

Bau- und Verkehrsdirektion  
Tiefbauamt

**Orientierende Unterlage**

Strassen-Nr.	6	Revidiert	17.11.2021
Strassenzug	Worblaufen - Bern - Münsingen - Thun	Projekt-Nr.	220.20187
Gemeinde	Bern		
Projekt vom	April 2021		

## Bericht zur Mitwirkung

# Neubau Haltestelle Guisanplatz

Projektverfassende

**Metron Bern AG**  
Neuengasse 43  
Postfach  
3001 Bern  
T 031 380 76 80  
bern@metron.ch  
www.metron.ch

**Rudolf Keller & Partner  
Verkehrsingenieure AG**  
Staufferstrasse 4  
3006 Bern  
+41 61 466 68 00  
rkp.info@rkag.ch  
www.rkag.ch

**M + P Ingenieure AG**  
Lyssachstrasse 7A  
3401 Burgdorf  
+41 34 420 84 84  
mpag@mpag.ch  
www.mpag.ch

Mitwirkungsverfahren

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Vorhaben.....</b>	<b>3</b>
1.1	Ausgangslage.....	3
1.2	Projektziele.....	3
1.3	Projektbeschrieb.....	3
1.4	Weiteres Vorgehen .....	4
<b>2.</b>	<b>Mitwirkungsverfahren.....</b>	<b>4</b>
2.1	Ämtervernehmlassung .....	4
2.2	Öffentliche Mitwirkung.....	5
2.3	Zusammenfassung .....	6
<b>3.</b>	<b>Beantwortung der Stellungnahmen .....</b>	<b>7</b>
3.1	Ämtervernehmlassung .....	7
3.2	Öffentliche Mitwirkung.....	9
3.3	Zusammenfassung Variantenentscheid Veloführung Guisanplatz .....	14

## **1. Vorhaben**

### **1.1 Ausgangslage**

Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf ist der grösste und dynamischste Entwicklungsschwerpunkt im Kanton Bern. Er profitiert von einer hervorragend erschlossenen Lage (Autobahnanschluss, Bahnhof Wankdorf). Bereits heute ist das Verkehrssystem allerdings sehr stark ausgelastet. Die Kapazitätsgrenzen sind erreicht. Durch die starke Entwicklung des Raumes ESP Wankdorf besteht Handlungsbedarf, den Verkehr zu lenken und umzulagern.

Im Rahmen der Projektierung des Wankdorfplatzes wurde die Verlängerung der Tramlinie 9 zum Bahnhof Wankdorf beschlossen, sowie das Tram auf der Papiermühlestrasse im Mischverkehr zu führen. In diesem Zusammenhang wurde der Knoten Guisanplatz länger studiert, insbesondere die Verlegung der Haltestelle in die Papiermühlestrasse versus Beibehalten im bisherigen Bereich auf dem Guisanplatz. In einem längeren Prozess wurde entschieden, die Tramhaltestelle am selben Ort, d.h. bei der Wendeschleife beizubehalten. Damit verbunden ist der doppelte Knoteneingriff durch das Tram.

Seither wurden Erfahrungen mit dem doppeltem Knoteneingriff gesammelt. Es wird zunehmend festgestellt, dass die Kapazitäten ihr Limit erreichen. Im Zusammenhang mit der anstehenden Weichensanierung (lokaler Weichenersatz; das übrige Gleis ist noch in gutem Zustand) wird der Punkt deshalb nochmals aufgegriffen. Dies war auch der Auslöser der Studie «Optimierung Verkehrssystem Raum Guisanplatz / Wankdorf» im Jahr 2017. Nebst anderen Massnahmen (kurzfristig realisierbare LSA-Optimierungen) ging die Verschiebung der Haltestellen als Optimierungsmassnahme hervor.

Aus einer umfassenden Variantenstudie wurden zwei mögliche Szenarien herauskristallisiert, wobei die Wendeschleife für Grossanlässe in jedem Fall beibehalten wird. Das erste Szenario sieht eine Verschiebung der gesamten Haltestelle (beide Richtungen) in die Papiermühlestrasse vor, das zweite nur stadtauswärts Richtung Wankdorf. Vor dem Hintergrund, dass die Verlegung der Tramhaltestelle zu substantiellen Kosten führt und nur im Rahmen einer Sanierung der Gleise verhältnismässig ist, wurde damals der definitive Entscheid nicht gefällt. Nun steht aber die Sanierung der Weichen ab dem Jahr 2026 an, und die Projektbearbeitung ist wieder aufgenommen worden.

### **1.2 Projektziele**

- Die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer werden aufeinander abgestimmt (SG, Art.3)
- Leistungssteigerung sämtlicher Verkehrsarten durch Optimierung des Verkehrsablaufs am Knoten Guisanplatz. Der gewonnene Spielraum soll insbesondere der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs nutzen
- Attraktivitäts- und Qualitätssteigerung für den Fuss- und Veloverkehr sowie Aufwertung des öffentlichen Raums
- Umsetzung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes
- Funktionierende Lösung bei Alltagsverkehr und bei Grossveranstaltungen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrende und Zufussgehende
- Spielräume für langfristige Lösungen sichern
- Erfüllung der kantonalen Standards gemäss «Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen»

### **1.3 Projektbeschreibung**

Mit der Verlegung der Tramhaltestelle in die Papiermühlestrasse soll die Knotenkapazität gesteigert werden. Ausserdem profitiert die Linie 9 dadurch von einem Fahrzeitgewinn von rund einer Minute, und die

neuen behindertengerechten Haltekannten liegen direkt an den Hauptzugängen der angrenzenden Arealentwicklungen (Bundesverwaltungszentrum Guisanplatz 1 und neue Festhalle auf dem BernExpo-Gelände).

Mit dem vorliegenden Vorprojekt wird eine Lösung aufgezeigt, die eine bestmögliche Integration in die historische Baumallee der Papiermühlestrasse anstrebt. Gleichzeitig wird dem Veloverkehr Rechnung getragen, indem Haltestellenumfahrungen angeboten werden. Ausserdem kann die Knotenzu- und -wegfahrt für den Veloverkehr in der Hauptrichtung Rodtmattstrasse - Mingerstrasse wesentlich aufgewertet werden, wodurch dem Anliegen der Stadt Bern, einer Velohauptroute zwischen Bern und Ostermundigen über den Guisanplatz, Rechnung getragen wird.

Es wird aufgezeigt, dass der heute unter verschiedenen Aspekten bestehende Handlungsbedarf aufgegriffen werden kann und die kantonalen Standards mit dem Projekt grösstenteils erfüllt werden. Das Projekt ist eng koordiniert mit den Drittprojekten der Stadt Bern («Dr nöi Breitsch», Ersatz Siedlungsentwässerung Papiermühlestrasse) und bezieht die auf den benachbarten Arealen laufenden Planungen (Bundesverwaltungszentrum, neue Festhalle) mit ein.

## **1.4 Weiteres Vorgehen**

Nach dem Abschluss des Vorprojektes wird unter Federführung des Obergeringenieurkreis II des Kantons Bern, Bernmobil und der Stadt Bern ein Bauprojekt ausgearbeitet und das kantonale Strassenplanverfahren gestartet. Auf Basis der Mitwirkungseingaben werden im Bauprojekt entsprechende Optimierungen geprüft. Die Realisierung ist ab 2026 terminiert.

## **2. Mitwirkungsverfahren**

### **2.1 Ämtervernehmlassung**

Folgende Fachstellen wurden am 18. Juni 2021 zur Stellungnahme zum Projekt eingeladen mit Frist bis am 23. Juli 2021:

- Tiefbauamt des Kantons Bern
  - IVS, OIK II, Schermenweg 11, Postfach, 3001 Bern
  - Lärm, OIK II, Schermenweg 11, Postfach, 3001 Bern
  - Verkehrstechnik, Schermenweg 11, Postfach, 3001 Bern
  - Fachstelle Langsamverkehr, Reiterstrasse 11, 3013 Bern
- Kantonale Fachstellen
  - Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3013 Bern
  - Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, Kreis Bern - Mittelland, Nydegasse 11/13, 3011 Bern
  - Amt für Landwirtschaft und Natur des Kantons Bern, Abteilung Naturförderung, Schwand 17, 3110 Münsingen
  - Amt für Wasser und Abfall des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3013 Bern
  - Strasseninspektorat Mittelland West, Tiefenaustrasse 13, 3048 Worblaufen
  - Amt für Kultur/Denkmalpflege, Schwarztorstrasse 31, Postfach, 3001 Bern
- Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS, Tiefenaustrasse 2, Postfach, 3048 Worblaufen
- Kantonspolizei Bern, Abteilung Verkehr, Umwelt und Prävention, Schermenweg 5, Postfach, 3001 Bern

- Logistikbasis der Armee, Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt der Armee, Rodtmattstrasse 110, 3003 Bern (SVSA, Armeeverkehr)
- Stadt Bern
  - Tiefbauamt der Stadt Bern, Bundesgasse 38, Postfach, 3001 Bern
  - Verkehrsplanung der Stadt Bern, Effingerstrasse 19, Postfach 3001 Bern
  - Stadtgrün Bern, Bümplizstrasse 45, 3027 Bern
  - Amt für Umweltschutz, Morgartenstrasse 2a, 3014 Bern
  - Schutz und Rettung Bern, Murtenstrasse 98, 3008 Bern
- Via Storia - Stiftung für Verkehrsgeschichte, Kapellenstrasse 5, 3011 Bern

Von den eingeladenen Fachstellen haben alle Stellung genommen, ausser die Stiftung Via Storia. Ausserdem wurde die Einladung an das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern und das Stadtplanungsamt der Stadt Bern weitergeleitet, welche ebenfalls eine Rückmeldung verfasst haben.

## 2.2 Öffentliche Mitwirkung

Das Vorhaben lag vom 9. August 2021 bis 14. September 2021 zur öffentlichen Mitwirkung in der Baustelle der Stadt Bern an der Bundesgasse 38 auf, sowie online via [www.be.ch/guisanplatz](http://www.be.ch/guisanplatz). Die Publikation im Anzeiger Region Bern erfolgte am 04.08.21 und am 11.08.21. Ausserdem erschien im Anzeiger Nordquartier am 27.07.21 eine Publireportage zum Projekt.

Der Publikationstext wurde an folgende betroffene oder beteiligte Institutionen gesendet:

- Tiefbauamt der Stadt Bern, z.H. Sebastian Freitag, Bundesgasse 38, 3011 Bern
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3013 Bern
- Eidgenössisches Finanzdepartement EFD, Bundesamt für Bauten und Logistik BBL, z.H. Hanspeter Winkler, Fellerstrasse 21, 3003 Bern
- BERNEXPO AG, z.H. Oliver Senn, Mingerstrasse 6, Postfach, 3000 Bern 22
- TBF + Partner AG, Planer und Ingenieure, Schwanengasse 12, 3011 Bern
- BERNMOBIL, z.H. Thomas Ledergerber, Eigerplatz 3, Postfach, 3000 Bern 14

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung sind beim OIK II von folgenden Institutionen Stellungnahmen eingegangen:

- **Bürgergemeinde Bern**, Domänenverwaltung
- Quartiervertretung Stadtteil IV, **QUAV 4**
- Quartierkommission Stadtteil V, **DIALOG Nordquartier**
- **Wincasa AG** als Vertretung der Stockwerkeigentümergeinschaft Wankdorf Center Bern
- **Regionalgruppe Bern des VCS** Verkehrsclub der Schweiz
- **Pro Velo Bern**, Verband für die Interessen der Velofahrenden

### 3. Zusammenfassung

Die Mitwirkung zeigt, dass das Projekt grundsätzlich auf Zustimmung stösst und von den meisten Stellen begrüsst wird, insbesondere wird mehrfach die Absicht der Verbesserung des Trambetriebs positiv hervorgehoben.

Einige Rückmeldungen weisen auf Optimierungspotenzial hin, besonders hinsichtlich der Veloführung, der vorgesehenen Markierungen und der zu fällenden und neu zu pflanzenden Bäume eingangs Papiermühlestrasse. Die Verbesserungsmöglichkeiten werden im Rahmen des Bauprojektes geprüft. Das Projektteam nimmt die wertvollen Inputs entgegen.

