

**Interessenverband der Velofahrenden**

Birkenweg 61 | Postfach 6711  
CH-3001 Bern  
Tel 031 318 54 12 |  
sekretariat@pro-velo-be.ch | www.pro-velo-be.ch

Regionalkonferenzen Bern-Mittelland und  
Entwicklungsraum Thun  
z.H. Eva Vontobel (per E-Mail)

Bern, 3. Juni 2022

## **VHR Münsingen-Thun, Vernehmlassung Variantenstudium, Stellungnahme Pro Velo Kanton Bern**

Sehr geehrte Damen und Herren

Pro Velo wurde seit Beginn der Planungsstudie in die Arbeiten einbezogen, wofür wir bestens danken.

Wir haben das vorliegende Variantenstudium Pro Velo – intern vernehmlasst. Wir nehmen hiermit gerne die Gelegenheit wahr, dazu Stellung zu nehmen.

### **Allgemeines**

Wir begrüssen es sehr, dass mit den vorliegenden Planungsstudien die Linienführung geklärt und (in einem nächsten Schritt) Massnahmen definiert werden. Die Unterscheidung in einen «langfristigen Zeithorizont» und einen «kurz-/mittelfristigen Zeithorizont» erscheint uns vom Ansatz her sinnvoll zu sein. **Wir regen eine weitere Differenzierung zwischen «kurzfristigen» Sofortmassnahmen (1-2 Jahre) und «mittelfristigen» (3-5 Jahre) Massnahmen an.** Angesichts der Zunahme des Veloverkehrs ist es aus unserer Sicht wichtig, dass die Umsetzung der Velohaupttrouten rasch an die Hand genommen wird und erste Sofortmassnahmen sichtbar werden.

Zu den drei Routen haben wir im Einzelnen folgende Bemerkungen:

### **Korridor A (Münsingen-Kiesen)**

- A1/A2 (Kurzfristig): Das unattraktive Stück auf der HVS Thalgutstrasse in Wichtrach mit 2 Linksabbiegern wäre aus unserer Sicht zu vermeiden, indem die VHR über den Stockerenweg und den Baumrütiweg geführt wird. Diese Linienführung wäre mit Vortritt für die Veloachse ("Velostrasse") zu versehen, um einen stetigen Fahrfluss zu ermöglichen. Beim Knoten Thalgutstrasse/Baumrütiweg/Birkenweg wäre eine Querungshilfe nötig, so dass die Strasse in zwei Etappen überquert werden kann. Verlauf gemäss Karte im Anhang 1.1.
- A4 (Mittelfristig): Es fragt sich, ob A4 nicht langfristig, sondern schon mittelfristig ins Auge gefasst werden sollte. Zumal der Weg Münsingen – Kiesen sehr stark befahren ist, da hier beide Linien (Richtung Heimberg und Uttigen) vereint sind. Hier sind Investitionen gut investiertes Geld, da sie vielen Velofahrenden Mehrwert bieten. Im Bereich Wichtrach wäre allenfalls eine sehr direkte Variante möglich, die zudem auch die Hauptstrasse unterqueren würde (doppelter Gewinn). Details gemäss Vorschlag im Anhang 1.2.

