

Stadt Bern, Verkehrsplanung
Ch. Bähler/ F. Boller

(per Mailversand)

Bern, 6. November 2017

Stellungnahme Velorouten/ Fragen 2. Priorität

Lieber Christoph, lieber Florian
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Euch für die Rückmeldung zu unseren Eingaben zu den Velohaupttrouten (Fragen 1. Priorität) anlässlich der QM3-AG vom 21. August 2017. Wir nehmen diese so zur Kenntnis. Gerne nehmen wir die Möglichkeit wahr, auf die Fragen der 2. Priorität Stellung zu nehmen.

A) Konfliktstellen/ «Hot-Spots» mit dem MIV, ÖV oder dem Fussverkehr?

Effingerstrasse stadtauswärts: Abbiegespur nach links in die Brunnmattstrasse (wie Tram 6): Beim direkten Abbiegen nach links klemmt die geradeaus führende MIV-Spur das Velo zwischen den Schiene ein.

Effingerstrasse stadteinwärts: Zwischen der Einmündung Brunnmattstrasse und der Einmündung Belpstrasse in Fahrtrichtung Innenstadt liegen die Parkplätze auf dem Trottoir praktisch mit der Trottoirkante bündig. Wird man von einem Tram überholt, bleibt nur sehr wenig Platz zwischen Tram und Trottoirrand. Wehe, wenn jemand eine Autotür öffnet... Vorschlag: Parkplätze um ca. 40-50 cm in Richtung Häuser verlegen, um die Situation zu verbessern.

Laupenstrasse, Effingerstrasse: Viele, für Velotempo nicht koordinierte Ampeln bremsen den zügigen Veloverkehr. Könnten diese besser koordiniert werden?

Verengung des Strassenraums bei der Einfahrt aus dem Bubenberplatz in die Laupenstrasse (nach Kreuzung mit Schanzenstrasse): Wenn zwei Autos nebeneinander auf den beiden MIV-Spuren fahren, bleibt kaum Platz für Velofahrende. Keine Radstreifen, zu wenig Platz für Velofahrende.

Kreuzung Zieglerstrasse/Effingerstrasse:

Kommt man auf der Zieglerstrasse von der Laupenstrasse her und biegt bei der Kreuzung westwärts in die Effingerstrasse, besteht ein Konfliktgrün zum Fussgängerübergang über die Effingerstrasse. Die Ecke beim Gebäude KV ist unübersichtlich, der Übergang für Fussgänger mitunter gefährlich, weil Autos meist mit hoher Geschwindigkeit von der Zieglerstrasse rechts in die Effingerstrasse einbiegen.

Der MIV von der Zieglerstrasse Richtung Effingerstrasse sollte verlangsamt werden (Bodenmarkierungen? Geschwindigkeitsreduktion? Blinklicht?)

Einfahrt aus der Bundesgasse in die Effingerstrasse (nach Hirschengraben): Verengung des Strassenraums bei der. Wenn zwei Autos nebeneinander auf den beiden MIV-Spuren fahren, bleibt kaum Platz für Velofahrende. Keine Radstreifen, zu wenig Platz für Velofahrende. Zudem schlechter Zustand des Strassenbelags der Effingerstrasse und Gefahr durch Parkplätze unmittelbar am Fahrbahnrand (Türen, die geöffnet werden).

Tramline 7/8 Höhe HSt. Kaufmännischer Verband (stadteinwärts) und HSt. Brunnmatt (stadtauswärts): Tramschienen laufen näher zum Trottoir wegen der Haltestelle. Die Velos werden an den Rand gedrückt. Die Gefahrenstelle ist für ortsunkundige Velofahrer_innen nicht gut sichtbar, bzw. kenntlich gemacht.

Velo-Übergang Eigerplatz Tschannerstrasse – Coop – Mühlemattstrasse: Die Veloführung über die Zieglerstrasse ist unklar, für Ortsunkundige ist es schwierig, sich zu recht zu finden.

Von der Tschannerstrasse in Richtung Mühlemattstrasse besteht zwar in der Tschannerstrasse eine Links-Abbiegespur für Velos, die nach Überqueren der MIV-Spuren entlang der neuen ÖV-Haltestelle in die Zieglerstrasse führt. Gleichzeitig besteht auch ein (nicht sehr gut sichtbarer) Veloübergang rechtwinklig zu den Tramschienen direkt bis vor die neue Treppe vor der Coop-Filiale. Die Geometrie aus Richtung Tschannerstrasse ist ungünstig (zuerst relativ enge Rechts- und auf dem Trottoir Links-Kurve nötig).

Sehr ungünstig sind sodann die Absenkungen der Trottoirränder in beide Fahrtrichtungen; sie sind nur ca. 20 cm breit. Ein Kreuzen von 2 Velos ist fast unmöglich. Von der Tschannerstrasse herkommend Richtung Mühlemattstrasse führt die Spur zudem äusserst nahe am neuen Geländer der seitlichen Treppe zur Coop-Filiale vorbei. Analoges gilt auch für den Übergang von der gemeinsamen Fussgänger-/ Velofläche entlang der Stirnseite des Coopgebäudes in die Mühlemattstrasse.

Ein Absenken auf der gesamten Breite der Veloübergänge würde die Situation entschärfen und ein paar wenige Markierungen auf dem Boden die Veloführung verbessern.

Fehlende Radstreifen/ zu wenig Platz auf Hauptverkehrsachsen mit Tempo 50: Zieglerstrasse, Schwarztorstrasse (insbesondere zwischen Brunnmattstrasse und Zieglerstrasse), Weissensteinstrasse (über weite Strecken), Seftigenstrasse (zwischen Knoten Sandrainstrasse und Knoten Monbijoustrasse).

Neben den fehlende Radstreifen auf der Morillonstrasse sind dort sehr enge Platzverhältnisse und als zusätzliche Schwierigkeit verkehrt der Gelenkbus mit hohem Takt.

Fehlende Haltestellen-Umfahrungen: Bei fast allen Tram-Haltestellen der Linien 3, 6 sowie 7 und 8 gibt es keine solchen. Bei den Haltestellen Schlossmatte und Steigerhubel wäre genügend Platz für Veloumfahrungen hinter den Haltestellen vorhanden, so das mit geringem Aufwand Umfahrungen erstellt werden könnten.

Ganz generell sollte durch geeignete Massnahmen aber verhindert werden, dass das Trottoir vor den Läden an der Schlossstrasse als unkontrollierte Umfahrung von Tramhaltestellen (insbesondere durch Autos!) benutzbar ist.

B) Wo sind Mischverkehrsflächen (FG-Velo) weiterhin sinnvoll?

Um die Fussgänger und vorallem die Velofahrer darauf aufmerksam zu machen, dass sie sich in einer Mischzone für Velos und Fussgänger befinden, sollte dies eindeutig markiert werden (farbiger Bodenbelag o.ä.). Eine Sensibilisierung soll die gegenseitige Rücksichtnahme fördern.

Die Stellungnahme wurde von der Delegiertenversammlung vom 6. November 2017 mit 9 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 4 Enthaltungen verabschiedet.

QM3 – Quartiermitwirkung Stadtteil 3
Daniel Imthurn, Präsident

Claudia Luder, Geschäftsleiterin

Kopie an:

- Simon Bühler, Projektleiter TVS, Sanierung Eigerplatz