Es ist eine grundsätzlich ablehnende Haltung gegenüber der Haltestellenverschiebung eingegangen (Quav 4). Ausserdem finden sich drei Eingaben, welche den Grundsatzentscheid der Veloführung (Variante «indirektes Linksabbiegen» IND) über den Knoten Guisanplatz infrage stellen. Sie bevorzugen weiterhin die Variante «separierte Veloführung» SEP. Dieser Variantenentscheid wurde auf Grund einer detaillierten Untersuchung und Beurteilung und einer breiten Diskussion unter den Fachstellen des Kantons gefällt. Die Variante SEP bietet zwar grundsätzlich mehr subjektive Sicherheit für den Veloverkehr. Mit der erwarteten Zunahme des Veloverkehrs kann es jedoch aufgrund der langen Wartezeiten (80 – 85') zu einem «Aufstauen» von Velofahrenden kommen und die kurze Grünphase (5-10') für die Räumung nicht ausreichen. Weiter ist davon auszugehen, dass es mit der Variante SEP häufiger zu Konflikten mit dem Fussverkehr kommt. Das unregelmässige Rechtsabbiegen für Velos ist bei der Variante SEP mehrheitlich vorgesehen, bei der Variante IND nur für zwei Fahrbeziehungen.

Das Projektteam ist bestrebt, das Projekt auf Grund der Eingaben im Rahmen der weiteren Projektierung zu optimieren und eine für alle zufriedenstellende Lösung zu erarbeiten.

## 4. Beantwortung der Stellungnahmen

Untenstehend finden sich die zusammengefassten, sinngemässen Aussagen der eingegangenen Stellungnahmen, sowie der Kommentar des Projektteams dazu. In der Spalte Entscheid legt das Projektteam dar, wie es mit der Eingabe umgehen möchte.

Legende Farbgebung:

	Kenntnisnahme Anpassung im Bauprojekt		Projektanpassung im Bauprojekt prüfen		Keine Anpassung
--	--	--	--	--	-----------------

### 4.1 Ämtervernehmlassung

Nr.	Institution	Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
1.1	Stadt Bern, Stadtgrün	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zu prüfen: Fussgängerstreifen südlich Haltestelle verschieben, um Bäume eingangs Papiermühlestrasse zu erhalten</li> <li>– Keine Anrampung im Bereich der Baumscheiben -&gt; Rampen nördlich Haltestelle verschieben</li> <li>– Baumscheiben zu klein, entsprechend Bedürfnissen einzelner Bäume dimensionieren</li> <li>– Untergrund und Belag gemäss Besprechung C. Racine / A. Roulin ausführen (verdichtbares Baums substrat, Pflasterung o.Ä.)</li> <li>– Restflächen der Anfangs- und Endbäume zwischen Veloumfahrung vollständig als offene Baumgrube ausbilden</li> <li>– Verschiebung Elektrokasten und Neupflanzung 3. Baum Westseite in Lücke</li> </ul>	Punkte werden im Bauprojekt geprüft.	Prüfung im Bauprojekt
1.2	Stadt Bern, Verkehrsplanung	Gemäss Stellungnahme vom März 2021	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Von der Grundsatzlösung wird nicht abgewichen</li> <li>– Verbesserungen werden im Bauprojekt geprüft</li> </ul>	Prüfung im Bauprojekt
1.3	Stadt Bern, Amt für Umweltschutz	Keine Rückmeldungen	Wird zur Kenntnis genommen.	Kein Entscheid nötig
1.4	Stadtplanungsamt Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Das Projekt ist mit dem Richtprojekt zur UeO Mingerstrasse – Papiermühlestrasse abzustimmen. Allfällige Konflikte zwischen der geplanten Veloumfahrung und dem in der UeO vorgesehenen Bereich «Messevorplatz» sind zu vermeiden. Im Rahmen des Bewilligungsverfahrens ist das entsprechende Einverständnis der Grundeigentümer einzuholen.</li> <li>– Die im technischen Bericht enthaltenen Aussagen zum Richtplan ESP Wankdorf sind nicht aktuell.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Abstimmung/Koordination mit der UeO ist im Rahmen des Vorprojektes bereits erfolgt und wird im Rahmen des Bauprojektes weiter geführt.</li> <li>– Die Aussagen zum Richtplan ESP werden entsprechend der Eingabe angepasst im Bericht</li> </ul>	Anpassung Im Bauprojekt
1.5	Stadt Bern, Tiefbauamt, Gewässerschutz	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Präzisierung GEP-Massnahmen im Bericht</li> <li>– Präzisierung Projektierung Siedlungsentwässerung</li> <li>– Präzisierung Realisierung Kanalisation / Verkehr</li> <li>– Korrektur Satz zu Kanalisation Kap. 2.8.11</li> </ul>	Die Präzisierungen werden gemäss Eingabe im technischen Bericht vorgenommen.	Anpassung Im Bauprojekt

