

Mitwirkung an der Verkehrssanierung «Emmentalwärts»

Vielen Dank für das Vorliegende Projekt, und für die Möglichkeit im Rahmen der Mitwirkung unsere Anliegen einzubringen.

Pro Velo Emmental setzt sich ein für gute Radverbindungen. Auf kurzen Strecken ist das Velo eine ideale Fortbewegungsart.

Mit der Kombination von Fahrrad und dem öffentlichen Verkehr ist es möglich, die Mobilität umweltverträglich abzuwickeln. Mit guten Radverbindungen kann dies gefördert werden.

Verkehrslösungen sollen RadfahrerInnen, FussgängerInnen und auch für den motorisierten Verkehr zielführend sein. Zudem ist es uns wichtig, auch die Wohnqualität im betroffenen Gebiet im Auge zu behalten. Diese wird vor allem durch Lärm und der Gefahr, verursacht durch Motorfahrzeuge beeinträchtigt.

Das Projekt enthält viele Verbesserungen für den Langsamverkehr (LV).

Unsere Mitwirkung ist auf punktuelle Verbesserungen der Rad und Fusswege ausgerichtet. Mit zum Teil kleinen und kostengünstigen Veränderungen kann viel erreicht werden.

Da es sich dabei oft um Anliegen handelt, die grössere oder mehrere Streckenabschnitte betreffen, stellen wir diese hier in einer Liste dar und nicht auf dem offiziellen Mitwirkungsformular.

1. LV mit Pendlern im Fokus

Der LV innerhalb der Verkehrssanierung soll stark auf die Pendler ausgerichtet sein. Besonders viele Pendler hat es zu und ab den Bahnhöfen Burgdorf und Hasle.

- Alle neuen Radwege und Radspuren sollen möglichst von E-Velos-45 befahren werden dürfen, d.h. es ist eine genügende Breite vorzusehen, insbesondere natürlich bei gemischtem Verkehr mit Fussgängern.
- Die Radwege sollen nur durch minimale, abgeschrägte Randsteine von Fahrbahnen und Fusswegen abgetrennt werden, damit sie im Notfall sturzfrei überfahren werden könnten.
- Bei allen wichtigen Querungen der Hauptachse sind konsequent kombinierte Fuss-/Veloquerungen zu realisieren die für Velos befahrbar sind (Velo-Furt neben den Fussgängerstreifen), ideal mit Warteraum in der Mitte.

2. Geschwindigkeitsbeschränkungen

Unerlässlich zur Erhöhung der Sicherheit, zur Verstetigung des Verkehrsflusses sowie zur Lärmreduktion.

- Unbedingt sollten auch häufige Geschwindigkeitswechsel und damit ein «Schilderwald» vermieden werden.
- Eines der tauglichsten, einfachsten und kostengünstigsten Mittel zur Lärmreduktion!
- Einheitlich max. 50 km/h auf der ganzen Strecke, mindestens aber auf den Abschnitten mit Langsamverkehr.

3. Umwegverkehr verhindern

Schon heute fährt viel Schwerverkehr zwischen den Autobahnanschlüssen Kiesen, Kirchberg und Sursee via Emmental, um die LSVA-Abgaben tief zu halten. Dieser unerwünschte Verkehr wird mit einem Strassenausbau zunehmen.

- Es sind Massnahmen zu treffen, um den Umwegverkehr, insbesondere beim Schwerverkehr, zu verhindern.

4. Radstreifen

Velospuren erhöhen die Sicherheit und vor allem das Sicherheitsgefühl für Radfahrer beträchtlich, beruhigen den Motorfahrzeugverkehr und sind pflegeleicht im Strassenunterhalt (z. B. für den Winterdienst). Auch wenn die Fahrspur verengt wird, sollten die Radstreifen durchgehend verlaufen, damit wird die Verengung für Autos auch besser sichtbar.

Überall dort, wo Velopendler nicht auf passende Radwege ausweichen können und wo Netzlücken zwischen Velowegen bestehen sind Radstreifen angebracht, insbesondere:

- Soweit möglich auf der Stadtdurchfahrt in Burgdorf
- **Spital bis zur Löwenkreuzung Oberburg unbedingt**
- Kreisel Biembach bis Kreisel Kalchofen erwünscht
- **Kreisel Kalchofen bis Bahnhof Hasle unbedingt**

5. Durchfahrt Burgdorf generell

Die vielen Massnahmen z. G. des LV fallen sehr positiv auf:

- Bahnunterführungen Buchmatt und Spital: Die Führung des MIV und des LV auf verschiedenen Niveaus erhöht die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden.
- Radstreifen und -wege.
- Busspuren für Radfahrer zugelassen. Wir gehen davon aus, dass Velofahrende an allen Dosierstellen zusammen mit dem Bus freie Fahrt haben oder früher Grün erhalten.
- Querungen mit Velofurten oder mit Ampelschaltern sind für Radfahrer sehr komfortabel und sicher.
- Wo immer möglich für Linksabbieger Mittelstreifen (als Einspurräume) einrichten.

