

Baudirektion
Lyssachstrasse 92
3401 Burgdorf

Burgdorf, 19. November 2007

Bei Rückfragen: Th. Bucher, 078 628 96 70, M. Wälti, 079 467 99 36

Masterplan ESP Bahnhof Burgdorf: Mitwirkung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit, zur Masterplanung ESP Bahnhof Burgdorf Stellung beziehen zu können.

Beim vorliegenden Materplan wurde versucht, die Planung im Bereich Bahnhof Burgdorf mit einem breiten und integralen Betrachtungsfokus anzugehen. Sowohl historische als auch städtebaulich-räumlich und erschliessungstechnische Aspekte wurden dabei berücksichtigt. Diesen breiten Denkansatz können wir vollumfänglich unterstützen.

Insbesondere unterstützen wir die übergeordneten Überlegungen zur verkehrlichen Anbindung: die Freihaltung des engeren Bahnhofquartiers vom Durchgangsverkehr, Massnahmen zur konsequenten Verstetigung und Verflüssigung des Verkehrs auf der 'Ortsdurchfahrt' und die Verkehrsführung im Projektperimeter nach dem 'Kamm-Prinzip' mit Ausweitung und klarerer Signalisation der Begegnungszone.

Anbindung des Bahnhofquartiers

Die Verbindung von den Aussenquartieren zum Bahnhof ist heute für Velofahrende sehr unbefriedigend. Hier werden im Masterplan verschiedene Verbesserungen vorgeschlagen:

- Die vorgesehene Verlängerung des bestehenden (und gegenwärtig im Niemandsland endenden) Veloweges von der Tiergartenstrasse entlang des Mülibachs durch die Baufelder H2 und H1 begrüssen wir sehr. Diese Öffnung wird die Attraktivität des heute noch (zu) wenig genutzten Velowegs von der Tiergartenunterführung Richtung Industriequartier erhöhen.
- Die Öffnung und Vernetzung des ansatzweise vorhandenen internen Wegenetzes im Bahnhofquartier Ost ist wichtig. Hier bewegen sich viele Fussgänger und Velofahrer über die bestehenden Wegfragmente und Parkplatzflächen, was heute nicht ohne Konflikte möglich ist. Vor allem für Personen, die mit Kindern unterwegs sind, ist diese Verbindung ins Kornhausquartier und in Richtung Schützenmatte/Sägegasse eine wichtige Alternativroute abseits von Lyssach- und Gotthelfstrasse.
- Nur als Option ist die im Verkehrsrichtplan der Stadt Burgdorf enthaltene direkte Anbindung der Burgdorfer Westquartiere Meiefeld, Choserfeld, Fink usw. an das Bahnhofquar-



tier ("Velohochstrasse" entlang BLS-SBB-Gleise) aufgeführt. Diese Verbindung ist von grosser Wichtigkeit. Die neue Veloverbindung entlang den BLS-Gleisen (westlicher Ast der 'Velohochstrasse') ist unbedingt bis ins Bahnhofquartier weiterzuführen. Der tödliche Velounfall auf der Lyssachstrasse im laufenden Jahr hat einmal mehr gezeigt, dass die aktuelle Verkehrssituation den Erfordernissen eines sicheren Langsamverkehrsnetzes nicht genügt.

- Die vierte wichtige Erschliessungsachse für den Fussgänger- und Veloverkehr (östlicher Ast der 'Velohochstrasse' aus Richtung Schützenmatt/Gyrischachen) bleibt ein wichtiges Anliegen. Die vorgeschlagene Lösung entlang der Kirchbergstrasse mit neuer Brücke zur Dammstrasse überzeugt nicht, da sie zu viele Umwege (Unterführung, mehrmaliger rechtwinkliger Verlauf) beinhaltet. Eine direkte Lösung entlang den SBB-Gleisen ist mit Nachdruck weiterzuverfolgen.

Veloquerung im Bahnhofbereich

Allgemeine Überlegungen

Die Idee, die beiden Bahnunterführungen Ost und West zu öffnen und zu attraktivieren, begrüßen wir sehr. Dass die Unterführung Ost künftig auch für den Veloverkehr benützlich sein wird, entspricht einer alten Forderung der Velofahrenden, da im Bereich zwischen den Unterführungen Tiergartenstrasse im Westen und Einungerstrasse im Osten des Bahnhofs eine sichere velogängige Unterführung, welche den gewandelten Bedürfnissen des heutigen Veloverkehrs Rechnung trägt, fehlt.

