

Einschreiben

Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland
Poststrasse 25
3071 Ostermundigen

Bern, 26. September. 2012

Einsprache von Fussverkehr Bern

Einsprecherin / Einsprecher

gegen

Bernmobil/EWB/Tiefbauamt Stadt Bern

Baugesuchstellerin

betreffend

Gesamtsanierung Marktgasse Teilprojekt 2, Planaustauschverfahren

A Formelles

Die Einsprachefrist läuft bis und mit 12. Oktober 2012; sie wird mit dem vorliegenden Eingabedatum der Einsprache eingehalten.

Fussverkehr Bern (FV Bern) ist der Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger im Kanton Bern und ist eine Sektion von Fussverkehr Schweiz. Er vertritt Junge, Kinder, Alte, Behinderte, Frauen und Männer, Personen mit Kinderwagen, mit Gehhilfen und Rollstuhlfahrende.

B Generelle Feststellung

Allein den nördlichen Teil der Marktgasse passieren täglich ca. 100'000 Personen (*Untersuchung Uni Bern*). Damit gehört die Marktgasse zu den wichtigsten Fussgängerbeziehungen in der Stadt Bern. Sie wird zudem sehr vielfältig genutzt: Als Erschliessungsraum für den öV (Tram und Bus), für

die Anlieferung der vielfältigen und dichten Nutzungen, als Flanierzone, als Pausen-/Erholungsraum, für Demonstrationen und Feste (bspw. Fasnacht) - kurz ein sehr multifunktionaler und dicht genutzter Raum. Solche Flächen müssen möglichst eben sein, da sonst die Unfallgefahr gross ist.

C Rechtsbegehren / Anträge

1. Die Lauben sind Fussgängerbereiche

Die Lauben in der Marktgasse stehen entsprechend dem hohen Verkehrsaufkommen als Hauptfussgängerbereich zur Verfügung und sind dementsprechend zu gestalten. Auch für Sehbehinderte muss der Durchgang möglich sein.

FV Bern fordert, dass der vom Stadtrat verbindlich überwiesene Antrag ('Die Lauben sind als behindertengerechte Fusswege in den Planungssperimeter 'Sanierung Marktgasse' mit einzubeziehen') in der Vorlage ersichtlich sein muss.

2. Die Marktgasse ist ein Fahrbahnbereich

Die Marktgasse ist eine Strasse (ein Fahrbahnbereich) und steht den Fussgängerinnen und Fussgängern nur ergänzend zur Verfügung. Auch zur Verhinderung von Stürzen, muss diese eben gestaltet sein.

FV Bern fordert den Verzicht auf einen 4cm Schrägabsatz am Rand der Fahrbahn.

Die Marktgasse ist eine Strasse und deshalb sollte als konsequente Schlussfolgerung auch auf die weisse Linie verzichtet werden.

3. Die Haltestelle Bärenplatz/Spitalgasse

Die Haltestellenfläche ist so zu gestalten, dass sie sowohl die Anforderungen der Behindertengerechtigkeit als auch weitere Aspekte erfüllt, wie städtebauliche Qualitäten, geringe Trennwirkung, gute Querbarkeit der Fahrbahn usw.

Die Behindertengerechtigkeit (Rollstuhl) soll durch eine 'Kissenlösung' gewährleistet werden. (Punktueller Erhöhung des Perrons auf einen niveaugleichen Einstieg bei der zweitvordersten Tür des Trams.) FV Bern hatte bereits in der ersten Einsprache darauf hingewiesen. Möglich wäre auch die heutige Lösung: 12cm Haltstellenkante, 80cm Gleisabstand. Fussverkehr Bern bevorzugt die Kissenlösung.

4. Übergang Bärenplatz/Waisenhausplatz

Beim geplanten Durchgang von 5m sind auch die Fussgängerströme zu beachten. Für die Abwicklung von Anliefer-, Velo- und Fussgängerverkehr ist der geplante Durchgang viel zu schmal. FV Bern fordert einen ebenen Durchgang vom Waisenhausplatz zum Bärenplatz über die Marktgasse von mindestens 10m. Zur Verdeutlichung der Abgrenzung zwischen Fahrbahnbereich und Querungsberbereich empfehlen wir eine Rillenlösung, wie sie z.B. auch im Dresdener Bahnhof angewendet wurde.

