

**Tiefbauamt des Kanton Bern**  
**Oberingenieurkreis IV**  
**Dunantstrasse 13**  
**3400 Burgdorf**

**6. Januar 2021**

## **Auflage: Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle**

### **Einsprache von Pro Velo Emmental, Ergänzung**

**Sehr geehrte Damen und Herren**

Mit dem Datum 18.12.2020 haben wir im Namen von Pro Velo eine Einsprache zum Projekt „emmentalwärts“ eingereicht. In der Zwischenzeit sind weitere Punkte dazugekommen. Mit dem vorliegenden Schreiben ergänzen wir die Einsprache von Pro Velo Emmental vom 18.12.20.

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.

Aus dem Vorstand  
von Pro Velo Emmental

Klaus Bangarter

Kurt Gyax

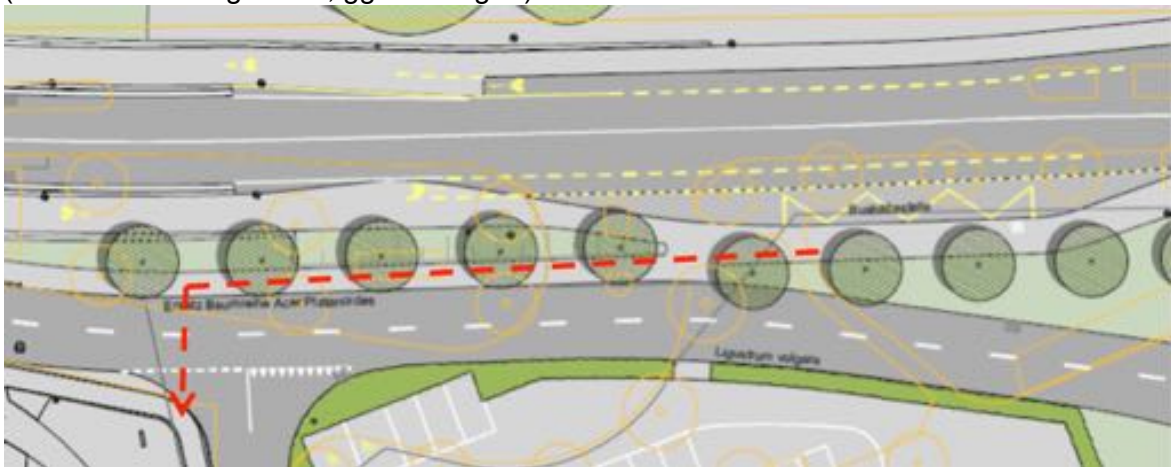
## Burgdorf

### Massnahme 3AB UF Spital

Bemerkung: Nachfolgend wird die Strasse, die vom neuen Kreisel auf der Oberburgstrasse bis zum Spital führt, der Einfachheit halber „Spitalzufahrt“ genannt.

#### Fussgänger Verbindung Bushaltestelle stadtauswärts -> Spital / Quartier Lindenfeld

Der heute bestehende Fussgängerstreifen über die Spitalzufahrt wird aufgehoben. Die Fussgänger Verbindung von der Bushaltestelle stadtauswärts in Richtung Quartier Lindenfeld führt von der Bushaltestelle 50m auf dem Trottoir in Richtung Spital und dort über die Spitalzufahrt zum Trottoir des Pleerwegs. Die Überquerung der Spitalzufahrt wird ohne Fussgängerstreifen schwieriger, zumal die Strasse mit Mittelstreifen und Gerade zu überhöhten Geschwindigkeiten verführt. Wir schlagen vor, den heute bestehenden Fussgängerstreifen wieder vorzusehen und/oder die Spitalzufahrt baulich zu beruhigen (Mittelstreifen weglassen, ggf. verengen).



(Bild: Ungenügende Fussgänger Verbindung Bushaltestelle – Spital, Lindenfeld)

#### Fussgänger Verbindung Bushaltestelle stadtauswärts -> Pleerweg 1 / 3 / 7 / 9

Die Fussgänger Verbindung von der Bushaltestelle stadtauswärts zu den genannten Wohnhäusern wird stiefmütterlich behandelt. Sie führt ohne Fussgängerstreifen über die Spitalzufahrt, durch einen Lücke in der Hecke und quer über den Spital-Parkplatz. Die Querung des Parkplatzes birgt Gefahren, umso mehr als diese Fussgänger Verbindung für die Autofahrer nicht als solche erkennbar ist.

