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, 24. Sept. 2024

Gleis- und Fahrleitungsersatz Thunstrasse (Helvetiaplatz bis Luisenstrasse), Bern

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

Bernmobil, Eigerplatz 3, 3000 Bern 14
bzw. die **Stadt Bern** als wesentlicher Teil der Bauherrschaft und Verantwortliche für Verkehrsplanung und Verkehrsmassnahmen.

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 Sanierungs- und Umbaurojekt zu erheben.

2. Die Einsprache erfolgt fristgerecht.

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

III. Materielles, Begründungen

Vorbemerkungen zu den bisherigen Projekten an diesem Abschnitt

Grobe Chronologie

- Im März 2019 wurde das Vorgängerprojekt aufgelegt (Helvetiaplatz bis Thunplatz)
- Im März/April 2019 erhoben 39 Parteien dagegen Einsprache. Auch von Pro Velo; wobei wir keine Forderungen hatten, welche nun dieses neue Projekt unterstützen würden.
- Im April 2020 forderte das BAV bei den Gesuchstellern Bericht über den Stand der Einsprachen. Die meisten Einsprachen kritisierten die Veloführung auf dem Trottoir im oberen Bereich der Thunstrasse.
- Im August 2020 machte Bernmobil geltend, es sei die Stadt Bern, die eine Lösung vorlegen müsse, und ersuchte um Sistierung des Verfahrens (bis 30 Juni 2021).
- Aam 28. Sept. 2021 zog Bermobil das Gesuch zurück
- Im Dezember 2021 informiert das Tiefbauamt, dass eine „Verkehrliche Gesamtsicht" angestrebt und neue Projekte erarbeitet würden
- Im Jahr 2022 wurde dann im oberen Teil die Gleissanierung vorgezogen.
- Am 8.6.2023 und 10.1.2024 lud die Stadt die Stakeholder zu Begleitgruppensitzungen zu dieser „Verkehrlichen Gesamtsicht" ein. Dabei wurden viele gemeinschaftliche Forderungen und konstruktive Vorschläge vorgebracht. Ein Kompromiss schien in Griffnähe.

- Leider wissen wir bisher nicht, was daraus geworden ist – das aufgelegte Projekt lässt wenig Hoffnung aufkommen. Denn am 21.8.2024 informierte das Tiefbauamt diese Stakeholder, dass die Studie „verkehrliche Gesamtsicht“ GTO vorliege und zuerst der stadträtlichen Kommission vorgelegt werde. Im Anschluss sollten auch wir die Studie erhalten. Bisher ist das nicht geschehen.
  Gleichzeitig wurde das aktuelle PGV gestartet für eine vorgezogene, angeblich „Nur-1:1-Sanierung“ der Geleise. Das Projekt geht nun aber darüber hinaus.

Wir waren überzeugt, dass sich mit ernsthaften Verhandlungen im Projekt von 2018 ab dem Jahr 2019 Kompromisse hätten finden lassen. Die Stadt spielte aber nie mit offenen Karten und bat nie alle Player an einen Tisch.
Bernmobil „musste“ dann in Absprache mit der Stadt ihr Gesuch zurückziehen. Aus unserer Sicht hat sich die Stadt somit dieser Aufgabe verweigert und sieht sich nun in selbstverschuldeter Zeitnot.
Allerdings teilen wir den Alarmismus nicht, wo bei weiteren Verzögerungen mit Betriebseinstellungen durch das BAV gedroht wird.

1. Summarische Forderung

Das Projekt 2018 empfanden wir immerhin als Verbesserung des Status Quo.
Das jetzige Projekt ist es gar nicht. Für eine Velohauptroute wie diese sind mit jedem Eingriff Verbesserungen zugunsten des Veloverkehrs vorzunehmen. Status Quo ist zu vermeiden, und Verschlechterungen wie offensichtlich geplant darf es schlicht nicht geben.
Wir sehen den Masterplan Velo, die Best Practice und auch die Normen zur Führung des Veloverkehrs (SN 640 064; *Führung des leichten Zweiradverkehrs auf Strassen mit öffentlichem Verkehr*) verletzt.