### **Korridor B (Kiesen-Thun via Uttigen)**

- B3/Uttigenbrücke (kurzfristig): Die Idee, Fuss- und Veloverkehr auf der Brücke zu trennen, unterstützen wir. Dazu müsste ein kurzes Stück Fussweg auf der westlichen Seite der Brücke neu erstellt bzw. der bestehende «Trampelpfad» verbessert werden. Dann würde der Fussverkehr auf dem westlichen Steg queren, der Veloverkehr auf dem östlichen Steg.
- B3/Uttigenbrücke (mittelfristig): Ach bei einer Trennung ist – unabhängig von einem SBB-Ausbau – zu prüfen, ob der Steg auf eine Breite von 2.00-2.50m verbreitert werden kann, so dass Velos auf der schon heute stark frequentierten Brücke gefahrlos kreuzen können. Diese Massnahme sollte aufgrund des hohen Handlungsbedarfs unbedingt bereits mittelfristig realisiert werden.
- B2: Hier ist eingehend zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, um kurz-/mittelfristig einen höheren Standard als heute zu erreichen; mit der Aussage «VVR-Standard nur schwer zu erreichen» sind wir nicht einverstanden. Die Uttigenstrasse selbst scheint uns für den Veloverkehr durchaus geeignet zu sein (Tempo 60 statt 80 auf der schmalen Strasse würde helfen). Im heutigen Zustand grosse Lücken sind hier die Zelgstrasse im Industriegebiet Uetendorf Allmend und das zweimalige Linksabbiegen, wenn man von der Zelgstrasse in die Uttigenstrasse gelangen möchte. Mögliche Massnahmen: Verkehrsberuhigung und Tempo 30 auf der Zelgstrasse, Sperrung der schmalen Bahnunterführung für den MIV (Polleranlage mit Busbevorzugung, Änderung der Signalisation), Neubau einer Rampe von der Zelgstrasse zur Uttigenstrasse über das Gelände des kantonalen Werkhofs (Strasseninspektorat Oberland-Nord).
- Querung Jungfraustrasse/Aarestrasse/Veloweg: Diese Querung kann für den Veloverkehr optimiert werden (idealerweise Vortritt auf der Veloachse).
- Verzweigung Velowege Franzosenweg/Veloweg entlang der Bahn: Hier bestehen ungünstige Sichtverhältnisse bei der Mini-Unterführung. An diesem Knoten wären Sofortmassnahmen nötig, um Kollisionen Velo-Velo bzw. Velo-Fussgänger\_innen zu vermeiden. Die Problemstelle ist den Behörden eigentlich bereits bekannt und als Massnahme im Agglomerationsprogramm enthalten (LV-N-2-f)
- Es ist aufzuzeigen, wie die Route kurz-/mittel-/langfristig bis zum Bahnhof Thun geführt wird. Diese Strecke ist im Agglomerationsprogramm bereits enthalten (LV-N-1b). Die Strecke wird in verschiedene Etappen geteilt. Die erste Etappe ab Bahnhof ist in der Ausführungsphase und für die zweite Etappe über die Allmendstrasse ist ein Wettbewerb geplant. Der dritte Abschnitt ist noch in der Variantenstudie. Bei diesem Abschnitt wäre es wichtig, dass der Anschluss an die VHR Thun-Münsingen funktioniert.

### **Korridor C (Kiesen-Thun via Heimberg)**

- C2 (Kurzfristig): Der Kreisel Rotachen ist ein Gefahrenherd für den Veloverkehr. Wir sind nicht zufrieden mit der Aussage «Kurz-/mittelfristig VVR-Standard nicht erreichbar». Hier sind Sofortmassnahmen für ein tieferes Tempo des MIV notwendig, durch überfahrbare «Rippen» im Innenring des Kreisels (analog Kreisel Mingerstrasse/Bolligenallee in Bern, siehe Bild im Anhang 1.3) und durch Bodenwellen in der Zufahrt vom Autobahnzubringer her. Insbesondere die Velo-Querung des Autobahnzubringers unmittelbar vor bzw. nach der Kreiselausfahrt erachten wir als kritisch. Neben den Bodenwellen könnte ein Fussgängerstreifen neben der Velofurt (analog des Kreiselarms Richtung Heimberg) zur Temporeduktion beitragen (siehe Anhang 1.3).
- C2 (Mittelfristig): Pro Velo bevorzugt Variante C2 (mit neuer Autobahnüberführung) als mittelfristige Lösung. Angesichts des hohen Verkehrsaufkommens Rotachen-Heimberg und des grosszügigen Strassenraums regen wir an, den Strassenraum neu aufzuteilen und die Velowege vom MIV baulich abzutrennen bzw. einen Beidrichtungsradweg mit genügender Breite auf der westlichen Seite der Kantonsstrasse zu realisieren (siehe Anhang 1.4).
- C4 ist mit Umwegen verbunden und lediglich eine Rückfallebene, falls C2 und die Sofortmassnahmen beim Kreisel Rotachen nicht möglich wären.

### **Anschlüsse Münsingen**

- Variante 1.1 (Schützenrütiweg, Äusserer Giessenweg) ist auch aus Sicht von Pro Velo die eindeutige Bestvariante für den Anschluss an die zukünftige Velohauptroute Münsingen (via ARA) – Belp- Wabern. Zudem dient sie als Zubringer zu den heutigen Freizeitrouten nach Belp (via Au sowie Mühle Hunziken). Für die Verbindung nach Rubigen oder Konolfingen ist sie nicht geeignet (siehe Anhang 1.5).

Wir danken Ihnen für die Prüfung unserer Vorschläge und freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit in diesem spannenden Projekt.

