

Dringliche Interfraktionelle Motion FDP/JF, BDP/CVP (Barbara Freiburghaus, FDP/Michael Daphinoff, CVP): Eine echte Generationenbrücke für künftige Generationen statt Velobrücke und/oder Panoramasteg

Eine einfache Gleichung bei Stadtentwicklungen zeigt auf, dass mit einem Bevölkerungswachstum auch die Infrastruktur dazu ausgebaut wird resp. ausgebaut werden muss (Schulen, Strassen, Plätze, Kulturangebot). Das öffentliche Netz von Strassen, Tramschienen, Fuss- und Velowegen dient dabei als wesentlicher Teil der städtischen Entwicklung. Rund um die öffentliche Infrastruktur bilden sich dann Häusergruppen, Gewerbeflächen und Lebensraum.

In Bern ging die Entwicklung eines neuen Stadtgebietes zumeist mit dem Bau einer Brücke einher resp. voraus. Die Kirchenfeldbrücke zur Erschliessung von Kirchenfeld/Elfenau; die Lorrainebrücke zur Erschliessung der Lorraine etc. Jeder städtebauliche Sprung wurde von einem Brückenbau begleitet. Man kann auch argumentieren, dass als Initialzündung zu einer neuen Quartierentwicklung der Anschluss an die bestehenden Quartiere oder das Zentrum erfolgt ist.

Mit der Überbauung des Viererfelds wird wieder ein solcher Schritt gemacht. Es entsteht ein neues Quartier mit rund 1000 Wohnungen für 3500 Menschen, neue Schul- und Geschäftsflächen mit nahegelegenem Erholungsraum. Das neu entstehende Quartier mit einer Brücke zu erschliessen, erscheint deshalb grundsätzlich prüfenswert. Hinzu kommt auch die geplante Überbauung des Wifag-Areals, welches auch wiederum mehr Verkehr nach sich zieht.

Soll die Brücke einen echten Mehrwert für die Stadt Bern bieten, muss eine feste Brücke mit einer ähnlichen Verkehrsfläche wie die bestehenden Brücken in Betracht gezogen werden. Welchem Zweck die Verkehrsfläche dereinst zugeführt wird, soll in einem partizipativen Prozess definiert werden. Die Brücke soll aber auch eine hohe Flexibilität aufweisen, um im Sinne einer Aufwärtskompatibilität die künftigen Verkehrsbedürfnisse abdecken zu können, wie z.B. dem automatisierten Strassenverkehr. Eine Generationenbrücke, welche für ein Jahrhundert gebaut wird, sollte flexibel genug sein, um bisher noch unbekannte Verkehrsmittel aufnehmen zu können.

Die bisher geplante Velobrücke (oder Panoramabrücke) hingegen halten wir nach wie vor für untauglich. Eine Brücke nur für einzelne Verkehrsteilnehmer zu bauen, scheint uns kein wesentlicher städtebaulicher Beitrag zu sein. Es braucht eine echte, für die nächsten hundert Jahre relevante Generationenbrücke. Es muss darum gehen, dass parallel zum Wachstum der Bevölkerung auch die Mobilität verteilt wird und die nötige Infrastruktur bereitgestellt wird.

Hat die Stadt den Mut, eine nächste Generationenbrücke, ohne in die Grabenkämpfe des letzten Jahrhunderts zu fallen, zu erstellen? Hat die Stadt den Weitblick, eine Infrastruktur zu bauen, die der Mobilität der Zukunft entspricht? Es wäre der Stadt und ihren heutigen und künftigen Bewohnern zu gönnen.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt:

1. Das Potential einer neuen Generationenbrücke für das neue Quartier Viererfeld auszuloten resp. eine für die neuen Verkehrskonzepte optimierte Brücke in die Planung einzubringen
2. Das Wettbewerbsverfahren Viererfeld so zu gestalten, dass dieses die Idee einer neuen Generationenbrücke beinhaltet und dem Konzept einer smarten Mobilität in der Stadt Bern entspricht, mindestens aber im laufenden Wettbewerbsverfahren des Panoramastegs die Auf-

wärtskompatibilität für zukünftige Mobilitätsformen zu gewährleisten und dies in der Ausschreibung zu berücksichtigen

3. Die Planung einer reinen Velobrücke/Panoramabrücke zu sistieren.

Begründung der Dringlichkeit

Da die Bedingungen des Wettbewerbsverfahrens bereits in Bearbeitung sind, ist ein Stadtratsbeschluss zur vorliegenden Motion so bald als möglich zu fällen. Die Planungsmittel sollten in eine optimierte Generationenbrücke investiert werden.

Bern, 05. April 2018

Erstunterzeichnende: Barbara Freiburghaus, Michael Daphinoff

Mitunterzeichnende: Alexandra Thalhammer, Claudine Esseiva, Christoph Zimmerli, Ruth Altmann, Thomas Berger, Christophe Weder, Vivianne Esseiva, Lionel Gaudy

Antwort des Gemeinderats

Der Inhalt der vorliegenden Motion betrifft – in den Punkten 1 und 2 - 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 insofern 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 beim Gemeinderat.

