

### **Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Manfred Blaser, SVP): RGM-Prestigeprojekt Velobrücke in Bern: Velobrücke trotz Velospuren auf der Lorrainebrücke? Salamtaktik des Gemeinderates?**

Bei der Propagierung der Velobrücke wurde vom Gemeinderat sinngemäss immer verlautet, dass ein Spurabbau auf der Lorrainebrücke nicht geplant sei. Nun sollen dort gleichwohl Spuren abgebaut werden. Damit drohen dem MGPK (motorisierten Gewerbe- und Privatverkehr) erhebliche Nachteile. Insbesondere dem Gewerbler im Nordquartier drohen massive Behinderungen.

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

1. Wie konkret ist der vom Gemeinderat geplante Spurabbau auf der Lorrainebrücke? Was ist genau geplant? Wann erfolgt die Auflage?
2. Wurden dabei die Auswirkungen auf den MGPK (motorisierten Gewerbe- und Privatverkehr) untersucht? Wenn Nein, warum nicht? Wenn Ja, was war das Resultat?
3. Wieso wurde der geplante Spurabbau auf der Lorrainebrücke dem Stadtrat bis vor kurzem verschwiegen? Ist in diesem Vorgehen der Gemeinde nicht eine Salamtaktik zu sehen? Wie nimmt der Gemeinderat zum Vorwurf Stellung, dass hier dem Stadtrat wichtige Tatsachen unterschlagen wurden, um eine Annahme des umstrittenen Geschäfts in der Kommission und im Stadtrat zu erleichtern?

Bern, 10. September 2015

*Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Manfred Blaser*

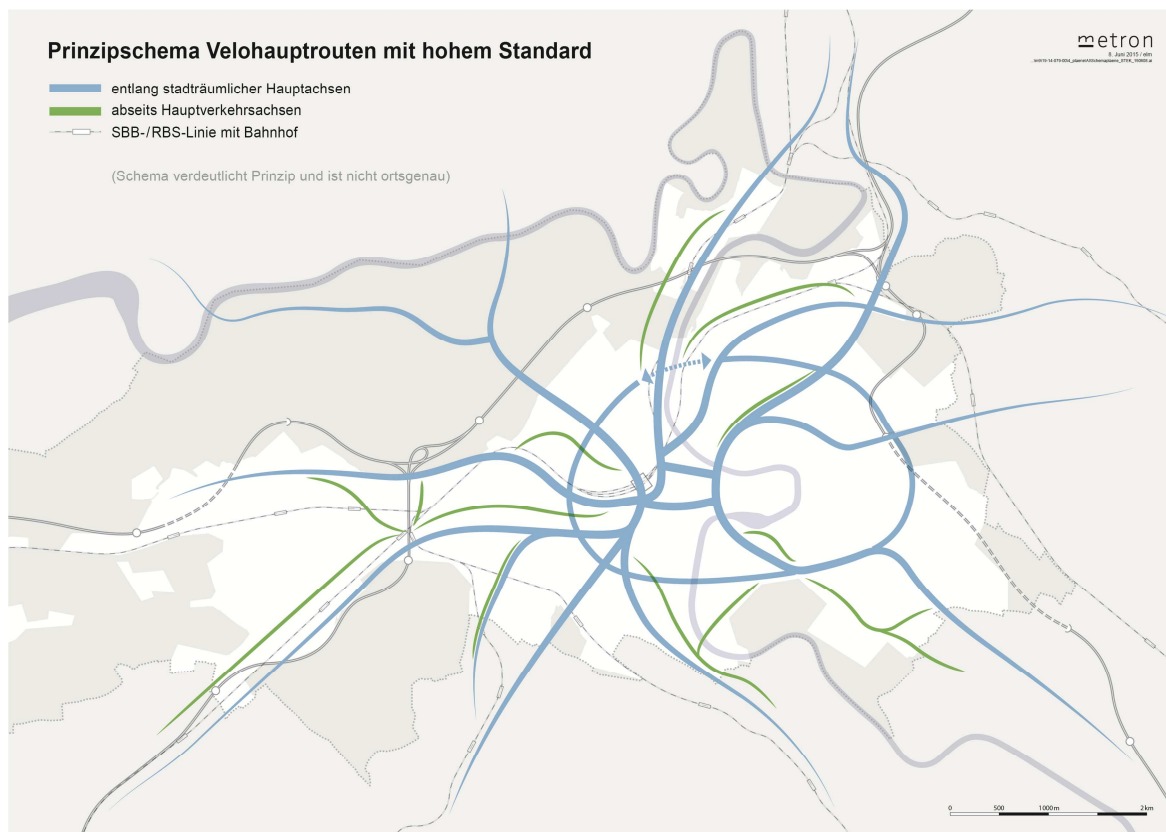
*Mitunterzeichnende: Roland Jakob, Hans Ulrich Gränicher, Jacqueline Gafner Wasem*

