

Der Traum von der Velobrücke ist ausgeträumt

Von **Bernhard Ott**. Aktualisiert am 27.04.2012 **4 Kommentare**

Der Kanton verschiebt den Bau einer Velobrücke von der Länggasse in den Breitenrain auf 2021 bis 2028. Für Pro Velo Bern ist das «nicht nachvollziehbar».



Wer von der Lorraine in die Länggasse will, wird auch künftig noch den Umweg über das Henkerbrännli fahren müssen.
Bild: Valérie Chételat

Artikel zum Thema

Vorerst keine Velobrücke von der Länggasse ins Nordquartier
Kanton plant Velobrücke Breitenrain–Länggasse
Velobrücke wird konkret

Für Velofahrer ist die Verbindung zwischen den Stadtberner Quartieren Länggasse und Breitenrain kein Leckerbissen. Die Kreuzung beim Henkerbrännli, das Bollwerk und die Lorrainebrücke sind dominiert vom motorisierten Verkehr und entsprechend gefährlich. Die Idee einer Fussgänger- und Velobrücke über die Aare kam daher bereits im Jahr 2003 auf – ein Jahr später fand sie Aufnahme in den kantonalen Richtplan Verkehr. Bis 2008 tat sich in der Sache aber nichts mehr.

Umso grösser war die Freude, als das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) im Jahr 2008 den Brückenbau zwischen den beiden Quartieren als prioritär eingestuft hatte. Der Bund zeigte sich damals

bereit, den Kanton mit einem Beitrag von 2,1 Millionen Franken zu unterstützen, falls bis spätestens 2014 mit dem Bau der Brücke begonnen werde.

Vier Jahre später ist klar, dass die Realisierung der Brücke noch lange auf sich warten lässt. «Der Bau der Brücke ist nicht mehr ab 2014, sondern im Zeitraum von 2021 bis 2028 vorgesehen», sagt Ueli Weber, Oberingenieur des Kreises Bern-Mittelland, auf Anfrage.

«Aus Spargründen eingestellt»

Weber betont, dass die vom Bund genehmigten 2,1 Millionen Franken nicht verloren seien. Dieser Beitrag habe sich auf das ursprüngliche 6-Millionen-Projekt einer Brücke von der Tiefenau- bis zur Lorrainestrasse bezogen. Dieses habe sich aber als unrealisierbar erwiesen, da die Baufelder auf der Seite Lorraine mittlerweile anderweitig genutzt würden.

Das neue Brückenprojekt liege «eine Etage höher» zwischen Viererfeld und Polygonbrücke. Die erhöhte Lage führe aber auch zu einem Anstieg der Kosten von 6 auf rund 14 Millionen Franken. «Wir machen zurzeit keine Abklärungen mehr, da die Projektarbeiten aus Spargründen eingestellt wurden», sagt Weber.

Die Velobrücke sei aber nicht «gestorben», da sie nach wie vor im Leistungsverzeichnis des Bundes und im Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept der Regionalkonferenz Bern-Mittelland enthalten sei. «Wir werden das neue Brückenprojekt wieder für eine Beteiligung des Bundes eingeben», sagt Kreisoberingenieur Weber.

Konsternation bei Pro Velo Bern

Für Stefan Jordi, Präsident von Pro Velo Bern, ist die Verschiebung des Brückenprojektes «schlimm» und «nicht nachvollziehbar». «Der Kanton will sparen und spart ausgerechnet bei einem Projekt des Langsamverkehrs.» Dieser Entscheid sei umso unverständlicher, als eine vom Kanton selber finanzierte Nutzwertanalyse zum Schluss gekommen sei, dass das Projekt einer Brücke zwischen Viererfeld und Polygonstrasse zwar mehr koste, aber auch einen höheren Nutzen verspreche.

Gemäss dieser Analyse könne die Velobrücke nämlich einen Beitrag zur Eindämmung der erwarteten Verkehrszunahme im Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf (ESP) leisten. Jordi ist auch enttäuscht, dass «ausgerechnet die rot-grüne Kantonsregierung» ein Projekt des Langsamverkehrs auf die lange Bank schiebt und gleichzeitig die Vorhaben des motorisierten Verkehrs vom Rotstift verschont. (Der Bund)

Erstellt: 27.04.2012, 07:30 Uhr

Alle Kommentare anzeigen