

Verband für die Interessen der Velofahrenden

Birkenweg 61
CH-3013 Bern

Tel 031 318 54 10

info@provelobern.ch | www.provelobern.ch

PC 30-19027-6

LSI

Bau- und Verkehrsdirektion,
Tiefbauamt des Kantons Bern
Schermenweg 11
Postfach

BERN, 16. Sept. 2024

3001 Bern

Guisanplatz Bern, Neubau Haltestelle und Umgestaltung

EINSPRACHE

von

Pro Velo Bern, Verein für die Interessen der Velofahrenden,

Birkenweg 61, 3013 Bern, handelnd durch

Thomas Schneeberger, Vorstandsmitglied und Beauftragter für Velomassnahmen;

gegen

Tiefbauamt des Kantons Bern, Bau- und Verkehrsdirektion, Schermenweg 11, Postfach, 3001 Bern

I. Rechtsbegehren

- A) Die Genehmigung bzw. Bewilligung für das Vorhaben in der geplanten Form sei zu verweigern.
- B) Das Projekt sei normengerecht und verkehrssicher anzupassen.

II. Formelles

1. Der Verein Pro Velo Bern ist ein überparteilicher Verein i.S. von Art. 60 ff ZGB. Er hat zum Ziel, die Verbreitung und Sicherheit des Verkehrsmittels Velo zu fördern, und die Interessen der Velofahrenden gegenüber Behörden und Privaten zu vertreten. Pro Velo wacht statutengemäss darüber, dass die in der Bau-, Strassenbau-, Planungs-, Strassenverkehrs- und Umweltschutzgesetzgebung vorgesehenen Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs realisiert und die entsprechenden Bestimmungen korrekt angewendet werden. Der Verein ergreift zu diesem Zweck die notwendigen Rechtsmittel.

Pro Velo Bern besteht seit dem Jahr 1978, hat über 4'000 Mitglieder, und ist in der Stadt und Region Bern aktiv. Pro Velo Bern ist innerhalb der Pro Velo Schweiz für das Teilgebiet der Region Bern zuständig und rekrutiert Mitglieder aus der Stadt Bern und den umliegenden Vororten. Ein grosser Teil der Mitglieder befährt regelmässig die Hauptachsen der Stadt Bern, auch den Guisanplatz und dessen Anschlüsse. Der Verein ist nach Baugesetz zur Einsprache berechtigt.

Zudem ist ein Grossteil der Mitglieder von Pro Velo Bern auch im Sinn von Art. 48 VwVG durch das Projekt betroffen, soweit eisenbahnrechtliche Belange betroffen wären.

2. Die Einsprache erfolgt fristgerecht.

3. Thomas Schneeberger ist zur Zeichnung im Namen des Vereins berechtigt.

III. Materielles, Begründungen

Zunächst möchten wir nochmals wie nach der Mitwirkung und im Vorfeld der Auflage unsere Enttäuschung ausdrücken, dass bei dieser Neugestaltung kein Beispielprojekt für einen „Holländerknoten“ anvisiert wurde.

Wir danken aber für die erzielbaren Verbesserungen.

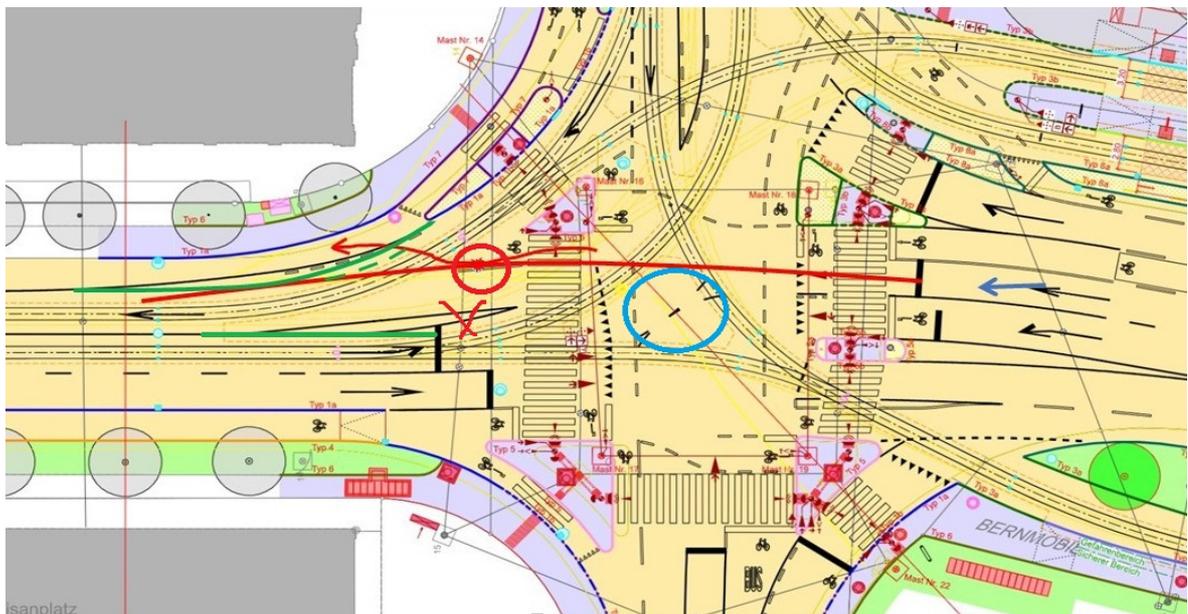
1)

Die Geometrien der Markierungen sind zwingend noch zu überprüfen.

Vor allem in diesem Bereich, aber ev. generell.