Nr.	Institution	– Stellungnahme	– Kommentar Projektteam	Entscheid
1.6	Stadt Bern, Tiefbauamt, Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anfahrt Papiermühlestrasse Süd auf Guisanplatz: Die Fahrspuren von MIV, Velo und Bus sind unklar und erscheinen verkehrsrechtlich heikel. Der Beginn / die Verflechtung der Busspur, wie auch der Rechtsabbiegespur sollten klar ersichtlich sein und korrekt markiert werden. Die flächige Einfärbung des Radstreifens kann optimiert werden. Der wartende Bus wird die Rechtsabbiegespur blockieren wie auch den Veloverkehr behindern.</li> <li>– Guisanplatz, Anpassung Velostreifenmarkierungen über Kreuzungsbereich</li> <li>– Velosack Mingerstrasse und Rodtmattstrasse: Mit dem Verzicht der Velosäcke können die Haltebalken MIV optimiert werden. Dies könnte sich wieder positiv auf die LSA-Steuerung / Zwischenzeiten etc. auswirken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Das Layout ist auf der Papiermühlestrasse Süd seit August 2021 als Sofortmassnahme in Betrieb. Es erfolgt ein Monitoring. Im Bauprojekt können Optimierungen vorgenommen werden.</li> <li>– Die Markierungen über den Kreuzungsbereich werden im Rahmen des Bauprojektes vertieft. Die Inputs werden entgegengenommen.</li> <li>– Die Velosäcke bieten den nötigen Platz für Velos während der Rotphase und ermöglichen ein effizientes Vorgrün für Velos. Wird im Bauprojekt nochmals geprüft.</li> </ul>	Prüfung im Bauprojekt
1.7	Stadt Bern, Tiefbauamt	Allgemeine Vorgaben zum Bau.	Werden zur Kenntnis genommen.	Kein Entscheid nötig
1.8	Berufsfeuerwehr, Schutz und Rettung	Berufsfeuerwehr Bern ist frühzeitig einzubeziehen	Austausch erfolgt im Rahmen Bauprojekt.	Kein Entscheid nötig
1.9	SVSA Kanton Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Papiermühlestrasse ist Versorgungsrouten Typ III Ausnahmetransportrouten, Guisanplatz muss in alle Richtungen für Ausnahmetransporte befahrbar sein</li> <li>– Präzisierung betreffend Vorgaben für Versorgungsrouten Typ III</li> </ul>	Wird im technischen Bericht Bauprojekt aufgenommen → ist in der Nutzungsvereinbarung aufgeführt und berücksichtigt	Anpassung Im Bauprojekt
1.10	RBS Busbetrieb	Kein Anpassungsbedarf.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kein Entscheid nötig
1.11	OIK II	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verkehrstechnik: Hinweise Markierung und Signalisation für Bauprojekt</li> <li>– Lärmschutz: Angabe DTV im Bericht fehlt</li> <li>– Lärmberechnungen im Anhang aufzuführen</li> <li>– Angabe Kosten Neu- / Wiederaufbau fehlt (ca. 23 Mio. CHF)</li> <li>– Hist. Verkehrswege: IVS bei Grundlagen ergänzen, Präzisierung zu Kap. 4.2.2 Bäume neu pflanzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Markierung und Signalisation wird im Bauprojekt optimiert</li> <li>– Restliche Angaben werden im Bericht aufgenommen</li> </ul>	Prüfung im Bauprojekt
1.12	Kantonspolizei	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fussgängerstreifen Mingerstrasse (rückversetzt): Sichtweiten und Erkennungsdistanz sind einzuhalten. Muss mindestens 125 m von der LSA Guisanplatz entfernt liegen</li> <li>– Hinweis Konflikt Bus - MIV-Rechtsabbieger Papiermühlestrasse Süd</li> <li>– Hinweis Verlagerung Verkehr der aufgehobenen Rechtsabbiegebeziehung ins Quartier</li> <li>– Zusätzliche Beleuchtung im Bereich von Haltestellen und Fussgängerübergängen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der Fussgängerstreifen liegt ausserhalb des Projektperimeters (Ausnahme Strassenrandanpassung Südseite). Die Situation besteht heute bereits so, wobei keine kritischen Vorkommnisse bekannt sind. Die Distanz von der LSA Guisanplatz beträgt ca. 60 m). Im Bauprojekt soll die Möglichkeit einer LSA-Integration in das System Guisanplatz geprüft werden</li> <li>– Die Hinweise sind dem Projektteam bewusst. Im Rahmen des Bauprojektes werden Verbesserungsmöglichkeiten geprüft.</li> </ul>	Prüfung im Bauprojekt
1.13	AGR, Raumplanung und Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bedingung: Auswirkungen auf Ortsbild durch Fällen der zwei Bäume eingangs Papiermühlestrassen darlegen (z.B. mit Visualisierung)</li> <li>– Überprüfung bereits jetzt durchführen (bezüglich zweier Alleebäume)</li> </ul>	Im Rahmen des Bauprojektes erfolgt eine Überprüfung, ob eine Lösung mit Erhalt der Bäume möglich ist. Wird die Lösung gemäss Vorprojekt beibehalten, wird eine Visualisierung zur Veränderung des Ortsbildes erstellt.	Prüfung im Bauprojekt
1.14	AÖV	Trägt das Projekt mit.	Wird zur Kenntnis genommen.	Kein Entscheid nötig
1.15	Strasseninspektorat Mittelland West	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anpassung Vereinbarung zu Unterhalt und Grünpflege der Bäume mit Stadtgrün Bern</li> <li>– zu klären, ob Bäume Mingerstrasse eine Zusatzbestellung der Stadt sind -&gt; Unterzeichnung Vereinbarung und Kostentragung Stadt für Betrieb und Unterhalt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen</li> <li>– Projektierte Baumgruppe vor Novotel ist auf Parzelle Stadt, keine Vereinbarung nötig</li> </ul>	Kein Entscheid nötig
1.16	Amt für Wasser und Abfall	Strassen- und Gleisentwässerung gemäss Vorgaben GEP Stadt Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen</li> <li>– Konzeptionell wie heute (gleiche Fläche...)</li> </ul>	Kein Entscheid nötig



Nr.	Institution	– Stellungnahme	– Kommentar Projektteam	Entscheid
1.17	SVSA Armee, VBS	– Versorgungsrouten Typ III Ausnahmetransporte zu berücksichtigen – Bestehende Wegweisung Militär im Projekt zu berücksichtigen	Wird im technischen Bericht Bauprojekt → ist in der Nutzungsvereinbarung aufgeführt und berücksichtigt.	Anpassung Im Bauprojekt
1.18	Amt für Kultur, Denkmalpflege	– Keine Beeinträchtigung des schutzwürdigen Ortsbildes zu befürchten. Zu bewilligen, unter der Auflage, dass Absprache erfolgt, wenn Bauinventar-Objekte und deren unmittelbare Umgebung tangiert werden	Wird zur Kenntnis genommen.	Kein Entscheid nötig
1.19	Amt für Landwirtschaft und Natur, WEU	– Einbezug Stadtgrün Bern wird begrüsst – Verzicht auf Amtsbericht	Wird zur Kenntnis genommen.	Kein Entscheid nötig

