

Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, GFL/EVP, GLP (Stefan Jordi (SP) / Monika Hächler (GB) / Prisca Lanfranchi (GFL/EVP) / Michael Köpfli (GLP))

Fuss- und Velobrücke Nordquartier-Länggasse: Planung endlich an die Hand nehmen!

Im Bericht zum Postulat, welches vom Stadtrat am 11. März 2010 mit grossem Mehr überwiesen wurde, unterstrich die Stadt die Wichtigkeit einer Fuss- und Radwegbrücke Breitenrain-Länggasse, um die grosse Lücke im Netz der Fuss- und Veloverbindungen in der Agglomeration schliessen zu können. Damit lag die Stadt auf derselben Linie von Kanton und Bund.

Bei dieser einhelligen Meinung der FinanzträgerInnen durfte man davon ausgehen, dass Kanton und Stadt die Planung unverzüglich an die Hand nehmen würden, war es doch vom Bund als A-Projekt ins Agglomerationsprogramm aufgenommen worden (Projekte mit Realisierungshorizont 2014). Kürzlich äusserte sich aber der Kantonsoberingenieur des Kreises Bern-Mittelland in der Zeitung „Der Bund“ vom 27.4.2012 dahingehend, dass der Bau der Brücke nicht mehr ab 2014, sondern im Zeitraum von 2021 bis 2028 vorgesehen sei. Dies ist umso mehr erstaunlich, als dass in nächster Zeit im Raum des grössten Entwicklungsschwerpunktes des Kantons, dem ESP Wankdorf, ein riesiges Mass an neuen Nutzungen hinzukommt. Gleichzeitig ist im Perimeter die Erschliessung mit höchstens 40% MIV vorgeschrieben (ModalSplit). Zusätzlich zum guten ÖV-Angebot ist die Erschliessung des Perimeters durch den Langsamverkehr, insbesondere dem Velo zentral, soll dieses Ziel auch nur annähernd erreicht werden können.

Eine Nachfragebeurteilung von 2007 ergab, dass im Einzugsgebiet auf beiden Seiten der Brücke ein Potential von je ca. 60'000 EinwohnerInnen und Arbeitsplätzen besteht, und dass die Brücke die Stadtteile Länggasse und Breitenrain sowie die ESP Brünnen, Ausserholligen und Wankdorf ideal verknüpfen würde. Nicht zuletzt verbindet sie bestehende Quell- und Zielorte wie Schulen, Fachhochschulen, Universität und Spitäler. Sie macht Velofahren und zu Fuss Gehen zwischen vielen Start- und Zielpunkten beidseits der Brücke zur schnellsten Fortbewegungsart innerhalb der Agglomeration Bern und verspricht deshalb eine erhebliche Verlagerung im Bereich ModalSplit: Durch die zu erwartende Entlastung sowohl beim öffentlichen wie beim motorisierten Individualverkehr lassen sich im Bereich dieser Verkehrsmittel erhebliche Investitionen einsparen oder zeitlich hinausschieben. Ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis zugunsten des Langsamverkehr-Brückenbauwerkes ist also mehr als klar ausgewiesen.

Die im Rahmen der Weiterbearbeitung des Projekts durchgeführte Evaluation zusammen mit der städtischen Verkehrsplanung ergab, dass die beste Linienführung „Polygonstrasse – Enge“ sei. Damit musste die Kostenschätzung überarbeitet werden und resultierte neu bei 14 Mio. Franken. Da die Brücke vom Bund bereits als A-Projekt beurteilt wurde, ist von einem Kostenteiler von 35% Bundes- und 65% Kantonsanteil auszugehen. Die Kosten sind – verglichen mit Projekten für den MIV oder den ÖV – tief, so wird z. B. die Gesamterneuerung der Stadttangente mit 485 Mio., das Tram Region Bern mit 400 Mio. Franken geschätzt.

Die Langsamverkehrsbrücke Breitenrain-Länggasse ist ein Kernstück eines nachhaltig orientierten Verkehrssystems und die Realisierung im nächsten Jahrzehnt notwendig. Will man dieses Ziel erreichen, so muss die Planung jetzt an die Hand genommen werden – auch hinsichtlich der grossen Herausforderungen, die ein solches Projekt mit sich bringen wird.

Die Unterzeichnenden fordern den Gemeinderat auf:

1. Die Federführung für die Planung des Projektes in Absprache mit dem Kanton Bern zu übernehmen, mit dem Realisierungsziel der Langsamverkehrsbrücke 2019;
2. die diesbezügliche Finanzierung mit dem Kanton auszuhandeln, mit dem Ziel, dass der Kanton den erheblichen Teil der Planungskosten übernimmt; für die übrigbleibenden Kosten ist dem Stadtrat eine Kreditvorlage zu unterbreiten;
3. in einer Vereinbarung zwischen Kanton und Stadt Bern sind die Planung, die Finanzierung des Baus, das künftige Eigentum sowie der Unterhalt des Brückenbauwerkes und der zu erstellenden Zufahrten zu regeln. Dabei ist der Bundesanteil bzgl. Finanzierung mit einzubeziehen.