6. Durchfahrt Burgdorf speziell

- **Kirchbergstrasse westlich der Abzweigung Zeughausstrasse:**
Velostreifen durchgehend signalisieren/zeichnen.
- **Kirchbergstrasse zwischen Tiergarten und Bahnunterführung:**
Aufgrund mehrerer kritischer Einmündungen (Eystrasse, Webereiweg/künftige Velostation Nord, Perronunterführung Ost, Dammstrasse/Typonsteg) müssten auf dem ganzen Abschnitt beidseitige Radstreifen und Strassenquerungen mit Mittelstreifen eingerichtet werden.
- **Gotthelfstrasse (Einmündung Gysnauweg bis Rösslikreisel):**
Dieser Abschnitt ist bereits heute recht gut gelöst.
Da viele Burgdorfer die zwei Kreisel kurz hintereinander meiden, ist (durch die Stadt) eine parallel verlaufende Alternative (Coop Sägegasse-Piazzetta-Kornhaus-Pestalozzipark-Farbweg) auszuarbeiten.
- **Sägegasse:**
Bereits umgestaltet und recht gut gelöst.
Stadteinwärts stockt der Autoverkehr durch Abzweiger zu Landi und Coop oft und blockiert die rechts fahrenden Velofahrenden. Ein Velostreifen oder velofahren auf dem wenig genutzten Trottoir würde die Situation verbessern.
Durch Schulhäuser und Sportanlagen, Einkaufszentrum, Hallen- und Freibad, Markthalle und Kulturhalle gibt es hier sehr viele Strassenquerungen durch LV. Gute und übersichtliche Querungshilfen (Fussgänger- / Mittelstreifen / Velofurten) an den richtigen Stellen sind hier besonders wichtig.

- **Emmentalstrasse: Abzweigung Heimiswilstrasse/Querung Burgergasse-Rütschelengasse:**
Wichtige LV-Verbindung vom Schlossmattquartier in die Oberstadt.
Vorschlag: auf dem Trottoir den Veloverkehr erlauben und beim Fussgängerübergang zur Rütschelengasse zusätzlich eine Velofurt einrichten.
- **Emmentalstrasse: Abzweigung Schmiedrain:**
Zweite wichtige LV-Verbindung der Schlossmatt zur Oberstadt (Stadtbibliothek, Musikschule, Gymer).
Auf dem zurückversetzten Trottoir das Velofahren zulassen und beim Fussgängerübergang zusätzlich eine Velofurt realisieren.
- **Lyssachstrasse:**
Auf dieser für den Veloverkehr gefährlichen, aber intensiv genutzten Verbindungsstrasse nach Lyssach sind beidseitig durchgehende Velostreifen unbedingt erforderlich.
- **Oberburgstrasse:**
Velostreifen mindestens zwischen den Abzweigungen Elfenweg/Thunstrasse und Hofgutweg (Teil des Radingweges). Bei beiden Fussgängerübergängen zusätzlich Velofurten einrichten.
- **Unterführung Spital:**
Grundsätzlich positiv.
Sowohl die Langsamverkehrsbrücke als auch der Bahnübergang müssen deutlich verbreitert werden, da sehr viel begangen/befahren.
Eine Verlängerung der Überdeckung wäre zur Verbindung der Quartiere sehr wünschenswert.
- **Oberburgstrasse südlich des Kreisels Spital:**
Sehr wichtige Fortsetzung des Radingweges vom Steinhof her. Der Velostreifen muss hier unbedingt beidseitig von Kriesel zu Kriesel geführt werden.

7. Ortsdurchfahrt Oberburg

- Flächendeckend Tempo 30 erhöht die Lebensqualität massiv. Die Temporeduktion sollte möglichst rasch - schon vor dem Umbau - umgesetzt werden. Die Umgestaltung der Emmentalstrasse mit der Bepflanzung wertet den Strassenraum auf. Die neuen Parkplätze sind sinnvoll.
- Die Veloführungen bei den Kreiseln Nord und Süd (Unterführung und Bypass) ist sicher und sehr attraktiv für die Velofahrer - super!
- Radfahrer werden nach der Verkehrssanierung vermutlich vermehrt wieder die Emmentalstrasse als Verkehrs- und Durchgangsweg benutzen. Für sie kann es mit den Verengungen und Slalomfahrten mühsam und gefährlich werden, besonders im Winter. Es muss unbedingt darauf geachtet werden, dass durch Poller, Verengungen und Bäume auf der Emmentalstrasse das Gefahrenpotenzial für Velofahrer nicht vergrössert wird und auch die Schneeräumung problemlos möglich ist.
- Radfahrer sollen auch in den Verengungen problemlos ein Motorfahrzeug kreuzen können.
- Auf der ganzen Länge sollten Radstreifen eingerichtet werden; das Trottoir müsste ausschliesslich dem Fussverkehr zur Verfügung stehen.
- Um zu erreichen, dass der Verkehr von und nach Krauchthal den Weg durch den Tunnel benutzt und nicht «Schleichwege» durch Oberburg sucht, müssten weitere Strassen (z. B. die Schwandgasse als Schulweg) Tempo 30 erhalten und durch entsprechende Signalisationen (z. B. «Zubringer») für den Durchgangsverkehr gesperrt werden.
- Die Emmentalstrasse wird vermutlich trotz Umfahrungstunnel immer noch stark befahren sein. Deshalb sollten für die Schüler einige wichtige Fussgängerstreifen trotz Tempo-30-Regime beibehalten werden.

