

Bern, den 31. August 2015

**Tiefbauamt der Stadt Bern**  
**Herr Thomas Gut**  
**Bundesgasse 38**  
**Postfach**  
**3001 Bern**

**„Fuss- und Veloverkehrsverbindung (FVV) Breitenrain-Länggasse“**  
**Stellungnahme zum Synthesebericht „Fuss- und Veloverkehrsverbindung**  
**(FVV) Vernehmlassungsfrist 31. August 2015**

**Sehr geehrter Herr Gut**  
**Sehr geehrte Damen und Herren**

Gerne nehmen wir im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu oben aufgeführtem Bericht wie folgt Stellung und danken Ihnen für die Verlängerung der Vernehmlassungsfrist bis Ende August.

### **1. Grundsätzliches**

Der Verein Läbige Lorraine (VLL) steht Massnahmen zur Erhöhung der Qualität und Quantität des Langsamverkehrs grundsätzlich sehr positiv gegenüber. Bei der in Bezug auf die geplante „Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse“ im Raum stehenden Höhe der Mittel für Erstellung und Unterhalt der Verbindung ist jedoch eine sorgfältige Abwägung der Kosten und Nutzen sowie der Chancen und Risiken geboten. Schliesslich ist der VLL auch insbesondere den Anliegen der BewohnerInnen des Lorrainequartiers verpflichtet.

Der VLL hat an den beiden Mitwirkungsveranstaltungen teilgenommen und hier bereits seine Ansichten und Vorschläge mündlich und schriftlich eingebracht (Schreiben an die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern vom 02.02.2015). Unsere Stellungnahme gründet damals wie heute im Wesentlichen auf der Beantwortung der folgenden Fragen:

- Braucht es grundsätzlich eine Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse, um den Langsamverkehr in der Stadt Bern zu fördern?
- Ist die gewählte Variante „Polygonbrücke-Engelhalde“ tatsächlich der richtige (und anscheinend einzig mögliche) Standort für die FVV?

- Steht der Einsatz der (Steuer-)Mittel für Erstellung und Unterhalt in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen für die Bevölkerung?
- Wird dem subjektiven und objektiven Gefahrenpotenzial angemessen Rechnung getragen?
- Welche Auswirkungen hat die gewählte Verbindung für die BewohnerInnen des Lorraine-Quartiers?

***Nach Beantwortung dieser Fragen kommt der Vorstand des Vereins Läßige Lorraine zum Schluss, dass die Variantenfamilie „B“ - trotz durchgehend deutlich höherem Benutzerpotential – bislang nicht angemessen berücksichtigt worden ist. Wir fordern die für die Planung Verantwortlichen deshalb auf, diese Varianten nochmals eingehend zu prüfen und zu optimieren. Insgesamt lässt der vorliegende Synthesebericht noch viele Fragen offen. Deshalb kann der VLL die „Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse“ in der jetzt gewählten Variante nicht zur Zustimmung empfehlen.***

## 2. Fragestellungen im Einzelnen

### 2.1 Braucht es tatsächlich eine Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse, um den Langsamverkehr in der Stadt Bern zu fördern?

Das Gesamt-Velokonzept (Velo-Offensive) für die Stadt Bern wirkt insgesamt diffus und überfrachtet. Einerseits sollen die Velorouten entlang der Hauptachsen verbessert werden, weil dort die grösste Nachfrage besteht. Andererseits erfüllt gerade die in Frage stehende FVV diese Voraussetzung nicht. Die Annahmen bezüglich Nachfrage dieser Verbindung beruhen nicht auf einer Bedarfsanalyse, sondern auf ziemlich unsicheren Einschätzungen. Das gewählte Verfahren NISTRA wurde für den MIV entwickelt und erscheint für die Beurteilung des Langsamverkehrs wenig tauglich (siehe Synthesebericht S. 14/15).

Eine andere Ausgangslage ergäbe sich, wenn bereits klare Planungsvorlagen in Bezug auf die Bebauung des Viererfelds vorliegen würden. So aber verbleibt das Vorhaben in einem Zwischenbereich zwischen innerstädtischer Nutzung (geringer Nutzen) und überregionaler Nutzung (geringer Bedarf). **Für den innerstädtischen Verkehr fehlt der „Bestvariante“ angesichts des umfangreichen und dringenden Handlungsbedarfs auf den verschiedenen definierten Velo-Hauptachsen die Legitimation.** Wenn allein der finanzielle Anteil der Stadt an den für die FVV aufzuwendenden Mittel für die Verbesserung der Velo-Hauptachsen aufgewendet würde, liesse sich spürbar mehr erreichen als die derzeit auf der Lorrainebrücke umgesetzten kosmetischen Aufwertungen.

### 2.2 Ist die gewählte Variante „Polygonbrücke-Engelhalde“ tatsächlich der richtige (und anscheinend einzig mögliche) Standort für die FVV?

