei, dass die neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung dem Konzept einer smarten Mobilität in der Stadt Bern entspricht und die Aufwärtskompatibilität für zukünftige Mobilitätsformen gewährleistet sein soll. Die Ausschreibung für den Wettbewerb «Viererfeld/Mittelfeld» wurde im Januar 2018 publiziert und im Dezember desselben Jahrs erfolgte die Jurierung der eingegangenen Wettbewerbsprojekte. Viele Vorschläge wiesen einen optionalen Anschluss einer künftigen Brücke über dem Portal des Neufeldtunnels aus. Auch das Siegerprojekt VIF! hat sich damit auseinandergesetzt, wie eine Fuss- und Veloverkehrsverbindung ins städtebauliche Konzept integriert werden könnte. Das Team ist davon ausgegangen, dass ein allfälliger Brückenkopf im Bereich des Tunnelportals realisiert würde. Für den Fall, dass eine Brücke realisiert würde, solle das Wegnetz mit einer direkten Verbindung durch das Areal und den angrenzenden Park in Richtung Bremgartenstrasse ergänzt werden. Auf der folgenden Abbildung wurde die Lage der Brücke mittels einer geraden Verbindung über die Aare eingezeichnet. Die blauen Linien zeigen das Wegnetz für die Fussgängerinnen und Fussgänger, die gelben Linien jenes für den Veloverkehr:



Quelle: Bericht des Preisgerichts, Januar 2019

Mit seiner Entscheidung vom Januar 2023, die direkte Linienführung weiterzuverfolgen, stützt der Gemeinderat die Annahme, die dem Projekt VIF! zugrunde liegt.

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum Detailerschliessungsplan Viererfeld-Mittelfeld (Januar bis März 2022) wurden ebenfalls Eingaben im Zusammenhang mit einer möglichen Brücke und deren Einbindung ins neue Stadtquartier gemacht. Dabei wurde u.a. gefordert, dass im Fall einer Realisierung einer Brücke die Weiterführung der Veloroute via den zentralen Dreiecks-Platz Richtung Studerstein möglich sein müsse. Dies dürfe weder durch bauliche noch organisatorische Massnahmen verhindert werden, denn die Verbindung werde dann Teil des Velohaupttroutennetzes. Aus Sicht des Gemeinderats ist die Aufwärtskompatibilität für eine zukünftige Velohauptroute mit der vorliegenden Detailerschliessungsplanung gegeben. Die entsprechenden Korridore sind räumlich gesichert.

Bezüglich der Frage der Gewährleistung der Aufwärtskompatibilität der Fuss- und Veloverkehrsverbindung für zukünftige Mobilitätsformen stellt der Gemeinderat fest, dass der Wettbewerb für eine neue Fuss- und Velobrücke bis zum heutigen Zeitpunkt noch nicht vorbereitet wurde. Sobald der Gemeinderat entscheidet, dass die Planungs- und Projektierungsarbeiten wieder aufgenommen werden sollen, braucht es eine Standortbestimmung und eine Überprüfung der Annahmen und Anforderungen an die neue Brücke. Sicher ist, dass es sich nicht um einen «Panoramasteg» handeln wird. Vielmehr wird es eine richtige Brücke mit einer Breite von bis zu acht Meter. Ausgeschlossen hat der Gemeinderat zudem eine allfällige Öffnung der Brücke für den Motorisierten Individualverkehr MIV, prüfen wird er hingegen, ob künftig allenfalls eine ÖV-Verbindung über die Brücke möglich sein soll. Da auch Rettungsfahrzeuge die Brücke befahren müssen, wird die Aufwärtskompatibilität der Brücke für zukünftige Mobilitätsformen in jedem Fall gewährleistet sein.

Folgen für Personal und Finanzen

Keine.

Klimaverträglichkeit

Gemäss Artikel 9 des Klimareglements der Stadt Bern vom 17. März 2022 (KR; SSSB 820.1) müssen sämtliche Vorlagen Ausführungen zu allfälligen Auswirkungen auf das Klima sowie zur Vereinbarkeit mit den Zielen des Klimareglements enthalten. Falls dereinst tatsächlich eine Fuss- und Velobrücke zwischen Breitenrain und Länggasse realisiert wird, trägt dies massgeblich zur Verbesserung der

Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr bei. Dadurch wird gleichzeitig ein Beitrag an die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Fuss- und Veloverkehr und damit zur Zielerreichung des Absenkpfeils des Klimareglements geleistet. Und indirekt ist es ein Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz bei der Mobilität gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b und zur Reduktion des Verbrauchs fossiler Treibstoffe gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d. des Klimareglements. Insgesamt entspricht das vorliegende Geschäft somit den Zielen des Klimareglements.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zum Interfraktionellen Postulat FDP/JF, BDP/CVP (Barbara Freiburghaus, FDP/Michael Daphinoff, CVP): Eine echte Generationenbrücke für künftige Generationen statt Velobrücke und/oder Panoramasteg: Fristverlängerung Punkt 1/Prüfungsbericht Punkt 2.
2. Er stimmt einer Fristverlängerung zur Vorlage des Prüfungsberichts zu Punkt 1 bis 31. Dezember 2028 zu.

Bern, 22. März 2023

Der Gemeinderat