



Fussverkehr Kanton Bern  
c/o Felix Hochstrasser  
Postfach 2487  
3001 Bern

## **EINSCHREIBEN**

Eigenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)  
Kochergasse 10  
3003 Bern

Bern, 24. Februar 2022

## **EINSPRACHE**

**in Sachen**

**Öffentliche Auflage eines Nationalstrassenprojekts (UVP-pflichtiges Ausführungsprojekt mit Rodung): N06.32 Bern – Umgestaltung Gebiet Anschluss Wankdorf**

---

Guten Tag

Fussverkehr Kanton Bern erhebt in Vertretung von Fussverkehr Schweiz Einsprache gegen das obengenannte Projekt.

### **A. Formelles**

Fussverkehr Schweiz (FVCH) ist nach Art. 27d Abs. 1 des Bundesgesetzes über Nationalstrassen vom 8. März 1960 (NSG; SR 725.11) in Verbindung mit Art. 6 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren (VwVG; SR 172.101) und gemäss Art. 1 Buchstabe a. der Verordnung über die Bezeichnung der beschwerdeberechtigten Fachorganisationen für Fuss- und Wanderwege (SR 704.5) zur Einsprache berechtigt. Die Namensänderung von ARF Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger erfolgte mit Beschluss der Generalversammlung vom 7. November 1998. Sie fand noch keinen Eingang in die erwähnte Verordnung. Der Verein Fussverkehr Kanton Bern (FVBE) tritt als Sektion von FVCH als Vertreter von FVCH auf, weil sich das vorliegende Ausführungsprojekt im Kanton Bern befindet. Die von FVCH erteilte Vollmacht für die Einsprache liegt bei.



## **Beweismittel:**

Vollmacht von FVCH, Fachverband der Fussgänger/-innen vom 22. Februar 2022, unterzeichnet von Herrn Pascal Regli, Geschäftsleiter

**Beilage 1**

Die Auflagefrist für das erwähnte Ausführungsprojekt dauert vom 26. Januar bis am 24. Februar 2022, womit die Einsprachefrist gemäss Art. 27d des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG; SR 725.11) mit der Übergabe der vorliegenden Einsprache an die Post die Wahrung erfährt.

## **B. Rechtsbegehren**

1. Dem Nationalstrassenprojekt (UVP-pflichtiges Ausführungsprojekt mit Rodung): N06.32 Bern – Umgestaltung Gebiet Anschluss Wankdorf sei die Plangenehmigung nicht zu erteilen.

## **Eventualantrag**

Sollte unserem Hauptantrag nicht stattgegeben werden, stellen wir den folgenden Eventualantrag: Eventualiter sei das Nationalstrassenprojekt (UVP-pflichtiges Ausführungsprojekt mit Rodung): N06.32 Bern Umgestaltung Gebiet Anschluss Wankdorf im Sinne der nachfolgenden Begründung zu überarbeiten, zu ergänzen und anschliessend neu aufzulegen oder Fussverkehr Kanton Bern unter Gewährung einer angemessenen Frist zur Äusserung vorzulegen.

## **Vorbemerkung**

Soweit nachfolgend auf den kurzen Bericht über den Langsamverkehr Bezug genommen wird, erscheint zum Zweck der leichten Lesbarkeit die folgende abgekürzte Schreibweise: Bericht und Seitenzahl.

## **C. Materielles und Begründung**

### **1. Legitimation**

Fussverkehr Schweiz wahrt gemäss Ziffer 3 der Statuten vom 19. September 2014 die Interessen der Zufussgehenden und stärkt ihre Stellung im Siedlungs- und Verkehrsraum. Fussverkehr Schweiz fördert gestützt auf Ziffer 4 der Statuten vom 19. September 2014 namentlich die Planung, Schaffung und Erhaltung von attraktiven, sicheren und direkten Fussverkehrsnetzen und deren optimale Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr, fördert fussgängerfreundliche Siedlungsräume mit geeigneten Aufenthaltsflächen, setzt sich für die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger ein, engagiert sich dafür, dass gesundheitliche und ökologische Aspekte des Zufussgehens besser wahrgenommen werden und legt ein besonderes Augenmerk auf die Anforderungen von Kindern,