Ausserdem muss unbedingt der bereits stattgefundene Wettbewerb zur Platzgestaltung, für dessen Umsetzung vor vielen Jahren bereits ein Kredit gesprochen wurde, hier beigezogen werden. Die Sanierung der Gleisbetten in der Marktgasse und die Gestaltung der Haltestelle Bärenplatz muss unbedingt in Abstimmung mit den Plänen für die Sanierung Bärenplatz/Waisenhausplatz gebracht werden. Denn bei der jetzt geplanten 'Kantenlösung' bestehen unmittelbe Schnittstellen zum Wettbewerb.

5. Waaghausgässchen/Käfiggässchen

FV Bern fordert eine neue Lösung für das Waaghausgässchen und das Käfiggässchen. Der, vom Stadtrat von Bern überwiesene Antrag ('Der Anlieferverkehr muss besser kontrolliert und organisiert werden'), muss hier aufgezeigt werden.

Im Bereich 'Übergang Marktgasse' fordert FV Bern eine Gestaltung, die einer Trottoirüberfahrt entspricht. Hinter den Lauben muss die gleiche taktile Kante erstellt werden, die bereits auf der Strassenseite besteht. Auf die 3cm Kante quer zum Fussgängerstrom ist zu verzichten.

C Begründungen

Zu 1. Die Lauben sind Fussgängerbereiche

Die Lauben sind öffentliche Verkehrswege (siehe auch BO 06, Art. 65, Abs. 2; Art. 85, Abs. 1). Zudem hat der Stadtrat von Bern am 28.06.2012 zur Abstimmungsvorlage 'Marktgasse: Gesamtsanierung Teilprojekt 2' folgenden Antrag überwiesen: Die Lauben sind als behindertengerechte Fusswege in den Planungssperimeter 'Sanierung Marktgasse' mit einzubeziehen'. Dieser überwiesene Antrag muss in der Vorlage ersichtlich sein.

Die Belebung der Lauben durch Verkaufsauslagen ist grundsätzlich zu begrüessen. Sie machen einen wesentlichen Teil des Charmes der Berner Altstadt aus. Die Lauben sollen aber den Anforderungen der Sehbehinderten besser gerecht werden. Die Anforderungen an die Auslagen und

die Verkaufsstände sind dazu neu zu definieren und nötigenfalls einschränkende Massnahmen vorzusehen. Dabei soll im Gespräch mit Behindertenorganisationen und den Detailhandelsgeschäften nach Lösungen gesucht werden.

Zu 2. Die Marktgasse ist ein Fahrbahnbereich

Wenn die Lauben als Fussgängerbereich genutzt werden ist der Fahrbahnbereich eine Strasse. Allerdings gehört die Marktgasse zu den wichtigsten Fussgängerachsen in der Stadt Bern.

Da die Fussgängerströme nicht einzig in den Laubengängen abgewickelt werden können, muss auch die Fahrbahn als Fussgängerfläche dienen. Solche Räume müssen entsprechend gestaltet werden, eben und ohne Absätze.

Die geplante Schrägkante ist insbesondere für ältere Menschen eine Stolperfalle und für Behinderte nicht logisch. Sie vermittelt eine unlogische Abgrenzung. Der Bereich, welcher hier speziell gestaltet wird, ist oft stundenlang verstellt mit parkierenden Anlieferfahrzeugen, also nicht begehbar!

Das sehr hohe Aufkommen des Anlieferverkehrs ist für die FussgängerInnen ein weiteres Problem, denn oft sind sie gezwungen, sich zwischen den LKW's durchzuschlängeln. Das ist nicht immer einfach!

Da die Marktgasse auch des Öfteren für Grossveranstaltungen genutzt wird, ist auch diese Nutzung in Bezug auf die Bodengestaltung zu beachten.

Absätze, Kanten, Höhen und Tiefen auf dieser Strasse führen zu zusätzlichen Unfällen. Zu erwähnen wäre hier noch, dass das ursprüngliche Projekt eben war, ohne Gefälle und Schrägkanten.

Die nun vorgenommene Projektänderung ist eine massive Abweichung zum ursprünglichen Baugesuch und legitimiert die Einsprache.

Zu 3. Die Haltestelle Bärenplatz/Spitalgasse

Die Haltestellenfläche weist von der Haltestellenkante aus in Richtung Lauben ein Gefälle von 7% auf. Das ist viel zu gross und für viele Leute sehr schwer begehbar. Kommt hinzu, dass die Fahrgäste sich auch hier oft zwischen den Anlieferverkehr durchzwängen müssen.