Diese veränderten Bedürfnisse stellen neue Anforderungen an die Gestaltung des Strassenraums: Mit Kinderanhängern oder Transportanhängern ist das Befahren von Hauptstrassen-Unterführungen (Kirchbergstrasse) höchst unangenehm, in Begleitung von Kindern auf ihrem eigenen Velo sogar gefährlich. Weiter gilt, dass Fussgängerrampen und -unterführungen mit Elektrowelo und Anhänger grundsätzlich nicht stossend bewältigt werden können (Velo-Hauslieferdienst), das Gleiche gilt für Kinder mit ihrem Kindervelo. Eine das Velo stossende Person benötigt bedeutend mehr Raum als eine im Schrittempo fahrende Person und ein mit Gewicht beladenes Velo (Kind im Kindersitz, Gepäck) kann fahrend ebenfalls sicherer kontrolliert werden als stossenderweise.

Die fehlende Durchfahrtsmöglichkeit für Velos beim Bahnhof führt täglich zu unnötigen Konflikten zwischen Fussgängern und Velofahrenden. Hier ist höchste Dringlichkeit gegeben. Um kurzfristig eine fortschrittlichere Verkehrskultur zu erreichen, sind die im Rahmen der Fussgänger- und Velomodellstadt diskutierten kommunikationsorientierten Massnahmen weiterzuentwickeln und umzusetzen.

Unterführung Ost

Ungelöst ist in der vorliegenden Planung das Problem des südlichen Zugangs zur Unterführung Ost. Die heute existierende Rampe soll einem Baukörper weichen (VeloEinstellplätze UG). Es ist nicht klar, wie VelofahrerInnen von der Unterführung auf die Post- und Bahnhofstrasse gelangen sollen. Eine normengerechte Velorampe muss u.E. bereits in dieser Planungsphase nachgewiesen werden, um spätere Einschränkungen im Betrieb zu verhindern. Eine Anschlussrampe, welche nicht problemlos mit Velo und Anhänger und mit velofahrenden Kindern bewältigt werden kann, ist nicht akzeptabel. Auch die Verknüpfung von Velounterführung und Kirchbergstrasse bedarf unseres Erachtens noch vertiefter Überlegungen. Die Option 'Unterführung Kirchbergstrasse' scheint interessant, darf mit ihrer Länge jedoch nicht zu einem Angstraum werden.

Unterführung West

Sowohl anschluss- als auch lagetechnisch wäre es einfacher und sinnvoller, die Unterführung West für den Veloverkehr zu öffnen, obwohl hier ein grösseres Konfliktpotential mit dem Fussgängerverkehr besteht. Hier böte sich ein interessantes Experimentierfeld für Ideen, wie trotz beidseitigen Perronaufgängen ein freundliches und rücksichtsvolles Nebeneinander von Fussgängern und VelofahrerInnen umgesetzt werden könnte; hier ist auf nichtinfrastrukturellem Gebiet Zukunftsorientierung und etwas Mut gefragt (Fahren im Schrittempo, automatische akustische/optische Warnung usw.).

Veloabstellplätze, Velostation

Die vorgesehene Gesamtzahl von 1000 Abstellplätzen erachten wir als sinnvoll. Wir sind allerdings nicht überzeugt, dass die gleichmässige Verteilung auf vier Zugänge richtig ist. Abklärungen über Pendlerströme (wie viele Velofahrende aus welcher Richtung?) und die Abschätzung der künftigen Entwicklung aufgrund vorgesehener Bautätigkeiten in den Aussenquartieren erachten wir als dringend notwendig. Wurden für diese Annahme solche Überlegungen angestellt und Zählungen vorgenommen? Es gilt die nötigen Abstellräume mit einer längerfristigen Perspektive einzuplanen und sicherzustellen.

Sowohl nord- als auch südseitig der Bahnlinie sind bewachte oder überwachte Abstellanlagen nötig. Aufgrund der aktuellen Pendlerströme und des vorhandenen Kundenstammes der Velostation befinden sich die zu favorisierenden Standorte im Nordwesten (heutiger Standort Nord bzw. Areal Schmid/Schwob) und im Südosten (Standort Zeltprovisorium). Mit dem neuen Standort des Busbahnhofs wird auch an diesem Standort eine überwachte Abstellanlage wichtig (alter Standort Güterschuppen). Die Überlegung muss sein, woher die zahlungsbereiten Velokunden kommen. Die künftigen KundInnen von bewachten (und elektronisch überwachten) Abstellanlagen verteilen sich nicht gleichmässig auf die Aussenquartiere von Burgdorf. Sinnvollerweise sind die Velofahrenden dort abzufangen, wo sie in den Bahnhofsbereich einfahren, um Strassenraum, Busbahnhof, Begegnungszone und Unterführung(en) grösstmöglich zu entlasten.