Im Norden Berns weist das städtische und regionale Velonetz eine wesentliche Lücke auf: Es fehlt eine direkte Verbindung zwischen den Stadtteilen Breitenrain-Lorraine auf der einen und Länggasse-Felsenau auf der anderen Aareseite. Heute müssen Fussgänger und Velofahrerinnen 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 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 beurteilt der Gemeinderat die einzelnen Punkte des Vorstosses wie folgt:

Zu Punkt 1:

Vorauszuschicken ist, dass der Begriff «Generationenbrücke» weder übergeordnet noch in der vorliegenden Motion definiert ist, sondern vielmehr bewusst offengehalten wird. Entsprechend schwierig ist es, verbindliche Antworten zu formulieren. Aus städtebaulicher Sicht bietet eine neue Brückenverbindung auf Stadtniveau zwischen den zwei bisher nicht direkt verbundenen Stadtteilen im Sinn der obenstehenden Ausführungen (d.h. als Brücke für den Fuss- und Veloverkehr mit der Option einer Shuttlebus-Verbindung) grundsätzlich eine grosse Chance. Entsprechend kann durchaus von einem «Generationenprojekt» gesprochen werden. Für das neue Quartier Viererfeld/Mittelfeld, aber auch für die Stadt Bern als Ganzes, schafft eine neue Brückenverbindung einen grossen Mehrwert (Stadt der kurzen Wege, verkehrliche Entlastung des Stadtzentrums). Die direkte Anbindung des neuen Quartiers Viererfeld/Mittelfeld mit einer Shuttlebus-Verbindung hat somit unbestritten Potenzial; sie stellt eine mögliche Zusatzoption zur ursprünglich geplanten Fuss- und Velobrücke dar und wird, wie oben dargelegt, im Vorfeld des Brücken-Wettbewerbs geprüft.

Die Überprüfung des entsprechenden Bedarfs und der Möglichkeiten sowie der Chancen und Risiken erfolgt durch den Gemeinderat im Sinne der obenstehenden Ausführungen sowieso. Insofern beantragt der Gemeinderat, Punkt 1 der Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, diesen Punkt als

Postulat entgegenezunehmen. Dabei weist der Gemeinderat jedoch darauf hin, dass im Rahmen dieser Abklärungen – wie bereits dargelegt – keine Überprüfung einer MIV-Kompatibilität vorgenommen wird.

Zu Punkt 2:

Das Wettbewerbsverfahren Viererfeld/Mittelfeld läuft bereits. Den teilnehmenden Teams wurde kommuniziert, welche Gemeinderatsbeschlüsse und Optionen für die neue Brücke bestehen; das vorzuschlagende städtebauliche Konzept muss mit diesen kompatibel sein. Die Wettbewerbsaufgabe Viererfeld/Mittelfeld weist denn auf die Option einer Brücke hin und lässt entsprechende Aussagen der Wettbewerbsteilnehmenden und der Jury zu. Die Rahmenbedingungen wurden dahingehend definiert, dass ein Anknüpfungspunkt ins Viererfeld möglich sein soll, das städtebauliche Konzept aber auch ohne Brücke ins Viererfeld funktionieren muss. Die Brücke selber ist jedoch nicht Gegenstand des städtebaulichen Wettbewerbs Viererfeld/Mittelfeld.

Das vom Gemeinderat für die Konkretisierung des Brückenprojekts geplante Vorgehen sieht vor, die Frage ihrer künftigen Nutzung – mit den eingangs ausgeführten Eckwerten – vertieft zu prüfen und vor dem für die Brücke zu entwickelnden Wettbewerb zu klären. Dazu gehört auch die Frage einer möglichen «Aufwärtskompatibilität» im Hinblick auf die künftigen Mobilitätsbedürfnisse, welche der Gemeinderat allerdings – wie dargelegt – nicht in der Form des MIV erblickt. Mit diesem Vorgehen ist auch sichergestellt, dass sich der Stadtrat gestützt auf die nun ausgelösten Abklärungen noch vor dem Wettbewerb zur «Aufwärtskompatibilität» bzw. zur angestrebten Art und Nutzung der Brücke äussern können.

Der Gemeinderat lehnt Punkt 2 der Motion aus den dargelegten Gründen ab; er ist jedoch bereit, diesen Punkt als Postulat entgegenezunehmen, soweit er den anstehenden Brücken-Wettbewerb betrifft.

Punkt 3:

Mit dem vom Gemeinderat gewählten Vorgehen wird die Frage der Nutzung und Dimensionierung der Brücke im beschriebenen Rahmen überprüft und wird sich der Stadtrat dazu noch vor dem Wettbewerb äussern können. Anlass, die Planung für die Brücke zu sistieren, gibt es keinen. Der Gemeinderat beantragt daher, die Motion in diesem Punkt abzulehnen.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Kosten der künftigen Brücke hängen massgeblich von ihrer Dimensionierung und Nutzung ab, welche nun vertieft überprüft und dem Stadtrat zum Entscheid unterbreitet werden sollen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, Punkt 1 und 2 als Postulat entgegenezunehmen.

Bern, 6. Juni 2018

Der Gemeinderat