

Interpellation Fraktion SP/JUSO (Michael Sutter/Nora Krummen, SP): Wie weiter bei der Planung der Panoramabrücke?

Am 12. Mai 2016 hat der Stadtrat einem Projektierungskredit für die Fuss- und Veloverbindung Breitenrain-Länggasse («Panoramabrücke») bewilligt. Gemäss Vortrag des Gemeinderats sind diese Mittel für die Durchführung des Projektwettbewerbs und die Erarbeitung des Vorprojekts zu verwenden. Der Wettbewerb sollte noch 2016 gestartet werden und der Baubeginn der Brücke war für 2023 vorgesehen.

Der Wettbewerb wurde jedoch bis heute nicht gestartet. Zuvor soll nun noch geprüft werden, ob die bisher immer ausschliesslich für den Fuss- und Veloverkehr geplante Brücke auch für öV-Fahrzeuge befahrbar gemacht werden soll. Dadurch würde zum einen eine massive Erhöhung der Nutzlast und eine erhebliche Verbreiterung der Fahrbahn notwendig – was massive Mehrkosten nach sich ziehen dürfte – und zum andern müsste auch die Frage der Mitfinanzierung durch Bund und Kanton neu geklärt werden.

Ein weiterer Grund für die Verzögerung ist die (erneute) Öffnung des Variantenfächers durch den Stadtrat. Es leuchtet zwar ein, dass die genaue Linienführung vor dem Start des Wettbewerbs festgelegt werden muss; dass die Vorbereitung des Variantenentscheids so viel Zeit in Anspruch nehmen soll, wirft aber Fragen auf. Schliesslich hat sich der Stadtrat bereits mehrfach für eine rasche(re) Planung und Realisierung der Panoramabrücke ausgesprochen.

Vor diesem Hintergrund bitten wir den Gemeinderat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Arbeiten wurden seit der Genehmigung des Projektierungskredits ausgeführt?
2. Aus welchen Gründen soll die bisher stets als Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr geplante Brücke nun allenfalls so geplant werden, dass sie auch von öV-Fahrzeugen befahren werden kann?
3. Wurde eine öV-Verbindung über die Brücke in der nunmehr fast 14 Jahre dauernden Debatte darüber bisher nie geprüft?
4. Was hat sich gegenüber den Erkenntnissen aus den bisher im Auftrag von Kanton und Stadt Bern erstellten Studien und Berichten geändert, dass der Gemeinderat eine solche Prüfung nun plötzlich als notwendig erachtet?
5. Aus welchen Mitteln soll die Prüfung einer neuen öV-Verbindung finanziert werden?
 - a. Ist vorgesehen, diese mit Mitteln zu finanzieren, die der Stadtrat explizit für die Planung und Projektierung einer Fuss- und Veloverbindung bzw. für die Durchführung des Projektwettbewerbs bewilligt hat? Erachtet der Gemeinderat dies als zulässig?
 - b. Beteiligt sich der Kanton als Besteller des öV an diesen Kosten?
 - c. Beteiligt sich die zukünftige Betreiberin einer solchen öV-Linie (Bernmobil oder andere) an diesen Kosten?
6. Wie schätzt der Gemeinderat die Chancen ein, dass sich Bund und Kanton auch an den Kosten einer erheblich teureren Brücke mit einer zusätzlichen öV-Verbindung beteiligt? Zu welchem Anteil?
7. Welche konkreten Fragen müssen vor dem Variantenentscheid noch geklärt werden?
8. Weshalb nimmt die Vorbereitung des Variantenentscheids (nach dem Stadtratsentscheid zur Vergrösserung des Perimeters auf der Seite Länggasse) mehr als dreieinhalb Jahre in Anspruch?

9. Wie sieht der angepasste Zeitplan aus? Für wann ist die Realisierung der Brücke vorgesehen?
10. Braucht es für die Durchführung des Wettbewerbs mehr Mittel als die bereits bewilligten 1.946 Mio. Franken?
11. Wann wird die Erhöhung des Projektierungskredits dem Stadtrat voraussichtlich beantragt?

