

Motion Fraktion SVP (Hans Ulrich Gränicher/Alexander Feuz): Langfristige planerische Sicherung der Realisierbarkeit einer Brückenverbindung zwischen Länggasse/Viererfeld und dem Wankdorf/Wylerquartier

Die Planerinnen und Planer von Verkehrsanlagen haben es richtig erkannt, zwischen dem Wylerquartier (Raum WIFAG) und der Länggasse/Viererfeld wird längerfristig eine direkte Verkehrsverbindung benötigt. Leider haben viele daraus den falschen Schluss gezogen und fordern heute bloss eine Panoramabrücke für den Fuss- und Veloverkehr. Diese Verbindung würde aber nur wenigen dienen und hätte erst noch den Nachteil, dass trotz hoher Kosten nur eine marginale Entlastung der Achse über die Lorrainebrücke erzielt werden könnte.

Nun stehen im Wylerquartier umfangreiche Planungen an. Über die Werkstattgespräche wurde gestern vom Gemeinderat informiert. Es geht den Motionären um eine planerische Sicherstellung, so wie dies unsere Vorfahren früher ebenfalls getan haben. Auch müssten die möglichen Auswirkungen einer Brücke auf das Wylerquartier im Rahmen der Planungen berücksichtigt werden. Es sei auf den nachfolgenden Auszug auf dem «Bund»-Tribünen-Artikel vom 13. Januar 2018 von Arpad Boa, dipl. Architekt ETH verwiesen:

«Oft haben städtebauliche Meilensteine wie der hier skizzierte eine jahrzehntelange Vorlaufzeit. Das zeigt die Geschichte der Monbijoubücke, dem südlichen Pendant zur Viererfeldbrücke: Den Entsch eid, genügend Platz für eine zukünftige Brücke am Ende der Kirchenfeldstrasse freizuhalten, fällten die damaligen Planer vorausschauend bereits 1896. Damals waren noch Kutschen und Pferde auf den Strassen Berns unterwegs. Gebaut wurde die Brücke 1962, zwei Generationen später! Heute ist die Monbijoubücke aus der Stadt nicht mehr wegzudenken.»

Die Unterzeichnenden beantragen deshalb dem Gemeinderat im Rahmen der laufenden Planungsarbeiten im Wylerquartier z.B. im Rahmen Abschluss Infrastrukturverträge, ev. Überbauungsordnungen dafür zu sorgen, dass in der Zukunft der Bau einer direkten Verkehrsverbindung zwischen Wyler/Wankdorf und Viererfeld-/Länggassquartier realisierbar bleibt und nicht durch bauliche und/oder planerische Massnahmen verhindert wird. Nötigenfalls ist dem Stadtrat möglichst rasch eine entsprechende Planungsvorlage zu unterbreiten («planerische Sicherung»).

Bern, 28. Juni 2018

Erstunterzeichnende: Hans Ulrich Gränicher, Alexander Feuz

Mitunterzeichnende: Daniel Lehmann, Roland Iseli, Barbara Freiburghaus, Ueli Jaisli, Kurt Rüeeggesser, Erich Hess, Maurice Lindgren, Oliver Berger, Bernhard Eicher

Antwort des Gemeinderats

Die Motionäre beantragen, der Gemeinderat habe im Rahmen der laufenden Planungsarbeiten im Wylerquartier dafür zu sorgen, dass der Bau einer direkten Verkehrsverbindung zwischen Wyler/Wankdorf und Viererfeld-/Länggassquartier realisierbar bleibe. Sie begründen dies damit, dass zwischen dem Wylerquartier (Raum WIFAG) und der Länggasse/Viererfeld längerfristig eine direkte Verkehrsverbindung benötigt werde. Die Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen dem Breitenrain und der Länggasse diene nur wenigen und hätte erst noch den Nachteil, dass trotz hoher Kosten nur eine marginale Entlastung der Achse über die Lorrainebrücke erzielt werden könne.

Aktuelle Beschlusslage und Stand der Abklärungen

In seiner Antwort vom 27. Juni 2018 auf die Interpellation Fraktion SP/JUSO (Michael Sutter/Nora Krummen, SP): *Wie weiter bei der Planung der Panoramabrücke?* hat der Gemeinderat unter Berufung auf seine Antwort vom 6. Juni 2018 auf die Dringliche Interfraktionelle Motion FDP/JF, BDP/CVP (Barbara Freiburghaus, FDP/Michael Daphinoff, CVP): *Eine echte Generationenbrücke für künftige Generationen statt Velobrücke und/oder Panoramasteg*, ausgeführt, dass das städtische und das regionale Velonetz im Norden Berns eine wesentliche Lücke aufweisen: Es fehlt eine direkte Verbindung zwischen den Stadtteilen Breitenrain-Lorraine auf der einen und Länggasse-Felsenau auf der anderen Aareseite. Heute müssen Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrerinnen und Velofahrer 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 seit 2004 im kantonalen Velorichtplan und seit 2007 im Agglomerationsprogramm enthalten – sie entspricht damit einem erhärteten Bedürfnis.