## Betagten und Menschen mit Behinderung.

Fussverkehr Kanton Bern setzt sich gestützt auf Art. 3 der Statuten vom 29. März 2018 als Interessens- und Fachverband für die Anliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger entsprechend der erwähnten Art. 3 und 4 der Statuten von Fussverkehr Schweiz im ganzen bernischen Kantonsgebiet ein. So fördert Fussverkehr Kanton Bern insbesondere die Planung, Schaffung und Erhaltung von attraktiven, sicheren und direkten Fussverkehrsnetzen und deren optimale Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr sowie fussgängerfreundliche Siedlungsräume mit geeigneten Aufenthaltsflächen. Fussverkehr Kanton Bern engagiert sich auch für die Sicherheit und Gesundheit der Zufussgehenden und richtet ein besonderes Augenmerk für die Anforderungen von Kindern, Betagten und Menschen mit Behinderung.

Zusammenfassend ergibt sich, dass Fussverkehr Kanton Bern im vorliegenden Plangenehmigungsverfahren die Legitimation zukommt, Einsprache zu erheben, da Fussgängerinteressen, die dieser Verband umfangreich und auf verschiedene Weise wahrnimmt, in diesem Ausführungsprojekt für einen neuen Autobahnanschluss Wankdorf auch stark betroffen sind.

### **Beweismittel:**

Statuten von Fussverkehr Schweiz

**Beilage 2**

Statuten von Fussverkehr Kanton Bern

**Beilage 3**

## **2. Nichterteilung der Plangenehmigung**

Aus Sicht des Fussverkehrs gibt es verschiedene Punkte, die gegen die Erteilung der Plangenehmigung des Ausführungsprojekts für einen neuen Autobahnanschluss Wankdorf sprechen, der vor allem dem motorisierten Individualverkehr Vorteile bringt, nicht aber dem Fussverkehr als ökonomischer, platzsparender, gesunder und nachhaltiger Fortbewegungsart, was aus Sicht des Klimawandels fraglich ist. Beispielfhaft und damit nicht abschliessend erfolgen nachfolgend die Statements und die damit verbundenen Begründungen von Fussverkehr Kanton Bern, weshalb die Nichterteilung der Plangenehmigung beantragt wird:

1. Während der Bauarbeiten wird es eine provisorische Brücke für den Langsamverkehr geben, die zwischen fünf und sechs Jahren den ganzen Langsamverkehr, also auch die Fahrräder und Trotinetts aufnehmen muss. Dieser Tatsache kommt umso mehr Gewicht zu, als wir uns in einem noch lange nicht abgeschlossenen Fahrrad-Boom befinden, was gewichtige Auswirkungen auf den Fussverkehr nach sich zieht. Konflikte zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden werden bei der geplanten Lösung spürbar auftreten. Diese Verkehrslösung erscheint sehr unpraktisch für



Fussgänger/-innen, vor allem auch wegen der langen Dauer des Provisoriums. Die Brücke weist in Anbetracht der zu schluckenden Verkehrsmenge eine viel zu geringe Wegbreite auf, um die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs zu gewährleisten. Der Mischverkehr ist zudem nicht zulässig. Im Schermenweg wird es dem Fussverkehr verwehrt bleiben, unter der Brücke direkt zu laufen. Gerade direkte Verbindungen sind für den Fussverkehr jedoch relevant. Der Umweltverträglichkeitsbericht lässt Zweifel und Unklarheiten offen, wie Zufussgehende nach dem Überqueren dieser Brücke anschliessend nach Bolligen und vor allem Ostermundigen (Fortsetzung Schermenweg) oder auf die Kleine Allmend gelangen.

