

Stadtratssitzung vom 17. November 2016

Fragestunde F 7/2016

Fahrradstreifen Allmendstrasse

Manfred Locher (FdM/EDU) vom 28. Oktober 2016; Beantwortung

Wortlaut der Fragestunde

Neugestaltung Allmendstrasse: Bisher wurden Fahrradstreifen und Fussgänger auf dem erhöhten Trottoir geführt. Neu sind nur noch die Fussgänger auf dem verschmälerten Trottoir, der Fahrradstreifen wird der Fahrbahn zugeteilt. Von St. Petersburg bis Berlin sind bei allen Neuanlagen Fahrradstreifen und Fussgänger nebeneinander auf dem erhöhten Trottoir. Welche Überlegungen führen dazu, diese Verschlechterung der Verkehrssicherheit der Fahrradfahrer in Kauf zu nehmen?

Antwort des Gemeinderates

Zu Frage 1: Welche Überlegungen führen dazu, diese Verschlechterung der Verkehrssicherheit der Fahrradfahrer in Kauf zu nehmen?

Der Gemeinderat geht mit dem Fragesteller einig, dass zum Zwecke der Verbesserung der Verkehrssicherheit ein Blick über die Grenzen durchaus nützlich sein kann. Interessant für solche internationalen Vergleiche sind dabei insbesondere diejenigen Länder, die als besonders (velo-)verkehrssicher gelten und deren Lösungen auf unsere Verhältnisse adaptierbar sind. Namentlich sind dies die Niederlande, Dänemark und Schweden.

Eine gemeinsame Führung der Velos und Fussgänger auf dem Trottoir ohne dazwischenliegende bauliche Abgrenzung – wie vom Fragesteller empfohlen – entspricht nicht dem aktuellen Wissensstand für sichere Verkehrsanlagen. Die hohe Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Velos und Fussgängern führt zu Konflikten. Das Behindertengleichstellungsgesetz (vgl. Umsetzung in der Norm SN 640 075) schliesst eine gemeinsame Führung in vielen Fällen aus, da die Sicherheit insbesondere von Sehbehinderten und generell von Fussgängern eingeschränkt wird. Die Fachverbände (allen voran Fussverkehr Schweiz) lehnen Lösungen ohne baulich-taktile Abgrenzungen zwischen den Flächen des Fuss- und des Veloverkehrs ab.

Entlang von Fahrbahnen des motorisierten Individualverkehrs stehen deshalb gegenwärtig zwei Veloführungsarten im Vordergrund: Radstreifen (gelb markierte Streifen auf der Fahrbahn) und Radwege (beidseitig baulich abgetrennte Führungen). Beide Lösungen haben Vor- und Nachteile. Die Verkehrssicherheit auf der freien Strecke ist bei beiden Lösungen vergleichbar und sehr hoch. Die überwiegende Mehrheit aller Unfälle (Selbstunfälle ausgenommen) ereignet sich in Knoten. Hier erweisen sich Radstreifenlösungen statistisch betrachtet als sicherer als Radweglösungen.

Die Verkehrssicherheit der Velofahrenden wird mit einer Radstreifenlösung also keineswegs verschlechtert, wie der Fragesteller fälschlicherweise vermutet. Eine Radstreifenlösung ermöglicht eine hohe Verkehrssicherheit für die Velofahrenden und erhöht zugleich massgeblich die objektive und subjektive Sicherheit aller Fussgängergruppen, insbesondere von älteren gebrechlichen Menschen, Schülern und von Sehbehinderten.

Im konkreten Fall der Allmendstrasse fiel die Wahl aus folgenden Gründen auf Radstreifen:

- Konfliktärmere und damit sicherere Führung im Bereich der verschiedenen Bushaltestellen: Die Führung von Velos und Fussgängern auf dem Trottoir ist besonders im Bereich der Haltestellen sehr konfliktträchtig, da sich die Ströme dort mehrfach kreuzen müssen. Mit den höheren Geschwindigkeiten der E-Bikes verschärft sich die Problematik.
- Rascherer Winterdienst und einfachere Reinigung: Radstreifen auf der Fahrbahn, insbesondere auf Strassen mit öffentlichem Verkehr, werden mit dem Strassenpflug morgens gleich auf der ersten „Tour“ geräumt, wovon auch der Veloverkehr profitiert.
- Direktere Führung (weniger vertikale und weniger horizontale Richtungsänderungen als bei einer baulich abgetrennten Lösung), was vor allem den auf der Allmendstrasse vorherrschenden Alltagsvelofahrern zu Gute kommt. Gleichzeitig hilft die direkte Führung, die erfahrungsgemäss unfallträchtigen Wiedereingliederungsvorgänge in den Verkehr zu vermeiden, die bei einer getrennten Führung unumgänglich sind.
- Mehr Platz für die Fussgänger: Während die Radstreifen entlang der Allmendstrasse normgemäss 2 x 1.50 m benötigen, hätte ein attraktiver baulich abgesetzter Radweg (z.B. nach dem „Kopenhagener Modell“) 2 x 2.50 m beansprucht. Die Flächen für den Fussverkehr hätten beidseits um 1.00 m auf unzulässige Restbreiten schmälert werden müssen. Ein zusätzlicher Landerwerb war nicht realistisch.

Zusammenfassend bedeutet dies, dass eine Radstreifenlösung unter den gegebenen Rahmenbedingungen die sicherste und komfortabelste Lösung sowohl für die Velofahrenden als auch für die Fussgänger darstellt.

Thun, 16. November 2016

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller