



Stadtbauamt Burgdorf

März 2004

# Velohochstrasse Burgdorf

## Machbarkeitsstudie

gestützt auf eine Idee der IG Velo Burgdorf

**Steiner & Buschor**

Ingenieure und Planer



## **Inhaltsverzeichnis**

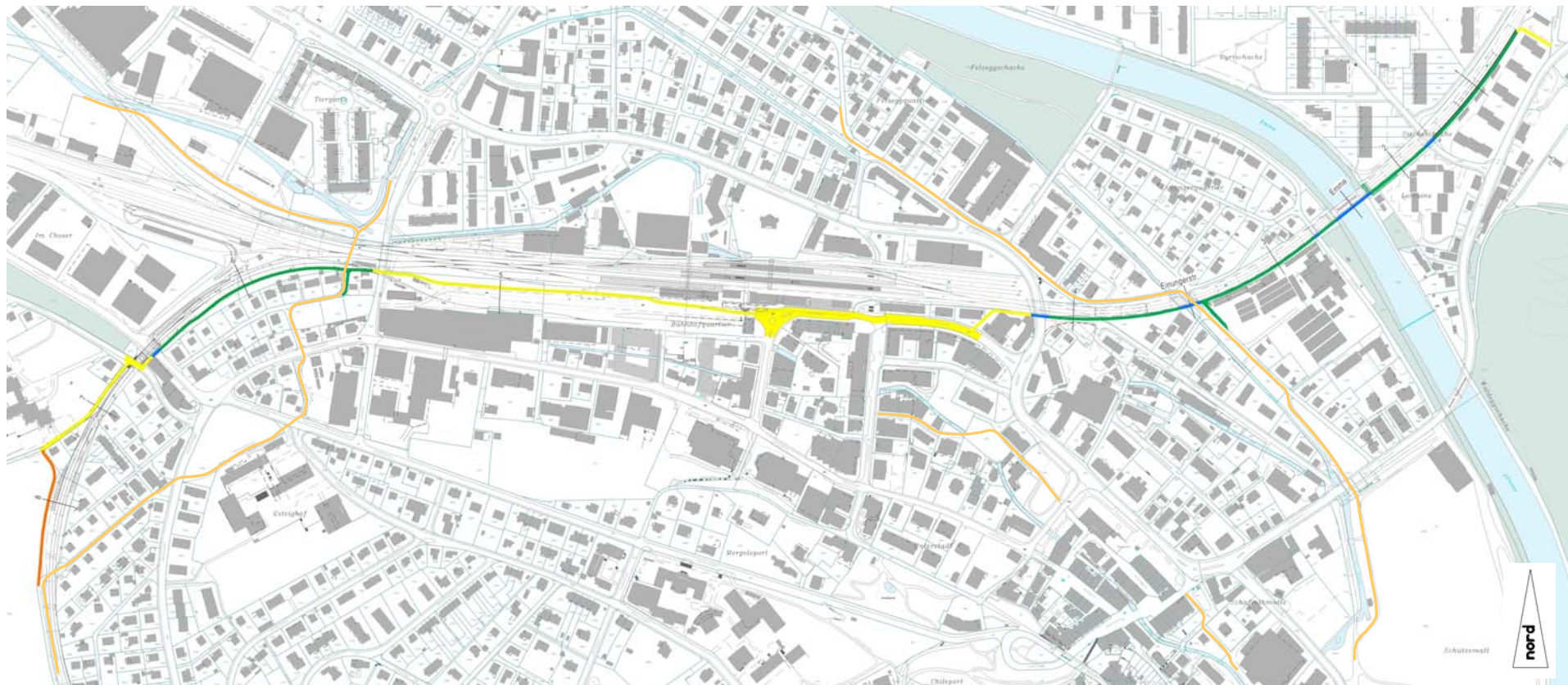
<b>1. Zusammenfassung und Übersicht</b>	<b>1</b>
<b>2. Abschnitt West</b>	<b>3</b>
<b>3. Abschnitt Bahnhof Burgdorf</b>	<b>5</b>
<b>4. Abschnitt Querung Ortsdurchfahrt</b>	<b>7</b>
<b>5. Abschnitt Emmenquerung</b>	<b>9</b>

**Anhang A: Kostenschätzung**

**Anhang B: Grundlagen**

# 1. Zusammenfassung und Übersicht

Über den Auspuffwolken muss die Velofreiheit grenzenlos sein. Die Velohochstrasse würde Burgdorfs Radfahrende bequem und ohne lästige Hauptstrassenquerung ins Zentrum bringen. Entlang der Bahnlinie verbindet sie Aussenquartiere und den Veloring mit dem Bahnhof.



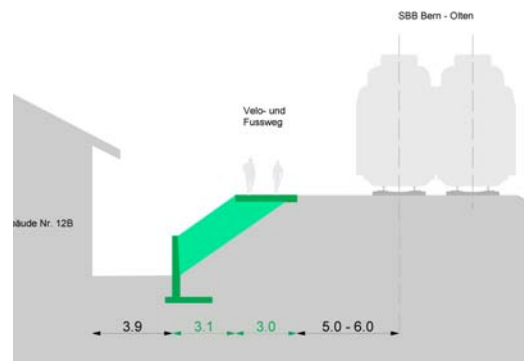
## Idee Velohochstrasse



Fast die Hälfte der Autofahrten in Burgdorf ist Ortsverkehr. Das Potenzial des Fahrrads in der Fussgänger- und Velomodellstadt ist also noch nicht ausgeschöpft. Täglich wälzen sich 18'000 Autos über Burgdorfs Hauptachse. Auch die Lyssach- und Tiergartenstrasse weisen beträchtlichen Verkehr auf. Es sind eigentliche Barrieren für Velofahrende. Eleganter und steigungsfrei überbrückt die Bahn all diese Hindernisse.

Die IG Velo Burgdorf und das Büro für Utopien lancierten daher die Idee einer Velohochstrasse, die südseitig den Gleisen von Regionalverkehr Mittelland (RM) und SBB folgt. Sie würde auch zu Fuss gehenden dienen. Die Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental empfiehlt das Projekt weiter voranzutreiben.

## Machbarkeit



Die vorliegende Studie von Steiner & Buschor im Auftrag des Stadtbauamtes bezeichnet die Velohochstrasse als machbar. Für geschätzte 3.5 Mio. Franken kann ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation und -sicherheit geleistet werden. Die vorgeschlagene Linienführung wurde im wesentlichen beibehalten. Notwendig sind eine Reihe von Brückenbauten und einzelne grössere Eingriffe, namentlich die Korrektur des Gysnauweges.

Im Bahnhofsbereich erscheint eine Führung über die Poststrasse aus Platzgründen zwingend. Die Konflikte innerhalb einer erweiterten Begegnungszone sind wesentlich kleiner als im Perronnahbereich. Die Querung des westliche Bahnhofareals inklusive des Gütergleises Aebi muss koordiniert mit dem Entwicklungsschwerpunkt geplant werden.

## Ausblick



Wir schlagen vor, das Projekt weiter zu verfolgen. Eine zukünftige Projektorganisation unter Führung der Stadt müsste folgendes leisten:

Die Öffentlichkeitsarbeit mit der Burgdorfer Bevölkerung und den Direktbetroffenen leisten.  
Den Finanzierungs-/Realisierungsplan erarbeiten.

Die Koordination mit SBB, RM und dem Projekt Entwicklungsschwerpunkt sicherstellen.  
Das Vorhaben auf Vorprojektstufe bringen und mit den notwendigen Planungsinstrumenten rechtlich sichern.

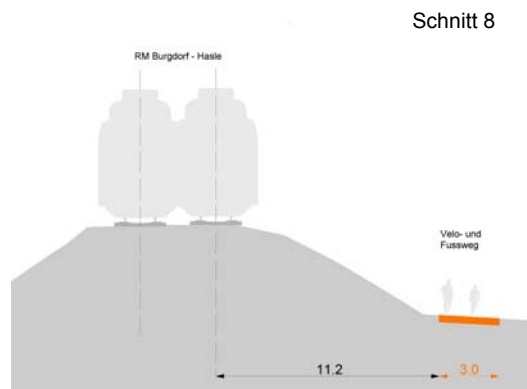
## 2. Abschnitt West

### Friedhofweg-Lerchenbodenweg-Bahndamm RM

Dieser Teil bindet den Steinhof und die westlichen Neubauquartiere an die Velohochstrasse. Ausser dem Anschluss Hammerweg gibt es keine grossen baulichen Schwierigkeiten. Seine Erstellung macht allerdings nur zusammen mit dem folgenden Abschnitt „Bahnhof Burgdorf“ Sinn.



**Anschluss an Veloring beim Friedhofweg**

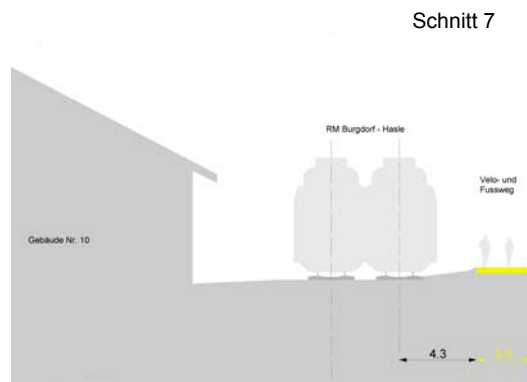


Schnitt 8

Führung über Feld entlang der neuen RM Doppelspur.

Dieser Teil ist einfach realisierbar.

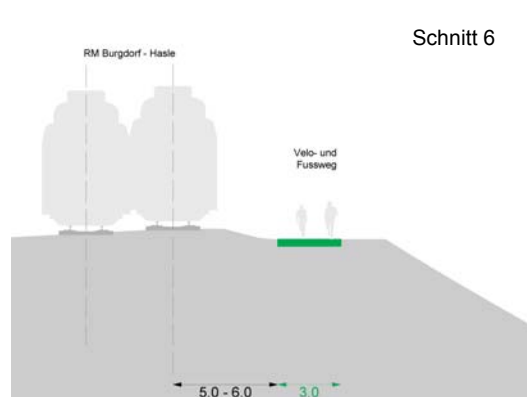
**Querung RM beim Lerchenbühlweg**



Schnitt 7

Über den, nach dem Doppelspurausbau verschobenen, Lerchenbodenweg gelangt man zum Bahnübergang Lerchenbühlweg. Er wird für die Gleisquerung mitbenützt.

**Bahndamm RM**



Schnitt 6

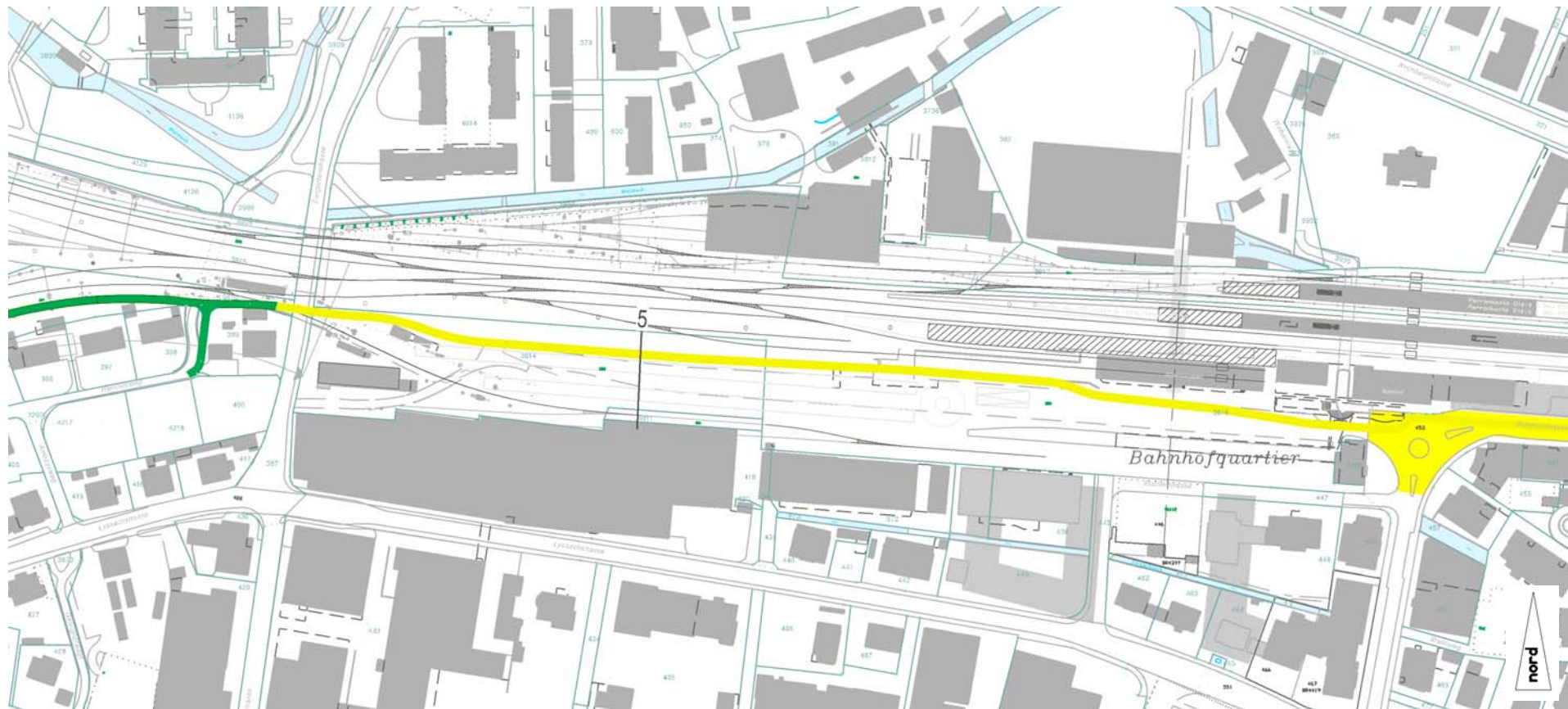
Entlang dem RM-Gleis sind die Brücke über die Lyssachstrasse und der Bahndamm zu verbreitern. Weiter kann das Trasse eines rückgebauten Gleises benützt werden.

Der Anschluss an den Hammerweg ist trotz beengten Platzverhältnissen machbar.

### 3. Abschnitt Bahnhof Burgdorf

#### Querung Tiergartenstrasse, Entwicklungsschwerpunktgebiet, Bahnhofplatz

Nach der Querung der Tiergartenstrasse landet die Hochstrasse auf dem Niveau des Bahnhofquartiers. So wird eine optimale Verknüpfung mit den Zielen im Zentrum gewährleistet. Die weitere Planung muss mit derjenigen des Entwicklungsschwerpunktes gekoppelt werden.

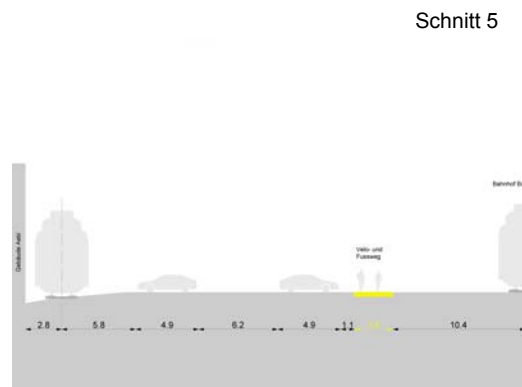


### Querung Tiergartenstrasse



Die Querung der Tiergartenstrasse erfolgt auf einer separaten Brücke. Zu beachten ist das Konzept für eine Absenkung der Tiergartenstrasse.