#### **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. Gestützt auf einen vom Stadtrat im September 2014 bewilligten Planungskredit hat sie seither unter Federführung der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (Tiefbauamt) mittels einer systematischen Variantenbeurteilung die beste Lösung für die Fuss- und Veloverbindung Breitenrain-Länggasse evaluiert. Im Rahmen des partizipativen Planungsprozesses wurde als Bestvariante eine neue, die Aare überspannende Brücke zwischen der Polygonstrasse (Polygonbrücke) und der Inneren Enge ermittelt. In der nächsten Planungsphase soll für diese Variante mittels eines Projektwettbewerbs ein konkretes Brückenprojekt erarbeitet werden. Dazu wird der Gemeinderat dem Stadtrat anfangs 2016 einen (zweiten) Planungskredit unterbreiten.

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. Davon will nun der Gemeinderat eine erste Route rasch umsetzen: Die Route Wankdorf (Hauptbahnhof - Nordring - Wankdorfplatz). Diese war bzw. ist bereits Bestandteil des Agglomerationsprogramms des Bundes (1. Generation, 2009) und eignet sich besonders gut als Erstroute, weil auf ihr kurzfristig und mit verhältnismässigem Mitteleinsatz ein auch für die anderen

<sup>1</sup> Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, 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!

Routen anzustrebender Standard erreicht werden kann. Für die Umsetzung dieser ersten Route hat der Gemeinderat am 24. Juni 2015 zuhanden des Stadtrats eine Kreditvorlage verabschiedet. Damit die Route rasch umgesetzt werden kann, hat der Gemeinderat dabei bewusst auf einen Abbau von MIV-Spuren verzichtet. Mit diesem Ansatz war die Mehrheit der vorberatenden Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS) nur partiell einverstanden und sie will den Gemeinderat beauftragen, dem Stadtrat 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. Die Kreditvorlage und der Antrag der PVS sind - parallel zum vorliegenden Vorstoss - für die Stadtratssitzung vom 15. Oktober 2015 traktandiert.

Zu den gestellten Fragen nimmt der Gemeinderat vor diesem Hintergrund wie folgt Stellung:

*Zu Frage 1:*

Im Zuge des Antrags der PVS wird die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün die herausfordernde Situation auf der Teilstrecke Bollwerk - Schützenmatte - Lorrainebrücke vertieft untersuchen und Verbesserungen für den Veloverkehr ausloten. Resultate werden Anfang 2016 vorliegen, somit können zum allfälligen Bewilligungsverfahren im jetzigen Zeitpunkt keine Angaben gemacht werden.

*Zu Frage 2:*

Die von der PVS gewünschte Verbesserung der Situation für den Veloverkehr hat voraussichtlich Folgen für den MIV. Dazu können aber zum heutigen Zeitpunkt noch keine gefestigten Aussagen gemacht werden.

*Zu Frage 3:*

Dem Stadtrat wurde nichts verschwiegen. Der Anstoss für den MIV-Spurabbau kam und kommt von der PVS.

Bern, 14. Oktober 2015

Der Gemeinderat