2. Bei der Sinusbrücke fehlt beim Ast Kleine Allmend eine Treppe, die wegen der Sicherheit und des Komforts für den Fussverkehr noch zu planen und zu erstellen ist. Die Sinusbrücke weist für den Mischverkehr eine zu schmale Auslegung auf. Der an die Brücke anschliessende Fuss-/Veloweg erweist sich für den Mischverkehr deutlich zu schmal. Der Velo/Fussgängerweg Richtung Wankdorfplatz umfasst nur eine Breite von 2.65m, statt mindestens 4.5m für beide Richtungen. Das ist aus der Sicht der Sicherheit im Begegnungsfall mit Velos, aber auch bezüglich der Aufenthaltsqualität der Zufussgehenden nicht akzeptabel. Zudem soll zwischen Langsamverkehrsbrücke und der Grossen Allmend keine Beleuchtung bestehen, was wir aufgrund der Sicherheit ablehnen. Auch der Geh- und Radweg von der Bolligenstrasse her ist im Übrigen mit 3.5m zu schmal. Die Sinusbrücke dient ausserdem nicht nur dem Veloverkehr, sondern auch dem Fussverkehr. Um genügend Höhe zu gewinnen, weist die Brücke beim Ast Kleine Allmend eine Ringform mit einem ungefähren Durchmesser von 45 m auf. Zufussgehende müssen somit einen Umweg von etwa 150 m zurücklegen, um den nur wenige Meter ausmachenden Höhenunterschied zu überwinden. Umwege halten wir für Zufussgehende nicht für attraktiv. Die neue Infrastruktur bietet aber sämtliche Beziehungen als attraktiv an (Bericht, S. 25), was somit nicht zutrifft. Um diese Verbindung für den Fussverkehr attraktiv zu machen, braucht es zwingend eine Treppe. Da entlang des Schermenwegs keine Trottoirs mehr geplant sind, muss die Brücke auch für Zufussgehende, die eine direkte Verbindung wünschen, eine solche zur Verfügung stellen.
3. Auf der Brücke als geplante Fusswegverbindung wird der Zufussgehende ein starkes Ausgesetztsein bezüglich der Witterung z.B. bei Regen, Schnee, Eis und Wind, oder hinsichtlich des Sicherheitsempfindens in den dunklen Stunden des Tages erleben, indem Fluchtwege fehlen. Fraglich erscheint auch, ob die Schneeräumung in diesem Raum gut funktionieren würde, so dass die Brücke zeitnah wieder für Zufussgehende und Velofahrer sicher benützbar wird. Denn im Zeitraum der Schliessung dieser Brücke wird kein Fussweg mehr zwischen den Allmenden und auch zwischen Bern und Ostermundigen mit Ausnahme der Militärbrücke zwischen Grosser und



Kleinen Allmend existieren. Die Aufhebung der Möglichkeit, "unten durch" entlang des Schermenwegs zu Fuss zu gehen (Bericht, S. 319, qualifizieren wir als unverhältnismässige Einschränkung des Fussverkehrs. Ins gleiche Kapitel gehört, dass für die Zufussgehenden auf der Brücke eine fast kreisförmige Linienführung, ähnlich wie in einem Parkhaus, vorgesehen ist.

4. In den öffentlich aufgelegten Unterlagen wird von direkten Fusswegen gesprochen (Bericht, S. 48). Schon nur ein Beispiel zeigt, dass diese Aussage in dieser allgemeinen Form nicht zutreffend ist. So wird, wer vom Schermenwald auf die Kleine Allmend gelangen will, kaum jemand die Füssgängerbrücke benützen, sondern den Fussgängerstreifen Bolligenstrasse/Schermenweg benützen. Es entspricht einer allgemein beobachtbaren Tatsache, dass Zufussgehende einen direkten Weg zwischen Start- und Zielort bevorzugen und wählen. Das Projekt verzichtet aber auf möglichst direkte Verbindungen und schlägt eine geschwungene Promenade vor (Bericht, S. 6).
  