### Bahnhof ESP, Querung Gütergleis Aebi



Die Querung des westliche Bahnhofareals inklusive des Gütergleises Aebi muss koordiniert mit dem Entwicklungsschwerpunkt geplant werden.

Die vorhandenen Planskizzen zeigen, dass hier Lösungen möglich sind.

### Bahnhof Burgdorf



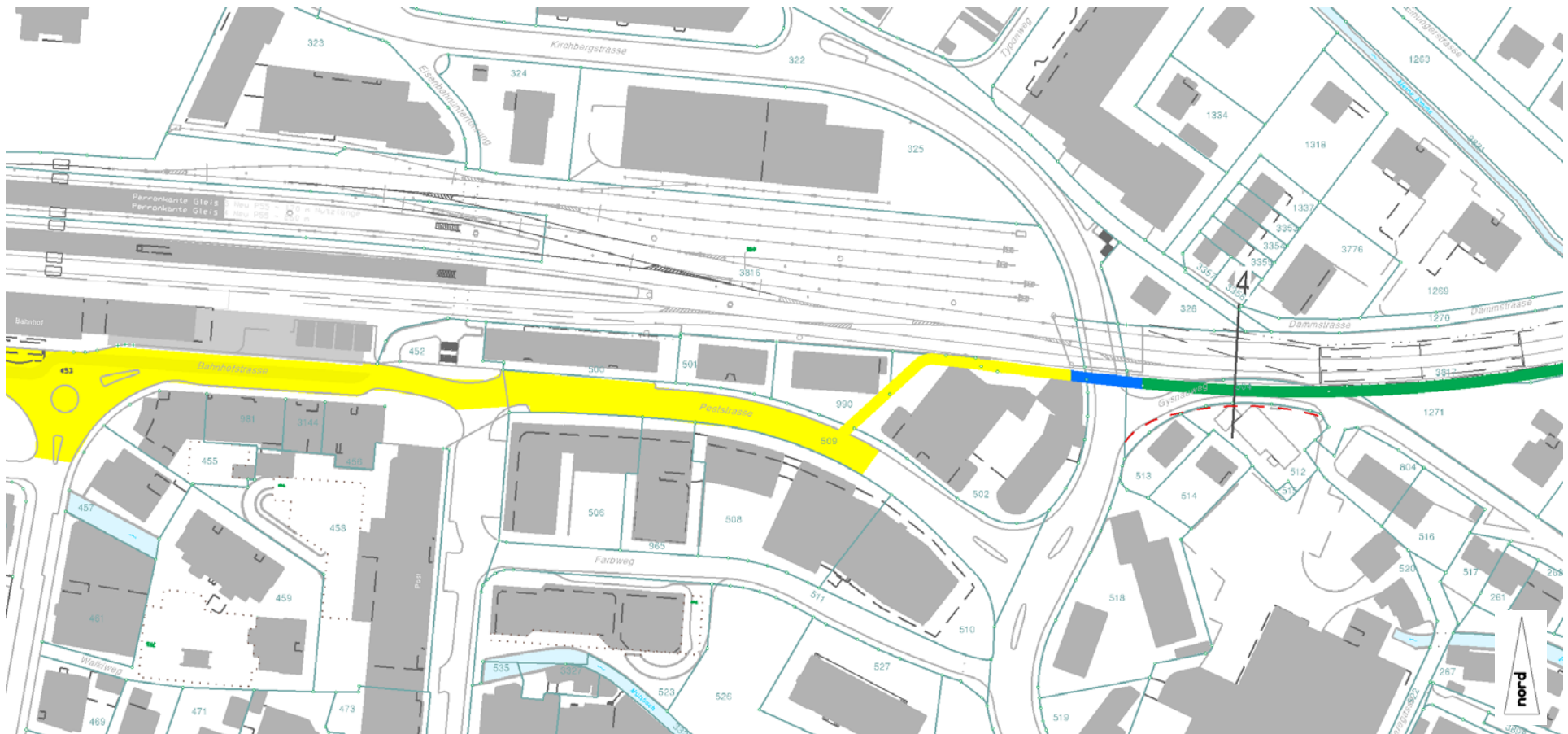
Die Lage des Bahnhofzugangs und einer Velounterführung hängen ebenfalls von der ESP-Planung ab. In jedem Fall muss der Veloverkehr über den Bahnhofplatz geführt werden.