## 4.2 Öffentliche Mitwirkung

Nr.	Institution	Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
2.1	Bürgergemeinde Bern	Verhältnismässigkeit (ins. Erforderlichkeit, Zumutbarkeit) für die Inanspruchnahme des Grundeigentums Bürgergemeinde mangelhaft. Projekt anpassen, so dass kein Land der Bürgergemeinde beansprucht wird.	Die Umfahrung wird zulasten der Breite für Velos und Zufussgehende verschmälert, so dass kein Land der Bürgergemeinde beansprucht wird (Pendenz für das Bauprojekt)	Prüfung im Bauprojekt
2.2	QUAV 4	Der neu geplante Haltestellenstandort hat folgende Nachteile:  1. Der Zugang zur bestehenden BEA-Messehalle wird abgewertet und erschwert. Im Durchgang der neuen Festhalle wird ein Publikumsgedränge befürchtet.  2. Es entsteht erhebliches Konfliktpotenzial Velo/Fussgänger, insb. Velo längs und Fussgänger quer im Bereich der Haltestelle.  3. Für Bewohnende und Beschäftigte der Quartiere südöstlich des Guisanplatzes wird die Anbindung Richtung S-Bahnhof Wankdorf und Breitenrainplatz erheblich verschlechtert durch die Haltestellenverschiebung. Dazu zählt auch das Wohnbauprojekt auf dem Areal des nationalen Pferde zentrums (Springgarten).	Die Verschiebung der Haltestelle entspricht dem Auftrag gemäss der Richtplanung (Richtplan ESP Wankdorf). Richtpläne sind behördenverbindlich.  1. Die Planung erfolgte in engem Austausch mit der BernExpo-Gruppe, welche die Messehalle und das Projekt der neuen Festhalle betreut. Es wird einen grosszügigen Vorbereich zum neuen Eingang der Festhalle und eine Öffnung des Areals geben, was zu einer wesentlich besseren Durchlässigkeit führt. Mit dem vorgesehenen Konzept der Haltestellenbedienung bei Grossanlässen (die Zusatzkurse bedienen die bestehende Haltestelle) verteilen sich die Fahrgäste ausserdem besser als heute auf die beiden Haltestellenlagen.  2. Das Konfliktpotenzial besteht, wird aber als vertretbar eingestuft und ist so auch an anderen Standorten bereits in Betrieb. Optimierungen im Rahmen des Bauprojektes werden noch geprüft.  3. Ab Realisierung Tram Bern Ostermundigen ist der Versuchsbetrieb einer neuen Buslinie zwischen Ostermundigen und Breitenrainplatz vorgesehen, welche die genannten Wohn- und Arbeitsareale besser mit dem Breitenrainquartier verknüpft als heute. Eine leichte Verschlechterung der Anbindung der genannten Areale Richtung Wankdorf Bahnhof und Breitenrainplatz wird in Kauf genommen hinsichtlich des mit dem Projekt zu erwartenden erheblichen Fahrzeitgewinns für alle Fahrgäste. Für die im Endausbau zu erwartenden über 4'000 zusätzlichen Erwerbstätigen auf dem Areal des Verwaltungsgebäudes Guisanplatz 1 (Bundesverwaltung) ist dagegen die neue Haltestellenlage eine wesentliche Verbesserung. Die Haupteerschliessung der Gebiete südöstlich der Bolligenstrasse, wie auch des südlichen Teils des Wohnbauprojektes auf dem Springgarten-Areal läuft über die Linie 10. Gemäss ÖV-Netzstrategie 2040 ist ausserdem mittel- bis langfristig eine zusätzliche Tramachse über die Minger- und Papiermühlestrasse zum Bahnhof Wankdorf vorgesehen.	Keine Anpassung  Klärungsge spräch

		4. Der Abstand zur Haltestelle Wankdorf Center wird sehr klein.  Wir fordern den Verzicht auf das Projekt. Das gesparte Geld kann wie folgt investiert werden: – Eine intelligentere Regelung der Lichtsignalkette im Abschnitt Verzweigung Worbelaufenstrasse - Wankdorfplatz - Knoten Rosengarten; z.B. Wartezeiten durch kürzere Phasenabstände reduzieren. (Beispiel Burgernziel). – In Stosszeiten könnte ein lebender Polizist eingesetzt werden. Eine bessere Gestaltung des Guisanplatzes und dessen Verlängerung bis zur Curlinghalle. Das Vorland des Hotels und der neuen BEmotionBase soll auch in das Gestaltungskonzept einbezogen werden.	4. Der neue Haltestellenabstand ist mit rund 260 m hinsichtlich der hohen Nutzungsdichte im Umfeld vertretbar.  Die weiteren Verbesserungsideen werden zur Kenntnis genommen	
Nr.	Institution	Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
2.3	DIALOG Nordquartier	Die Verbesserungen für Tram, Fuss- und Veloverkehr werden sehr begrüsst. Bedürfnisse: 1. Lage und Gestaltung der Haltestelle soll analog der Haltestelle Wankdorf Center erfolgen, direkt an der Haltekante Prüfung der Auswirkungen, wenn auf die Haltestellenverschiebung stadtauswärts verzichtet wird.  2. Auswirkungen auf Erschliessung Projekt Springgarten und bestehende Wohnüberbauungen Bolligenstrasse / Baumgarten.  3. Verzicht auf Rechtsabbieger Rodtmattstrasse - Papiermühlestrasse zu überdenken. Es wird Mehrverkehr insb. aus dem BVZ erwartet.  4. Verzicht auf «Kein Vortritt» für Velo geradeaus in die Rodtmattstrasse 5. Grünzeiten der LSA auf den Fuss- und Veloverkehr anpassen.  6. Querung der Velospuren durch Zufussgehende am Ende/Anfang der Haltestellenumfahrung möglichst niveaulos.	1. Auftrag aus Richtplan ESP ist die Verlegung beider Haltekanten in die Papiermühlestrasse. Die Haltestelle Wankdorf Center ist in der Breite sehr knapp dimensioniert. Am Guisanplatz ist in den Spitzenzeiten ein wesentlich grösseres Fahrgastaufkommen zu erwarten, weshalb eine solche Lösung für den Fahrgastwechsel ungenügend ist. Eine Lösung zwischen den Bäumen gefährdet den Baumbestand in der Papiermühlestrasse und blockiert den Zu- und Abfluss der Fahrgäste. Die möglichen Varianten der Haltestellenlage wurden in einer Vorgängerstudie einander gegenübergestellt, wobei die Erhaltung der Haltestelle stadtauswärts als wenig zweckmässig beurteilt wurde. Würde die Haltestelle in eine Richtung am heutigen Ort belassen, ergäbe sich nur geringes Verbesserungspotenzial des Verkehrsablaufs am Knoten. Die angestrebten Kapazitäts- und Fahrzeitgewinne für alle Verkehrsteilnehmenden als Auslöser des Projektes würden nicht oder nur in sehr geringem Mass eintreten. 2. Die Wohnsiedlungen zwischen Bolligenstrasse und Ostermundigenstrasse sind durch die Linie 10 erschlossen, ebenso der südliche Teil des Projektes Springgarten. Ansonsten ist von Südosten her zwar eine Mehrdistanz von ca. 90 m zur Haltestelle zurückzulegen, dafür kann die Fahrzeit des Trams für alle Fahrgäste erheblich verkürzt werden. 3. Die Aufhebung des MIV-Rechtsabbiegers bringt wertvolle Spielräume für eine adäquate Ausgestaltung der Fussgängerquerung und Veloführung mit sich. Wegen der geringen Zahl betroffener Fahrzeuge werden die negativen Auswirkungen der Aufhebung durch die Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr klar aufgewogen. Dies wird im Rahmen des Bauprojektes nochmals überprüft. 4. Wird im Bauprojekt optimiert. 5. Optimierungen werden im Rahmen der LSA-Planung im Bauprojekt geprüft. 6. Ein taktil erkennbarer Absatz von 3 - 4 cm Höhe ist nötig, um die Hindernisfreiheit sicherzustellen. Konkretisierung im Bauprojekt	Prüfung 4 und 5 im Bauprojekt Die anderen Punkte werden nicht aufgenommen