Diese Fussgänger Verbindung sollte aufgewertet werden.

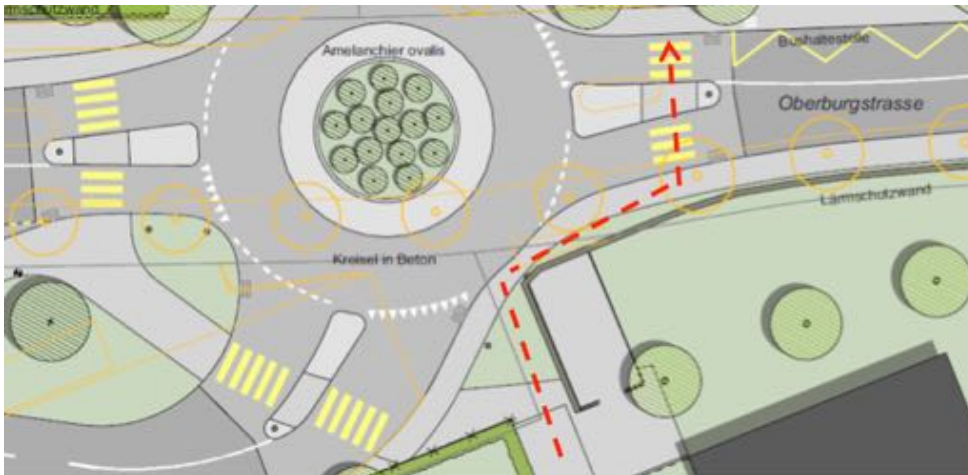


(Bild: Fussgänger Verbindung Bus- Pleerweg 1/3/7/9)

### **Fussgänger Verbindung Quartiere Lindenfeld / Pleeerweg → Bushaltestelle stadteinwärts**

Die Hauptfussgänger Verbindung aus den Quartieren Lindenfeld und Pleeerweg zur Bushaltestelle stadteinwärts wird über den Weg zwischen Pleeerweg 5 und Pleeerweg 7 zum Fussgängerstreifen neben der Bushaltestelle führen. Das Grünflächendreieck beim Kreisell ist ein unnötiges Hindernis auf diesem Weg und sollte weggelassen oder in geeigneter Weise angepasst werden.

Die Trottoirbreite bei der Ecke Oberburgstrasse – Spitalzufahrt (Breite zwischen Strassenrand und Lärmschutzmauer) ist dürrftig und birgt v.a. beim Abbiegen von Schwerverkehrsfahrzeugen Gefahren für Fussgänger. Zu beachten dabei: Der Schulweg von den Wohnhäusern Oberburgstrasse 78ff. zum Schulhaus Lindenfeld führt über dieses Trottoir. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fussverkehr sollte geprüft werden.



(Bild: Fussgänger Verbindung ins Wohnquartier Pleeerweg)

### **Fussgänger Verbindung Spital → Amietstrasse / Bushaltestelle stadteinwärts**

Die Fussgänger Verbindung vom Spital zur Bushaltestelle stadteinwärts führt vor dem Spital über die Spitalzufahrt auf die Trottoirseite (1. Strassenquerung), beim Kreisell über die Oberburgstrasse (2. Strassenquerung) und die Amietstrasse (3. Strassenquerung). Die Verbindung könnte vereinfacht werden, wenn das quartierseitige Trottoir entlang der Spitalzufahrt vom Kreisell bis zum Pleeerweg weitergeführt würde, statt beim Fussgängerstreifen zu enden (gelbe Linie).



