

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

Bundesamt für Verkehr BAV
Sektion Bewilligungen II
3003 Bern

BERN, 17. Sept. 2024

Gesamtsanierung Strassenraum Brunnhof – Fischermätteli, Bern
(„Glaisersatz“, Umorganisation Strassenraum, Neubau Haltestellen)

EINSPRACHE

von

Pro Velo Bern, Verein für die Interessen der Velofahrenden,

Birkenweg 61, 3013 Bern, handelnd durch

Thomas Schneeberger, Vorstandsmitglied und Beauftragter für Velomassnahmen, sowie den Präsidenten Michael Sutter;

sowie

der vollmachtgebenden Person

X.Y, Musterweg 111, 3007 Bern

gegen

Bernmobil, Eigerplatz 3, 3000 Bern 14

bzw. den Kanton Bern als Verantwortlicher von Gestaltungs- und diverser Verkehrsmassnahmen im Raum Weissensteinstrasse.

I. Rechtsbegehren

Die Plangenehmigung für das Projekt in der vorliegenden Form sei zu verweigern.

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 relevanten gesetzlichen 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, auf welchen auch Tramlinien in Betrieb sind und geplant werden. Damit ist der Grossteil der Mitglieder von Pro Velo Bern unmittelbar im Sinn des Art. 48 VwVG durch das Projekt betroffen Im Sinn des Basler-Entscheids des Bundesgerichts (IG Velo c. Gemeinde Münchenstein, P 1349/84, vom 6.6.1986) sowie weiterer Bundesgerichtsentscheide ist Pro Velo damit legitimiert, Einsprache gegen das Strassenbau- bw. Tram-Neubauprojekt zu erheben.

2. Der private Einsprecher legt seine Alltags-, Berufs- und Freizeit-Wege mehrheitlich per Velo zurück. Er wohnt in einer Nebenstrasse in kurzer Distanz zur Tramanlage. Sein Weg z.B. ins Länggassquartier führt über die Brunnmattstrasse mit den Tramgleisen.

Wie auch der vom Gemeinderat der Stadt Bern veranlasste Zusatzbericht feststellte, gibt es für Anwohner in diesem Perimeter (rund um den „Cäcilienplatz“) keine plausible Alternativroute für diese Verbindung. Er hat Pro Velo Bern zur Führung der Einsprache auch in seinem Namen bevollmächtigt.

3. Die Einsprache erfolgt fristgerecht.

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

III. Materielles, Begründungen

Generelle Forderungen:

1. Bauweise, Gleislagen, Fugen

Eigentlich ist dieser Tram-Ast in Verbindung mit der geplanten Bauweise gänzlich ungeeignet für einen so schmalen Strassenquerschnitt (Abschnitt Schwarztor- bis Weissensteinstrasse).

Das Projekt würde aufgrund der Änderungen am bestehenden Zustand den Veloverkehr sogar vermehrt behindern und gefährden als heute. Die einzelne und einzige Verbesserung an der Haltestelle Brunnhof stadteinwärts macht diese Mängel nicht wett.

Das ist nicht akzeptabel und widerspricht dem Masterplan Velo der Stadt und der Idee der Velooffensive zur Veloförderung „von 8 bis 80“.

Auf unzweckmässige Bauweisen bei Gleisen und Haltestellen ist zu verzichten. Die alleinige Sicht auf die Bedürfnisse der „Bahnanlage“ ist dabei für Quartierstrassen und zugunsten einer Strassenbahn nicht statthaft. Sonst müsste man aufgrund der entstehenden Gefahren konsequenterweise für gewisse Bereiche ein Velofahrverbot vorsehen, was natürlich mit keinen verkehrsplanerischen Absichten in Einklang zu bringen und ebenfalls gänzlich unverhältnismässig wäre.

Insbesondere müssen für das geplante Projekt sämtliche Fugen ausserhalb des Velofahrbereichs liegen.

2. Ampeln

Alle Ampeln sind mit Sensoren und Signalgebern zugunsten maximaler Durchlässigkeit für den Veloverkehr auszurüsten. Wir verlangen deutlich velofreundlichere Lösungen als sie bis anhin Standard waren; die Ausrichtung an den aktuellen (Minimal)Normen genügt nicht.

3. Verbote

Auf unverhältnismässige Verkehrsbeschränkungen muss verzichtet werden.

