

## **Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob): RGM-Prestige-projekt Velobrücke in Bern: Abriss der Polygonbrücke - sind die Schildbürger nun wieder in Bern ansässig geworden?**

Die unlängst erstellte Polygonbrücke soll wegen dem Prestigeprojekt wieder abgerissen werden. In diesem Vorgehen sehen die Interpellanten eine mutwillige Verschleuderung von Steuergeldern. Auch kann der Abriss einer gerade erst erstellen Brücke nicht als nachhaltig bezeichnet werden. Angesichts der Verhandlungen mit den SBB betreffend Erstellung eines Notweges im Wylerquartier wegen der Bauarbeiten wird dies die Verhandlungsposition der Stadt mit den SBB nicht erleichtern.

Dieses Verhalten der Stadt wirft Fragen auf. Der Gemeinderat wird höflich aufgefordert diese zu beantworten.

1. Wie konkret ist der vom Gemeinderat nun vorgeschlagene Abriss der Polygonbrücke? Was ist genau geplant?
2. Ist dieses Vorgehen nachhaltig im Sinne des Umweltschutzes? Wenn Ja, warum? Wenn Nein, warum nicht?
3. Wie nimmt der Gemeinderat Stellung zum Vorwurf der mutwilligen Verschleuderung von Steuergeldern?
4. Wird der Gemeinderat das Projekt auch dann weiter verfolgen, wenn Bund und/oder Kanton keine Kredite sprechen? Wenn Ja, warum? Wenn Nein, warum nicht?
5. Hat dieses Verhalten der Stadt nicht auch negative Auswirkungen auf die Verhandlungsposition der Stadt mit den SBB betreffend die Erstellung des Notweges? Wenn Ja, warum? Wenn Nein, warum nicht?

Bern, 10. September 2015

*Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Roland Jakob*

*Mitunterzeichnende: Manfred Blaser, Henri-Charles Beuchat, Jacqueline Gafner Wasem, Hans Ulrich Gränicher, Rudolf Friedli, Roland Iseli, Kurt Rügsegger*

