

Verband für die Interessen der Velofahrenden  
Birkenweg 61 | CH-3013 Bern

Tel 031 318 54 12  
sekretariat@pro-velo-be.ch | www.pro-velo-be.ch

Bern, 18. Oktober 2018

Einschreiben

Bundesamt für Verkehr BAV  
Sektion Bewilligungen II  
3003 Bern

**Einsprache zum Bauprojekt:  
„Verkehrssanierung und städtebaulichen Entwicklung Laupen“**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein Pro Velo Kanton Bern erhebt Einsprache gegen die „Verkehrssanierung und städtebaulichen Entwicklung Laupen“.

**I.Rechtsbegehren:** Das Projekt hat auch den Bedürfnissen des Strassen- und insb. Veloverkehrs Rechnung zu tragen.

**II.Formelles:** Pro Velo Kanton Bern ist ein überparteilicher Verein i.S. von Art. 60 ff ZGB mit dem Ziel, sich für die Sicherheit und den Komfort der Velofahrenden einzusetzen und das Velo als umweltfreundliches, energiesparendes und gesundes Individualverkehrsmittel zu fördern.

Der Verein besteht seit dem Jahr 1986, hat über 6'000 Mitglieder in den Regionen Bern, Thun, Biel, Emmental, Oberaargau und Interlaken, und ist im Kanton Bern aktiv. Zur Verfolgung der statutarischen Ziele kann der Verein Rechtsmittel ergreifen. Die Legitimation zur Einsprache ergibt sich aus Art. 35a i.V.m. 35c Abs. 3 BauG.

Die Einsprachefrist, welche bis und mit dem 19.10.2018 läuft, ist mit der Postaufgabe eingehalten.

**III.Materielles:**

**Kreisel**

Gemäss einer Analyse der Velounfälle 2005 bis 2014 des Bundesamts für Strassen (ASTRA) ist das Unfallrisiko für Velofahrende im Kreisverkehr überproportional hoch. Im Kanton Bern ist das Unfallrisiko in Kreiseln sogar noch höher. Minikreisel sind besonders heikel wegen der fehlenden Ablenkung und dem hektischen Verkehrsgeschehen, denn die Reaktionszeiten von ein- und ausfahrenden Fahrzeugen ist sehr gering und Velofahrende werden leicht übersehen.

Der geplante Minikreisel von 19 m Durchmesser ist aus mehreren Gründen nicht veloverkehrsgerecht:

- die Ablenkung des dreiarmligen Kreisels ist zu klein für die Fahrbeziehungen Neueneeggstrasse (Bahnhof) - Neuengasse, Neuengasse - Neueneeggstrasse (Brücke), Neueneeggstrasse (Brücke) – Neueneeggstrasse (Bahnhof),
- die Kreiselmittle ist für alle Fahrzeuge überfahrbar,
- zu breite Kreiselfahrbahn.

Jeder einzelne Mangel und insbesondere die Kumulierung aller Mängel führt dazu, dass:

- die im Kreisel erforderliche Hintereinanderformation Velo - Motorfahrzeuge nicht erreicht wird
- die Geschwindigkeit im Kreisel erhöht wird,
- die Einfahrtsgeschwindigkeit der Motorfahrzeuge zu hoch ist (die meisten Velounfälle im Kreisel werden von einfahrenden Motorfahrzeugen verursacht),
- Velofahrende objektiv gefährdet sind sich unsicher fühlen,
- der Kreisel nur von sehr Geübten befahren und deshalb von vielen Velofahrenden als Gefahrenstelle gemieden wird. Folge: auf das Velofahren wird gänzlich verzichtet.

Forderungen:

Die erhebliche Gefährdung der Velofahrenden verlangt die Überprüfung der Knotenform.

Sollte dennoch ein Kreisel weiter in Betracht gezogen werden, sind zwingend folgende Punkte in der Projektierung zu beachten:

- die Kreiselmittle (Schleppring) ist baulich so auszugestalten, dass die Mittelinsel nur von LKW's überfahren werden kann. Dazu ist ein Versatz zu wählen, der von PW's nicht überfahren wird (z.B. Rüttelbelag mit Wölbung),
- die Ablenkung für die oben erwähnten Beziehungen ist mit baulichen Massnahmen zu gewährleisten,
- die Kreisfahrbahnbreite darf max. 5.50 m betragen.

**Neueneggstrasse:** (Projektperimeter aus Richtung Neuenegg bis zum Kreisel)

Sachplan Veloverkehr, Objektliste Netzlücken: Seit Jahrzehnten ist parallel zur Kantonsstrasse Neuenegg – Laupen der längst notwendige Veloweg nicht gebaut worden, obwohl immer mehr Velofahrende die Strasse für den täglichen Weg zur Schule, Arbeit und Freizeit gebrauchen.