Für die Lösung möglicher Konflikte bietet sich die Philosophie der Begegnungszone an (Mischfläche, gegenseitige Rücksichtnahme).

## 4. Abschnitt Querung Ortsdurchfahrt

### Poststrasse, Querung, Gotthelfstrasse, Gysnauweg

Dieser Abschnitt bringt mit der Querung der Ortsdurchfahrt (Kirchbergstrasse) eine grosse Verbesserung für die Radfahrenden. Es ist aber vor allem im Bereich Gysnauweg ein grosser Eingriff mit Strassenverlegung und Gebäudeabbruch nötig. Wegen den grossen Vorteilen für den Langsamverkehr ist der Nutzen auch mit einer isolierten Realisierung nur dieses Abschnittes erreichbar.



## Poststrasse



Die Führung entlang der Gleise ist aus Platzgründen (Konfliktsituation mit Bahnpassagieren) kaum möglich.

Im Sinne der Kontinuität ziehen wir den Einbezug der ganzen Poststrasse in die Begegnungszone einer separierten Radwegführung vor.

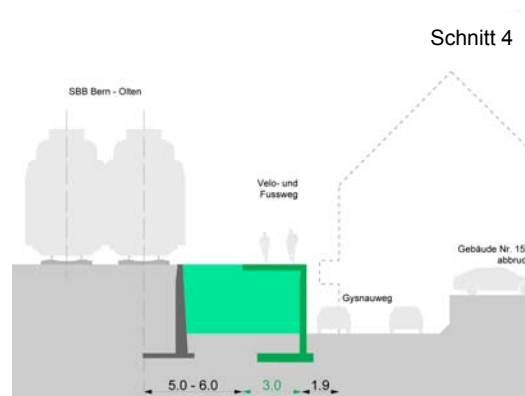
## Kirchberg- /Gotthelfstrasse



In Hochlage werden die 18'000 Fahrzeuge der Ortsdurchfahrt gequert.

Anpassungen sind beim Gebäude Poststrasse 4 notwendig.