Detailforderungen:

Vorbemerkungen zu Betrachtungen aus dem Fachbericht des Gemeinderates

Die vom Tram befahrene Brunnmattstrasse insbesondere im Abschnitt Effinger-/Schwarztor- bis Cäcilienstrasse ist für das Quartier eine wichtige Veloroute. Sie ist zwar nicht als Velohauptroute klassifiziert, jedoch als „Veloroute abseits von Hauptachsen“. Das kann hier durchaus als Qualitätsmerkmal verstanden werden. Denn für die Bewohner im grösseren Umkreis des Cäcilienplatzes ist dies eine der wichtigsten Verbindungen zu andern Quartieren, hier z.B. Inselareal und Länggasse.

Im Fachbericht „*Gesamtsanierung Strassenraum Brunnhof–Fischermätteli: Ausführungskredit Fachbericht mit ergänzenden Informationen zuhandendes Stadtparlaments, erarbeitet im Auftrag des Gemeinderats*“ vom April 2024 wird diese Bedeutung heruntergespielt, indem festgestellt wird, die Velofrequenzen auf der Brunnmattstrasse seien deutlich schwächer als auf Könizstrasse und Weissensteinstrasse, weil der „Durchgangsverkehr“ lieber via Loryplatz fahre.

Diese Aussage und die aufgeführte Statistik sind manipulativ, irreführend und für diesen Quartierteil und alle betroffenen Velofahrenden, welche diese Strecke regelmässig benutzen, völlig unerheblich.

Es ist ja selbstredend, dass der **Durchgangsverkehr** mit Quell- oder Zielorten jenseits der Endstation nicht den Brunnmattstutz benützt, sondern ab Zentrum via Loryplatz-Könizstrasse fährt (und umgekehrt). Deshalb ist auch klar, weshalb die Könizstrasse 3,5x so viele Velos führt wie die Brunnmattstrasse. Dennoch fährt

niemand, der im Raum Cäcilienplatz wohnt, via Loryplatz oder Eigerplatz in diesen Quartierteil; die entsprechend zitierte Zählung ist diesbezüglich bedeutungslos.

Selbst die leicht verkrampfte Suche nach „Alternativrouten“ für diesen Quell-/Zielort brachte bekanntlich nichts Taugliches hervor.

Auch wenn der Bericht alles sofort wieder zugunsten der beabsichtigten Tramlösung relativiert, hält er doch fest:

“Eine Strasse mit Tramschienen birgt für den Veloverkehr generell ein gewisses Gefahrenpotenzial, dies besonders in beengten Strassenabschnitten wie dem unteren Teil der Brunnmattstrasse zwischen Schwarztorstrasse und Cäcilienplatz. Diese Nachteile könnten mit einer Buslösung teilweise eliminiert werden, zudem wären gewisse zusätzliche Verbesserungen möglich.“ (Seite 36)

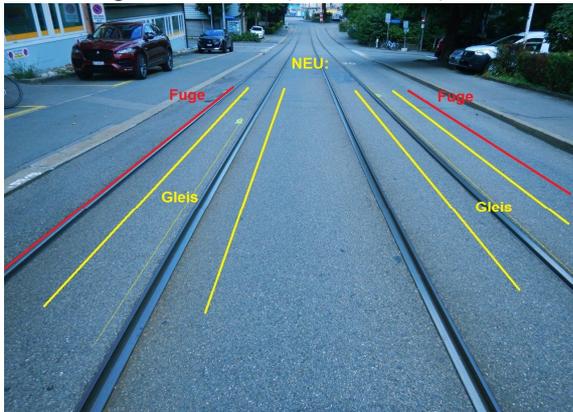
4. Gleislage und Bautechnik ändern

Die **Strassenbahnanlage** hat auf die Bedürfnisse der Strasse und deren übrige Benützende gebührend Rücksicht zu nehmen.

Die beabsichtigte Gleislage und Bauweise mit dem Tramtrogl ist insbesondere am „Brunnmattstutz“ zwischen Schwarztorstrasse und Cäcilienstrasse gänzlich ungeeignet für eine nur 6,8m breite Fahrbahn und eine so wichtige Quartier- und Erschliessungsstrasse.

