

Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Velobrücke Version II: Wie nimmt der Gemeinderat zur Variante „Maillard-Steg“ entlang Lorrainebrücke Stellung?

Am 17.2.2015 fand eine durch DIALOG organisierte Begehung vor Ort statt. Der Fragesteller nahm daran teil. Es wurde auch eine Variante vorgeschlagen, die eine Velobrücke neben der Lorrainebrücke vorsah, wie dies auch während des Umbaus der Lorrainebrücke („Maillard-Steg“) offenbar der Fall war.

Der Gemeinderat wird höflich aufgefordert die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Mit was für approximativen Kosten müsste für dieses Brückenprojekt entlang der Lorrainebrücke gerechnet werden?
2. Müssen hier auch Grundeigentümer enteignet werden? Wenn Ja, wo? Was wären die Kosten im Vergleich zur vorgesehenen Polygonbrücke?
3. Könnte durch dieses Projekt nicht sowohl eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation für die Velofahrer als auch eine Entflechtung der einzelnen Verkehrsträger erfolgen?

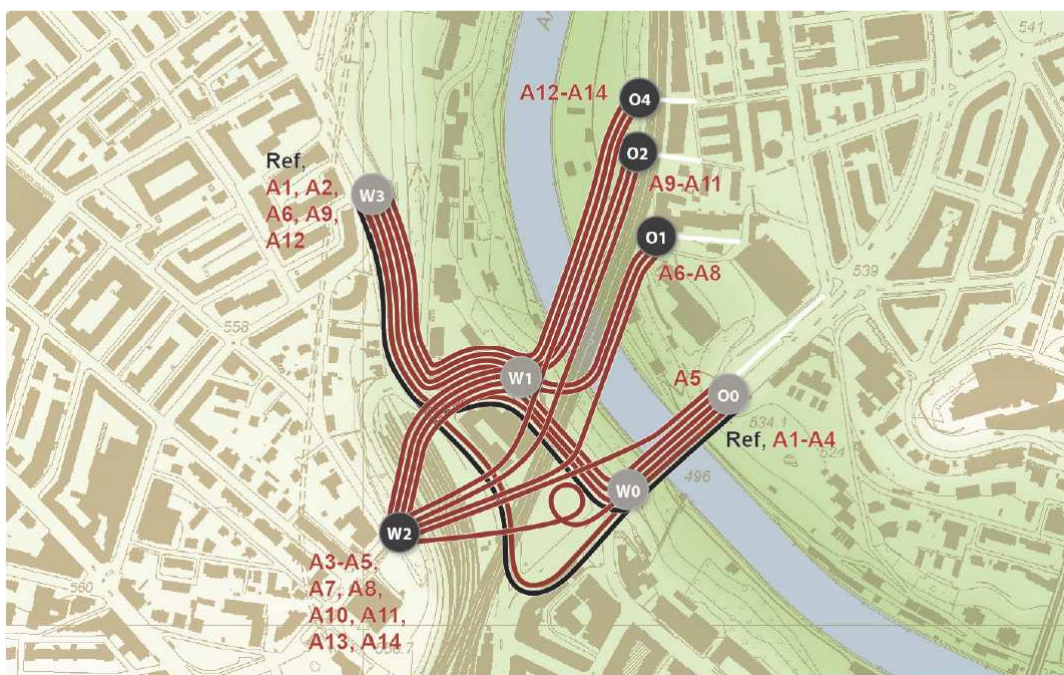
Bern, 18. Februar 2016

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz

Mitunterzeichnende: Roland Jakob, Henri-Charles Beuchat, Ueli Jaisli, Rudolf Friedli

Antwort des Gemeinderats

Im Zusammenhang mit dem Projekt „Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse“ wurden im Rahmen eines vertieften Evaluationsprozesses insgesamt gegen fünfzig mögliche Varianten untersucht. Darunter befanden sich auch verschiedene neue Brücken neben der Lorrainebrücke (sogenannte A-Varianten):



Allen A-Varianten ist gemein, dass sie im Vergleich zu den B-Varianten (neue Aarebrücken mit Anschlusspunkt Bierhübeli) und den D-Varianten (neue Aarebrücken mit Anschlusspunkt Innere Enge) weit weniger Potenzial für den Veloverkehr aufweisen und daher deutlich weniger Nutzen bringen würden: Sie schaffen kein neues Netzelement, sondern bringen nur eine Optimierung eines bestehenden Netzabschnitts. Der Umweg für Fahrten vom Breitenrain in die Länggasse bleibt daher bei diesen Varianten für die Nutzerinnen und Nutzer bestehen. Demgegenüber schaffen die B- und D-Varianten eine neue direkte Verbindung.