2. Haltestelle Helvetiaplatz stadtauswärts

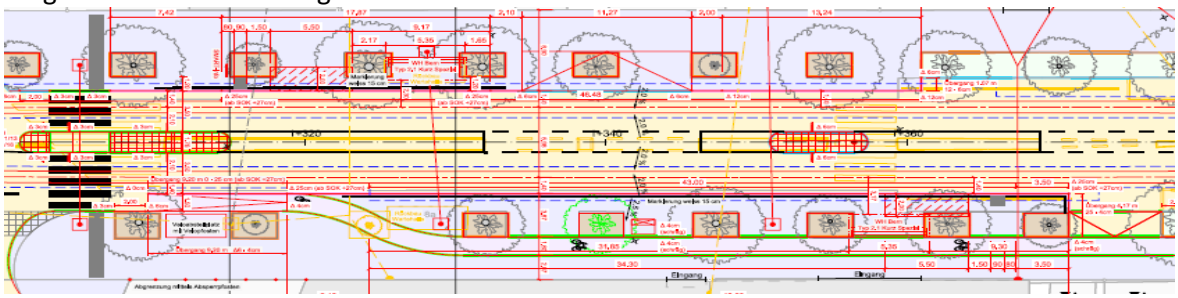
Das Konfliktpotential mit der Veloumfahrung und insb. aussteigenden Passagieren ist bekannt.
Eine Verschiebung der Gleislage für mehr Platz zwischen Perron und Mauer ist hier unbedingt angezeigt, zumal man sich mit der letzten Sanierung und Haltestellendefinition den viel zu engen Raum zwischen den Gleisen und dem Brunnen eingehandelt hat. In den Workshops zum Helvetiaplatz wurde auch dies von **allen** Stakeholdern als Problem anerkannt. Es ist unverständlich und nicht haltbar, dass diese ganze Problematik an ein Helvetiaplatz-Projekt delegiert wird, das weit mehr als 10 Jahre von einer Realisierung entfernt ist.

3. Parkplätze Thunstrasse

Da eine Gleisachsspreizung von 2.80m auf 2.90m vorgesehen ist, wird die Situation für den Veloverkehr weiter verschlechtert statt verbessert. Zwischen Helvetiastrasse und Luisenstrasse bergwärts ist das Velofahren auf dem Trottoir unerwünscht und offenbar (nach Signalisationsplan) auch ab Mottastrasse nicht (mehr) gestattet. Deshalb müssen nun alle Parkfelder, auch jene zwischen Mottastrasse und Luisenstrasse, aufgehoben werden. Es wäre ein vermutlich tragfähiger Kompromiss, wenn die Parkfelder auf der Südseite aufgehoben und stattdessen auf der Nordseite belassen und vereinzelt als Ersatz sogar ergänzt werden.
Diese 8 Parkfelder nur wegen des Anlieferfeldes zu belassen, ist nicht angebracht. Für das Anlieferfeld ist sicher eine Alternative in Motta- oder Luisenstrasse findbar und zumutbar. Sogar wenn das Feld dort bleiben sollte, könnten die übrigen Parkfelder aufgehoben werden, und müsste das Regime halt streng reguliert werden, damit das Feld nicht missbraucht wird, und es wäre ja selten belegt.

4. Haltestellenumfahrung Luisenstrasse bergwärts

Es ist sehr enttäuschend, dass im Gegensatz zu 2018/2019 (folgender Planausschnitt) keine Umfahrung mehr angedacht ist, vor allem bergwärts. Uns ist nicht bekannt, inwiefern es dagegen Opposition gab und welche Massnahmen zur Minimierung geprüft wurden.
Jedenfalls wäre hier die Umfahrung, wenn auch wie 2018 nur minimal breit, viel besser als die nun vorgesehene Teil-Erhöhung des Perrons.



Umstritten war ja auch die Weiterführung der Trottoirführung nach der Haltestelle. Für eine Rückführung auf die Fahrbahn hätten wir im Sinne eines Kompromisses im aktuellen Verfahren Verständnis.

Wegen der befürchteten Konflikte im Bereich Migros scheint uns eine Verschiebung der Haltestelle adäquat, machbar und zumutbar. Dies würde den Spielraum für eine taugliche und auch konfliktarme Veloumfahrung vergrössern.
Als Begründungen gegen Halstellenverschiebungen wird auch angeführt, dass die Haltestellen-Abstände allenfalls unter die gewünschen 300m sinken könnten. Das ist nicht stichhaltig; beim Fischermätteli, wo bekanntlich die gesamte Infrastruktur von Grund auf neu gebaut werden soll, werden ja Haltestellenabstände von sogar unter 200m ohne jegliche Erwägung oder Begründung inkauf genommen. Auch müssten die Haltestellen Luisenstrasse keineswegs parallel auf gleicher Höhe sein; man könnte z.B. nur die Stadtauswärts-Haltestelle Richtung Thunplatz verschieben, dann bliebe die vorwiegende Einsteige-Haltestelle Richtung Zentrum am gewohnten Ort.

Ebenfalls vermissen wir Erwägungen zu Mittelperrons, die mit Zweirichtungstrams bedient werden können. Natürlich es es hier im Moment schwierig, weil zumindest hier noch länger auch Einrichtungstrams verkehren werden. Aber Mittelperrons würden im engen Strassenraum Platz sparen, und teilweise könnte dann guten Gewissens auf separat gebaute Veloumfahrungen verzichtet werden.

Schlussbemerkung:

Wir möchten dringend anregen, dass bei sich widersprechenden Einsprachepunkten oder scheinbar unverrückbaren Punkten der Bauherrschaft mit **allen** Beteiligten in **gemeinsamen, echten** Einsprache**verhandlungen** anhand eines partiziptativen oder gar mediativen Prozesses nach Lösungen gesucht wird.

Mit freundlichen Grüssen

PRO VELO BERN

Thomas Schneeberger