Die Abstellplätze im Südwesten (250 Stück) sind lediglich temporär vorgesehen. Für diese soll bei einer bahnseitigen Umnutzung des Standortes 'in vertretbarer Nähe' ein Ersatz bereitgestellt werden. Der Begriff 'vertretbar' kann sehr unterschiedlich interpretiert werden. Wir legen schon heute grossen Wert darauf, dass dieser Ersatzstandort in nächster Nähe zu den Unterführungen, allenfalls unterirdisch, bereitgestellt wird. Nur so kann ärgerliches Wildparkieren nachhaltig verhindert werden. Je nach Entwicklung des ESPs und der Pendlerströme könnte genau dieser Zugang zum wichtigsten Standort für eine bewachte Abstellanlage werden. Diese Option ist unbedingt offen zu halten. Der von Velopendlern am stärksten frequentierte Zugang muss sinnvollerweise mit dem besten, d.h. personell bewachten Angebot inkl. Zusatzdienstleistungen ausgerüstet sein (Reparaturservice, Hilfeleistungen für Kinder, Jugendliche und ältere Personen, Verkauf von Velozubehör usw.). Die sinnvollste Lösung ist in enger Kooperation zwischen Stadt, SBB und VBD zu eruieren.

In der Planung noch unbefriedigend gelöst ist der Bereich zwischen dem Nordportal der Unterführung West und dem Kopfgebäude der Kirchbergstrasse 21 (neben Tröckneturm). Die heutige Nutzung der VBD beruht auf langjährigen Mietverträgen; ebenso sichert eine Vereinbarung mit der Fa. Schmid die Nutzung des Areals am Bach westseitig der Unterführung für den Bau einer überwachten Veloabstellanlage (Pläne der Baudirektion bekannt.). Der Raum dazwischen muss menschenorientiert und nicht fahrzeugorientiert gestaltet werden. Die Erfahrung aus den letzten Jahren zeigt, dass hier ein grosses Bedürfnis für den Aufenthalt vor dem Gebäude besteht und ein attraktiver Durchgang für die Laufkundschaft der VBD gefordert ist. Im Gebäude Kirchbergstrasse 21 arbeiten täglich rund 50-70 Personen (Beschäftigungsangebot Velostation und Bildungsangebot Kick/Stellennetz), Tendenz steigend. Gestal-

tung und Nutzung dieses Raumes müssen begegnungsorientiert sein. In Kombination mit einer künftigen Nutzung des Parterre-Südteils des neuen Baukörpers N2a eröffnen sich hier interessante Perspektiven (ev. mit Synergien zu den Angeboten der Velostation).

Grundsätzlich sollte in der Nähe eines jeden Perronzugangs eine bewachte oder überwachte Veloabstellanlage realisiert werden, d.h. insgesamt vier Anlagen. Von den je 200-300 Abstellplätzen sollten die perronnächsten und attraktivsten Plätze den zahlungswilligen KundInnen vorbehalten sein. Eine modulare Bauweise, wie von der VBD in ersten Entwürfen skizziert, könnte sicherstellen, dass bedarfsgerecht und vergleichsweise günstig 25, 50 oder 75 Plätze am jeweils richtigen Standort zur Verfügung gestellt werden können.

Ein besonderes Augenmerk muss den Einfahrtsrampen für bewachte (oder unbewachte) Abstellplätze im Untergeschossbereich gelten. Solche Rampen sind genügend flach zu gestalten, flacher als bisher üblich. Kinder, Eltern mit Anhängern, Flyer-FahrerInnen usw. frequentieren eine Velostation und gedeckte Anlagen sehr stark, oft sind sie sogar zwingend darauf angewiesen. Wie ausgeführt können diese Nutzergruppen Rampen grundsätzlich nicht stossend bewältigen. In Burgdorf ist zudem die Zahl dieser NutzerInnen überproportional hoch.

Prioritäten für die VBD für das Jahr 2008:

- Ablösung des Zeltprovisoriums durch eine mittel- oder langfristige bauliche Anlage für die bewachte Velostation auf der Südseite des Bahnhofes
- Kommunikationsmassnahmen für das Miteinander von Fussgängern und Velofahrenden in den bestehenden Fussgängerunterführungen
- Realisierung einer provisorischen oder definitiven überwachten Velostation auf der Nordseite der Fussgängerunterführung West

Für die wohlwollende Prüfung unserer Anregungen und Anliegen danken wir bestens.

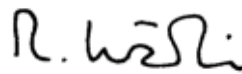
Mit freundlichen Grüssen

Velostation Burgdorf Dienstleistungen

Für die Geschäftsleitung



Theophil Bucher



Martin Wälti