

# Zusatzrunde für Brückenprojekt

**Velobrücke** Die Stadt Bern prüft eine neue Variante: Diese würde den Abbruch von Häusern bedingen.

Simone Klemenz  
und Mathias Streit

Die Idee, das Berner Nordquartier mit dem Viererfeld durch eine Velo- und Fussgängerbrücke zu verbinden, polarisiert seit Jahren. Bisher favorisierte der Gemeinderat eine Verbindung zwischen der Polygonbrücke im Wyler und der Inneren Enge auf der anderen Aareseite. Nun schlägt er eine neue Variante vor: Statt auf die Polygonbrücke soll die Brücke in den geplanten Quartierplatz beim ehemaligen Wifag-Areal münden. Wie sich die Brücke aber konkret durchs Quartier ziehen soll, konnte Stadtpräsident Alec von Graffenried (GFL) gestern auf Anfrage noch nicht sagen.

## Für Velos und Buslinie

Dass der Gemeinderat eine neue Lösung ins Spiel bringt, hat Gründe. So würde bei dieser etwa eine direktere Zufahrtsroute zur Brücke möglich. Der Anschluss bei der Polygonbrücke sei nämlich «ein Murks», sagt von Graffenried. Autos bleiben abgesehen von Notfallfahrzeugen zwar nach wie vor ausgeschlossen. Falls es aber eine neue ÖV-Linie gebe, könnte laut von Graffenried auch diese über die Brücke führen. Mit der bisher gehandelten Variante sei dies aber kaum möglich. Zudem müsste die erst kürzlich neu gebaute Polygonbrücke bereits wieder erneuert werden.

Neben den baulichen Aspekten kommt laut von Graffenried hinzu, dass sich die Akzeptanz der Velobrücke verbessert habe. «Am Anfang haben viele ihre Notwendigkeit infrage gestellt.» Inzwischen sei man gegenüber der Idee offener. «Deshalb haben wir nochmals nach einer besseren Lösung gesucht.»

Arpad Boa ist froh, dass die Stadt hinsichtlich der Velobrücke



Der Ausgangspunkt im Viererfeld soll der gleiche bleiben. Doch wo wird die Brücke enden? Foto: Adrian Moser

erneut über die Bücher geht. Der selbstständige Architekt warb bereits 2018 im «Bund» für eine breite Aareüberquerung im Stil von Kirchenfeld- oder Kornhausbrücke. Dies wäre eine «Riesenchance für Bern», sagt Boa. Ihm ist wichtig, dass die Brücke genügend Platz für den öffentlichen Verkehr bietet. Diesen brauche es, um das Stadtzentrum zu entlasten und eine direkte Ost-West-Verbindung herzustellen. Boa fordert deshalb mehr visionären Mut: «Eine vollwertige Brücke lässt Platz für spätere Bedürfnisse und beflügelt die Stadtentwicklung, eine schmale Velobrücke nicht.»

Was die neue Linienführung allerdings bedeuten würde: Ohne den Abbruch von Liegenschaften ist diese nicht realisierbar. «Wir werden das Gespräch mit den betroffenen

Hausbesitzern suchen», sagt der Stadtpräsident. Betroffen sein dürften vor allem Häuser an der Polygon- sowie der Wylerstrasse.

## Autoverkehr wäre Option

Stefan Glaus, Präsident der Siedlungsgenossenschaft Wylergut, bestätigt, dass die Stadt ihn im Januar zu Gesprächen eingeladen habe. Von Graffenried erhofft sich von den Grundeigentümern kooperative Lösungsansätze für die Velobrücke. Enteignungen seien «im Moment kein Thema».

Allfällige Enteignungen würde er verurteilen, sagt Thomas Ingold, Präsident des Quartierleists Bern-Nord. «Solange aber noch unklar ist, wo die Brücke genau durchführt, bleibt das reine Spekulation.» Grundsätzlich begrüsst Ingold die Pläne der

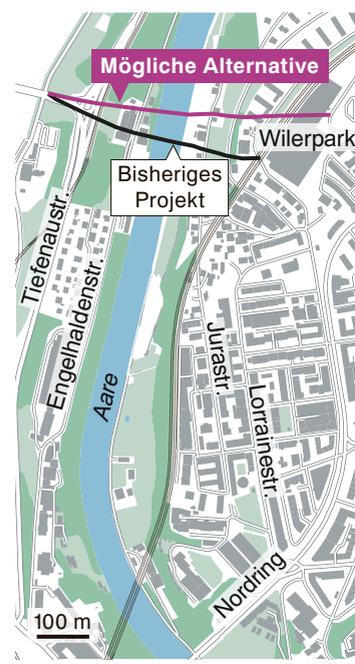
Stadtregierung. Er wüschte sich eine Brücke, die auch für den öffentlichen Verkehr und Blaulichtorganisationen Platz bietet. Dass dereinst auch Autos darüber fahren, sei für ihn «eine Option», aber nicht zwingend.

Urs Frieden von der Quartierkommission Dialog Nordquartier findet, dass jetzt der richtige Zeitpunkt sei, um die Brücke noch einmal zu überdenken: «Im Wyler stehen diverse Bauprojekte an, da macht es Sinn, die Brückenpläne gemeinsam mit den betroffenen Grundstückseigentümern zu besprechen und die künftige Entwicklung im Quartier zu koordinieren.»

## Weshalb erst jetzt?

Beim Verein Pro Velo Bern wird der neue Vorschlag des Gemeinderates mit gemischten

## Alternative zur geplanten Velobrücke



Grafik: ake/Quelle: Stadt Bern

Gefühlen aufgenommen. «Die Zufahrt wäre in der bisherigen Variante nicht optimal gewesen», sagt Präsident Michael Sutter. Die neue Lösung sei diesbezüglich attraktiver. Sutter bedauert jedoch, dass durch die Prüfung einer neuen Linienführung erneut Zeit verloren geht. «Ich verstehe nicht, wieso man erst jetzt eine weitere Lösung aus der Schublade geholt hat.»

Die Berner Velofahrerinnen und Velofahrer werden sich wohl noch etwas gedulden müssen. Die Prüfung der alternativen Route wird bis Ende 2020 dauern und das Projekt somit etwa um ein Jahr verzögern. Ursprünglich hätten Stadtrat und Volk im kommenden Jahr darüber befinden sollen. Dies ist nun frühestens 2021 möglich.