(Bild: Bessere Variante für Fussverbindung)

### Veloverbindung Schlossmattquartier → Pleeerweg via Unterführung

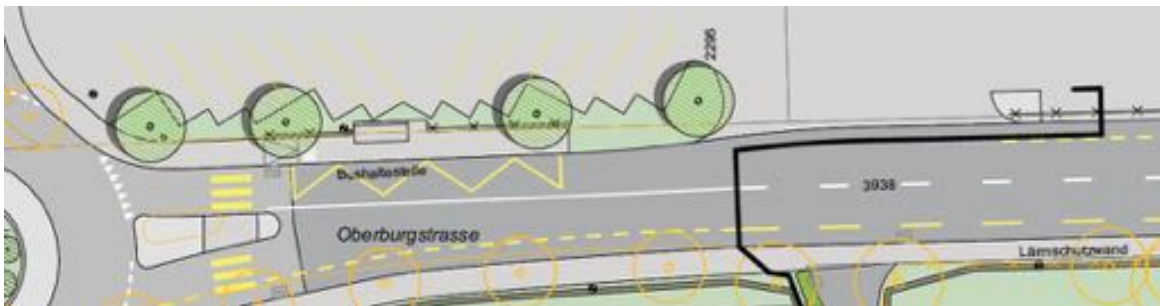
Velofahrende, die vom Velowegring im Schlossmattquartier her kommend in den Pleeerweg fahren wollen, werden insbesondere bei geschlossener Bahnschranke die Unterführung benützen. Sie werden höchstwahrscheinlich nicht wie vorgesehen vor der Bushaltestelle auf den Radstreifen wechseln, bis zum Kreisel, durch den Kreisel und durch die Spitalzufahrt zurück zum Pleeerweg fahren. Viel wahrscheinlicher werden Velofahrende auf dem Trottoir bleiben und kurz vor der Bushaltestelle durch die Fussgängerpassage direkt auf die Spitalzufahrt fahren. Diese Verbindung sollte den Velofahrenden ermöglicht werden (z.B. Mischverkehrsfläche Fuss-/Veloverkehr auf dem Trottoir).



(Bild: Bessere Veloverbindung Pleeerweg via Unterführung)

### Oberburgstrasse, Bushaltestelle Spital, stadteinwärts

Für Velofahrende ist diese Situation gefährlich. Der Radstreifen endet, und gleichzeitig wird die Fahrbahn verengt. Mit einer Busbucht, oder einer seitlichen Velospur ist diese Situation zu verbessern.



(Bild: Oberburgstrasse, stadteinwärts endet der Radstreifen vor der Verengung)

### Randsteine der Spitalzufahrt

Für die östlichen Randabschlüsse der Spitalzufahrt sind Randsteine mit vertikalen Kanten vorgesehen, siehe Querprofile 10, 11 und 12. Die Randabschlüsse sollten, wie heute bereits bestehend, ausschliesslich als „weiche Kanten“ mit schräg gestellten Pflastersteinen ausgeführt werden. Vertikale Kanten erschweren den Veloverkehr (Zugang aus den Quartieren zum Velowegring führt über diese Kanten) und den Fussverkehr (Zugang zu den Bushaltestellen, Schlossmattquartier, ...).



(Bild: Randsteine mit „weichen Kanten“ ausführen)



### **Unterführung Buchmatt, Erschliessung Bahnhof Buchmatt**

Die Erreichbarkeit des Bahnhofs Buchmatt ist für Velofahrende ungenügend.

Veloabstellplätze sind keine vorhanden.

Veloabstellanlagen sind dahingehend vorzusehen, dass es möglich ist, dass Velos in allen Richtungen vom Bahnhof weg und zum Bahnhof hin zu fahren. Wir fordern:

- Beidseitige Zugänglichkeit des Perrons für Velofahrende mit nahen Bike and Ride-Parkplätze sowohl auf Perronhöhe als auch auf dem tieferen Niveau der Unterführung.
- Verbreiterung der Fussgängerbrücke zu einer Fussgänger- und Velobrücke für die ungehinderte Zu- und Wegfahrt gegen Norden in Richtung Industrie/Eissporthalle/Neumattbrücke.
- Verbreiterung der südseitig der Kirchbergstrasse liegenden Velounterführung, damit der Veloverkehr hier in beiden Richtungen zirkulieren kann (Velos ab Bahnhof Richtung Westen/Südwesten).



(Bild: Der Bahnhof ist für Velofahrer schlecht erreichbar)

### **Massnahme 9 Dosierung Lyssachstrasse Kreuzung Meienfeldstrasse / Lyssachstrasse**

Es ist für Velofahrende schwierig, von Lyssach her in Richtung Burgdorf fahrend auf den Veloweg oder in die Langsamverkehrsunterführung zu gelangen. Die Querung der Meienfeldstrasse ohne entsprechende Signalisation ist anspruchsvoll.