Freundliche Grüsse

Florian Boller (Pro Velo Kanton Bern, Bereich Infrastruktur)

Ruedi Scheidegger (Pro Velo Vertreter in der Begleitgruppe)

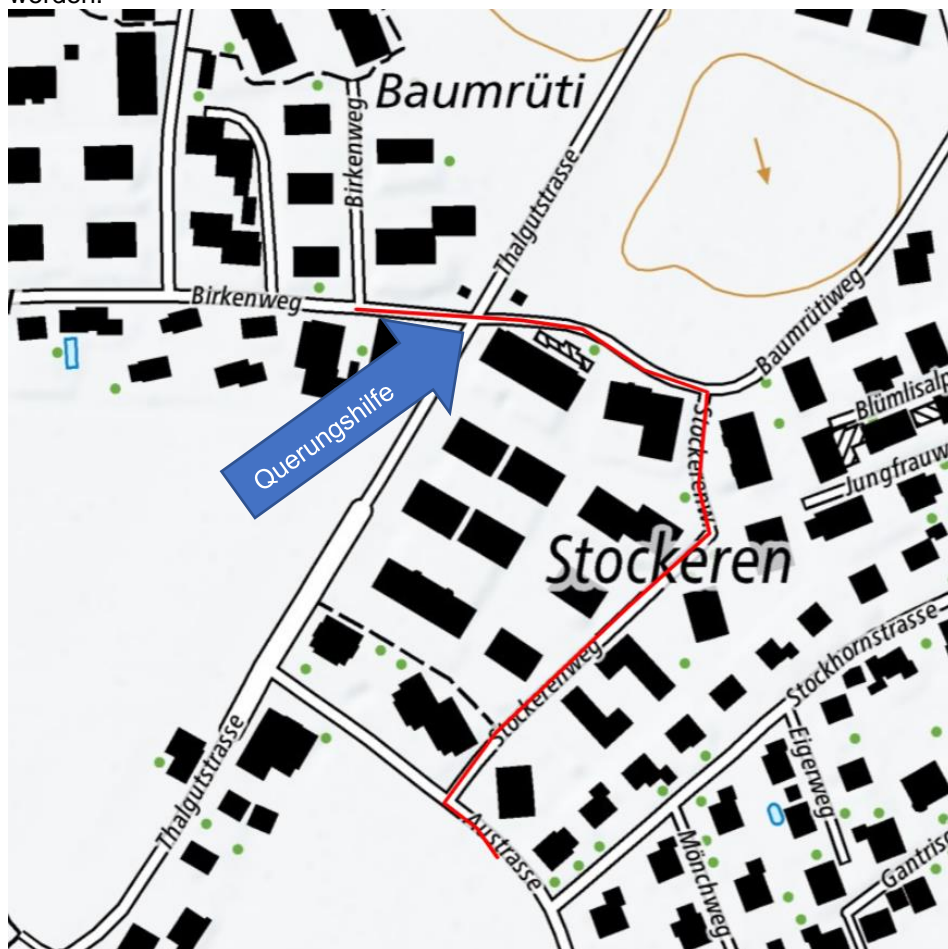
Adrian Christen (Präsident Pro Velo Thun)

Thomas Gfeller und Andreas Wiesmann (Pro Velo Ortsgruppe Münsingen)

