Verband für die Interessen der Velofahrenden
Bollwerk 35 | Postfach 6711
CH-3001 Bern

Tel 031 318 54 10 | Fax 031 312 24 02
info@provelobern.ch | www.provelobern.ch
PC 30-19027-6

Oberingenieurkreis II
„Tiefenaustrasse“
Schermenweg 11
Postfach
3001 Bern

vorab per E-Mail an: kristin.reis@bve.be.ch

Bern, 23.3.2012

Mitwirkung Sanierung Tiefenaustrasse

Pro Velo Bern nimmt die Möglichkeit zur Mitwirkung dankbar wahr.
Wir kennen die Hintergründe des Sanierungsbedarfs und anerkennen, dass die Situation nicht einfach ist.

Hingegen lehnen wir die Verschmälerung der Strasse um einen Viertel vehement ab, da sie dem Veloverkehr und der Verkehrssicherheit zu grossem Nachteil gereicht. Es darf nicht sein, dass eine derart umfangreiche Sanierung so deutlich zulasten des umweltfreundlichsten und verletzlichsten Verkehrsmittels ausfällt.

Die Sicherungsmassnahmen beim Anschluss und Fussgängerstreifen Felsenaustrasse begrüssen wir grundsätzlich, aber auch sie sind in Verbindung mit der geplanten Verschmälerung noch eine ungenügende Verbesserung für den Veloverkehr.

Konsole erneuern oder ersetzen

Der betroffene Abschnitt der Tiefenaustrasse ist nicht vergleichbar mit irgend einer andern Kantons- oder Ausserortsstrasse. Eigentlich ist er eine über 1km lange Brücke, da beidseitig Wände sind.
Die geplante massive Verschmälerung der Strasse, den ersatzlosen Abbruch der Auskragung und die Auflösung des Radwegs Richtung Tiefenau könnten wir nicht hinnehmen. Es ist nötig, dass auf dieser enorm wichtigen Veloachse in beiden Richtungen die gleiche Qualität und Sicherheit wie heute geboten werden kann, und baulich getrennte Radspuren beibehalten werden. Denn der Veloverkehr ist heute schon recht intensiv, soll noch zunehmen, und er bekommt durch die Elektrobikes ein neues Gesicht:
Die Anzahl Überholmanöver von Velos untereinander nimmt stark zu. Heute sind auf den 2.5m breiten Radwegen diese Überholmanöver physich möglich und dank baulicher Trennung von den 3.7m breiten Autospuren durch die 1.2m breite Pufferzone sicher und ohne Risiko durchzuführen. Auf einem 2.0m Radstreifen wie geplant wäre dies nicht mehr möglich, zumal die markierte Breite weder auf Seite der wuchtigen Brüstung noch auf Seite der extrem schmalen Fahrspur von nur noch 3.0m jemals ausgenutzt werden kann. Diese Scheinsicherheit würde grösste Probleme und laufend gefährliche Situationen schaffen. Velos könnten einander nur dann überholen, wenn kein Verkehr auf der angrenzenden Spur kommt. Ein Überholmanöver von Velos unter sich wäre in verkehrsreichen Zeiten fast unmöglich, zudem ist ein solches für Lenker auf der Autospur kaum vorhersehbar. Die Velos ihrerseits fühlen sich “sicher” im Radstreifen, müssten aber zum Überholen hart an die

Grenze des Radstreifen oder darüber fahren, und die Druckwelle eines grösseren Fahrzeugs kann ein Velo, das ein anderes überholt, schon aus der Fahrlinie werfen.

Ein 2m-Radstreifen zwischen einer Mauer und einer nur 3m Fahrspur im Gegenverkehr bei 60km/h über eine derart lange Strecke wäre höchst bedrohlich und untragbar.
Schleierhaft ist uns die Vorstellung des Kantons, wie eine 2x 3.0m Fahrspur im Gegenverkehr bei signalisierter (und vermutlich notorisch missachteter) Limite von 60km/h verkehrssicher funktionieren soll. Das Kreuzen zweier Lastwagen wäre unmöglich, ohne dass der Radstreifen regelmässig beansprucht werden müsste.

Pro Velo verlangt, dass die nutzbare Strassenbreite um mind. 2m grösser wird als geplant. Nur so lassen sich die heutigen Radwege erhalten und die Sicherheit gewährleisten. Dazu kann aarehangseitig entweder wieder eine (gegenüber heute reduzierte) Auskragung erstellt oder eine leichtere Konsole an die neu geplante Wand angehängt werden. Für den Veloverkehr genügt dies, das Befahren durch schwere Fahrzeuge kann sicher verhindert werden, Beispiele kennen wir von der Kappelenbrücke oder der Halenstrasse-Überführung über die Autobahn. Jedenfalls muss in beiden Richtungen weiterhin eine bauliche Trennung existieren.
Die Beleuchtungskandelaber können besser am Rand statt auf den vermutlich schmaleren Trennelementen zwischen Radwegen und Autofahrspur angebracht sein.

Abzweigung/Einmündung Felsenaustrasse

Bezüglich der Abzweigung/Einmündung Felsenaustrasse haben wir Bedenken, dass die Zufahrtsbremse von Bern her den linkabbiegenden Velos zuwenig bringt. Der eingezeichnete Verschwenker der Autospur ist fahrdynamisch nicht zu machen, oder dann höchstens mit 40km/h. Jedenfalls ist die weisse Fläche vor der langen Mittelinsel zwingend als bauliches Element vorzusehen, sonst wird sie überfahren und nur wenig dämpfend wirken und die Fahrzeuge werden einen der beiden Radstreifen links oder rechts überfahren. Auch die erste Insel ab Worblaufen muss optimiert werden.

Bauzeit

Der Bauzeit sehen wir mit grösserer Besorgnis entgegen. Sie sollte von einer ausgiebiegen Sensibilisierung der Unternehmer und einer intensiven Kampagne an die Adresse der Autofahrenden begleitet sein. Wir hoffen, dass sich die Beeinträchtigungen ohne Überholmöglichkeit von Velos für Autos auf jeweils max. 200m Länge beschränken lassen.

Zusammenfassend erwarten wir, dass der Kanton das Projekt verbessert, namentlich was die Strassenbreite und die Radwege anbetrifft.

Mit freundlichen Grüssen

PRO VELO BERN

Sig.

Stefan Jordi
Präsident

Sig.

Thomas Schneeberger
Beauftragter für Velomassnahmen