

**Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Ulrich Gränicher): Brücken müssen verbinden und nicht trennen!**

Die SVP verlangte in einer Motion am 28.6.2018, dass die Stadt planerisch Brückenköpfe für die Stadterweiterung sichere. Leider wurde der Vorstoss, wie vom Gemeinderat beantragt, in der Sitzung vom 25.2019 wuchtig abgelehnt (Motion 2018.SR.000144 langfristige planerische Sicherung der Realisierbarkeit einer Brückenverbindung zwischen Länggasse-Vierfeld und dem Wankdorf/Wylerquartier).

Nun prüft der Gemeinderat selber die Verlegung der Panoramabrücke und auch diverse Stadträte fordern eine öV-Velobrücke. Nach Auffassung der Motionäre müssen Brücken verbinden und nicht einzelne Verkehrsträger ausschliessen. Durch sinnvolle Brückenverbindungen könnte auch die Region gestärkt werden. Auch würden dafür wohl Mittel des Kantons fliessen. Aufgrund der angespannten Finanzlage sind die Projekte Velobrücke und die Velo-/öV-Brücke zu sistieren.

Der Gemeinderat wird zur Durchführung folgender Massnahmen ersucht:

1. Der Gemeinderat habe für die Stadterweiterung eine sinnvolle Brückenverbindung für alle Verkehrsteilnehmer inkl. MIV (MGPV) zwischen dem Länggassquartier und Quartier Nord/Wyler zu prüfen und planerisch zu sichern, dabei sei den Aspekten Stadtverträglichkeit und Verzicht auf Beeinträchtigung der Grundeigentümer höchste Priorität zu zuerkennen.
2. Auf die weitere Planung der Velobrücke sei zu verzichten, das Projekt sei zu sistieren.
3. Auf die weitere Planung der kombinierten Velo- und öV-Brücke (mit Ausschluss MIV, MGPV) sei zu verzichten, das Projekt sei zu sistieren.

Bern, 13. Februar 2020

*Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Hans Ulrich Gränicher*

*Mitunterzeichnende: Thomas Glauser, Ueli Jaisli*

**Antwort des Gemeinderats**

*Vorbemerkung*

Der Inhalt der vorliegenden Motion betrifft inhaltlich einen Bereich, der in der Zuständigkeit des Gemeinderats liegt. Der Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags. Zudem bleibt die Entscheidungsverantwortung bei ihm.

Die Beantwortung der vorliegenden Motion 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 der Gemeinderat von den Ergebnissen der Zusatzabklärungen Kenntnis nehmen und beantwortet die vorliegende Motion 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 Projektungskredits 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 für 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 (siehe dazu auch Antwort zu Punkt 1 unten).

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 Präsidioldirektion 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 weiterzuerfolgen. 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» offen hält.

*Zu Punkt 1:*

Wie die Motionäre selbst zurecht feststellen, hat der Stadtrat der Forderung nach einer Brückenverbindung vom Breitenrain in die Länggasse für alle Verkehrsteilnehmenden inkl. MIV bereits im Mai 2019 eine deutliche Absage erteilt.<sup>1</sup> Er folgte damit dem Antrag des Gemeinderats, der in seiner Antwort auf die entsprechende Motion der SVP-Fraktion ausführte: «Die Brücke soll definitiv nicht für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nutzbar gemacht und auch nicht entsprechend konzipiert werden. Weder ältere noch aktuelle Planungen haben ein Bedürfnis für eine neue, direkte MIV-Verbindung zwischen der Länggasse und dem Nordquartier erhärtet». Stattdessen verfolge das Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016 eine ganz andere Stossrichtung: Demnach soll der MIV auf dem Basisnetz kanalisiert werden. Dieses wiederum verbindet die einzelnen Stadtteile mit der Autobahn, über die ein wichtiger Teil des innerstädtischen «Transitverkehrs» abgewickelt werden kann. Diese Strategie ermöglicht es, die Stadtquartiere spürbar vom Verkehr zu entlasten. Eine neue Verbindung für den MIV zwischen dem Nordquartier und der Länggasse würde im klaren Widerspruch zu dieser Konzeption stehen und aller Voraussicht nach zu neuen, unerwünschten innerstädtischen Fahrten führen. Sowohl in der Länggasse wie auch im Nordquartier würden durch eine neue Stadtteilverbindung zudem bestehende Verkehrsberuhigungsmassnahmen untergraben.

Diese Einschätzung ist auch heute noch zutreffend. Der Gemeinderat lehnt daher Punkt 1 der Motion ab.

*Zu Punkt 2 und 3:*

Die Motionäre fordern in den Punkten 2 und 3 des Vorstosses, auf die weitere Planung der Velobrücke sowie der kombinierten Velo- und öV-Brücke zu verzichten und die Projekte zu sistieren. Der Gemeinderat interpretiert das Anliegen so, dass das laufende Projekt abgebrochen werden soll. Dies würde bedeuten, dass die aufgelaufenen Kosten sofort abgeschrieben werden müssten. Einen Abbruch des Projekts erachtet der Gemeinderat jedoch auch aus heutiger Sicht als nicht opportun, auch wenn sich die finanzielle Lage der Stadt seit der Einreichung der Motion verschlechtert hat. Gleichzeitig teilt er aber mindestens teilweise die Haltung der Motionäre, wonach die aktuelle Finanzlage der Stadt eine Sistierung des Projekts notwendig macht. Er hat deshalb Ende Januar 2023 seinen Beschluss vom November 2020 bestätigt, wonach das Projekt Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse zu sistieren und eine allfällige Realisierung auf nach 2028 zu verschieben sei. Im Übrigen hat der Stadtrat seinerseits bereits im Juni 2020 entschieden, auf einen Abbruch des Projekts zu verzichten.<sup>2</sup>

Aus diesen Gründen lehnt der Gemeinderat auch die Punkte 2 und 3 der vorliegenden Motion ab.

*Folgen für das Personal und die 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 Verla-

<sup>1</sup> Mit SRB-Nr. 2019-294 hat der Stadtrat am 2. Mai 2019 die Motion Fraktion SVP (Hans Ulrich Gränicher/Alexander Feuz, SVP): Langfristige planerische Sicherung der Realisierbarkeit einer Brückenverbindung zwischen Länggasse/Viererfeld und dem Wankdorf/Wylerquartier mit 46 Nein zu 18 Ja abgelehnt.

<sup>2</sup> Der Stadtrat lehnte die Dringliche Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher/Janosch Weyermann): Millionendefizit in der Stadt Bern: auf die weitere Planung der Velobrücke sei zu verzichten, mit 39 Nein- zu 20 Ja-Stimmen bei 5 Enthaltungen ab (SRB Nr. 2020-199 vom 11. Juni 2020).

gerung 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 den Zielen des Klimareglements.

### **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 22. März 2023

Der Gemeinderat

Beilage:

Masterplan Fuss- und Veloverbindung Breitenrain – Länggasse