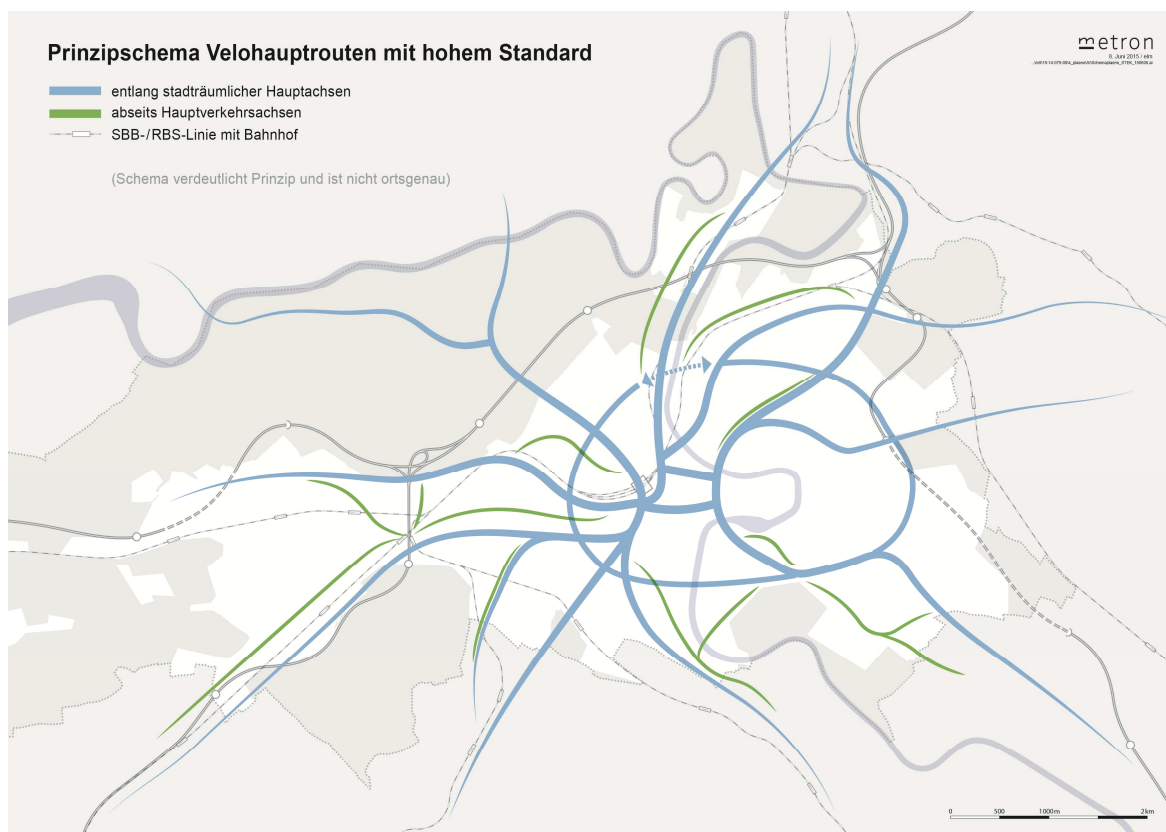
### **Antwort des Gemeinderats**

Wie der Gemeinderat bereits mehrfach im Rahmen der Beantwortung von parlamentarischen Vorstössen bekräftigt hat, will er das Velonetz der Stadt Bern in Zukunft schrittweise ausbauen und optimieren. Dieser geplante Netzausbau basiert auf den geltenden kantonalen und regionalen Richtplänen und hat seinen Niederschlag auch im aktuellen Entwurf des Regionalen Siedlungs- und Gesamtverkehrskonzepts RGSK II sowie in den Grundlagendokumenten von STEK 2015 gefunden. Das Grundgerüst dieses künftigen Velonetzes bilden die Velohaupttrouten, auf welchem der Hauptfluss des Veloverkehrs abgewickelt werden soll. Diese Haupttrouten sollen folgende Merkmale aufweisen:

- Durchgängigkeit: kohärente und unterbruchfreie Infrastruktur
- Direktheit: direkte Verknüpfung von Zielgebieten
- Attraktivität: Fokus auf einprägsame und attraktive Stadträume (keine „Schleichwege“)

- Nachfrage: bekannte und viel benutzte Routen
- Objektive und subjektive Sicherheit: als Grundvoraussetzung aller Routen.

Das angestrebte Velonetz soll einerseits aus radialen Routen bestehen, welche die verschiedenen Quartiere optimal mit dem Zentrum verbinden. Andererseits sind tangentielle Routen („Veloring“) geplant, welche die Verbindungen zwischen den Stadtteilen sicherstellen.



Im Netz der *Tangentialrouten* gibt es zwischen den Stadtteilen Breitenrain-Lorraine und Länggasse-Felsenau eine wichtige Netzlücke; dort fehlt es an einer attraktiven und direkten Verbindung über die Aare. Deshalb wurde im kantonalen Richtplan Veloverkehr bereits im Jahr 2004 die Realisierung einer Velobrücke aufgenommen. Mit ihr soll diese Netzlücke im städtischen und regionalen Routennetz geschlossen werden. Nachdem der Kanton über längere Zeit keine konkrete Planung in Angriff genommen hatte, übernahm die Stadt im Zuge einer vom Stadtrat im Mai 2013 erheblich erklärten Motion<sup>1</sup> die Federführung für die Realisierung der Fuss- und Velobrücke.

Für die *radialen Velohauptrouten* wurde unter dem Titel „Velohauptrouten mit erhöhtem Standard“ eine Machbarkeitsuntersuchung erarbeitet, welche elf solche Routen aus allen Stadtteilen ins Zentrum vorschlägt. Für die Umsetzung der ersten Velohauptroute (Hauptbahnhof - Nordring - Wankdorfplatz) hat der Stadtrat am 29. Oktober 2015 mit SRB 409 einen Projektierungs- und Ausführungskredit von Fr. 1 740 000.00 genehmigt. Gleichzeitig hat er den Gemeinderat beauftragt, bis Ende 2016 eine Vorlage für eine sicherere Veloführung auf der Teilstrecke Bollwerk - Schützenmatte - Lorrainebrücke zu unterbreiten; dabei sollen insbesondere Varianten mit einem Spurabbau für den motorisierten Individualverkehr (MIV) geprüft werden. Ebenfalls soll der Gemeinderat die Realisierung von Zusatzelementen im Zusammenhang mit Überholmöglichkeiten Velo-Bus und einer direkten Linksabbiegemöglichkeit vom Nordring her in den Schulweg prüfen.

<sup>1</sup> Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JAI, GFL/EVP, GLP (Stefan Jordi, SP/Monika Hächler, GB/Prisca Lanfranchi, GFL/Michael Köpfl, GLP): Fuss- und Velobrücke Nordquartier-Länggasse: Planung endlich an die Hand nehmen!

Zu den gestellten Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

*Zu Frage 1:*

Seit September 2014 hat die Stadt Bern unter Federführung der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün mittels einer systematischen Variantenbeurteilung die beste Lösung für die Fuss- und Veloverbindung Breitenrain-Länggasse erarbeitet. Bei der Beurteilung der Varianten wurden neben den Kosten verschiedene Kriterien berücksichtigt wie zum Beispiel die Lage im lokalen und regionalen Veloverkehrsnetz, die Verträglichkeit mit dem Stadt- und Landschaftsbild, der Einfluss auf das Grundeigentum, die Umweltfreundlichkeit und die Realisierungsrisiken für die Bauherrschaft. Dabei wurde als erstes ein Fächer mit allen denkbaren Varianten erarbeitet. Dieser umfasste sowohl neue Brücken über die Aare als auch Varianten mit Optimierungen auf dem bestehenden Netz. Varianten mit ähnlichem Charakter wurden in Variantenfamilien gruppiert. In einem zweiten Arbeitsschritt wurden jene Varianten ausgeschlossen, die sich als nicht machbar erwiesen - zum Beispiel, weil sie zu viel Längsgefälle aufgewiesen hätten. In den folgenden Arbeitsschritten wurden die jeweils verbliebenen Varianten für die Linienführung zunehmend detaillierter untersucht.