Siehe Skizze unten:

- Die Fahrdynamik der Velos ist zu berücksichtigen
- Jegliche „Restflächen“ sind dem Veloverkehr zuzuteilen, statt überflüssiger Sperrflächen. Der Spickel in der Mitte der Rodtmattstrasse (rotes Kreuz) ist wegzulassen. Autos und Lastwagen müssen geometrisch nicht dem Tramgleis folgen, sie haben bei weitem genug Platz.
- Insbesondere im Abfluss Richtung Rodtmattstrasse ist die Situation nicht gut. Wir mussten bisher bei jeder Neumarkierung intervenieren, weil hier geometrisch noch das Relikt aus der früheren zweispurigen MIV-Führung vorhanden ist.
- Autos ab Mingerstrasse müssen möglichst zügig zur Mitte hin der Rodtmattstrasse gelenkt werden, statt ewig dem rechten Rand entlang zu fahren. Denn dort entsteht ein Konflikt mit Velos, die den Schienenquerungswinkel optimieren und deshalb etwas mehr nach links ausholen (roter Kreis, rote Fahrlinien).
- Die Markierungen sind in der grün angedeuteten Weise abzuändern: die Einengung des Radstreifens ist weder nötig noch statthaft.
- Die Markierung in der Mitte scheint überflüssig (blauer Kreis); so viel Raum wird von keiner Verkehrsart beansprucht, sicher nicht durch Linksabbieger ab Rodtmattstrasse.



2) Velofreundliche Ampeln:

Veloströme sind maximal möglich zu bevorzugen.

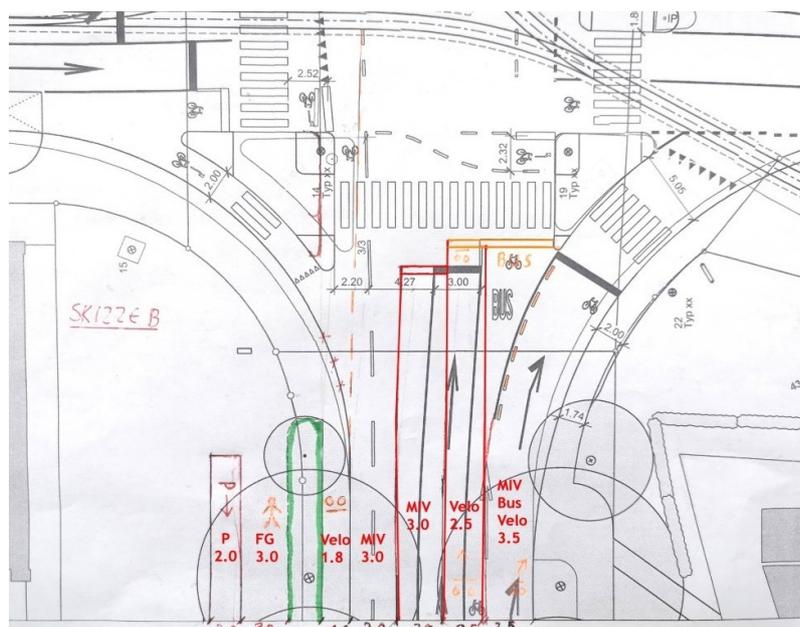
Wenn zum Beispiel eine Velofahrt „im Schatten“ eines Trams möglich ist, so ist er zuzulassen, auch wenn der MIV in gleicher Richtung u.U. zurückgehalten werden muss.

3) Veloführung Zufahrt Papiermühlstr. Süd:

Die von Süden her kommenden Velofahrenden, welche den Guisanplatz queren, sollen laut den Plangrundlagen am linken Rand der MIV-Rechtsabbiegespur geführt werden. Für Pro Velo Bern ist die vorgeschlagene Veloführung aus folgenden Gründen ungenügend:

- Bei viel MIV-Verkehr werden die Velofahrenden in einen schmalen, ungeschützten Raum zwischen zwei MIV-Kolonnen hineingeleitet.
- Die Veloführung am linken Fahrbahnrand widerspricht den gängigen, üblichen Planungsprinzipien. Autofahrende sind sich nicht gewohnt, in einer Kolonne auf der linken Seite von Velofahrenden überholt zu werden, da dies normalerweise nur rechts geschieht.
- Die Papiermühlestrasse ist eine Velohauptroute gemäss dem Masterplan Velo der Stadt Bern. Es werden nicht nur die Haupttrouten-Standards nicht eingehalten – sondern es wird überhaupt kein Schutz für die Velofahrenden geplant. Die geplante, sehr unübliche Veloführung widerspricht auch dem Grundsatz 8-80 gemäss dem Masterplan Velo der Stadt Bern.
- Der Veloverkehr steht im Konflikt mit dem Busverkehr, welcher die Rechtsabbiegespur auch als Busspur geradeaus benutzt. Die Breite der Busse verknüpft die engen Raumverhältnisse umso mehr – zudem ziehen die Busse vor dem Knoten in die Velofahrlinie hinein.
- Der Gesamte Knoten Guisanplatz inkl. Randsteine/Fahrbahnränder/Inseln wird umgebaut. In diesem Prozess sollte eine längerfristig gute Lösung umgesetzt werden. Mit der vorliegenden Planung würde eine schlechte Velo-Lösung auf Jahre hinaus zementiert werden.

Aus den genannten Gründen ist eine bessere Lösung für den Veloverkehr zu finden. Ein denkbarer Lösungsansatz wird in der nachfolgenden Skizze dargestellt.



Wir sind zu Verhandlungen bereit und danken für die gewissenhafte Prüfung der Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen

PRO VELO BERN

Thomas Schneeberger
Beauftragter für Velomassnahmen