Darüber hinaus zeigte sich bei den ersten Machbarkeitsprüfungen, dass die meisten Verbindungen der Variantenfamilie A aus technischen, städtebaulichen und/oder denkmalpflegerischen Gründen nicht machbar wären:

- Zahlreiche A-Varianten beinhalten eine Rampe im Bereich Schützenmattstrasse-Henkerbrünli. Eine solche Rampe würde das Ortsbild unverhältnismässig beeinträchtigen und denkmalpflegerisch inventarisierte Objekte bzw. Ensembles wie Reitschule, Uni Engehalde und Eisenbahnviadukt tangieren (Varianten A2, A3, A6, A7, A9, A10, A12 und A13).
- Andere A-Varianten würden eine neue aarequerende Brücke bedingen, die parallel zur Lorrainebrücke oder zum Eisenbahnviadukt verläuft, jedoch Richtung Schützenmatte stark ansteigt und schliesslich über die Reitschule hinweg zur Universitätsplattform weiterführt. Damit würden die inventarisierten Brücken sowie die Reitschule auf unverträgliche Weise tangiert. Zudem würden das Ortsbild und die Perspektive von der Lorraine auf die Altstadt durch die neue Brücke stark gestört (Varianten A5, A8, A11 und A14).
- Zwei Varianten wären steiler als 5 % und deshalb für den Veloverkehr nicht geeignet (Varianten A3 und A7).
- Je drei Varianten würden in der Lorraine an den Anschlusspunkt O1 bzw. an den Anschlusspunkt O2 anschliessen. Beide Anschlusspunkte entsprechen bezüglich Erreichbarkeit nicht den Mindestanforderungen, da die Zugangsstrecken mehr als 6 % Gefälle aufweisen würden (Varianten A6, A7 und A8).
- Eine Variante hätte zwar - da sie über die Lorrainebrücke führt - keine neue Brücke über die Aare erfordert. Sie würde allerdings eine neue Brücke von der Schützenmatte zur Uniplattform bedingen und - angesichts der grossen technischen Herausforderungen - der Allgemeinheit zu wenig Nutzen bringen (Variante A4).

Vertiefter untersucht wurde deshalb aus der A-Familie nur die Variante A1. Auch sie weist aber sowohl gegenüber der heutigen Bestvariante (aus der D-Familie) als auch gegenüber den etwas nördlich liegenden B-Varianten einen geringeren Nutzwert auf. Auch das Kosten-/Nutzenverhältnis fällt im Vergleich mit den B- und D-Varianten ungünstiger aus.

Aus diesen Gründen wurden die Varianten aus der A-Familie nicht weiter verfolgt.

Die Velo-Verbindung über die Lorrainebrücke wird jedoch unabhängig von der neuen Fuss- und Velobrücke sowieso aufgewertet: Bereits im Sommer 2016 wird - sofern keine Einsprachen eingehen - die erste Velohauptroute Wankdorf in Betrieb genommen, die via Lorrainebrücke ins Stadtzentrum führt. Auf der Lorrainebrücke sind zudem - auf Beschluss des Stadtrats im Zusammenhang mit der Kreditbewilligung zur ersten Velohauptroute - in einem zweiten Schritt weitere markante Verbesserungen für den Veloverkehr geplant (siehe auch Antwort auf Frage 3).

Vor diesem Hintergrund können die gestellten Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1 und 2:

Wie eingangs beschrieben, wurden die Varianten mit einem Steg entlang der Lorrainebrücke frühzeitig verworfen. Daher wurden für diese Varianten auch keine Vergleichskosten berechnet oder Landerwerbungen geprüft. Weil das Gebiet um die Lorrainebrücke stark bebaut ist, ist jedoch davon auszugehen, dass auch bei diesen Varianten Privatliegenschaften direkt tangiert worden wären.

Zu Frage 3:

Über die Lorrainebrücke fahren heute täglich rund 20 000 Autos und fast 5 000 Velos. Dazu kommt der ÖV mit der stark belasteten Linie 20. Dass die Verkehrssituation zwischen der Lorraine und dem Bahnhof verbessert werden muss, ist daher breit anerkannt. Dies gilt insbesondere auch für den Veloverkehr. Der Stadtrat hat den Gemeinderat im Zusammenhang mit der Kreditbewilligung für die erste Velohauptroute Wankdorf denn auch beauftragt, dem Stadtrat bis Ende 2016 eine Vorlage für eine sicherere Veloführung auf der Teilstrecke Bollwerk - Schützenmatte - Lorrainebrücke zu unterbreiten; dabei sollen insbesondere Varianten mit einem MIV-Spurabbau geprüft werden. Dazu hat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün ein Projekt ausgelöst. Diese Verbesserungen werden jedoch die geplante Velobrücke zwischen dem Breitenrain- und dem Länggassquartier bzw. die damit erreichte Schliessung der Lücke im städtischen und regionalen Veloroutennetz im Norden Berns nicht ersetzen können.

Bern, 16. März 2016

Der Gemeinderat