5. Die Langsamverkehrsbrücke soll im Mischverkehr ohne visuelle Trennung erfolgen, wobei sie als gemeinsamer Rad- und Fussweg signalisiert (Signal 2.63.1) wird (Bericht, S. 28). Somit müssen Velos und E-Bikes auf zu Fuss Gehende Rücksicht nehmen und gegebenenfalls anhalten. Es besteht die Gefahr von Konflikten und Unfällen sowie eine Reduktion der Aufenthaltsqualität für Zufussgehende, wenn egoistisch und nicht ganzheitlich denkende sowie nicht emphatische Radfahrende sich nicht an die Regeln halten, was nicht selten vorkommt, wie die Erfahrungsberichte im ganzen Kantonsgebiet zeigen. Zufussgehende weisen ein anderes Bewegungsmuster als Radfahrende auf und sie nehmen Fahrräder spät oder nicht wahr, vor allem, wenn sie sich von hinten annähern. Reduziert sind also die Wahrnehmungsfähigkeit, die Reaktionsfähigkeit und die Bewegungsfähigkeit der Zufussgehenden, was zu einer erhöhten Gefahr für Konflikte im Begegnungsfall Fahrrad – Fussgänger/- innen führt. Beide Verkehrsträger benötigen deshalb separate Flächen. Die baulichen Massnahmen müssen eine Entflechtung der Verkehrsflächen vorsehen, erst recht, wenn von ungeübten Fahrradfahrenden die Rede ist (Bericht, S. 48). Für Zufussgehende verlangen wir eine Wegbreite von mindestens 2,70 Metern. Dieses Resultat ergibt sich aus 2,50 m + einem Zuschlag von 0.20 m aufgrund des Geländers. Dies ergibt sich aus dem Handbuch Fusswegnetzplanung, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 14, S. 82. Für einen Zweirichtungsradweg ist hingegen eine Breite von mindestens 4,5 m erforderlich (Masterplan Veloinfrastruktur Standards, S. 30). Die Mindestbreite für die Langsamverkehrsbrücke beläuft sich insgesamt also auf 7.2 m.

Bei den Anbindungen ans regionale Fuss- und Veloverkehrsnetz geht das Projekt von Signalisationen „Fussweg und Velo gestattet“ oder „gemeinsamer Fuss- und Veloweg“ aus (Bericht, S. 29), womit das oben beschriebene Argumentarium hinsichtlich Konflikten, Sicherheit



und Aufenthaltsqualität der Zufussgehenden auch bezüglich dieser Verbindungen Anwendung findet und somit eine bauliche Trennung zwischen Fuss- und Veloverkehr erfolgen muss.

6. Generell verlangen wir im Rahmen des vorliegenden Projekts für alle Fusswege eine ausreichende Beleuchtung und eine Entflechtung der Verkehrsflächen zwischen dem Velo- und Fussverkehr, beides wegen der zu gewährleistenden Sicherheit der Zufussgehenden. Eine Trennung von Fuss- und Veloverkehr deshalb, weil Velofahrende Fussgänger/-innen häufig als Störfaktoren wahrnehmen. Umgekehrt akzeptieren Zufussgehende Velofahrende auf gemeinsamen Flächen oft nicht. Velos stellen in gemeinsam genutzten Flächen Platzkonkurrenten in Bezug auf den Fussverkehr dar und befinden sich regelmässig zu nahe an den Zufussgehenden. Als Folgen sehen wir die Gefährdung der Sicherheit und eine erhöhte Unfallgefahr sowie eine Reduktion der Aufenthaltsqualität. Auch der Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern vom 17. Juni 2020 äussert sich dahingehend, dass der Fuss- und Veloverkehr baulich zu trennen sind. Eine Mischfläche darf nur bei geringer Frequenz durch Fuss- und Veloverkehr errichtet werden, was vorliegend gerade nicht der Fall ist.

