

Kleine Anfrage Lionel Gaudy/Philip Kohli (BDP): Velobrücke – Stand der Dinge

Vor zwei Jahren beschäftigten sich monatelang sämtliche Medien in Bern mit der «Fuss- und Velobrücke». Kurzzeitig wollte man sogar lokale Hauseigentümer enteignen und ganze Gebäude abreißen.

Seit einiger Zeit ist es jedoch rund um die Velobrücke äusserst ruhig geworden. Wir möchten den Gemeinderat bitten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wo steht das Projekt «Velobrücke» zur Zeit?
2. Weshalb dauern die Vorbereitungen für den Projektwettbewerb so lange?
3. Hat dies einen Zusammenhang mit der Beschränkung des Standorts?
4. Wann gedenkt der Gemeinderat dem Stadtrat die Vorlage zu unterbreiten?

Bern, 29. November 2018

Erstunterzeichnende: Lionel Gaudy, Philip Kohli

Mitunterzeichnende: -

Antwort des Gemeinderats

Im Norden Berns weist das städtische und regionale Velonetz eine wesentliche Lücke auf: Es fehlt eine direkte Verbindung zwischen den Stadtteilen Breitenrain-Lorraine auf der einen und Länggasse-Felsenau auf der anderen Aareseite. Heute müssen Fussgänger und Velofahrerinnen den Umweg über die Lorrainebrücke oder den tiefer gelegenen Felsenausteg auf sich nehmen, wenn sie vom einen Stadtteil in den anderen gelangen wollen. Die Erstellung einer Fuss- und Velobrücke zwischen den beiden Stadtteilen ist daher seit 2004 Bestandteil des kantonalen Velorichtplans.

Nachdem der Stadtrat im September 2014 einen ersten Planungskredit gesprochen hatte, wurden zahlreiche Varianten für die Linienführung einer Fuss- und Veloverbindung erarbeitet. Der Gemeinderat entschied sich 2016 für die Bestvariante – eine Hochbrücke zwischen der Polygonstrasse und dem hinteren Teil der Inneren Enge – und beantragte dem Stadtrat die für die Durchführung eines Projektwettbewerbs erforderlichen Mittel. Der Stadtrat genehmigte den Kredit, gleichzeitig beschloss er aber, dass für den Wettbewerb auch weitere Varianten für die Linienführung zugelassen werden sollen.

Zu Frage 1, 2 und 3:

Die seit dem Stadtratsentscheid vorgenommenen Abklärungen haben gezeigt, dass die Frage der Linienführung geklärt sein muss, bevor der Projektwettbewerb gestartet werden kann: Da unterschiedliche Linienführungen unterschiedliche Verkehrsanbindungen bedingen, käme es im Wettbewerbsverfahren zu einer Vermischung zwischen brückentechnisch-architektonischen und verkehrsplanerischen Aspekten, womit nach Auffassung der Fachleute eine faire und sachgerechte Beurteilung der eingegebenen Projekte kaum mehr möglich wäre. Der Gemeinderat hat deshalb die federführende Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün im Februar 2018 beauftragt, zuhanden des Stadtrats bis Ende 2019 einen Variantenentscheid vorzubereiten, um die Linienführung und damit die Brückenköpfe auf der Länggasse- und der Breitenrainseite vor der Lancierung des Wettbewerbs zu definieren. Weiter sollen auch die Zufahrtswege zur Brücke sowie die Anforderungen hinsichtlich

Hindernisfreiheit und Verkehrssicherheit abschliessend definiert werden – alles Faktoren mit Auswirkungen auf die Dimensionierung der Brücke und die Ausgestaltung des Wettbewerbsprogramms.

Eine andere Klärung hat der Gemeinderat bereits vorgenommen: Die Brücke soll definitiv nicht für den motorisierten Individualverkehr nutzbar gemacht und auch nicht entsprechend konzipiert werden. Geprüft werden soll hingegen, ob allenfalls Bedarf für eine Shuttlebus-Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen besteht. Sowohl im Viererfeld- als auch im Wankdorfquartier sind in den nächsten Jahren bedeutende Entwicklungen geplant. Weil diese Frage ebenfalls wesentliche Auswirkungen auf die Dimensionierung der Brücke und der Zufahrtswege hat, soll auch sie zwingend vor dem Brücken-Wettbewerb geklärt und dem Stadtrat unterbreitet werden.

Diese Beschlüsse und Aufträge hat der Gemeinderat im Februar 2018 öffentlich kommuniziert; die damit ausgelösten Abklärungen laufen.

Zu Frage 4:

Der Gemeinderat wird dem Stadtrat bis spätestens Ende 2019 eine entsprechende Vorlage unterbreiten.

Bern, 16. Januar 2019

Der Gemeinderat