Nr.	Institution	Stellungnahme	Kommentar Projektteam	Entscheid
2.4	Wincasa AG	<p>Die Optimierungen für den Tramverkehr werden sehr begrüsst. Anpassungsbedarf zur Entlastung der Papiermühlestrasse:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zusammenlegung der neuen Haltestelle mit der Haltestelle Wankdorf Center an neuer Lage in der Papiermühlestrasse</li> <li>2. Personenunterführung zwischen BVZ / Wankdorf Center und Festhalle zu prüfen</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eine Zusammenlegung der Haltestelle entspricht nicht dem Auftrag aus dem behördenverbindlichen Richtplan ESP. Die vorgeschlagene Lösung hätte eine neue Lichtsignalanlage und neue Fussgängerstreifen zur Folge, was sich negativ auf den Verkehrsfluss auswirken würde. Weiter würde sich die Erschliessungssituation aus beiden Richtungen verschlechtern. Die Erreichbarkeit der überregionalen Hotspots Wankdorf Center / Stadion, BernExpo-Areal und Bundesverwaltungszentrum mit den ÖV würde geschwächt werden. Ausserdem müsste die Haltestelle ein noch grösseres Fahrgastaufkommen bewältigen, was zu zusätzlichen Konflikten der Passagiere mit anderen Verkehrsteilnehmenden führen könnte. Wird die Haltestelle noch weiter in die Papiermühlestrasse versetzt, könnte die Haltestellenlogistik mit Zusatzkursen bei Veranstaltungen auf dem BernExpo Areal an die bestehende Haltestelle nicht umgesetzt werden.</li> <li>2. Im Sinne einer Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden möchte der Kanton wenn anders möglich darauf verzichten, die Zufussgehenden in den Untergrund zu drängen, wodurch Einbussen bei der Attraktivität und bei der Sicherheit im öffentlichen Raum zu erwarten wären. Ausserdem müsste für die Zugänge zur Unterführung Umland in Anspruch genommen werden, welches insbesondere westseitig mittel- bis langfristig nicht zur Verfügung steht, da neu überbaut. Der Investitionsaufwand für den Bau einer Unterführung wäre zudem aufgrund der Werkleitungen, des Tramtrassees und der geschützten Baumallee sehr gross.</li> </ol>	Keine Anpassung
2.5	VCS Regionalgruppe Bern	<p>Das Projekt wird grundsätzlich begrüsst. Die Velomassnahmen gehen aber zu wenig weit. MIV-Massnahmen dürfen die Massnahmen für ÖV und Fuss- und Veloverkehr in keiner Weise beeinträchtigen. Bedürfnisse:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vor- und Nachteile der Varianten IND und SEP sind einander in einem Bericht systematisch gegenüberzustellen, bevor ein Variantenentscheid gefällt wird.</li> <li>2. Es muss begründet werden, wieso der Platz in der Mingerstrasse für drei MIV-Spuren stadteinwärts ausreicht, aber nicht für einen Velostreifen auf der Rechts-Abbiegespur in die Papiermühlestrasse Nord.</li> <li>3. Keine Verbreiterung des Strassenraumes in der Mingerstrasse. Mehrbedarf an Platz für Velos soll notfalls zulasten einer MIV-Spur gehen.</li> <li>4. Die Velo-Massnahmen auf der Papiermühlestrasse Süd sind unzureichend. Die MIV-Spurbreiten sind auf das Minimum zu reduzieren, um eine dem Masterplan Veloinfrastruktur entsprechende Velostreifenbreite zu erhalten.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eine systematische Gegenüberstellung ist erfolgt. Basierend auf dieser hat die Bauherrschaft den Variantenentscheid gefällt → siehe Kap 4.3</li> <li>2. Die Situation Veloverkehr von der Mingerstrasse hin zum Guisanplatz wird im Rahmen des Bauprojektes nochmals überprüft (Radstreifen Rechtsabbiegespur oder Radstreifen direktes Linksabbiegen). Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und Steuerung der LSA am Guisanplatz sowie der vorhandenen Verkehrsmengen geradeaus und rechts braucht es eine Trennung der beiden Spuren im Knotenzulauf. Zu berücksichtigen ist, dass hier in Zukunft neu eine Buslinie verkehren wird, die nicht im Rückstau steckenbleiben darf. Die Linksabbiegende müssen ebenfalls separat gesteuert werden können. Die Verbesserung der Infrastruktur für Velo-Rechtsabbiegende wird im Rahmen des Bauprojektes geprüft.</li> <li>3. Die MIV-Spuren sind auf die Minimalmasse reduziert und können nicht zusammengelegt werden (siehe Antwort zu 2.). Die Verbreiterung betrifft heute keine Grünfläche, sondern asphaltierte, ungenutzte Platzfläche.</li> <li>4. Im Strassenquerschnitt zwischen den Baumalleen ist keine bessere Lösung möglich, alle Spurbreiten sind auf das Minimum reduziert.</li> </ol>	Prüfung im Bauprojekt