# 1 Anhang

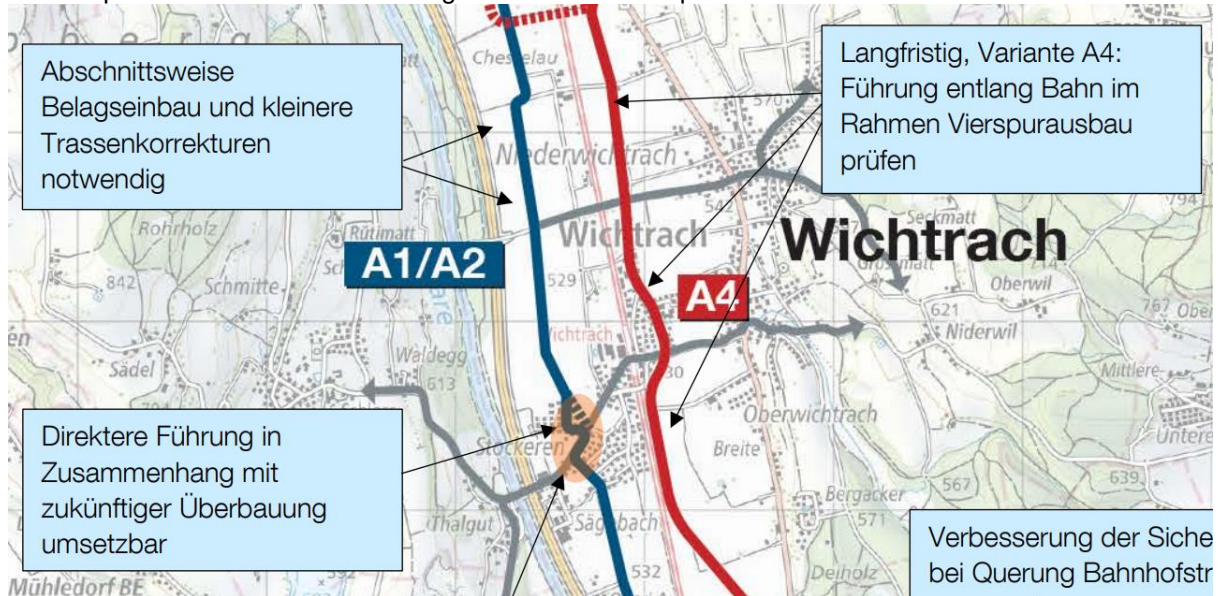
## 1.1 A1/A2 Wichtrach (Kurzfristig)

A1/A2: Das unattraktive Stück auf der HVS Thalgutstrasse in Wichtrach mit 2 Linksabbiegern wäre aus unserer Sicht zu vermeiden, indem die VHR über den Stockerenweg und den Baumrütiweg geführt wird. Beim Knoten Thalgutstrasse/Baumrütiweg/Birkenweg könnte eine Querungshilfe erstellt werden.

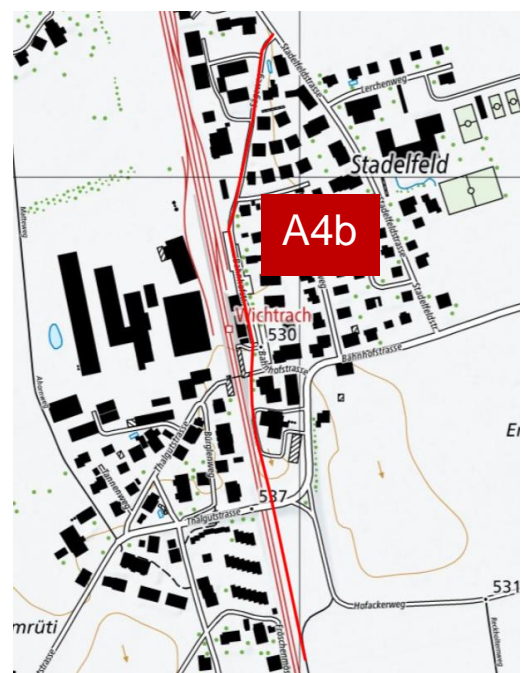
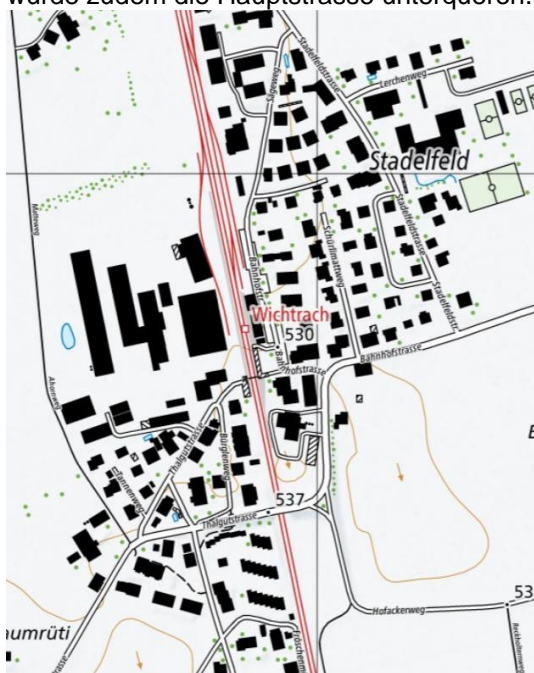


## 1.2 Variante A4b Wichtrach (Unterquerung Hauptstrasse)

A1/A2: Auch mit der direkten Führung in Zusammenhang mit zukünftiger Überbauung (gestrichelt) hat die Route in Wichtrach zwar kein Zick-Zack aber immer noch ein Zack drin. Dieser Stück führt entlang der Hauptstrasse und diese muss sogar auch noch überquert werden.