## Gysnauweg



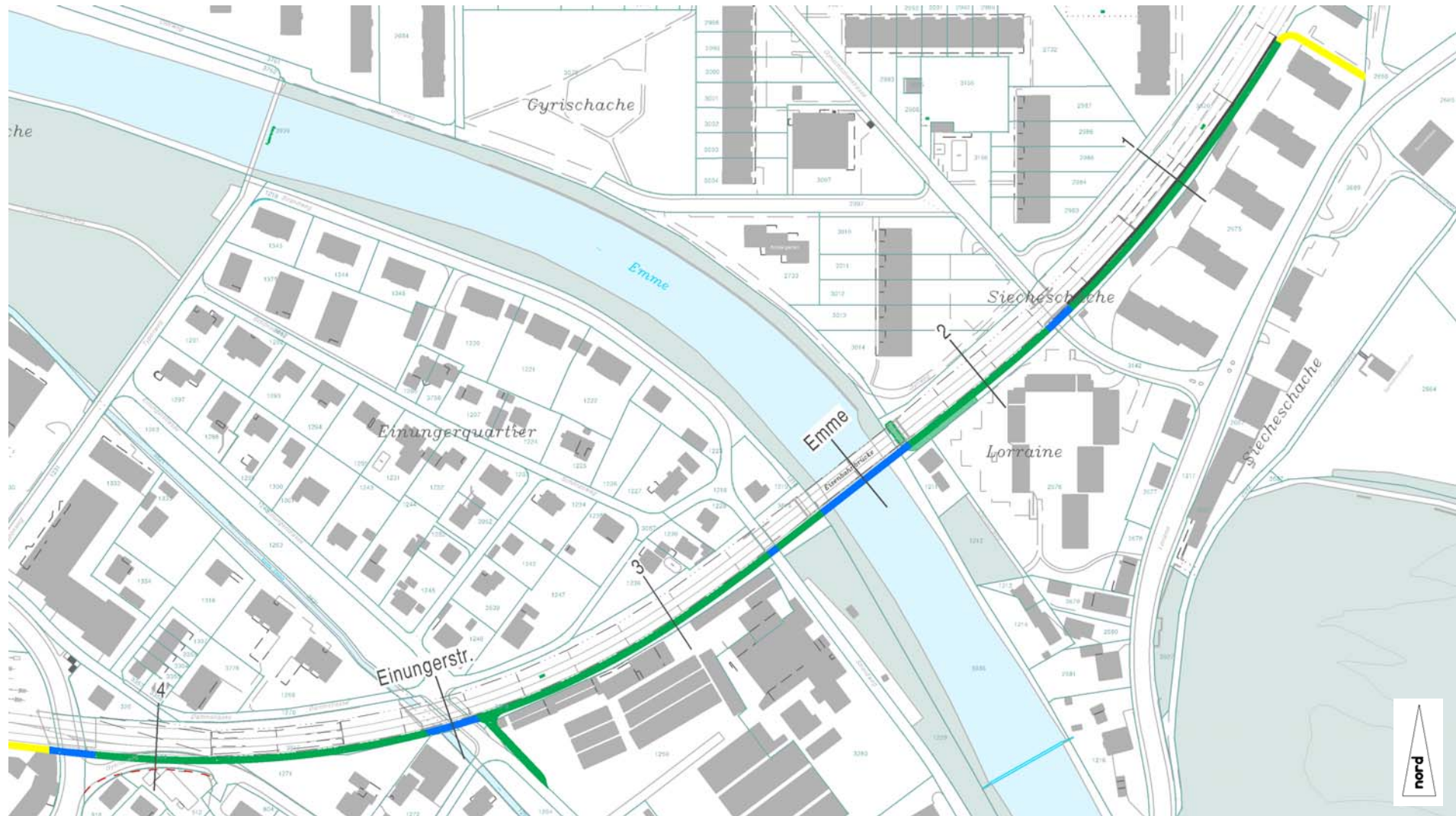
Der Gysnauweg muss verlegt und die Liegenschaft Nr 15 abgebrochen werden.

Die Lösung hat ihren Preis, bietet aber auch die Chance einer Neuplanung und Aufwertung dieses Gebietes.

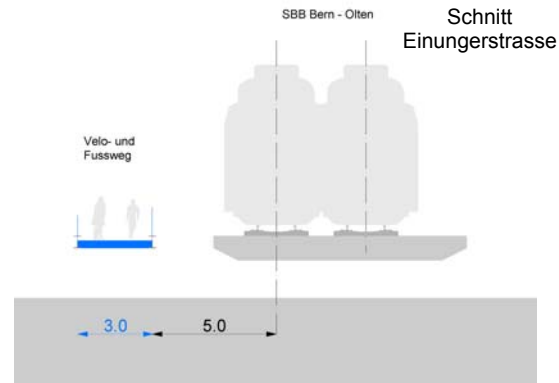
## 5. Abschnitt Emmenquerung

### Anbindung Einungerstrasse, Emmenquerung, Bahndamm Lorraine

Die bessere und direktere Anbindung von Gyrischachen und Lorraine macht eine neue Emmenquerung nötig. Dieses Teilstück hat bereits für sich allein betrachtet einen Wert. Neben dem Typonsteg ist eine zweite Anbindung für den Langsamverkehr schon lange im Gespräch.



