

Baudirektion
Lyssachstrasse 92
3401 Burgdorf

Burgdorf, 15. Oktober 2008

Richtplan ESP Bahnhof Burgdorf: Mitwirkung

Sehr geehrte Damen und Herren

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

Im Wesentlichen verweisen wir auf unsere Mitwirkung vom November 2007, welche in den zentralen Punkten weiterhin gültig ist, insbesondere was die Anbindung des Bahnhofquartiers, Lösungen zur Querung der SBB-Linie für Velofahrende und die Problematik der Veloabstellplätze betrifft.

Das städtebauliche Gesamtkonzept der vorliegenden Planung ist durchdacht und überzeugend. Dieses können wir in seinen wesentlichen Linien klar unterstützen. Auf einige aus Sicht der Velofahrenden wesentlichen Punkte möchten wir im Folgenden nochmals näher eingehen.

Querung der SBB-Linie

Den Ausbau und die Öffnung der Bahnhofunterführung Ost begrüssen wir sehr. Damit wird ein altes und dringliches Anliegen endlich erfüllt, welches aufgrund der veränderten Bedürfnisse der Velofahrenden im Alltagsverkehr in den letzten Jahren noch zusätzlich an Bedeutung gewonnen hat.

Velofahrende Senioren, Eltern mit Kindern, Velofahrende mit Anhängern und die MitarbeiterInnen des Velo-Hauslieferdienstes sind auf eine sichere und direkte Möglichkeit, die Bahnlinie zu queren angewiesen. Das Velo stossen zu müssen ist bei beladenem Gepäckträger, mit einem Kindersitz oder bei einem Velo/Flyer mit schwerem Anhänger problematisch und unter Umständen sogar gefährlich. Wir drängen darauf, dass diese Öffnung der Unterführung Ost als Projekt mit hoher Priorität behandelt wird.

Anbindung des Bahnhofquartiers für Velofahrende

Die konsequente Ausdehnung des Regimes "Begegnungszone" auf den gesamten Perimeter des Bahnhofquartiers unterstützen wir.

Der Richtplan ESP sieht mit der direkten Anbindung der Quartiere Meiefeld/Choserfeld entlang der BLS-Linie (Velohochstrasse Teil West) und des Tiergartens mit der Verbindung entlang der Baufelder N1 bis N4 eine deutliche Verbesserung der Anbindung in Richtung Westen vor.

Die Anbindung in Richtung Südosten (Oberstadt) und Osten ist jedoch aus unserer Sicht noch nicht überzeugend gelöst:

- Nach wie vor existiert keine gute und direkte Verbindung in die Oberstadt. Die seinerzeitigen Versprechungen, welche nach dem Bau des Gertschmuseums hätten umgesetzt werden sollen, scheinen in der Schublade verschwunden zu sein. Immerhin sieht der Richtplan vor, die bereits heute für Zubringerdienst zugelassene Friedeggstrasse auch für Velofahrende zu öffnen. Eine ähnliche Lösung muss auch für den Oberstadtweg gefunden werden.
- In Richtung Kornhausquartier bietet die Linienführung durch das Baufeld S7 eine sinnvolle Alternative zu den bestehenden Verbindungen Lyssachstrasse bzw. Poststrasse/Gotthelfstrasse. Im Richtplan wird zwar dem Grundsatz der Durchlässigkeit der verschiedenen Baufelder auch für den Veloverkehr hohe Priorität zugemessen, es ist jedoch nicht ersichtlich, ob die Verbindung durch das Baufeld S7 konsequent geöffnet und bei der Realisierung dieser Überbauung auch mit dem nötigen Nachdruck durchgesetzt wird. Bereits heute wird diese Verbindung über den bestehenden Parkplatz sehr häufig befahren, obwohl sie nicht ungefährlich ist. Wir erachten diese Verbindung (Farbweg – Baufeld S7 – Gotthelfgarten) als die attraktivste und beste Verbindung vom Bahnhof in Richtung Kornhausquartier/Rösslikreisel.
- Nach wie vor nicht überzeugend gelöst ist trotz der geplanten Öffnung der Bahnhofunterführung Ost die Anbindung von Einungerquartier und Gyrischachen. Die Führung gemäss Richtplan ist umwegintensiv und auch eine allfällige Verlängerung der Unterführung überzeugt nicht wirklich. Es ist zu befürchten, dass die Abzweigungen Dammstrasse/Felseggstrasse und Dammstrasse/Typonweg gefährliche Punkte entlang dieser Wegführung bleiben. Die erwähnte Option entlang der Kirchbergstrasse mit neuer Brücke zur Dammstrasse ist aus unserer Sicht unbedingt vertiefter zu prüfen. Mit einer allfälligen Verlängerung bis in den Gyrischachen könnte damit an die Idee der "Velohochstrasse" angeknüpft werden.