2.6	Pro Velo Bern	<p>Allgemein:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Die Veloführung kann mit dem vorliegenden Projekt nicht wesentlich verbessert werden und wird zum Teil sogar verschlechtert.</li> <li>Es wird eine gleichwertige Gegenüberstellung und anschliessende Diskussion der Varianten IND und SEP an einem Workshop mit Kanton, Stadt und Pro Velo gefordert.</li> </ol> <p>a) Direktes Linksabbiegen für Velos aus der Rodtmattstrasse ist legal zu ermöglichen. Signalisation, Belag und Trennung entsprechend anzupassen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Es wird eine intelligente LSA-Regelung mit Velobevorzugung vor MIV gefordert, ggf. als Verkehrsversuch zu planen. Grünzeiten sind zu maximieren und Wartezeiten zu minimieren.</li> </ol> <p>Rodtmattstrasse:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Die Ausfahrt BVZ sollte verschoben werden von der Rodtmattstrasse weg. Der heutige wie auch der projektierte Zustand sind unhaltbar für Velos. Im Mindesten ist das Linksein- und ausbiegen aus dem BVZ auf die Rodtmattstrasse mit Spurenquerung zu verbieten. Bei Lichtsignalregelung soll das Velo mind. dieselbe Priorität haben wie das Tram.</li> <li>Das Linkseinspurigen für das Abbiegen in die Militärstrasse soll jederzeit möglich sein, nicht erst auf Höhe der Verzweigung. Das indirekte Linksabbiegen ist zu weit von der Wunschlinie entfernt und unterdimensioniert.</li> <li>Die Einspurstrecke für die Abbieger in die Militärstrasse ist zu verlängern (Vorbild Bundesgasse), ggf. auf Kosten der Breite des Velostreifen geradeaus.</li> <li>Der Zugang (Anrampung) zur abgesetzten Veloführung Richtung Guisanplatz soll später beginnen oder die Abtrennung ganz weggelassen werden.</li> </ol> <p>Knoten Guisanplatz</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Grünphase für direkt linksabbiegende Velos Rodtmattstrasse - Papiermühlestrasse zu prüfen aus dem Velosack der Geradeausspur</li> <li>Unterbruchsfreies Rechtsabbiegen für Velos wird begrüsst. Wo nötig mittels Piktogrammen oder Velostreifen zu verdeutlichen.</li> <li>Velos geradeaus aus der Mingerstrasse sollen Vortritt haben vor rechtsabbiegenden Velos aus der Papiermühlestrasse. «Kein Vortritt» zu entfernen oder umzukehren</li> </ol> <p>Haltestellenumfahrung Papiermühlestrasse</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Nördlich der Haltestellenumfahrung sind die Velofurten etwas zu schmal und zu stark abgewinkelt. Die Weiterführung auf dem Trottoir soll ohne bauliche Trennung oder überfahrbar erfolgen.</li> </ol>	<p>1. Die Einschätzung von Pro Velo wird zur Kenntnis genommen. Die kantonalen Standards bezüglich Veloverkehr sind mit dem Projekt eingehalten.</p> <p>2. Eine gleichwertige Gegenüberstellung ist im Rahmen der Projekterarbeitung erfolgt. Auf deren Basis wurde der Variantenentscheid gefällt. Der Variantenentscheid wurde im Rahmen einer Sitzung «Projektvorstellung Stand Vorprojekt für Fussverkehr Schweiz, Pro Velo, Procap» am 16.02.2021 Pro Velo erläutert. → siehe Kap 4.3</p> <p>a) Das direkte Linksabbiegen ist in der vorliegenden Situation gefährlich. Es soll daher nicht legal angeboten werden. Die Massnahme gemäss Punkt 8. Wird im Bauprojekt geprüft.</p> <p>3. Im Bauprojekt werden Optimierungen geprüft.</p> <p>4. Die Ausfahrt ist nicht Bestandteil von NHG, sondern vom Drittprojekt «dr noi Breitsch». Das Projektteam teilt die Auffassung, dass die Ausfahrt nicht gut gelegen gelegen ist. Sie kann im Rahmen des Projektes aber nicht verschoben werden. Linksein- und ausbiegen ist im Projekt nicht vorgesehen. Ebenso wird vorerst von einer Lichtsignalregelung abgesehen.</p> <p>5. Zugunsten einer gesicherten, abgesetzten Fahrfläche am rechten Rand nach der Philosophie des Masterplans Veloverkehr der Stadt Bern soll auf ein ausgedehntes Vorspurigen in die Fahrbahnmitte verzichtet werden. Die punktuelle Strassenquerung Höhe Ausfahrt BVZ schafft Klarheit. Das indirekte Linksabbiegen in dieser Lage ist vertretbar.</p> <p>6. Wird nicht aufgenommen (siehe Antwort zu 5.)</p> <p>7. Optimierung wird im Bauprojekt geprüft</p> <p>8. Wird im Bauprojekt im Rahmen der LSA-Planung geprüft.</p> <p>9. Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>10. Wird im Bauprojekt angepasst.</p> <p>11. Wird zur Kenntnis genommen. Eine Verbreiterung wird im Bauprojekt geprüft. Der Winkel wird bereits soweit ausgereizt, wie die Baumscheibe tangiert werden kann. Die Ausgestaltung der Trottoirweiterführung ist nicht Teil des Projektes, weshalb die Veloumfahrung auf dem bestehenden Trottoir mündet. Die Signalisation ist noch zu bestimmen (wahrscheinlich Fussweg, Velo gestattet).</p>	Prüfung im Bauprojekt
-----	------------------	--	---	-----------------------