Der Eingriff durch die Änderungen, die mit diesem Neubauprojekt einhergehen würden, ist unverhältnismässig und aus Gesamtverkehrssicht unzweckmässig. Damit widerspricht er sämtlichen Normen und Leitbildern zur Führung und Förderung des Veloverkehrs.

Der Fachbericht der Stadt vom 22. April 2024 erwähnt diese Mängel zwar, aber in wenig konkreter bis beschönigender Weise (z.B. Seite 23).



4A) Die Gleislage ist asymmetrisch zu lassen wie heute.

Auf der bergwärts führenden Seite bringt die Verschiebung des Gleises gegen die Fahrbahnmitte dem Veloverkehr nichts; ein Tram wird weiterhin ein Velo nicht überholen können. Velos müssen weiterhin aufs Trottoir ausweichen. Dieses Ausweichen wäre offenbar weiterhin illegal; eine entsprechende Signalisation ist nicht auszumachen. Nur im obersten Abschnitt zwischen Wagnerstrasse und Cäcilienplatz soll gemäss Plan das Signal „Fussweg – Velo gestattet“ wie heute bestehen bleiben. In diesem Abschnitt ist das Trottoir aber wegen der Rechtskurve und der Mauer unübersichtlich, und es stehen 4 Fahrleitungsmasten auf dem Trottoir, 3 von ihnen stellen eine latente Gefahr dar und schränken die nutzbare Breite auf 1m40 ein. Das Ausweichen aufs Trottoir grenzt eigentlich an Nötigung. Wer ein Tram „im Nacken“ hat, ist faktisch gezwungen, auf erheblicher Fahrlänge (ca. doppelter Überholweg) auf das Trottoir auszuweichen. Was soll man aber tun, wenn sich Fussgänger dort befinden, oder bei einer Seitenstrasse oder einem Parkfeld im Vorland ein Auto auf die Brunnmattstrasse hinaus will und seine „Nase“ schon auf der Trottoirüberfahrt hat?

Eigentlich verletzt die Zwangsführung auf dem Trottoir auch die Richtlinien, welche Fussverkehr Schweiz und ProVelo Schweiz zusammen aufgestellt haben für die Benutzung von Trottoirs (Fussweg – Velo gestattet).

4B) Kleiner Gleisachs-Abstand und Kreuzungsverbote müssen bleiben.

Bernmobil muss allenfalls ein Ausnahmegesuch beim BAV stellen für eine möglichst schwache Spreizung der Gleisachsen. Die AB-EBV erlaubt ausdrücklich die Beibehaltung der Gleisachsabstände. Auch die heute bestehenden Kreuzungsverbote sind bestens handhabbar und im Interesse des Gesamtverkehrs vertretbar.

4C) Gleislage talwärts ist zu belassen, sonst wird die Velofahrt mit dem Projekt sehr gefährlich.

Auf der talwärts führenden Seite des Abschnitts ist eine dramatische Verschlechterung gegenüber der heutigen Anlage geplant, die wir klar bekämpfen.

Geplant ist eine Verschiebung der Gleise um ca. 1M (!) nach rechts Richtung Strassenrand. Der neue Strassenrand selber weicht nur geringfügig und nicht homogen nach rechts aus. Am schlimmsten ist es just in den beiden leichten Kurven, wo der Strassenrand nicht von der heutigen Lage abweicht: wenn die Tramtrogfuge 40cm rechts der rechten Schiene angenommen wird (**Mindestmass** gemäss Bernmobil!), so bleibt den Velos ein physisch sicher befahrbarer Bereich von je nach Ort **max. 1m05** bis hinunter auf **nur 85cm** Breite! Das ist absolut untragbar.

Die Fugen weisen bekanntlich einen hohen Unterhaltsbedarf auf, sind oft in sehr schlechtem Zustand, im Sommer weich oder aufgequollen, im Winter gesprungen oder eingesunken, so dass sie in den meisten Fällen sicher nicht längs mit einem Velorad befahren werden können.

So wäre anzunehmen, dass die Velos in Zukunft auf dem Trottoir talwärts fahren, was sicher allseits unerwünscht und ebenso gefährlich ist.

Eine Zusatzgefahr bilden die auch auf der Abwärtsseite parkierten Autos im Vorland von Liegenschaften, welche bereits ins Trottoir hineinragen und bei Manövern die Velos gefährden, welche zwischen Schiene und Randstein „gefangen“ sind.



4D) Fugen auf Pestalozzistrasse müssen weg.

