



Komitee Pro Panoramabrücke
c/o Pro Velo Bern
Birkenweg 61 | 3013 Bern
Tel 031 318 54 10 | info@panoramabruেকে.ch
www.panoramabruেকে.ch

Stellungnahme Synthesebericht zur Variantenevaluation "Fuss- und Veloverkehrsbrücke (FVV) Breitenrain - Länggasse"

Wir, der Vorstand des überparteilich zusammengesetzten Komitees Pro Panoramabrücke, begrüßen den Synthesebericht als geeignete Grundlage zur Bestimmung der Standorte für die Brückenanschlüsse beidseits der Aare. Wir sind überzeugt, dass eine solche Verbindung die einzige Möglichkeit ist, eine seit Jahrzehnten bestehende Netzlücke im Fuss- und Veloverkehr der Region Bern schliessen zu können. Auch wird eine solche Brücke zukünftige Entwicklungspotentiale wirkungsvoll für den Fuss- und Veloverkehr erschliessen. Ebenfalls danken wir für die Möglichkeit, neben den beiden Partizipationsanlässen auch schriftlich Stellung zu nehmen.

Die dem Synthesebericht zugrunde gelegte Fragestellung können wir vollumfänglich unterstützen:

Welches ist die zweckmässigste Variante, um die Verbindungsqualität zwischen den beiden Quartieren Breitenrain und Länggasse für den Fuss- und Veloverkehr zu steigern - unter Berücksichtigung von Kosten, Nutzen, Synergien und Risiken?

Übereinstimmend mit den Verfassern des Berichts kommen auch wir zum Schluss, dass die Variantenfamilien "A Schützenmatte", "C Luftseilbahn", "F Talsohle" und "G Äussere Enge" nicht weiter zu verfolgen sind.

Für die Plausibilität sehr wertvoll ist die Gegenüberstellung von vier prüfungswerten Grundvarianten aus den übrigen Variantenfamilien "B Bierhübeli", "D Innere Enge", und "E Tiefenaustrasse"

- *B7, Verbindung Lorrainepark - Bierhübeli*
- *B10, Verbindung Randweg - Wildparkpasserelle*
- *D6, Verbindung Polygonbrücke - Daxelhoferstrasse*
- *E3, Verbindung Haldenstrasse - Tiefenaustrasse*

mit einer Grundvariante (A1), welche auf einer "Verbindung via bestehende Strassen mit Verbesserungsmöglichkeiten" (Lorrainebrücke) beruht.

Die nachträglichen Inputs aus "Partizipation und Stadtbildkommission" beurteilen wir für die Standortevaluati-on wertvoll. Beide gehen von einem anderen Ansatz aus, sie beruhen auf Empfehlungen der Stadtbildkommission und öffnen den Fächer auf folgende zusätzliche Varianten

- *B8, Randweg - Neubrückstrasse*
- *D7, Polygonstrasse - Engestrasse zwischen Innerer und äusserer Enge*

Unsere Grundlagen zur Gegenüberstellung der Varianten sind die folgenden: Massnahmen für den Fussgänger- und Veloverkehr sollten kohärent (logisch, plausibel), direkt (nahe der Ideallinie, kurze Fahrzeit), komfortabel (wenig Höhendifferenz, wenig Stop-and-go, und sicher (übersichtlich, unterhaltsfreundlich) sein. Jene dieser vier Eigenschaften, welche am wenigsten gut berücksichtigt ist, entscheidet über Wert und Wirkung der Gesamtanlage.



Unsere Einschätzung zu den vertieft untersuchten Varianten:

Zu Varianten **B7**, **B8** und **B10**:

An sich beurteilen wir auf Seite Breitenrain/Lorraine Anschlusspunkte in der verlängerten Achse der Breitenrainstrasse und auf Seite Länggasse solche mit Nähe zum Bierhübeli als ideal. Trotzdem sind alle 3 Varianten in der Kosten-Wirksamkeitsanalyse zurecht durchgefallen

Eine Unterfahrung des SBB-Viaduktes, wie sie bei **B 8** vorgeschlagen wird, bedingt die Überwindung zusätzlicher Höhenmeter. Auf Seite Länggasse wäre der Zugang zum Brückenankunftsort aus Richtung Bierhübeli nur via Spitzkehre zugänglich. Im Vergleich zur Lorrainebrücke (A1) wenig Komfortgewinn, im Winter eingeschränkte Betriebssicherheit (Längsgefälle, Schneeglätte) und als Gesamtanlage nicht kohärent (verwinkelte Führung: horizontal und vertikal).

B7 und **B10** erfüllen zwar weitgehend die vorgenannten Ansprüche seitens der Benutzenden. Sie bedingen auf Seite Lorraine jedoch tiefgreifende Eingriffe in städtebauliche Strukturen und die Verträglichkeit mit dem Stadtbild erscheint nicht sehr tragfähig.

Zu **E3**:

Die Ankunftsorte der Verbindung Haldenweg - Tiefenaustrasse kämen beidseits der Aare "zu weit vom Schuss" zu liegen, ein Sachverhalt, welcher auf Seite Länggasse durch einen in Richtung Bierhübeli ansteigenden und in den Hang hinein gebauten Weg verbessert werden könnte. Dagegen kämen auf Seite Lorraine die Eigenschaften "kohärent", "direkt" und "komfortabel" schlecht weg.