Mit der Haltestellenkante von 24cm über 60m entsteht hier eine 'Schlucht', die für viele Leute nicht mehr querbar ist. Bei einem so hohen Aufkommen von FussgängerInnen (ca. 100'000 pro Tag) und stundenlangen parkierenden Anlieferverkehr muss der Haltestellenbereich für Alle überall querbar sein.

Ausserdem muss hier erwähnt werden, dass bei einem Achsabstand von 1.40m (Gleisabstand 90

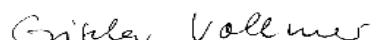
cm) mit einer Haltestellenkante von 24cm längst nicht alle Trams und Busse eine ebene, lückenlose Einstiegsmöglichkeit gewährleisten.

Obwohl die Strasse mit einem Fahrverbot versehen ist, ist der zugelassene Anliefer- und Zubringerverkehr sehr hoch und entspricht im Umfang einer verkehrsbelasteten Sammelstrasse (ohne Fahrverbot). Namentlich in den Morgenstunden aber auch am Nachmittag ist die Strasse oft mit Fahrzeugen überstellt. Das Gehen auf der Fahrbahn zwischen dem ÖV und den Lieferfahrzeugen ist äusserst anspruchsvoll. Es können keine festen Gehbereiche ausgedehnt werden.

Zu 4. Übergang Bärenplatz/Waisenhausplatz

Die gestaffelte Sanierung der Marktgasse und danach des Waisenhausplatzes und des Bärenplatzes findet FV Bern sehr unökonomisch. Zumal hier mit der neuen Kantenlösung unmittelbare Schnittstellen zum Wettbewerbsprojekt bestehen.

Freundliche Grüsse



Gisela Vollmer

Geschäftsführerin Fussverkehr Bern

BO Art. 65 und 85

Art. 65 Parkierung von Motorfahrzeugen in der Altstadt

1 In der Altstadt dürfen unter Vorbehalt der folgenden Ausnahmen keine weiteren öffentlichen und privaten Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden:

a. Obere Altstadt: Die zur Schaffung von fussgängerinnen- und fussgängerfreundlichen Zonen aufzuhebenden oberirdischen Parkfelder und andere oberirdische Parkfelder dürfen im Verhältnis 1:1 durch unterirdische Parkplätze in bestehenden und zu erweiternden Parkgaragen der Altstadt ersetzt werden.

b. Untere Altstadt: Die zur Schaffung von fussgängerinnen- und fussgängerfreundlichen Zonen aufzuhebenden oberirdischen Parkfelder und andere oberirdische Parkfelder dürfen im Verhältnis 1:1 durch unterirdische Parkplätze in bestehenden und zu erweiternden Parkgaragen der Unteren Altstadt ersetzt werden. Aufzuhebende Parkplätze im Sektor Zytglogge-Münsterplatz dürfen auch in bestehenden oder zu erweiternden Parkgaragen der Oberen Altstadt ersetzt werden.

2 Der Stadtrat legt die fussgängerinnen- und fussgängerfreundlichen Zonen fest (1).

(1) Reglement über die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen vom 21. August 1997 (Verkehrsmassnahmenreglement VMGR, SSSB 761.21).

Art. 85 Lauben

1 Die Lauben, einschliesslich des Durchgangs auf die Gassen und Plätze sind öffentliche Verkehrswege.

2 Der Bodenbelag in den Lauben ist aus historischen Steinplatten oder Gussasphalt auszuführen.

3 Die Laubenböden sind von den Grundeigentümern in gut begehbarem Zustand zu halten.

4 Alle baulichen Massnahmen und Renovationen haben dem Schutz der Altstadt Rechnung zutragen und sich in die bestehende Bausubstanz einzuordnen. Dies gilt insbesondere für die Material- und Farbwahl sowie die Einhaltung der Laubenfluchtlinie durch die Schaufensteranlagen.

5 Bei Neu- und Umbauten können Rekonstruktionen verlangt werden.

Zur Vorlage überwiesene Anträge vom Stadtrat, 28.06.2012

1. Der Anlieferverkehr muss kontrolliert und besser organisiert werden.
2. Die Lauben sind als behindertengerechte Fusswege in den Planungssperimeter 'Sanierung Marktgasse' mit einzubeziehen.
3. Die Haltestelle Bärenplatz wird z.B. mit einem Haltestellenkissen ausgestattet, auf eine ca. 60 m lange Haltekante mit Kasseler Sonderbord Plus wird verzichtet.
4. Bei der Anschaffung von zukünftigen Trams sind die Eigenschaften und Folgen der speziellen Altstadtsituation in Bern zu beachten.