Bern, 01. März 2018

Erstunterzeichnende: Nora Krummen, Michael Sutter

Mitunterzeichnende: Timur Akçasayar, Benno Frauchiger, Lukas Meier, Edith Siegenthaler, Halua Pinto de Magalhães, Fuat Köçer, Bettina Stüssi, Ladina Kirchen Abegg, Patrizia Mordini, Yasemin Cevik, Peter Marbet, Marieke Kruit, Katharina Altas

Antwort des Gemeinderats

Ausgangslage

Wie der Gemeinderat bereits in seiner 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 hat, weist das städtische und regionale Velonetz im Norden Berns eine wesentliche Lücke auf: Es fehlt eine direkte Verbindung zwischen den Stadtteilen Breitenrain-Lorraine auf der einen und Länggasse-Felsenau auf der anderen Aarseite. Heute müssen Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrerinnen und Velofahrer den Umweg über die Lorrainebrücke oder den tiefer gelegenen Felsenau-steg 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 zwei Millionen 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 erschlossen 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 prüfungswert. 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.

Vor diesem Hintergrund beantwortet der Gemeinderat die einzelnen Fragen des Vorstosses wie folgt:

Zu Frage 1:

Im Anschluss an den Stadtratsbeschluss vom 12. Mai 2016 hat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün als Erstes Verhandlungen mit der Eigentümerschaft einer an der Polygonstrasse gelegenen Liegenschaft («Chalet Casalucci») geführt, deren Abriss allenfalls auf der Breitenrain-Seite eine zusätzliche Brückenvariante ermöglicht hätte. Da die Eigentümerschaft im Zuge dieser Verhandlungen schriftlich bekräftigte, dass sie ihre Liegenschaft nicht verkaufen will, stand und steht fest, dass auf dieser Seite alle Brückenvarianten den gleichen Ausgangspunkt haben werden (Polygonbrücke). Gestützt darauf wurde anschliessend eine Studie zur Vertiefung der möglichen Varianten innerhalb des durch den Stadtrat vorgegebenen Perimeters in Auftrag gegeben. Mit Abschluss der Studie liegt nun ein vergleichbarer Arbeitsstand für drei Varianten vor, die auf Seite Breitenrain allesamt von der Polygonbrücke abgehen, auf Seite Länggasse aber unterschiedliche Brückenköpfe haben. Die drei Varianten unterscheiden sich in ihrer Länge, in ihrem Gefälle sowie in ihrer Lage zur Aare. Allen drei Varianten ist hingegen gemeinsam, dass sie eine mehr oder weniger direkte Verbindung zwischen dem Wankdorf und dem Viererfeld schaffen.

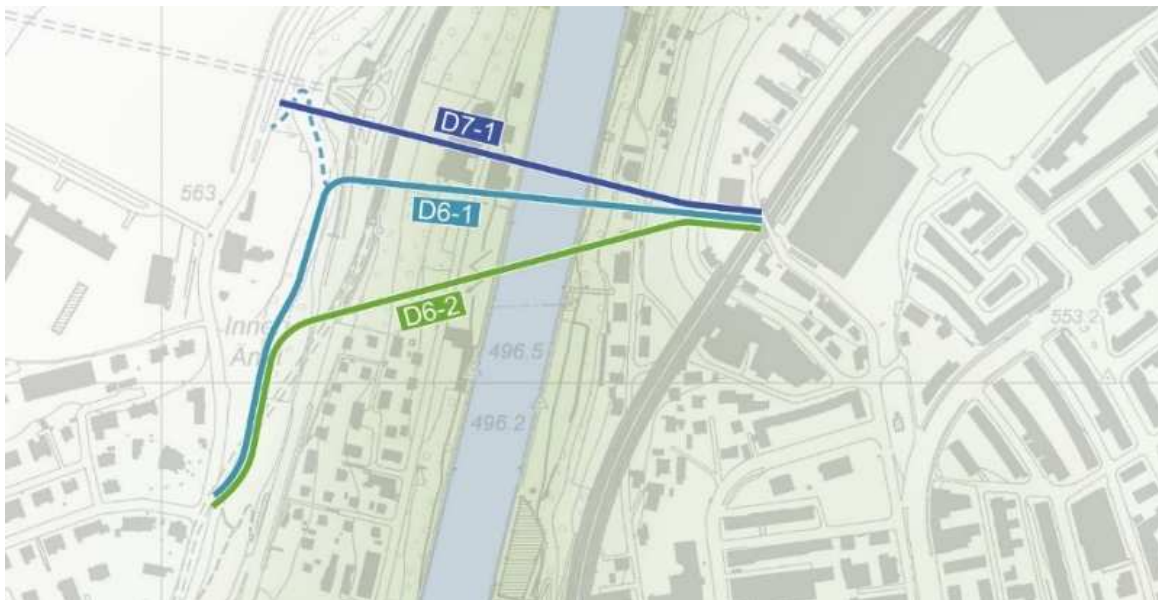


Abbildung 1: Übersicht mit allen Varianten

Konkret wurde der Planungsstand für diese drei Varianten auf den gleichen Stand gebracht. Dabei wurden folgende Themen bearbeitet:

- Städtebauliche Optimierung Linienführung Variante D6; daraus sind die Varianten D6-1 und D6-2 entstanden;
- Städtebauliche Optimierung Linienführung D7-1;
- Definition der zulässigen Abstützbereiche für die Brücke und – gestützt darauf – Präzisierung des Bearbeitungsperimeters;
- Aktualisierung der denkmalpflegerischen Randbedingungen nach der Revision des städtischen Bauinventars;
- Überprüfung gartendenkmalpflegerische Verträglichkeit der Brückenvarianten;
- Abklärung der Vereinbarkeit der Brücke mit der bestehenden Hochspannungs-Freileitung;
- geologischen Untersuchungen zwecks Klärung der Machbarkeit der Brückenstandorte;
- Abklärungen mit Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und Regionalverkehr Bern Solothurn (RBS) betreffend Bautechnik und Vereinbarkeit mit Linienführung;
- Abklärungen zu einem möglichen Widerlager über dem Hochfeldtunnel.

Gestützt auf die neuen Vorgaben und die mit den Abklärungen gewonnenen Erkenntnissen führten die zuständigen Stellen sodann vertiefte Abklärungen zum Wettbewerbsverfahren durch mit dem bereits dargelegten Ergebnis, dass insbesondere die Linienführung geklärt sein muss, bevor der Projektwettbewerb für die Brücke gestartet werden kann.

Zu Frage 2 bis 4:

Bislang stand bei der Planung ausschliesslich die Erstellung einer Fuss- und Velobrücke im Vordergrund, wie dies seit 2004 im kantonalen Velorichtplan und seit 2007 im Agglomerationsprogramm festgehalten ist. Das Bedürfnis nach einer Fuss- und Velobrücke ist entsprechend erhärtet. Die lange Planungszeit, die Dimension des Bauwerks sowie die in den Medien kürzlich durch den Berner Architekten Arpad Boa angestossene Diskussion haben den Gemeinderat jedoch bewogen, die an die Brücke gestellten Ansprüche nochmals zu überprüfen. Es ist die letzte Möglichkeit, diese Diskussion zu führen: Sobald der Wettbewerb ausgeschrieben ist, stehen Dimension und Nutzung fest.

Gemäss den Vorgaben des Stadtentwicklungskonzepts STEK 2016 soll Bern eine Stadt der kurzen Wege werden, was unter anderem durch eine stadtverträgliche Mobilität sichergestellt werden soll. Dafür sollen der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr gegenüber dem MIV priorisiert

werden (vgl. STEK 2016, Gesamtbericht, Seite 59). Zwar gibt es aktuell keine Planungsgrundlagen, welche den Bedarf für eine Shuttlebus-Verbindung zwischen dem Viererfeld und dem Gebiet Wankdorf erhärten würden – es sind aber in beiden Quartieren in den nächsten Jahren bedeutende Entwicklungen geplant, welche die Überprüfung des allfälligen Bedarfs nach einer solchen Verbindung zwischen den beiden angrenzenden, aber von der Aare getrennten Quartieren als plausibel erscheinen lassen.

Zu Frage 5a:

Die nun laufenden Abklärungen, ob es einen Bedarf für einen Shuttlebus gibt und ob eine solche Verbindung machbar wäre, werden über den vom Stadtrat genehmigten Projektierungskredit (SRB Nr. 2016–284) finanziert.

Zu Frage 5b, 5c und 6:

Falls der Bedarf für eine Nutzung durch einen Shuttlebus nachgewiesen und die Machbarkeit gegeben ist, wird der Kostenteiler mit dem Bund, dem Kanton und allfälligen Betreibern zu klären sein. Ob und in welcher Höhe sich diese Dritten beteiligen werden, kann heute nicht gesagt werden. Eine allfällige Beteiligung wird bei der Entscheidungsfindung (Kosten/Nutzen der Shuttlebus-Verbindung) zu berücksichtigen sein.