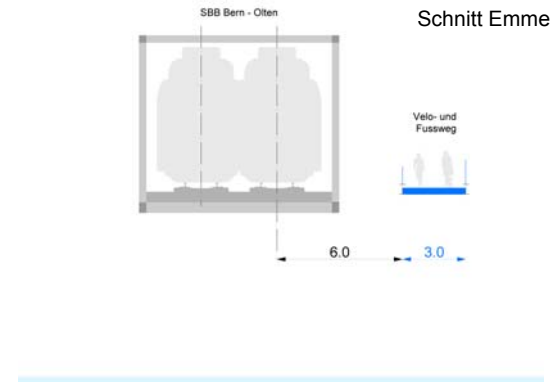
## Einungerstrasse



Die Führung entlang der SBB auf einem verbreiterten Damm sowie die Querung und Anbindung der Einungerstrasse sind einfach erstellbar.

Im Bereich der Gärtnerei ist die Velohochstrasse mit einer Schallschutzwand für eine künftige Wohnbebauung kombinierbar.

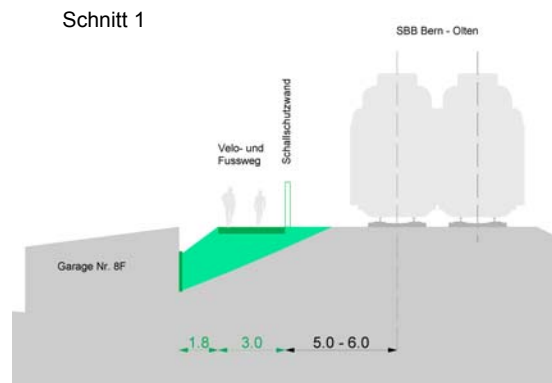
## Emmenquerung



Die Emmenquerung parallel zur Eisenbahnbrücke wird wahrscheinlich ein eigenständiges Bauwerk sein. Die Anbindung an die bestehende Konstruktion wäre höchstens im Rahmen einer Gesamtanierung möglich.

Die Verwebung Gyriweg/Däntschweg ist trotz knappen Platzverhältnissen machbar.

## Gyrischachen



Entlang Lorraine und Tunnelweg läuft die Velohochstrasse auf dem verbreiterten und abgestützten Bahndamm. Die Gyrischachenstrasse wird auf einer eigenständigen Brücke überquert.

## Anhang A: Zusammenstellung Kostenschätzung

Anschluss Veloweg - Bahnhof Burgdorf	Fr. 500'000.-
Bahnhof Burgdorf	Fr. 250'000.-
Bahnhof Burgdorf - Gysnauweg	Fr. 800'000.-
Gysnauweg - Gyrischachen	Fr. 1'900'000.-
<b>Gesamtkosten der Velohochstrasse</b>	<b>Fr. 3'450'000.-</b>

## Anhang B: Grundlagen

### Grundlagen

Als Grundlagen dienen folgende Angaben:

- Projektskizzen „Velohochstrasse Burgdorf“ der IG Velo und des Büros für Utopien vom Februar 2003
- Planaufgabe SBB Schallschutzwände Gemeinde Burgdorf
- Projekt 2. Gleis RM
- Begehung
- Besprechung mit Herrn Vogel, SBB, Olten

### Abmessungen SN-Normen

Normalprofil

Die Breite des Radweges wird durch das geometrische Normalprofil der Norm SN 640 201 vorgeschrieben. Die Grundabmessungen eines Velofahrers sind nebenan abgebildet. Mit Ergänzung des Gegenverkehrszuschlags und der baulichen Abschlüsse wird die Radwegbreite auf 3 m festgelegt.

Die Norm SN 640 060 definiert die Steigungen für die Verwebungen:

- komfortable Steigung  $\leq 3 \%$
- lange Abschnitte  $\leq 5 \%$
- Rampen  $\leq 10 \%$

Die maximale Steigung wird für die Verwebungen der Velohochstrasse nicht überschritten.

### Angaben der SBB

Die SBB verlangen einen Abstand zur Gleisachse von 6 m mindestens jedoch 5 m. Der Kabelkanal neben den Gleisanlagen muss freiliegen.