Zu **D6** und **D7**:

Dass der vertieft geprüfte Standort D7 ähnlich gut abschneidet, wie D6 können wir angesichts der gewählten Ziele (Nutzwertanalyse) nachvollziehen. Auch bietet der westliche Ankunftsort grosse Potenziale für Anschlussrouten.

Gesamtfazit

Die Variante D7 schneidet unter städtebaulichen Aspekten deutlich besser ab als Variante D6, dies können wir nachvollziehen, auch wenn das Ziel "Benutzerfreundlichkeit" („kohärent“, „komfortabel“) bei D7 nicht ganz gleich gut abschneidet wie D6. Wir schlagen deshalb vor, den Perimeter zur Weiterbearbeitung (Folie 24 der bei der Öffentlichkeitsveranstaltung am 18. Mai 2015 von der Stadt gezeigten Präsentation) auf Seite der Brückenankunft Länggasse in Richtung Süden (z. B.: Bereich Innere Enge - Daxelhoferstrasse) zu erweitern. Wir gehen davon aus, dass der Wettbewerb innovative Lösungen, die aus städtebaulicher Sicht verträglich sind, hervorbringen wird. Der Vorteil dieser Erweiterung bestünde im Attraktivitätsgewinn durch die Nähe zum Bierhübeli und im Sachverhalt, wonach die Benutzenden mit Wohnstandort sowohl auf der linken (Länggasse, Bümpliz, Köniz) wie auf der rechten Aareseite (Breitenrain/Wankdorf, Ostermundigen, Worblental) pro Fahrt weniger Höhenmeter überwinden müssten, um auf die gegenüberliegende Seite zu gelangen. Eine in diese Richtung zielende Variante beschreibt die Untervariante D6-3 (S.51) mit einer Y-förmigen Brückenankunft.

Kommunikation und Akzeptanz

Brücken gehören seit jeher zu Bern. Den Mobilitätsbedürfnissen der jeweiligen Zeit entsprechend wurden Brückenbauwerke realisiert – begonnen bei der Untertorbrücke im 13. Jahrhundert bis zum Felsenau-Autobahnviadukt, der 1975 fertiggestellt wurde.



Sollen die heutigen und zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse der Region Bern auf ökologische Art abgedeckt werden, so braucht es auch zukünftig Infrastrukturbauten für den Fuss- und Veloverkehr, um seinen Anteil am Gesamtverkehr weiter erhöhen zu können. Die Langsamverkehrsbrücke Breitenrain-Länggasse wird dabei ein wichtiges Element darstellen, falls sie in den 20er-Jahren des laufenden Jahrhunderts realisiert werden wird.

Es muss deshalb in der weiteren Kommunikation berücksichtigt werden, dass

- die Brücke Teil eines Gesamtpaketes zu Förderung des Veloverkehrs ist;
- einzelne Verbesserungsmassnahmen (z. B. auf der Lorrainebrücke) nötig aber nicht hinreichend sind, um den Anteil des Veloverkehrs zu erhöhen und es Folge dessen grössere Infrastrukturbauten wie die Brücke braucht, die aber im Vergleich mit Investitionen in den ÖV oder motorisierten Verkehr finanziell relativ bescheiden sind;
- für wirkungsvolle, schnelle und direkte Verbindungen vom Norden in den Westen Berns andernorts nicht genügend Raum vorhanden ist, als im vorgeschlagenen Perimeter;
- dass nebst der Brücke selber auch die Zufahrtsrouten beiderseits der Aare betrachtet und wo nötig Verbesserungen realisiert werden, damit direkte, unterbruchsarme und sichere Zufahrten möglich sind (Stichwort Velobahnen);
- der Nutzen der bisherigen Projekteingaben seitens Bund, Kanton und regionale Verkehrskonferenz jeweils positiv bewertet wurde. Kein anderes Projekt in der Region Bern – aber auch darüber hinaus - kann dieses Potenzial aufweisen.

Wichtig finden wir zudem, ähnliche, realisierte nationale und internationale Projekte bei der Kommunikation mit zu berücksichtigen – es existieren zahlreiche Beispiele, die die vor der Realisierung prognostizierten Nutzenpotenziale nicht nur erfüllten, sondern übertrafen.

Neben dem direkten verkehrlichen Nutzen ergeben sich durch eine neue Panoramabrücke indirekte Nutzen, die nicht zu vernachlässigen sind. Wie alle anderen Brücken in Bern schafft auch die Panoramabrücke völlig neue Bezüge zwischen Stadtteilen und Ein- und Ausblicke, die es in dieser Form (noch) nicht gibt. Viel mehr als andere Verkehrsprojekte vermag daher eine neue Panoramabrücke die Attraktivität der Tourismus- und Freizeitstadt zu verbessern. Auch hier zeigen Erfahrungen aus dem In- und Ausland, dass eine neue Brücke ein Identifikations- und Sympathieträger für eine wohnliche, attraktive und moderne Stadt sein kann.

Wo Infrastrukturbauten realisiert werden, gibt es Betroffene. Es ist deshalb zentral, dass die Stadt mit den vom Projekt Betroffenen den nun begonnen Dialog weiterführt und mit ihnen zusammen die Auswirkungen und mögliche Lösungen sachorientiert diskutiert. Dass dabei das überwiegende öffentliche Interessen einerseits und Partikulärinteressen andererseits sorgfältig abgewogen werden müssen, ist selbstverständlich.