<p>12. Muss für das Geradeausfahren aus der Haltestellenumfahrung Richtung Süden zweimal gewartet werden, und für das indirekte Linksabbiegen sogar dreimal? Für Velos, die trotz der Haltestellenumfahrung auf der Mischverkehrsspur durchfahren, bietet sich eine gefährliche Stelle mit der Querung des rechtsabbiegenden Tramgleises.</p>	<p>12. Im schlechtesten Fall muss mehrmals gewartet werden. Die Veloführung über den Knoten wird mit der LSA-Steuerung im Bauprojekt soweit möglich optimiert. Der Gleisachsabstand zum Perron ist trotz der Veloumfahrung 1.4m breit gewählt, da so geübte Velofahrende direkt geradeaus fahren können.</p>
<p>Papiermühlestrasse Süd</p> <p>13. Vorschlag Knotenzufahrt mit Mischverkehrsfläche Bus und Velo am rechten Rand, rot eingefärbt, zum Knoten hin befahrbar für MIV-Rechtsabbieger</p>	<p>13. Das Layout ist als Sofortmassnahme in Betrieb. Sind die Erfahrungen positiv, wird es so im Projekt belassen. Die geschilderte Lösung wird dankend als Rückfallebene zur genaueren Prüfung aufgenommen, sollten die Erfahrungen mit der Sofortmassnahme schlecht sein. Der Konflikt Velo geradeaus - MIV rechts liesse sich dadurch jedoch nicht entschärfen.</p>
<p>Mingerstrasse</p> <p>14. Fussgängerschutzinsel in der Strassenmitte verschmälern, damit im Abfluss von der Rodtmattstrasse in die Mingerstrasse keine S-Kurve gefahren werden muss</p> <p>15. Das Aufheben der Tramsicherungsanlage (Lichtsignal-Regelung Vortritt wendendes Tram) wird gefordert. Ersatz durch gelbes Blinklicht.</p>	<p>14. Optimierung wird im Bauprojekt geprüft</p> <p>15. Wird im Bauprojekt geprüft</p>

### 4.3 Zusammenfassung Variantenentscheid Veloführung Guisanplatz

Im Rahmen der Bearbeitung des Vorprojekts «Neubau Haltestelle Guisanplatz» wurden **zwei Varianten der Veloführung detailliert** untersucht und beurteilt: **«indirektes Linksabbiegen» IND** und **«separierte Veloführung» SEP**. Gemäss der Beurteilung sind die beiden Varianten bezüglich Leistungsfähigkeiten und Fahrzeiten des öV vergleichbar. Die Variante SEP bietet grundsätzlich mehr subjektive Sicherheit für den Veloverkehr. Mit der erwarteten Zunahme des Veloverkehrs kann es jedoch aufgrund der langen Wartezeiten (80 – 85') zu einem «Aufstauen» von Velofahrenden kommen und die kurze Grünphase (5 - 10') für die Räumung nicht ausreichen. Eine Verlängerung der Grünzeiten auf das Niveau von IND oder wie gewünscht noch länger hätte zur Folge, dass die gemäss Standards verlangte Verkehrsqualität D nicht erreicht würde. Das Risiko von langen Rückstaus des MIV und Verlustzeiten des öffentlichen Verkehrs würde zunehmen. Weiter ist davon auszugehen, dass es mit der Variante SEP häufiger zu Konflikten mit dem Fussverkehr kommt. Das unregelmässige Rechtsabbiegen für Velos ist bei der Variante SEP mehrheitlich vorgesehen, bei der Variante IND nur für zwei Fahrbeziehungen.

Die Bauherrschaft diskutierte die beiden Varianten unter den Fachleuten mit Einbezug der kantonalen Velofachstelle intensiv. Dadurch entstand eine konsolidierte Haltung, die sich klar für die Variante IND ausspricht.

Diese begründet sich mit folgenden Punkten:

- Die Veloführung IND ist bei den Velofahrenden allgemein bekannt, akzeptiert und sicher. Die kantonalen Standards sind eingehalten. Das Prinzip IND wird ebenfalls bei den angrenzenden Knoten Wankdorfplatz und Rosengarten sowie vielen weiteren Knoten auf Berner Stadt- und Kantonsstrassen angewandt. Diese bewährte Philosophie soll aus Sicht TBA weiterverfolgt werden.
- In der Velohaupttrichtung (Rodtmattstrasse-Mingerstrasse) wird durch die Variante IND eine schnelle, direkte Verbindung mit wenig Konfliktpotenzial (Fussgänger-Velo) angeboten.
- Anlagen für Veloverkehr: 2.1 ....einheitliche Gestaltung der Strecken- und Knotenelemente: Zufahrt auf der Strasse und nicht als separater Veloweg
- Die Projektierungs-, Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind bei der Variante IND tiefer als bei der Variante SEP.
- Die Akzeptanz der Variante SEP ist insbesondere auf Grund der kurzen Grünzeiten und langen Wartezeiten fraglich. Das aus den Wartezeiten resultierende Platzproblem stuft das TBA als kritisch ein. Von Seiten Velo könnte rasch mehr Grün- und weniger Wartezeit gefordert werden, was sich negativ auf die Leistungsfähigkeit des Knotens und die ÖV-Priorisierung auswirken würde.
- Die Velohaupttrichtung der Variante SEP ist weniger direkt und birgt ein erhöhtes Konfliktpotenzial mit dem Fussverkehr, was sich negativ auf die Akzeptanz und auch Sicherheit (schnelle E-Bikes vs. Fussverkehr) auswirkt. Das Konfliktpotenzial Fuss- vs. Veloverkehr stuft das TBA als kritisch ein, da die Variante SEP diesbezüglich schlechter als der heutige Bestand ist.
- Der Knoten bei der Variante SEP ist insgesamt träger und komplexer, was sich negativ auf die Flexibilität auswirkt. Durch die abgesetzte Veloführung entstehen wesentlich mehr Konfliktströme, welche die Abläufe einschränken.

Aus oben aufgeführten Gründen haben sich die Besteller (OIK II und BERNMOBIL) gemeinsam für die Variante IND entschieden.