8. Oberburg Kriesel Süd bis Tschamerie

- Der neue Radweg entlang der BLS von Oberburg nach Hasle verbessert die Situation für die Radfahrer von Burgdorf nach Hasle.

Für Einwohner von Oberburg braucht es zusätzlich eine Verbesserung auf der Emmentalstrasse und eine durchgehende Langsamverkehrsverbindung nach Hasle westlich der Emmentalstrasse.

- Radfahrer und Fussgänger teilen sich oberhalb des Kreisels Süd in Oberburg das schmale Trottoir. Als Schulweg ist diese Situation gefährlich.
- Von der Phytomed zum Ziegelgut ist für Velos und Fussgänger kein Durchkommen möglich ohne die Emmentalstrasse zu überqueren. Nur 300m fehlen um eine durchgehende Radverbindung zwischen Oberburg und Hasle zu realisieren. Diese Netzlücken sollte angesichts der steigenden Verkehrszahlen dringend geschlossen werden. Der Radstreifen endet Emmental aufwärts mitten auf der Strecke.
- Die neue Bushaltestelle mit der Mittelinsel in der Tschamerie verbessert die Situation damit Fussgänger die Strasse überqueren können. Wie überholen Radfahrer den wartenden Bus?
- Sichere und einfache Querung für Radfahrer bei der Einfahrt vom Flurweg / Ausfahrt Steffen bei der Phytomed in die Kantonsstrasse Richtung Oberburg ermöglichen.

9. Bestehende (kantonale) Radwege in Hasle vernetzen

- Der nicht ganz einfachen und gefahrlosen Verbindung der beiden Radwege Oberburg - Hasle und Hasle - Lützelflüh muss besondere Beachtung geschenkt werden.
- Soll wie vorgesehen der Radweg in Hasle über die Emmenstrasse weitergeführt werden, hätte dies umfangreiche Anpassungen auf der Parzelle 1746 zur Folge, wo die Emmenstrasse nur als enger und unübersichtlicher Quartier-Fussweg angelegt ist. Wir schlagen deshalb die Weiterführung des Radweges nach der Unterführung vom Pfarrweg über die (gemeindeeigene) Kalchhofenstrasse (Parzelle 1579) vor und von dieser auf die Kantonsstrasse bis zum Bahnhof. Über entsprechende Anpassungen äussern wir uns unter Punkt 10.

10. Sicherheitsdefizit Kalchhofenstrasse Hasle

Die Kalchhofenstrasse ab Kalchhofenkreisel bis Bahnhof Hasle sowie auch der Zubringer Dorfstrasse Hasle werden durch Langsamverkehr intensiv genutzt (Bahnhofpendler, Schüler des Oberstufenzentrums Rüegsauschachen, Hausfrauen für die Einkäufe in COOP Rüegsauschachen und Migros Hasle, Pendler über die Radwege).

Für den Langsamverkehr besteht mit der vorgesehenen Planung (noch) ein Sicherheitsdefizit:

- Kalchhofen: Sichere und rasche Strassenquerung für Velopendler, die vom Radweg Oberburg-Hasle her kommend Richtung Bahnhof weiterfahren wollen (Velofurt mit Mittelstreifen oder -insel).
- Durchgezogene Radstreifen wenn möglich beidseitig, zwingend aber mindestens bergwärts. Wenn nötig auch zu Lasten der Spurbreiten für den Motorfahrzeugverkehr und des schmalen Trottoirs Ampel-Bahnhof Westseite (evtl. aufheben).
- Mittelstreifen bei der Ampel für Linksabbieger vom Bahnhof her (mindestens wie heute vorhanden, besser noch etwas grösser).
- Rechtsabbiegen bei der Ampel für Velofahrer vom Dorf her sollte ohne Wartezeiten möglich sein: kein Vortritt, aber mit Veloampel permanent grün (oder rasch geschaltet).

11. Bahnhofplatz Hasle-Rüegsau

- Direkte sichere und rasche Strassenüberquerungen (z. B. ab Bahnhof Hasle in Richtung Oberburg) wenn möglich für Radfahrer befahrbar machen (Velofurt neben dem Fussgängerstreifen mit Mittelstreifen oder -insel).

12. Langsamverkehr Riefershäusern Hasle

- Ist zweckmässig gelöst; wichtig: gute und sichere Zufahrt zu Migros auch für Zweiräder (von Norden und von Süden her).

Vielen Dank für die Prüfung und wo möglich rasche Realisierung unserer Anliegen.

31. Mai 2019

Aus dem Vorstand von Pro Velo Emmental

Susanne Deierlein, Oberburg

Klaus Bangerter, Oberburg

Kurt Gygax, Burgdorf