In der Gesamtbewertung hat sich die Variantenfamilie D als klar beste Variantenfamilie herauskristallisiert. Dazu gehören alle Varianten, die von der Polygonstrasse wegführen und ihren westlichen Anschlusspunkt auf der Hangoberkante der Inneren Enge haben. Unter den D-Varianten wurde schliesslich die Variante D7, eine Hochbrücke von der Polygonbrücke zur Engestrasse nördlich der Inneren Enge, als Bestvariante bestimmt. Dafür muss die Polygonbrücke neu gebaut werden.

In der nächsten Planungsphase soll für die favorisierte Variante D7 mittels eines Projektwettbewerbs ein konkretes Brückenprojekt erarbeitet werden. Dazu hat der Gemeinderat am 27. Januar 2016 zuhanden des Stadtrats eine Kreditvorlage verabschiedet (Projektierungskredit). Wird der Kreditantrag vom Stadtrat genehmigt, so wird 2016 ein Projektwettbewerb für eine aarequerende Brücke in diesem Perimeter ausgeschrieben und durchgeführt werden können.

*Zu Frage 2:*

Bei der Variantenevaluation wurde grossen Wert darauf gelegt, das Projekt möglichst umweltverträglich zu gestalten. Daher wurden bei der Bewertung der Linienführungen verschiedene Nachhaltigkeitsdimensionen berücksichtigt. Neben der gesellschaftlichen und der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit wurde auch der Einfluss, den eine neue Verbindung für den Langsamverkehr auf die Umwelt hat, berücksichtigt. Dazu zählen die Veränderung des verkehrlichen Modalsplits, das Ausmass der zusätzlichen Flächenversiegelung, Auswirkungen auf die Biosphäre sowie auf vorhandene lärmsensible Nutzungen. Die Umweltkriterien wurden bei den nichtmonetären Kriterien mit knapp einem Fünftel berücksichtigt.

*Zu Frage 3:*

Alle untersuchten Varianten haben Vor- und Nachteile. Im Falle der Variante D7 liegt der Vorteil darin, dass sie - wie alle D-Varianten - eine Lücke im Velonetz schliesst, indem sie lokal und regional eine neue Tangentialverbindung bildet. Dadurch weisen die D-Varianten grössere Reisezeiteinsparung auf als andere Varianten. Städtebaulich wird die Linienführung der Variante D7 zudem positiv bewertet, es sind weder komplizierte Rampen noch grössere Terrainanpassungen notwendig. Ein Nachteil liegt hingegen darin, dass sie einen Neubau der Polygonbrücke erfordert. Auch sind die Kosten der Bestvariante D7 im Vergleich zu den anderen Varianten eher hoch. Unter Berücksichtigung aller Umstände hat sich im Ergebnis gezeigt, dass der grosse Nutzen der Variante D7 insgesamt deutlich überwiegt und damit ein Neubau der Polygonbrücke gerechtfertigt ist.

*Zu Frage 4:*

Die Brücke war und ist Bestandteil der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation und wurde vom Bund jeweils positiv beurteilt bzw. als mitfinanzierbar eingestuft (letztmals 2014). Dies bedeutet, dass im Fall einer Realisierung mit einer finanziellen Beteiligung des Bundes gerechnet werden kann. Auf Kantonsebene ist die Brücke Bestandteil des vom Regierungsrat 2014 erlassenen Sachplans Veloverkehr, was eine Mitfinanzierung des Kantons impliziert. Der Kanton hat seinen Willen, die neue Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zu unterstützen, zudem mit einer 2014 unterzeichneten Planungsvereinbarung explizit zum Ausdruck gebracht; diese umfasst auch eine Mitfinanzierung der Variantenbeurteilung. Aus Sicht des Gemeinderats kann deshalb davon ausgegangen werden, dass sich sowohl der Bund als auch der Kanton an der Finanzierung der neuen Brücke beteiligen. Sollte dies wider Erwarten nicht der Fall sein, würde der Gemeinderat auf die Realisierung verzichten.

*Zu Frage 5:*

Seit April 2015 wurde der Perimeter der Bestvariante immer weiter präzisiert. Dazu gehört auch ein sorgfältiger Abgleich mit den Bedürfnissen der SBB. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die neue Brücke mit der bestehenden und zukünftigen Infrastruktur der SBB vereinbar ist. Der Gemeinderat geht im Übrigen davon aus, dass mit dem von den Interpellanten angesprochenen „Notweg“ das von der Stadt geforderte und mittlerweile vom Bundesamt für Verkehr verfügte und von den SBB akzeptierte Provisorium für die Scheibenbrücke während der Realisierung der Gleisentflechtung Wylerfeld angesprochen ist.

Bern, 27. Januar 2016

Der Gemeinderat