Zu Frage 7:

Zu klären ist vorab die Frage, ob eine Shuttlebus-Verbindung machbar ist, ob sie einem erhärteten Bedürfnis entspricht und welche Auswirkungen damit auf die Dimensionierung, die Kosten und die Finanzierung (Mitfinanzierung Bund/Kanton) der Brücke verbunden wären. Die Frage, ob eine Brücke mit oder ohne Shuttlebus-Verbindung zur Diskussion stehen soll, hat sodann direkte Auswirkungen auf den nachfolgend umschriebenen Abklärungsbedarf; die dort angeschnittenen Themen sind jeweils unterschiedlich zu beurteilen, ob eine reine Fuss- und Velobrücke, oder aber eine mit einem Shuttlebus kombinierte Variante weiterverfolgt werden soll.

Durch ihre unterschiedliche Höhe und Lage zur Aare haben die drei verbliebenen Brücken-Linienführungen unterschiedliche städtebauliche und verkehrliche Vor- und Nachteile, während sie sich bezüglich verkehrlicher Nutzwertanalyse kaum unterscheiden. Angesichts dieser Unterschiede muss ein Grundsatzentscheid zur Linienführung aufbereitet werden, bevor der Wettbewerb für ein Brückenprojekt durchgeführt werden kann.

Neben der Frage der Linienführung muss vor dem Wettbewerb auch die Ausgestaltung der Fahrbahn geklärt werden. Seit Erarbeitung der Variantenbeurteilung (2014/2015) wurden neue Standards für die hindernisfreie Umsetzung von Fuss- und Veloverkehrsflächen erarbeitet. Es gilt im Detail zu prüfen, welche Auswirkungen die neuen Richtlinien aus dem Projekt «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum» (UHR) auf die Breite und Ausgestaltung der Brücke haben. Diese Details – Lichtraumprofil, Absätze, Breite der Verkehrsflächen, Bodenbeläge und vieles mehr – sind Bestandteil des Wettbewerbsprogramms.

Klärungsbedarf gibt es sodann hinsichtlich der Zufahrtswege zur geplanten Brücke: Der Gemeinderat hat den Stadtrat im Zusammenhang mit der Interpellation Michael Daphinoff (CVP): «Sicheres, stressfreies und schnelles Vorwärtskommen auf den Velorouten: Zufahrten zur Velobrücke» über erste Überlegungen zu den Anfahrtswegen zur geplanten Fuss- und Velobrücke informiert (SRB Nr. 2017-498 vom 9. November 2017). Die Wegführung auf Seite Breitenrain ist weitgehend bestimmt, es müssen allerdings noch zahlreiche Details zur Ausgestaltung der Wege geklärt werden. Ein weiterer Aspekt, den es vor dem Wettbewerbsverfahren zu klären gilt, ist der Einfluss der Veloroute auf die Gestaltung der Engestrasse. Die dortigen Platzverhältnisse sind beschränkt. Überlegungen gehen dahin, dass die Engestrasse im Osten für den Fussverkehr ausgebaut und der Veloverkehr auf dem heutigen Trottoir geführt wird. Entlang dieser historisch wertvollen Baumreihe

gilt es noch zahlreiche verkehrstechnische, städtebauliche und denkmalpflegerische Details zu klären. Es ist nicht sinnvoll, den Wettbewerb zu starten, ohne dass die Zufahrtswege bekannt sind. Dies gilt – wie eingangs erwähnt – umso mehr, wenn eine Brücke mit einer Shuttlebus-Verbindung weiterverfolgt werden sollte.

Zu Frage 8:

Der Gemeinderat verweist diesbezüglich auf seine Antworten auf die Fragen 1 und 7.

Zu Frage 9 und 11:

Dazu kann zum jetzigen Zeitpunkt keine gesicherte Aussage gemacht werden. Sobald die offenen Fragestellungen geklärt sind, können Abschätzungen zum Realisierungsdatum und zu den Projektierungskosten gemacht werden.

Zu Frage 10:

Ja, weil die Vorbereitungsarbeiten aufgrund der dargelegten Umstände aufwändiger waren und sind als ursprünglich gedacht.

Bern, 27. Juni 2018

Der Gemeinderat