Die Pestalozzistrasse ist zwar keine Veloroute, muss aber dennoch von den Anwohnern per Velo befahren werden können. Der Platz zwischen Randstein und Schiene beträgt ausserhalb der Haltestellen durchwegs nur 1m10.

Exakt auf der Wunsch-Fahrlinie der Velos ist neu die Fugenlage geplant. Auch das ist nicht akzeptabel. Bei Haltestellen mit 90cm Durchfahrtsbreite gehört es zum Standard, dass die Fuge aufs Trottoir/Perron genommen wird. Ausserhalb der Haltestellen Pestalozzi und Cäcilienstr. herrschen ähnlich enge Verhältnisse; hier muss die Fuge aufs Trottoir oder zumindest direkt an den Randstein verlegt werden (max. 10cm neben den Rand).

5. Haltestellenverzicht bzw. Zusammenlegung

Um das Konfliktpotential zu reduzieren (und auch das Projekt und den Betrieb zu vergünstigen), müssen die Haltestellen Pestalozzi und Munzinger zusammengelegt werden. Die heutigen kleinen Abstände sind nicht durch den Bedarf zu rechtfertigen. Heutige Abstände:

Brunnhof – Cäcilienstrasse: gut 400m.

Cäcilienstr. – Pestalozzi: ca. 200m

Pestalozzi – Munzinger: deutlich unter 200m

Munzinger Endstation: 200m

Jedes Hindernis weniger ist ein Positivpunkt für die Velopolitik.

6. Velohaupttoute Weissensteinstrasse nicht beeinträchtigen: Mittelperron bei Munzinger

Mit dem Umbau der Haltestelle an der Weissensteinstrasse (ob sie weiterhin Munzinger heisst, oder mit Pestalozzi zusammengelegt und verschoben wird, spielt für diese Betrachtung keine Rolle) entsteht **neu** eine massive Behinderung für den Veloverkehr. Zudem würden mit der Planung die heutigen Radstreifen auf enorm langer Strecke ersatzlos gestrichen. Das akzeptieren wir nicht.

Das Hindernis wäre im Gegensatz zu heute (Zeitinsel mit Ampel) **immer** vorhanden, namentlich in der überwiegenden Zeit, wo kein Tram verkehrt. Und dies auf der Velohauptroute!

Wir halten diese Bauweise hier für gänzlich unangebracht und nicht vertretbar.

Hier soll ein **platzsparender Mittelperron** geplant werden, an welchem Zweirichtungstrams mit auch linksseitigen Türen halten können. Dabei kann der Veloverkehr selbst bei haltendem Tram in beiden Richtungen die Haltestelle passieren, ev. sogar die Radstreifen durchgezogen werden.

Bernmobil ist ja von seiner Haltung abgerückt, wonach Zweirichtungstram „nicht in die Flotte“ passten, hat solche angeschafft und wird sie vermehrt einsetzen, weil die Vorteile eklatant sind und praktisch jede Tramstadt in Europa mit Zweirichtungstrams operiert. Es werden immer mehr Zweirichtungstrams kommen, und hier ist eine super Gelegenheit für einen Pilotversuch mit einer Mittelperronhaltestelle. Sollten in den Restjahren noch Einrichtungstrams hier verkehren müssen, könnte man die Haltestelle mit diesen Fahrzeugen auslassen (was vorbehältlich Einsprachepunkt 5 und angesichts der beabsichtigten kurzen Abstände vertretbar ist). Für Bus-Ersatz kann ein normales Sonderbord rechts erstellt werden, wie es für Velos kein Problem darstellt, weil die Kante weniger hoch ist und die Schienen weiter vom Rand weg sind.

Falls die Haltestelle dennoch als Kaphaltestelle gebaut werden soll, ist sie zwingend stark zu optimieren. Enge Durchfahrten mit hohen Perrons sind für viele Menschen ein Grund, das Velo gar nicht zu benützen. Auch hier figuriert die Weissensteinstrasse als „Velohauptroute mit hohem Standard“ im Masterplan Veloverkehr. Zu dieser Hauptroute auf dem Strang Wabern - Bümpliz gibt es nota bene keine plausible Alternative oder Parallelroute.