Generell kann eine Mischverkehrssituation auf der Neueneggstrasse nur akzeptiert werden, wenn die Geschwindigkeit mit baulichen und betrieblichen Massnahmen auf das erforderliche Innerortsniveau gesenkt wird. Diese Problematik ist mit einer grundsätzlichen Betrachtung des ganzen Bereichs anzugehen, zumal Teile der Industrie- und Gewerbezone auch nicht mit Fusswegen erschlossen sind.

Gemäss den Plänen ist davon auszugehen, dass von Neuenegg herkommend die Strasse nach dem Mehrzweckstreifen in Richtung Kreisel immer schmaler wird – von 3.50 m auf 3.00 m. Dies führt zu falscher Wahrnehmung und Verhalten der Fahrzeuglenker (zu dichtes Überholen) und gefährdet Velofahrende.

Forderungen:

- deutlich ausgebildeter und geschwindigkeitsreduzierender Ortseingang (Schnittstelle Tempo 80 - Tempo 50),
- Massnahmen zur Verbesserung der Veloführung in Zusammenhang mit Massnahmen zum Fussverkehr, da die Industriezone nicht mit einem Fussweg erschlossen ist,
- konstante Fahrbahnbreite oder klar erkennbare Übergänge zu unterschiedlichen Fahrbahnbreiten (keine schleifende Verschmälerung),
- Einbezug der künftigen Veloführung Richtung Neuenegg. Die Netzlücke „Korridor Neuenegg-Laupen“, Nr. 4, ist im Ausführungsprojekt zwingend über den Perimeter hinaus zu planen, bzw. zu verknüpfen.

**Sensebrücke:**

Der Sinn des Mehrzweckstreifens auf der Brücke ist nicht ersichtlich, da keine Querungs- oder Abbiegemöglichkeiten bestehen.

Forderung: Das Projekt ist diesbezüglich zu optimieren (z.B. Velostreifen, breitere Trottoirs).

**Bösingenstrasse:** (Projektperimeter bis zum Kreisel)

Auch hier ist uns der Sinn des Mehrzweckstreifens nicht klar.

Forderung: Zu Gunsten der Velofahrenden und FussgängerInnen ist der Abschnitt Bösingenstrasse zu optimieren – z.B. Velostreifen, breitere Trottoirs.

**Randsteine:**

Aus den Unterlagen geht nicht hervor, wie die eingesetzten Rampentypen bei Randabschlüssen genau aussehen.

Forderung: Alle Ränder, die von Velos überfahren werden müssen/können, dürfen maximal 25% Gefällsbruch aufweisen. Dies bedeutet bei 4 cm Höhe eine homogene Rampe auf eine horizontale Länge von 16 cm, bei 6 cm Höhe auf eine Länge von 24 bis 30 cm. Beide Randsteintypen sind auch für Sehbehinderte normgerecht. 3 cm senkrecht oder 4 cm schräg mit einreihig gestürztem Stein wären nicht veloverträglich.

**Veloparkplätze Bike+Rail:**

Aus den Plänen ist nicht ersichtlich, wie FussgängerInnen und Velofahrende vom nördlichen Brückenkopf zum neuen Perron gelangen und retour. Zudem sind gemäss Plan ca. 175 B+R-Plätze nördlich und ca. 120 B+R-Plätze westlich des Bahnhofs geplant, total ca. 295 Plätze; In den Auflageakten ist von insgesamt 243 B+R-Plätzen die Rede – ein Widerspruch, oder ist ein Teil der B+R-Plätze als Moto-Abstellplätze geplant? (hiervon ist in den Auflageakten allerdings nirgends die Rede). Beim B+R nördlich des Bahnhofs ist offenbar kein Wetterschutz geplant, im Gegensatz zu den ca. 120 Veloabstellplätzen westlich des Bahnhofs.

Forderungen: Ein attraktiv ausgestalteter, mind. 4 m breiter Zugang vom nördlichen Brückenkopf zum Perron und Bahnhofplatz. Wenn die Veloabstellplätze zwischen Villa Freiburghaus und Sense dereinst voll belegt sein sollten – und dies ist sicherlich der begehrtere B+R-Standort – sollten Parkplatzsuchende auf direktem Weg – unter Rücksichtnahme auf FussgängerInnen – ohne Umweg zu den Veloabstellplätzen nördlich des Bahnhofs gelangen können.

Primär müssten die Veloabstellplätze nördlich des Bahnhofs überdeckt sein, anstelle der Veloabstellplätze zwischen Villa Freiburghaus und Sense (zwecks ausgewogener Auslastung der beiden Standorte).

**IV.Rechtsbegehren:** Das Projekt ist erst zu genehmigen, wenn die aufgeführten Punkte hinsichtlich Verkehrssicherheit und Velosicherheit gelöst, bzw. optimiert sind.

Besten Dank und freundliche Grüsse

Pro Velo Kanton Bern

Gabriella Bolliger, Geschäftsführerin