

## Bericht des Gemeinderats

### **Postulat Beat Gubser (EDU) vom 21. Februar 2008: Fussgänger- und evtl. Veloüberführung Schwarzenburgstrasse (08.000092)**

Die am 26. Februar 2008 eingereichte Motion Beat Gubser (EDU) wurde mit SRB 553 vom 30. Oktober 2008 in ein Postulat umgewandelt und erheblich erklärt.

Im Jahr 2004 wurde mit dem Ausbau der Eisenbahnstrecke Fischermätteli-Weissenbühl auf Doppelspur, ein Fussweg von der Bridelstrasse nach der Schwarzenburgstrasse (unterhalb Weissenheim) realisiert. Diese Verbindung sollte das Weissensteinquartier besser mit der Buslinie 17 erschliessen.

Leider hat man es beim Neubau der Eisenbahnbrücke über die Schwarzenburgstrasse verpasst, die Brücke mit einer Fussgänger- und evtl. Veloüberführung zu ergänzen. Der heutige Weg endet somit eher in einer Sackgasse und hat eine schlechte Wertschöpfung. Von der Einmündung in die Schwarzenburgstrasse ist die Bushaltestelle Dübystrasse ca. 800 m entfernt, die Haltestelle Beaumont ca. 300 m.

Aus der Quartierbevölkerung Weissenstein wurde die Anregung eingebracht, dass es erstrebenswert wäre, den bereits bestehenden Weg mit einer Fussgänger- und evtl. Veloüberführung über die Schwarzenburgstrasse zu ergänzen. Vielleicht liesse sich eine kostengünstige Variante mit dem Anbau einer Stahlbrücke realisieren. Dies brächte folgende Vorteile:

- Für die Quartierbevölkerung entstünde eine kurze, direkte und attraktive Anbindung an das S-Bahnnetz Bern (Bahnhof Weissenbühl).
- Das Weissensteinquartier würde besser mit dem Naherholungsgebiet Steinhölzliwald verbunden.
- Eine direkte Verbindung nach dem Zieglerspital und dem Gymnasium Lerbermatt würde realisiert.
- Der Westen von Bern bekäme damit eine attraktive, verkehrsarme Veloroute, zum Teil im Grünen, nach Zieglerspital-Lerbermatt-Wabern-Kleinwabern (Niederwangen-Freiburgstrasse-Naturstrasse zwischen Könizerwald und Autobahn nach der Kreuzung Turnnierstrasse-Fischermättelistrasse-Holligenstrasse-Bridelstrasse Überführung Schwarzenburgstrasse-Naturstrasse am Rand vom Steinhölzliwald nach dem Spiel- und Grillplatz Beaumont-Heckenweg-Zieglerspital-Lerbermatt-Kirchstrasse-Werkstrasse-Quellenweg-Seftigenstrasse-Kleinwabern-Maygut).
- Es gäbe eine Aufwertung des teuren, bis jetzt wenig benutzten Fussweges Weissen heim.

Es gibt aber auch eine Einschränkung. Der Fussweg unterhalb des Weissenheims kann auf Grund der Platzverhältnisse und des Gefälles wohl nicht zu einem Veloweg ausgebaut werden. Auch die Grundbesitzerin, das Weissenheim, will die bestehende Regelung mit dem Allgemeinen Fahrverbot aus Sicherheitsgründen beibehalten. Eine völlig durchgängige Veloverbindung ist somit nicht möglich. Eine Fussgänger- und evtl. Veloüberführung über die Schwarzenburgstrasse brächte aber trotzdem eine erhebliche Aufwertung.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt:

1. Bei der Eisenbahnbrücke über die Schwarzenburgstrasse eine kostengünstige Fussgänger- und evtl. Veloüberführung anzubauen.

2. Wenn eine Veloüberführung nicht realisiert wird sind die Platzverhältnisse grosszügig zu gestalten, so dass die Fussgängerüberführung auch gut mit Velos begangen werden kann.

Bern, 21. Februar 2008

Motion Beat Gubser (EDU), Henri-Charles Beuchat, Reto Nause, Edith Leibundgut, Thomas Weil, Peter Bühler, Manfred Blaser, Rudolf Friedli, Roland Jakob

### **Bericht des Gemeinderats**

Im Jahr 2004 wurde mit Finanzmitteln zur Förderung des Fuss- und Veloverkehr ein Fussweg von der Bridelstrasse zur Schwarzenburgstrasse errichtet. Wie bereits in der Antwort des Gemeinderats vom 13. August 2008 ausgeführt, würden die Weiterführung dieser Verbindung mit einer Brücke über die Schwarzenburgstrasse sowie der für eine Velobenützung notwendige Ausbau des Wegs noch mal hohe Kosten verursachen.

Die in der Zwischenzeit durchgeführte sorgfältige Prüfung des Anliegens hat gezeigt, dass eine einfache und relativ kostengünstige Lösung (d.h. die Realisierung einer Stahlbrücke) aufgrund der Geländeverhältnisse nicht möglich ist. Der Fussweg von der Bridelstrasse liegt ca. 3 m oberhalb der Bahnlinie. Eine Brücke auf dem Niveau der Bahnlinie würde bedeuten, dass grössere bauliche Umbauten an der Treppenanlage vorzunehmen sind, um die Brücke an die Treppe anzubinden. Am gegenüber liegenden östlichen Anschlusspunkt müssten aufwändige Anpassungen an der Schrankenanlage vorgenommen werden. Aufgrund dieser Bedingungen ist es auch schwierig, den gestalterischen Anforderungen an die Ausführung einer Brücke in diesem Bereich gerecht zu werden.

