

Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz): Velobrücke, Panoramabrücke: Was haben die beabsichtigten Planungsänderungen hin zur kombinierten Velo-Busbrücke für den Steuerzahler für Folgen? Muss wieder enteignet werden?

Die Velobrücke war ursprünglich als Wahlkampfschlager von RGM für die Nationalratswahlen 2011 konzipiert. Nachdem sich erster Widerstand abzeichnete, wurde von den Protagonisten plötzlich die überragende touristische Bedeutung bemüht und die Velobrücke wurde in Panoramabrücke umbenannt. Um das umstritten Prestigeprojekt politisch zu retten, sollen nun auch öV-Busse diese befahren können. Dies wirft viele neue Fragen auf (Zufahrten, Linienführung, Statik, Verkehrsprobleme im Wyler).

Der Gemeinderat wird in diesem Zusammenhang höflich um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Könnte die Umwandlung der Panoramabrücke in eine auch für öV-Busse befahrbare Brücke eine neue Streckenführung bedingen? Wenn ja, wieso? Welche Varianten werden neu geprüft?
2. Müssten allenfalls bei diesem neuen Projekt wieder Enteignungen vorgenommen werden? Wenn ja, wo?
3. Sind die Zufahrtswege auf der Seite Wyler geklärt?
4. Wie beurteilt der Gemeinderat die statischen Probleme?

Bern, 01. März 2018

Erstunterzeichner: Alexander Feuz

Mitunterzeichnende: Rudolf Friedli, Stefan Hofer, Kurt Rüeegsegger

Antwort des Gemeinderats

Im Zusammenhang mit der Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain – Länggasse stimmte der Stadtrat im Mai 2016 einer Aufstockung des Projektierungskredits auf knapp zwei Millionen Franken zu. Gleichzeitig beschloss er, dass der Projektwettbewerb nicht nur über eine Variante, sondern über eine «Variantenfamilie» durchzuführen sei (SRB Nr. 2016-284).

Vertiefte Abklärungen haben inzwischen gezeigt, dass ein Wettbewerb über einen Perimeter, wie vom Stadtrat gewünscht, nicht praktikabel ist. Der Variantenentscheid muss gefällt werden, bevor der Wettbewerb gestartet wird. Deshalb hat der Gemeinderat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün beauftragt, zuhanden des Stadtrats einen solchen Variantenentscheid vorzubereiten.

Ein zweiter Auftrag des Gemeinderats steht im Zusammenhang mit Diskussionen zur Dimensionierung und Nutzung der Brücke, die in den letzten Wochen aufgekommen sind. Auch dazu sind Grundsatzentscheide erforderlich, bevor der Wettbewerb startet. Der Gemeinderat hat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün deshalb beauftragt zu prüfen, ob auf der Brücke – anders als bisher geplant – allenfalls Bedarf für eine Shuttlebus-Verbindung besteht, mitsamt der Darlegung der Auswirkungen auf die Dimensionierung, die Linienführung, die hindernisfreie Ausgestaltung und die Zufahrtswege. Im gleichen Zusammenhang hat der Gemeinderat bekräftigt, dass die Brücke nicht für den motorisierten Individualverkehr nutzbar gemacht werden soll.

Zu Frage 1:

Weil Fussgängerinnen und Fussgänger, aber auch Velofahrerinnen und Velofahrer auch im Lichte der aktuellen Diskussionen an einer möglichst direkten Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen interessiert sind, wird an der Linienführung bzw. den noch zur Diskussion stehenden Varianten nichts verändert.

Zu Frage 2:

So lange die Dimensionierung der Brücke nicht definitiv geklärt ist, können hierzu keine abschliessenden Angaben gemacht werden. Als Vorgabe des Stadtrats bleibt jedoch, dass keine Projekte weiterverfolgt werden sollen, «welche gegen den Willen der Eigentümerschaft den Abbruch von Liegenschaften erfordern» (SRB Nr. 2016-284, Ziff. 4).

Zu Frage 3:

Die Zufahrtswege sind zurzeit nicht restlos geklärt – das ist Gegenstand des erfolgten Auftrags an die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün.

Zu Frage 4:

Es wird selbstverständlich Aufgabe des Wettbewerbs und der nachgelagerten Arbeiten sein, eine Brücke zur Umsetzung vorzuschlagen, welche auch allen statischen Anforderungen genügt.

Bern, 21. März 2018

Der Gemeinderat