Stattdessen ist im Bereich Wichtrach eine Variante A4b zu prüfen. A4b wäre noch etwas direkter und würde zudem die Hauptstrasse unterqueren.





Knacknuss: 35m Radweg beim Rest. Bahnhöfli. Veloständer verschieben oder Gartenwirtschaft neu auf der angrenzenden Parzelle, welche dem gleichen Besitzer (FAMBAU Genossenschaft) gehört? Die direkte Lage vom Restaurant am neuen Radweg würde sicher zu neuen Kunden führen (Freizeitverkehr).



Weg bestehend. Asphaltierung notwendig



Bedürfnis nach einem Durchgang / Unterführung scheint bereits länger zu bestehen in der Gemeinde. Womöglich hat es am Geld gefehlt, dass diese nicht grösser ausgefallen ist?

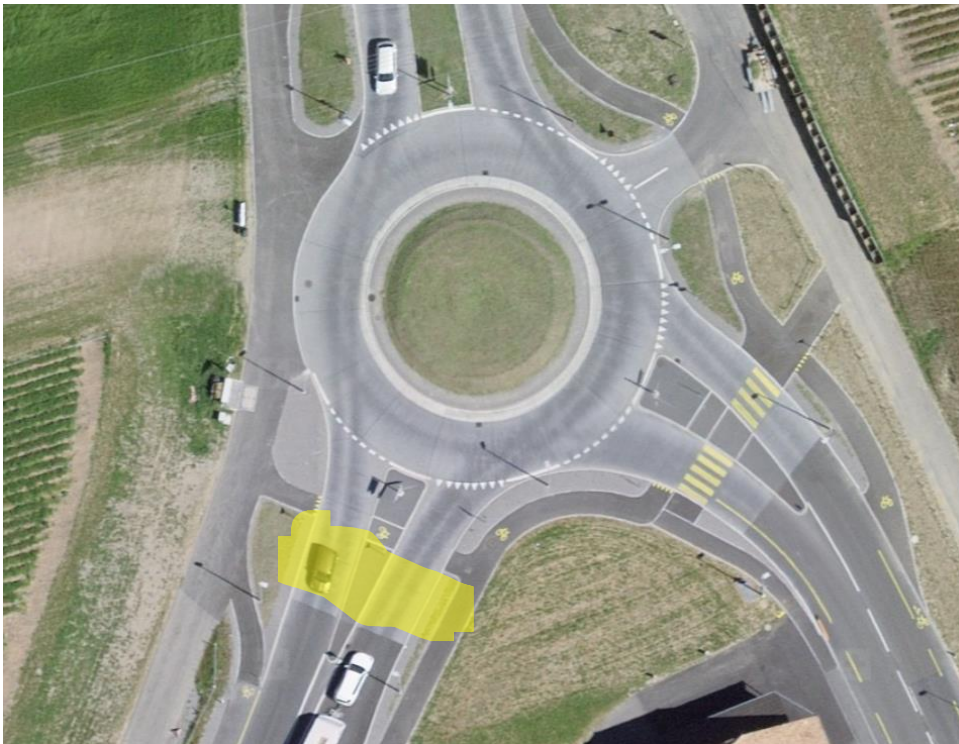


140m neuer Weg entlang Bahnlinie. Weiterer Verlauf auf bestehendem Feldweg, Asphaltierung notwendig (gemäss Variante A4)

