

Postulat Milena Daphinoff (CVP), Philip Kohli (BDP): Alternative Route einer Buszufahrt zur Hochbrücke prüfen

Seit etlichen Jahren werden verschiedene Varianten einer Hochbrücke zwischen dem Nordquartier und der Länggasse diskutiert und projiziert. Bisher standen Varianten mit einem Brückenkopf bei der Polygonbrücke im Fokus.

Neben der Frage der Notwendigkeit eines solchen Bauwerkes, wird vor allem die Frage diskutiert, welche Verkehrsmittel dieses Bauwerk befahren sollen. Die Postulanten stellen sich auf den Standpunkt, dass sich die hohen Investitionskosten für die Hochbrücke nur dann rechtfertigen lassen, wenn der öffentliche Verkehr im weitesten Sinn auf der Brücke zirkulieren kann und damit für die Passagiere des öffentlichen Verkehrs eine neue direkte Verbindung zwischen Nordquartier und Länggasse geschaffen wird. Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat der Mobilität in der Agglomeration. Er kann von allen Altersgruppen genutzt werden und steht auch bei den ungünstigsten Wetterbedingungen zur Verfügung.

Im Dezember 2019 wurde publik, dass die Stadt eine Alternative zur geplanten Hochbrücke prüft. Die Alternativvariante sieht vor, dass die Hochbrücke vom ehemaligen Wifag-Areal über die Eisenbahngeleise hinweg in die Länggasse führen würde. Der Vorteil der Alternativvariante besteht vor allem in der Eignung der Zufahrten für Busse. Hingegen müssten mit der Alternativvariante Liegenschaften an der Polygonstrasse abgebrochen werden.

Mit diesem Postulat verfolgen die Unterzeichnenden das Ziel, eine Buserschliessung der Variante mit Brückenkopf bei der Polygonbrücke in die Diskussion einzubringen. Die Buserschliessung der Hochbrücke, die wir hier zur Diskussion stellen, würde seitlich über eine von Norden herzuführende Rampe auf der Haldenstrasse erfolgen. Die Busse erreichen die Rampe auf der für den Busverkehr geeigneten Route über die Scheibenstrasse und Grimselstrasse. Die Haldenstrasse ist kaum befahren. Obwohl am Abhang gebaut, ist auf Haldenstrasse sowie hangaufwärts relativ viel Platz vorhanden, so dass eine Rampe errichtet werden könnte. Mit dieser Variante müssen keine Liegenschaften weichen. Die Velofahrenden und die Fussgänger begeben sich wie bisher vorgesehen von der Polygonstrasse auf die Hochbrücke.

Mit dem vorliegenden Postulat sprechen sich die Unterzeichnenden nicht gegen die erwähnte Alternativvariante mit Brückenmündung im ehemaligen Wifag-Areal aus. Es soll jedoch im Rahmen der Prüfung der Alternativvariante mit Mündung im ehemaligen Wifag-Areal auch die Erschliessung der Varianten mit Brückenkopf bei der Polygonbrücke mittels einer Rampe geprüft werden.

Der Gemeinderat wird gebeten, eine Buszufahrt mittels Rampe auf der Haldenstrasse zu den Varianten der Hochbrücke mit Brückenkopf bei der Polygonbrücke zu prüfen.

Bern, 27. Februar 2020

Erstunterzeichnende: Milena Daphinoff, Philip Kohli

Mitunterzeichnende: Barbara Freiburghaus, Vivianne Esseiva, Claudine Esseiva, Ruth Altmann, Tom Berger, Maurice Lindgren

Antwort des Gemeinderats

Vorbemerkung

Die Beantwortung des vorliegenden Postulats hat sich aufgrund von zusätzlichen Abklärungen hinsichtlich der Linienführung der geplanten Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse verzögert. Der Gemeinderat hat die Aufsichtskommission des Stadtrats im Juli 2022 entsprechend informiert. Inzwischen konnte er von den Ergebnissen der Zusatzabklärungen Kenntnis nehmen und

beantwortet das vorliegende Postulat vor dem Hintergrund der neuen Ausgangslage. Für weitere Einzelheiten verweist der Gemeinderat auf die nachstehenden Ausführungen.