Die Schaffung von Velofurten parallel zu den Fussgängerstreifen über die Kirchbergstrasse begrüssen wir, da dies die Sicherheit dieser Übergänge deutlich verbessert.

Den Ausschluss des motorisierten Verkehrs im Fussgängerbereich zwischen Bushof und Bahnhofunterführung West erachten wir als richtig. Davon darf jedoch keinesfalls auch der Veloverkehr betroffen sein, da der Zugang zu den Veloabstellplätzen (und Velostation) westliche des Bahnhofgebäudes ungehindert möglich sein muss.

Veloabstellplätze, Velostation

Die vorgesehene Gesamtzahl von 1000 Abstellplätzen genügt aus unserer Sicht bis auf Weiteres. Wir sind allerdings nicht überzeugt, dass eine gleichmässige Verteilung auf die vier Zugänge richtig ist (siehe Hinweise in der Mitwirkung 2007).

Im Richtplan werden je 250 Abstellplätze an den beiden nördlichen Zugängen und am Standort S5 (oberirdisch) und 400 Plätze im Bereich einer bewachten Velostation westlich des Bahnhofgebäudes erwähnt, dies ergibt deutlich mehr als den Zielwert von 1000 Abstellplätzen. 500 Plätze auf der Nordseite dürften die Nachfrage deutlich übersteigen, heute werden vor allem auf der Südseite der Bahnlinie Velos abgestellt.

Wichtiger als (zu viele) Abstellplätze nordseitig der Bahnlinie ist eine zweite bewachte Anlage in unmittelbarer Nähe zum Nordausgang der Bahnunterführung West (in der Nähe der heutigen Velostation Nord).

Im Hinblick auf einen späteren "Ersatz" der Abstellplätze Südwest verweisen auf unsere kritische Anmerkung aus der Mitwirkung 2007: Die Abstellplätze im Südwesten (ursprünglich 250 Stück, neu 400 Stück) sind nicht definitiv gesichert, da sie auf dem Interessengebiet der SBB liegen. Bei Beanspruchung dieser Fläche durch die SBB soll '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 aufgrund der Nähe zu Bahn und Bus zum wichtigsten Standort für eine bewachte Abstellanlage werden. Der von Velopendlern am stärksten frequentierte Zugang

muss sinnvollerweise mit dem besten, d.h. personell bewachten Angebot inkl. Zusatzdienstleistungen ausgerüstet sein (Reparaturservice, Sicherheit und Hilfeleistung beim Parkieren für Kinder, Jugendliche und ältere Personen, Verkauf von Velozubehör usw.). Die sinnvollste Lösung ist in enger Kooperation zwischen Stadt, SBB und der Velostation Burgdorf Dienstleistungen zu eruieren.

Dem Vernehmen nach sind in den zu erstellenden Anlagen mehrheitlich Doppelparker vorgesehen. Wir geben zu bedenken, dass eine nicht unbedeutende Zahl von NutzerInnen ihre Velos nicht ohne weiteres in die obere Etage eines Doppelparkers hieven oder herunterholen können. Dies betrifft insbesondere ältere Menschen, Kinder und Jugendliche und Velos mit Kindersitzen oder Anhängern. Hier ist mit einer bewachten Anlage oder zumindest mit einer zeitweiligen Betreuung eine praktikable und für die Velofahrenden funktionierende Lösung zu suchen (in Zusammenarbeit mit der Velostation Burgdorf Dienstleistungen).

Für die wohlwollende Prüfung unserer Anregungen danken wir bestens.

Mit freundlichen Grüssen

Pro Velo Emmental



Theophil Bucher
Präsident