Die Weissensteinstrasse ist zudem Südtangente und Autobahnzubringer für den MIV; am Abend herrscht oft Stau Richtung Kreuzung Könizstrasse. In der Haltestelle ist die Spurbreite mit 3m50 und den physischen Hindernissen links und rechts so schmal, dass stehende Autos vermutlich rechts keinen Platz freilassen werden für Velos.

6A) Veloumfahrung, z.B. Kap-Überfahrt an Haltestelle Munzinger

In diesem Fall ist eine Haltestellenumfahrung hier essentiell. Dabei benötigt man hier keinen zusätzlichen Platz: Eine **Kap-Überfahrt** ist hier wirklich die naheliegendste und einfachste Lösung. Bei dieser **reinen Aussteige**-Haltestelle Richtung Endstation wäre die Einrichtung konfliktfrei möglich, da es keine wartenden Passagiere hat, und mit einem Lichtsignal die Velo-Durchfahrt bei Tramankunft unterbunden werden kann. Was auf der Seftigenstrasse möglich wird, und durch Kanton und Gemeinde Köniz unterstützt wurde, muss erst recht in der Velostadt Bern und in dieser einfachen und klaren Situation möglich sein.

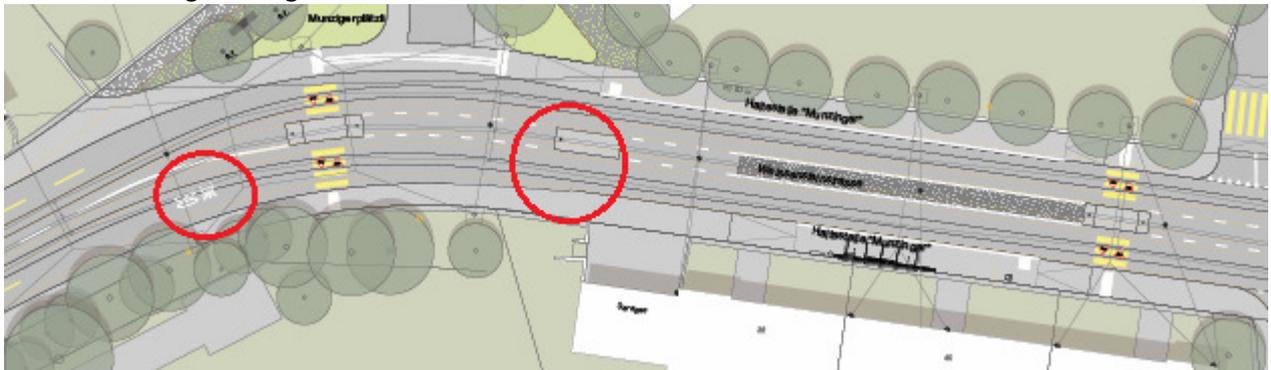
Sogar für eine Umfahrung via das Schul-Areal hätte es Platz, auch ohne die Bäume zu gefährden.

Das gleiche gilt für die Gegenrichtung: Das Vorland der Liegenschaft an der Haltestelle ist nicht besonders wertvoll und bietet genug Raum für eine Velo-Umfahrung, falls hier eine Kap-Überfahrt wegen der Einsteigehaltestelle als weniger geeignet angesehen wird.

6B) Engnis in Kurve stadteinwärts vor Haltestelle Munzinger

Zwar ist in diesem Abschnitt Tempo 30 signalisiert. Die Beobachtung zeigt jedoch, dass dieses Limit schlecht eingehalten wird. Seit der Kanton seine Anforderungen für die deutliche Gestaltung von T30-Bereichen (z.B. Tor-Situationen) über Bord geworfen hat, ist für die Verkehrsteilnehmenden optisch auch kaum mehr ein Unterschied erkennbar zur übrigen Strecke mit Tempo 50.

In der Zufahrt auf die Haltestelle in der geplanten Form stadteinwärts wird es gemäss Projekt im Fahrverlauf langsam enger:



Die Schienen ziehen langsam nach rechts an den geplanten Perron.

Die beiden vorgelagerten Inseln (1x Fussgänger, 1x Gestaltung) drücken auch den Autoverkehr stark nach rechts. Dies wird zu zahlreichen Abdrängsituationen von Velos durch den Autoverkehr führen.

Da herrscht hohes Konfliktpotential, welches heute kaum vorhanden ist.