(Bild: Lyssachstrasse/ Meienfeldstr. Schwierige Situation für Velofahrende)

### Tiergartenkreisel Burgdorf

Die Velofurt auf der Westseite führt hier seit Jahren ins «Niemandland» bzw. auf eine Fussgängerfläche, rechts ein Fussgängerstreifen und vor sich eine Tankstelleneinfahrt – alles mit wenig Platz obwohl hier auch Velo-Gegenverkehr möglich wäre. Von Norden her kann über diese Verbindung dem Verkehr auf dem Keisel ausgewichen werden. Hier muss die Fussgänger- und Velofläche zwischen Keisel, Willestrasse und Allmändbach verbreitert und für Fussgänger und Velofahrende aus beiden Richtungen sauber signalisiert werden. Die Einmündung für Velofahrende in die Willestrasse (bei der Einfahrt zur Tankstelle) ist ebenfalls eindeutig anzuzeichnen und auszuschildern.

(Bild: Zu wenig Platz zwischen Bach und Willestrasse, Markierung ungenügend)



### Rösslikreuzung

Velofahrende werden bereits heute in der Autokolonne blockiert. Wenn diese Kolonnen künftig aufgrund des Dosiersystems ganz stehen bleiben, werden Velofahrer ausgebremst und von Autos/Lastwagen noch gefährlicher als heute an den Rand gedrängt. Hier sind zugunsten der Velofahrenden unbedingt Anpassungen nötig: aus allen Richtungen muss der Veloverkehr auf einem separaten Streifen oder auf einer kombinierten Velo-/Fussgängerfläche bis zum Keisel vorfahren dürfen.



(Bild: Rösslikreuzung, so bleiben Velos im Stau stecken)

### Schmiedenrain:

Die wichtige Querung für den Langsamverkehr aus dem Schlossmattquartier in Richtung Bibliothek/Musikschule/Gymnasium/Oberstadt ist ungelöst. Wie sollen Velofahrende vom Wöschhüslweg her korrekt fahrend in die Oberstadt gelangen? Diese Abzweigung ist in den Plänen gar nicht enthalten. Wir fordern eine Lösung für diesen Übergang.

(Bild: Fehlende Veloverbindung Wöschhüslbach- Schmiedenrain)



## Lücke im Radwegring

Der städtische Radwegring verläuft ein kurzes Wegstück auf der Oberburgstrasse, zwischen Hofgutweg und Elfenweg. Dieser Abschnitt wurde im Projekt nicht berücksichtigt, obschon er auf der Erschliessung B-OH liegt. Für Kinder, auch wenn begleitet, ist es eine Zumutung diesen Abschnitt zu befahren. Der Radwegring ist ein zentrales Element als Verbindung zwischen den Wohnquartieren.

Die Gefahr wird im Rahmen des B-O-H-Projekts sogar weiter zementiert, in dem eine Lärmschutzwand beim Oberburgstrasse Nr. 33 realisiert werden soll.

(Bild: Lücke im Radwegring auf der Oberburgstrasse)



## Oberburg

### Massnahme 12 Umgestaltung (Tunnel Oberburg)

Beim Kreisell am Nordportal werden Velofahrende, die von Burgdorf in Richtung Oberburg fahren, auf das Trottoir geführt. Die Trottoirfläche sollte mit wiederholten Bodenmarkierungen "Fussgänger / Velo" deutlich als Gemischtverkehrsfläche markiert werden. Auf dem aufgelegten Gestaltungsplan ist keine solche Markierung vorhanden.



(Bild: Fehlende Markierung auf Gemischtverkehrsfläche)

## Generell

### Dosieranlagen

Velos müssen unbedingt ungehindert weiter fahren können, auch wenn Busse und Autos während einer Dosierphase zurückgehalten werden. Das heisst, für die Velos ist bei Dosierstellen immer genügend Platz vorzusehen, dass sie eine stehende Kolonne rechts überholen können und weiterfahren können. Aus den Plänen wird dies nicht eindeutig ersichtlich (z.B. bei der Dosierstelle Wynigenstrasse).