7. Ein verbesserter Verkehrsfluss erhöht die Attraktivität der Autobahnen und führt zu Mehrverkehr, wie andere Aus- und Neubauten immer wieder eindrücklich beweisen. Es ist aufgrund von Erfahrungswerten bei anderen Projekten davon auszugehen, dass ein Teil der zusätzlichen Kapazität vom durch das Projekt selbst verursachten Mehrverkehr wieder vernichtet wird. Dieser zusätzliche Verkehr belastet auch die angrenzenden Quartiere im Nordquartier und die Stadt insgesamt, indem viele Fahrzeuge in die Stadt fahren, was der Sicherheit und Aufenthaltsqualität der Zufussgehenden abträglich ist. Ein solches Vorgehen würde auch zu den verkehrspolitischen Grundsätzen der Stadt Bern und dem neuen Stadtentwicklungskonzept des Jahres 2016 der Stadt Bern im Widerspruch stehen, da in diesem Raum eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs angestrebt wird. Zu erinnern ist auch an den Klimaschutzartikel in der bernischen Kantonsverfassung (KV; BSG 101.1). Art. 31a Absatz 1 KV statuiert, dass sich der Kanton Bern und die Gemeinden, also auch die Stadt Bern, aktiv für die Begrenzung der Klimaveränderung und deren nachteiliger Wirkungen einsetzen. Gemäss Art. 31a Absatz 2 KV leisten sie im Rahmen ihrer Kompetenzen den erforderlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität bis ins Jahr 2050 und stärken die Fähigkeit zur Anpassung an die nachteiligen Auswirkungen der Klimaveränderung. Die Staatsaufgaben in der Bundesverfassung der schweizerischen Eidgenossenschaft (BV; SR 101), namentlich die Nachhaltigkeit (Art. 73 BV), der Umweltschutz (Art. 74 BV) oder die Raumplanung (Art. 75 BV) stehen dem Ausführungsprojekt in der jetzigen Form entgegen, ebenso das auch für die Schweiz verbindliche Klimaübereinkommen von Paris.



Wenn zudem die Eventstrasse gebaut wird, können mehr Autos direkt ab Autobahn auf das Ausstellungsgelände fahren, was ebenfalls den erwähnten Verfassungsbestimmungen und dem aufgeführten Staatsvertrag entgegenläuft. Die Eventstrasse darf deshalb nicht Bestandteil des Ausführungsprojekts bilden, jedenfalls nicht in oberirdischer Linienführung.

Bei Staus auf der Autobahn dürfte die Erkenntnis der Autofahrer wachsen, dass es bessere Alternativen gibt, um von A nach B zu gelangen (öffentlicher Verkehr, Fussverkehr, Velo, für Güter möglichst die Bahnbenutzung). Der öffentliche Verkehr kann bei den sich bildenden Staus ausserhalb der Autobahn den Fahrplan nicht einhalten, weil nicht überall separate Busspuren existieren oder gebaut werden können.

8. Es kommt zur Fällung von gesunden Bäumen auf der Grossen Allmend und entlang der Bolligenstrasse, was in Bezug auf die Luft- und Aufenthaltsqualität der Zufussgehenden zu einer Beeinträchtigung führt und wenn sie überhaupt zur Ausführung gelangen sollte, auf das Minimum zu beschränken ist. Die Baumreihe auf der linken Seite der Bolligenallee stellt nämlich ein landschaftsprägendes Element dar und es kommt dank ihr zur Abdeckung der Autobahn. Die Bolligenallee befindet sich ferner im Inventar geschützter historischer Verkehrswege. Weiter verlangt das Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bern von 2016 den Schutz und die Weiterentwicklung historischer Alleen. Zudem braucht es als Ersatz für die gefälltten Bäume durch rasch nachwachsende Ersatzpflanzen, mindestens im gleichen Umfang, sofern sich die Fällung der Bäume überhaupt als notwendig erweist.

Damit ist das eingangs erwähnte Hauptbegehren hinreichend begründet und es wird höflich um die wohlwollende Prüfung und dessen Gutheissung ersucht. Falls es nicht gutgeheissen werden sollte, bitten wir höflich um Prüfung des Eventualantrags.

Freundliche Grüsse

**Casimir von Arx**

Co-Präsident Fussverkehr Kanton Bern

**Andrea Zryd**

Co-Präsidentin Fussverkehr Kanton Bern

**Felix Hochstrasser**

Geschäftsführer Fussverkehr Kanton Bern