### 1.3 C2: Sofortmassnahmen Kreisel Rotachen



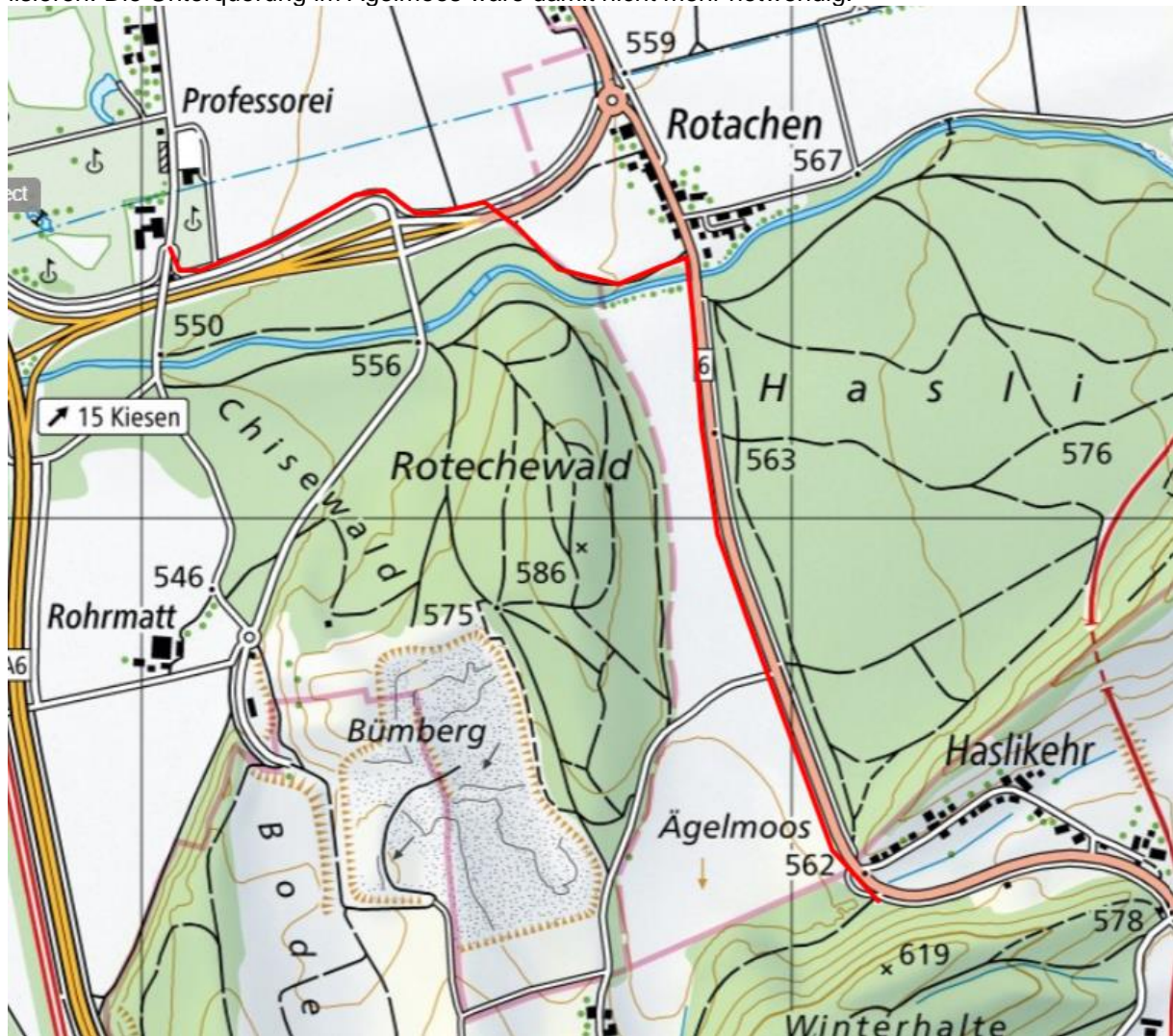
Beispiel Sofortmassnahme Temporeduktion Mingerkreisel Bern (Foto: Florian Boller, 27.5.2022)



Kreisel Rotachen heute (Luftaufnahme Swisstopo).  
Gelb markiert: Vorschlag zur Realisierung eines Fussgängerstreifens neben der Velofurt (analog des Kreiselarms Richtung Heimberg). Vorteile: Temporeduktion MIV und Mehrwert für Fussgänger\_innen.

## 1.4 C2: Mittelfristig

Pro Velo bevorzugt Variante C2 (mit neuer Autobahnüberführung) als mittelfristige Lösung. Angesichts des hohen Verkehrsaufkommens Rotachen-Heimberg und des grosszügigen Strassenraums regen wir an, den Strassenraum neu aufzuteilen und die Velowege vom MIV baulich abzutrennen bzw. einen Beidrichtungsradweg mit genügender Breite auf der westlichen Seite der Kantonsstrasse zu realisieren. Die Unterquerung im Ägelmoos wäre damit nicht mehr notwendig.





## 1.5 Übersicht Anschlüsse Münsingen

Bestvariante 1.1 (hellblau) für den Anschluss an die zukünftige Velohauptroute Münsingen (via ARA)-Belp-Wabern. Zudem dient sie als Zubringer zur heutigen Freizeitroute nach Belp (via Au sowie via Mühle Hunziken). Ebenso nach Allmendingen-Bern. Für die Verbindung nach Rubigen oder Konolfingen ist sie nicht geeignet.