Unter Berücksichtigung dieser Ansprüche haben Kostenschätzungen ergeben, dass für den Bau mit Kosten von mindestens einer halben Million Franken gerechnet werden muss. Nicht eingerechnet sind dabei jene Kosten, welche für einen velogerechten Ausbau der Zubringerstrecken notwendig wären.

Den hohen Kosten einer Fuss- und Veloüberführung an dieser Stelle steht ein begrenzter Nutzen gegenüber:

- Mit dem bereits realisierten direkten Anschluss an die Schwarzenburgstrasse wurde die Erreichbarkeit des Bahnhofs Weissenbühl für die Bevölkerung aus dem Weissensteinquartier bereits wesentlich verbessert. Eine Brücke als direkte Verbindung zum Bahnhof Weissenbühl würde die Fussgängerdistanz zwar um ca. 150 m verkürzen. Sie hätte aber den Nachteil, dass die Eisenbahnlinie gequert werden müsste. Die Eisenbahnquerung ist mit einer Schrankenanlage ausgestattet, die häufig geschlossen ist.
- Das Weissensteinquartier ist bereits jetzt sehr gut mit dem Naherholungsgebiet Steinhölzliwald verbunden. An der Dübystrasse besteht ein Fussgängerübergang, welcher mit einer Mittelinsel gut gesichert ist. Von diesem Übergang aus verlaufen Fusswege direkt in den Steinhölzliwald. Über Quartierstrassen kommt man auf direktem Weg weiter zum Zieglerhospital und zum Lerbermattschulhaus.
- Für Velofahrende würde eine Brücke über die Schwarzenburgstrasse entlang der Eisenbahn derzeit keine Verbesserungen bringen, da an den Zubringerstrecken das Velofahren

nicht gestattet ist. Wie bereits vom Postulanten erwähnt, ist auf dem Fussweg von der Bridelstrasse her Velofahren nicht erlaubt. Aufgrund des Gefälles und der engen Platzverhältnisse ist dies auch nicht anzustreben, weil sich daraus Konflikte mit Fussgängerinnen und Fussgängern ergeben würden. Auch auf den Fusswegen auf der östlichen Seite der Schwarzenburgstrasse und den Wegen im Steinhölzliwald, welche als Zubringer dienen, ist das Velofahren nicht gestattet.

- Die Errichtung einer Brücke, die für Velofahrende nutzbar ist, würde zu einer vermehrten Zahl von Velos im Steinhölzliwald führen. Dieser stellt ein beliebtes Naherholungsgebiet für die angrenzende Quartierbevölkerung dar. Insbesondere sind auch viele ältere Personen sowie Hundehalterinnen und -halter unterwegs. Die Breite und der Belag der Wege sind nicht für die Benützung mit Velos angelegt. Derzeit sind lediglich vereinzelt Velofahrende anzutreffen. Eine grössere Anzahl von Velofahrenden würde zu mehr Konflikten zwischen diesen Nutzergruppen führen.

Die Verkehrsplanung hat die Notwendigkeit einer Langsamverkehrsverbindung über die Schwarzenburgstrasse mit dem Sekretär der Quartierkommission QM3 diskutiert. Gemäss seiner Einschätzung ist der Bedarf einer besseren Anbindung an den Bahnhof Weissenbühl zwar vorhanden. Das Bedürfnis soll aber in das sich in Arbeit befindende Projekt Tram Region Bern (Tramlinie 10, Ostermundigen - Köniz) einfließen und im Gesamtkontext mit der Neugestaltung der Schwarzenburgstrasse und einer optimalen Verknüpfung der Umsteigebeziehungen zwischen der Tramlinie Köniz und dem Bahnhof Weissenbühl bearbeitet werden. Je nach Lage der zukünftigen Tramhaltestellen könnte in Zukunft eine direkte Verbindung für den Langsamverkehr von der Bridelstrasse über die Schwarzenburgstrasse im Bereich der Bahnlinie sinnvoll sein.

Angesichts der begrenzten finanziellen Mittel der Stadt Bern sowie aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses und der zu erwartenden Konflikte zwischen Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velofahrenden an den Zubringerstrecken möchte der Gemeinderat derzeit vom Bau einer Brücke über die Schwarzenburgstrasse absehen. Dies umso mehr, als eine Langsamverkehrsbrücke über die Schwarzenburgstrasse weder im Richtplan Veloverkehr noch im Richtplan Fuss- und Wanderwege vorgesehen ist.

#### *Folgen für das Personal und die Finanzen*

Für den Bau einer Brücke für den Langsamverkehr über die Schwarzenburgstrasse müsste mit Kosten von mindestens einer halben Million Franken gerechnet werden. Nicht eingerechnet sind dabei jene Kosten, welche für einen velogerechten Ausbau der Zubringerstrecken notwendig wären.

Bern, 28. Oktober 2009

Der Gemeinderat