Nachdem der Stadtrat im September 2014 einen Planungskredit von Fr. 560 000.00 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 für die Durchführung eines Projektwettbewerbs eine Aufstockung des Kredits auf knapp 2 Mio. Franken. Der Stadtrat genehmigte den Kredit, gleichzeitig beschloss er unter anderem, dass für den Brücken-Wettbewerb auch weitere Varianten zugelassen werden sollen.

Die seither vorgenommenen Abklärungen haben gezeigt, dass die Frage der Linienführung geklärt sein muss, bevor der Projektwettbewerb für die Brücke gestartet werden kann: Da unterschiedliche Linienführungen unterschiedliche Verkehrsanbindungen bedingen, käme es im Wettbewerbsverfahren zu einer Vermischung zwischen städtebaulichen brückentechnisch-architektonischen und verkehrsplanerischen Aspekten, womit nach Auffassung der involvierten 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 vor der Lancierung des Brücken-Wettbewerbs zu definieren.

In diesem Rahmen soll jedoch nicht nur die Linienführung detailliert geprüft und definiert werden, sondern ebenso die Zufahrtswege zur Brücke sowie die Anforderungen hinsichtlich Hindernisfreiheit und Verkehrssicherheit. Dazu gehören etwa Fragen nach dem Lichtraumprofil, nach der Breite der Verkehrsflächen oder nach Bodenbelägen – alles mit entsprechenden Auswirkungen auf die Dimensionierung der Brücke und die Ausgestaltung des dafür zu entwickelnden Wettbewerbsprogramms.

Eine andere Klärung hat der Gemeinderat bereits vorgenommen: 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. Im Einklang damit verfolgt das Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016 – die aktuellste Planungsgrundlage – denn auch eine andere Stossrichtung: Der MIV soll auf dem Basisnetz kanalisiert werden, welches die einzelnen Stadtteile mit der Autobahn verbindet, über welche wiederum ein wichtiger Teil des innerstädtischen «Transitverkehrs» abgewickelt werden kann. Dank dieser seit Jahren bewährten Strategie können die Stadtquartiere spürbar vom Verkehr entlastet werden. Für das hier interessierende Nordquartier bilden Nordring/Standstrasse/Winkelriedstrasse und Papiermühlestrasse den Anschluss an die Autobahn im Wankdorf, die Länggasse ist im Neufeld und im Forsthaus ans Autobahnnetz angeschlossen. Das Viererfeld soll und kann in Übereinstimmung mit dieser Strategie via Studerstrasse er-

geschlossen werden. Eine neue Verbindung für den MIV zwischen dem Nordquartier und der Länggasse würde demgegenüber 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 zudem durch eine neue Stadtteilverbindung bestehende Verkehrsberuhigungsmassnahmen untergraben.

Prüfen will der Gemeinderat 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 – der Bedarf nach einem Shuttlebus, der die beiden durch die Aare getrennten Quartiere verbindet, erscheint dem Gemeinderat daher prüfenswert. Weil auch diese Frage 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.

Die genannten Prüfarbeiten sind zurzeit am Laufen.

Verhältnis zur Entwicklung/Planung Wifag-Areal

Das Wifag-Areal und seine Umgebung sind nicht Gegenstand der weiteren Prüfarbeiten. Dieses Gebiet wurde bereits vorher im Rahmen der Variantenstudien in den Untersuchungsperimeter einbezogen. Das Wifag-Areal liegt mitten im bebauten Raum. Eine Brücke, die ihren Anfang im Areal nimmt, würde die Gebäude des Wylerguts an der Polygonstrasse überspannen. Gegen dieses Vorgehen spricht, dass der Stadtrat beschlossen hat, dass keine privaten Liegenschaften zurückgebaut werden dürfen. Zudem ist ein Anschlusspunkt auf dem Wifag-Areal, wie es die Brückenführung privater Initianten vorsehen, von der Grundeigentümerin nicht erwünscht. Wie von den Motionären richtig eingebracht, sind die vorbereitenden Arbeiten zur Arealentwicklung Wifag-Areal am Laufen. In diesen Arbeiten wird davon ausgegangen, dass der Anschlusspunkt für die Brücke auf Seite Breitenrain die Polygonstrasse/-brücke ist.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 19. Dezember 2018

Der Gemeinderat