Die gewählte Variante dient nicht der Entlastung des Velo-Alltagsverkehrs. Im Alltagsverkehr hat der Faktor „Zeitersparnis“ Priorität. Wichtige Zielorte (HB Bern, Innenstadt, City West, Insel) sind jedoch mit der geplanten FVV schlecht eingebunden und nur umständlich und unter Zeitverlust erreichbar. Warum es die Verbindung Polygonbrücke-Engelhalde dennoch zur „Bestvariante“ gebracht hat, wird vielleicht mit einem Blick auf die Geschichte des Pro-

jekts deutlich: Bereits in der Nachfragebeurteilung von 2007/08 und in der Evaluation Linienführung von 2009 (Quellen siehe Synthesebericht S. 11/12) wird diese Streckenführung bevorzugt. Der Projektleiter der beiden genannten Vorstudien war auch diesmal wieder im Gesamtprojektteam vertreten. **Aus unserer Sicht wurde die Variantenfamilie „B“ trotz durchgehend deutlich höherem Benutzerpotential nicht angemessen berücksichtigt.** Wir fordern die für die Gesamtplanung Verantwortlichen deshalb auf, diese Varianten nochmals eingehend zu prüfen und sie – nicht zuletzt auch in Bezug auf die Bau- und folgenden Unterhaltskosten – zu optimieren.

### **2.3 Steht der Einsatz der (Steuergeld-)Mittel für Erstellung und Unterhalt in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen für die Bevölkerung?**

Die Erstellungskosten der FVV sind bei allen zur Diskussion stehenden Varianten hoch. Dazu kommen die Kosten für den ständigen Unterhalt. Allein diese Kosten betragen – nimmt man einen Wert von 10% des Investitionsvolumens an – zwischen 1.8 und 2.5 Mio CHF jährlich. Der mögliche Nutzen des für die Erstellung notwendigen Mitteleinsatzes der Stadt für das bestehende Velonetz wurde bereits oben erwähnt. Dazu kommt, dass in den Kosten noch nicht die Kosten für den Landerwerb und mögliche Expropriationen eingerechnet sind. **Abgesehen von finanziellen Überlegungen ist generell die Expropriation privaten Eigentums für ein derartiges Projekt nicht akzeptabel.**

### **2.4 Wird dem subjektiven und objektiven Gefahrenpotenzial angemessen Rechnung getragen?**

Die geplante FVV muss unter dem Aspekt „Sicherheit und Gefahren“ unter ganz verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet werden. Zunächst einmal ist die Frage der Verkehrssicherheit der Brücke nicht geklärt (Eis- und Schneeglätte, Beleuchtung, Kriminalität, Sturm, Einsatz von Blaulichtorganisationen, Suizid). **Ein grosses Fragezeichen besteht auch in Bezug auf die unterschiedlichen Geschwindigkeiten: Die Brücke soll gleichzeitig den ganz verschiedenen Anforderungen von Fussgängern (mit Kinderwagen oder Rollstuhl) bis Elektrovelo-Benutzern gerecht werden. Hier sind Nutzungskonflikte und gefährliche Situationen zu befürchten.** Zudem ist die Überleitung des Verkehrs von (bzw. auf) die Brücke auf Seiten der Polygonstrasse problematisch und führt zu Beeinträchtigungen auf den dortigen verkehrsberuhigten Quartierstrassen. Nicht zu vernachlässigen sind die Gefahren für den Wert der betroffenen Liegenschaften durch Schattenwurf, Littering und Mehrverkehr. Unter die immateriellen Beeinträchtigungen ist auch der doch massive Eingriff in das Landschaftsbild zu rechnen (Aaretalschutz).

### **2.5 Welche Auswirkungen hat die gewählte Verbindung für die Bewohnenden des Lorraine-Quartiers?**

Aus Sicht der BewohnerInnen des Lorrainequartiers fällt die Abwägung von Nutzen und Belastung durch die Brücke eindeutig negativ aus. Die Nutzung der Brücke bedeutet durch den gewählten Brückenkopf an der Polygonbrücke für fast alle städtischen Destinationen einen Umweg und eine Fahrzeitverlängerung. Andererseits werden Teile des Quartiers (Jurastrasse

und Umgebung) durch den Neubau belastet (Baustelle, Schattenwurf, Littering). **Unserem Hauptanliegen, einer sicheren und attraktiven Verbindung zu den hauptsächlich städtischen Destinationen kommt die geplante „Bestvariante“ in keiner Weise entgegen**, es ist sogar zu befürchten, dass anderen, wirkungsvolleren Massnahmen zu Verbesserung des Veloverkehrs bei Umsetzung der FVV Mittel fehlen werden.

### **3. Fazit aus Sicht des Quartiervereins VLL**

**Aus den oben angeführten Überlegungen kommt der Vorstand des Vereins Läubige Lorraine zum Ergebnis, dass im vorliegenden Synthesebericht noch zu viele grundsätzliche Fragen nicht befriedigend geklärt sind. Deshalb kann der VLL die „Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse“ in der jetzt gewählten Variante nicht zur Zustimmung empfehlen.**

Wir hoffen sehr, dass unsere Stellungnahme bei der künftigen Planung berücksichtigt werden kann. Für weitere Informationen oder Rückfragen steht Ihnen namens des VLL Herr Martin Cordes zur Verfügung (Tel, 079 758 68 28).

Mit freundlichen Grüßen

Catherine Weber, i.A. Vorstand VLL