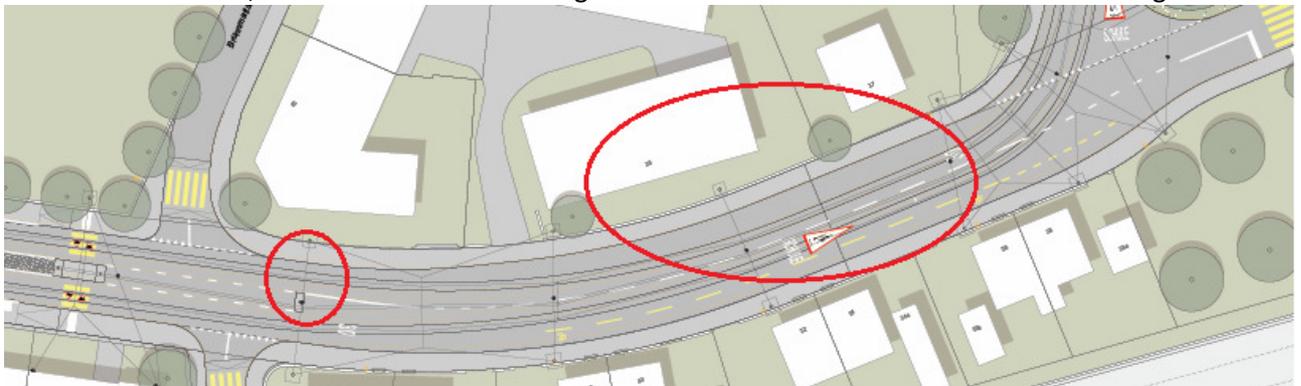
Hier muss der Radstreifen viel weiter durchgezogen statt auf so enorm langer Strecke unterbrochen werden. Das Tram darf ja einen Velofahrer, der vor dem Tram ins Engnis einfährt, ohnehin nicht abdrängen und nicht überholen, auch ohne Radstreifen nicht. Deshalb muss einerseits der Radstreifen durchmarkiert werden, zudem muss zumindest mit einem roten Band der Kurvenbereich kenntlich gemacht werden.

6C) Engnis in Kurve stadtauswärts vor Haltestelle Munzinger

Ähnlich ist es in der Zufahrt von Osten her.

Warum wird hier nicht mal dort, wo es Platz hat, ein Radstreifen vorgesehen?

Wozu dient die Insel, die schon vor der Kreuzung mit der Brunnmattstrasse in derMitte Platz wegnimmt?



7. Linksabbiegen an der Kreuzung Weissenstein-/Könizstrasse für Velos nicht verbieten

Die Idee, das direkte Linksabbiegen aus allen Zufahrten für alle Verkehrsarten in allen Zeiten zu verbieten, ist gänzlich unverhältnismässig.

Die Projektierenden machen Unfälle für die Massnahme geltend. Die Motivation dürfte aber eher oder auch darin liegen, dass sich Bernmobil nicht weiterhin selber behindern möchte. Denn ein Tram, das in die Endstation einfährt, blockiert an der Ampel sämtliche Beziehungen ausser der Zufahrt, auf der das Tram selber fährt. Dies nur, weil möglicherweise gleichzeitig jemand abbiegen möchte und dann mit dem Tram in Konflikt stünde; und damit wird auch der Bus auf der Könizstrasse blockiert.

Zwar begrüssen wir das Angebot des indirekten Linksabbiegens. Es ist aber nicht aus allen Richtungen intuitiv erkennbar und teils schlecht geometrisch machbar. In vielen Fällen ohne Tram und erst recht in verkehrssarmen Zeiten ist das direkte Abbiegen von Velos überhaupt kein Problem.

Deshalb muss das Abbiegeverbot auf den MIV und allenfalls auf die Stosszeiten beschränkt werden.

8. Keine unechten, normenwidrigen Trottoirüberfahrten

Bei Gartenstrasse, Wagnerstrasse, Cäcilienstrasse, Lentulusstrasse, Weberstrasse oder Lenzweg sind normenwidrige, unechte Trottoirüberfahrt geplant mit verklärten Vortrittsverhältnissen namentlich für den Fussverkehr. Das ist sicher ein Planfehler und muss korrigiert werden.

Mit freundlichen Grüssen

PRO VELO BERN

Michael Sutter
Präsident

Thomas Schneeberger
Beauftragter für Velomassnahmen