Allgemeines

Im Mai 2016 bewilligte der Stadtrat eine Erhöhung des Planungs- und Projektierungskredits für die Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse auf rund 1,95 Mio. Franken (siehe dazu und zum Folgenden SRB Nr. 2016-284 vom 12. Mai 2016). Zum damaligen Zeitpunkt empfahl der Gemeinderat dem Parlament nach vertiefter Prüfung von fast 50 möglichen Varianten die Variante D7, eine Hochbrücke von der Polygonbrücke zur Engestrasse nördlich der Inneren Enge, zur Weiterbearbeitung. Der Stadtrat ergänzte den Antrag mit dem Auftrag, für den Wettbewerb auch Projekte im Bereich der Varianten zwischen der Inneren Enge und dem gegenüberliegenden Uferbereich (Seite Breitenrain) zu ermöglichen. Nicht zugelassen werden sollten jedoch Projekte, welche gegen den Willen der Eigentümerschaft den Abbruch von Liegenschaften erfordern.

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 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.

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 Eigentümerwechsels 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.

Buszufahrt auf die Fuss- und Velobrücke

Das vorliegende Postulat verlangt, eine separate Buszufahrt auf die geplante Fuss- und Veloverkehrsverbindung auf der Seite Breitenrain zu prüfen. Die Zufahrt soll von der Haldenstrasse her erfolgen.

Die Situation vor Ort präsentiert sich so, dass die besagte Haldenstrasse rund 18 m unterhalb der Fahrbahn der geplanten Hochbrücke liegt. Diese Höhendifferenz müsste mit einer – mindestens 3 m breiten – Rampe überwunden werden. Nach den massgeblichen Normen zu den technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge müssen Motorfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit voller Ladung in Steigungen bis 15 % einwandfrei anfahren können. Die praktische Erfahrung von BERNMOBIL zeigt, dass Busse im Winter bereits bei Steigungen von mehr als 6 % steckenbleiben.

Bei einer Steigung von 15 % würde die Busrampe von der Haldenstrasse auf die Hochbrücke gut 120 m lang, bei einer Steigung von 6 % gar 300 m. Kommt dazu: Damit Fahrzeuge von der Haldenstrasse auf die Rampe fahren bzw. von der Rampe auf die Brücke einbiegen könnten, braucht es unten wie oben entsprechende Manövrierplattformen. Zudem müssen bei der Fahrt von der Rampe auf die Brücke die Sichtwinkel eingehalten werden können: Wer den Bus lenkt, muss sehen können, ob sich auf der Brücke Fussgänger oder Radfahrerinnen befinden. Beides würde zu einer zusätzlichen Verlängerung des Bauwerks führen. Die Böschung an der Haldenstrasse würde durch den Bau einer solchen Rampe massiv in Mitleidenschaft gezogen, der Strassenzug müsste sehr stark verändert werden.

Zwar hat der Gemeinderat bereits früher betont, dass eine Öffnung der geplanten Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse für den ÖV grundsätzlich sinnvoll sein könnte. Aus den oben dargelegten Gründen empfiehlt der Gemeinderat dem Stadtrat jedoch, die vom vorliegenden Postulat vorgeschlagene Alternativroute für eine Buszufahrt nicht weiterzuverfolgen. Es handelt sich bei einer solchen Rampe in keiner Art und Weise um ein schlichtes Bauwerk. Der Bau einer bis zu 300 m langen Kunstbaute in den grünen Hang ist für den Gemeinderat sowohl in ästhetischer als auch in finanzieller Hinsicht keine Option. Er beantragt deshalb, das Postulat abzulehnen. Die Frage einer allfälligen Öffnung der Brücke für den ÖV wird er jedoch in seine Überlegungen einbeziehen, falls und wenn die Projektierung der Brücke wieder in Angriff genommen wird.

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

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Bern, 22. März 2023

Der Gemeinderat

Beilage:

Masterplan Fuss- und Veloverbindung Breitenrain – Länggasse