

Tiefbauamt

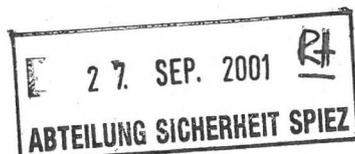
Bau-, Verkehrs-
und Energiedirektion
des Kantons Bern

Office des ponts et
chaussées

Direction des travaux
publics, des transports
et de l'énergie
du canton de Berne

Reiterstrasse 11
3011 Bern
Telefon 031 633 35 11
Telefax 031 633 35 80

Oskar Balsiger
Direktwahl 031 633 35 52



Einwohnergemeinde
Abteilung Sicherheit
Herr Renato Heiniger
Sonnenfeldstrasse 4
3700 Spiez

Kopie geht an

- Vorsteher Sicherheit
- Bauverwaltung
- Gemeindepolizei
- Mitglieder SIKO (Sitzung vom 31.10.2001)

RH

Der Polizeinspektor

Bern, 24. September 2001

Spiez

Motion GFL / JL 'Schulwegsicherung in der Gemeinde Spiez' betreffend Lötschbergkreuzung / Bahnhofstrasse: Velostreifen mit Warteraum, Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Heiniger

In Punkt 1 Ihrer Motion verlangt die Fraktion GFL / JL vom Gemeinderat, sich dafür einzusetzen, dass auf der Bahnhofstrasse Richtung Lötschbergplatz ein Radstreifen eingerichtet wird, der in einen vor der Haltelinie der Autos abgebrachten Warteraum für Velos einmündet. Sie bitten uns zu diesem Begehren, eine Stellungnahme abzugeben.

Die IG Velo Spiez erkundigte sich noch im Monat August - aus Anlass des tragischen Unfalls mit einer Velofahrerin - bei uns nach den Möglichkeiten, die Zufahrt der Bahnhofstrasse zum Lötschbergplatz mit einem Radstreifen zu versehen. Die dieser Organisation mündlich abgegebene Auskunft ist deckungsgleich mit nachstehenden Ausführungen.

Feststellungen

Die Bahnhofstrasse ist Eigentum des Kantons. Das Begehren betrifft jenen Abschnitt, welcher die Höhendifferenz zwischen dem Lötschbergplatz - einem lichtsignalgeregelten Knoten - und dem Bahnhofgelände überwindet. In der Steigung existiert entlang der Stützmauer Richtung Bahnhof (= Knotenwegfahrt) ein Radstreifen. Um auch in der umgekehrten Richtung einen Radstreifen einrichten zu können, ist die Strasse zu schmal.

Aufgeblasener Radstreifen / vorgezogene Haltelinie für Velos

Die Anbringung eines 'aufgeblasenen Radstreifens' bzw. einer vorgezogenen Haltelinie für die Velofahrer setzt grundsätzlich voraus, dass die betreffende Zufahrt zum lichtsignalgeregelten Knoten mit einem Radstreifen versehen ist. Zwar existieren Knotenzufahrten mit vorgezogener Haltelinien bzw. 'aufgeblasenem Radstreifen', bei denen die Zufahrt selbst keinen Radstreifen aufweist. Dabei handelt es sich jedoch um Objekte, die diesen Verzicht zulassen, weil die Verkehrssicherheit trotzdem eingehalten ist bzw. weil mehrere der nachstehend aufgeführten Punkte zutreffen:

- Die Strasse ist **horizontal oder steigt an**.
- Die Strasse **wird begrenzt durch einen Fuss- und Radweg**, nicht durch ein Trottoir, wobei die Radfahrer bei der Einfahrt in den Warteraum vortrittsbelastet sind.
- Für Motorfahrzeuge ist **Rechtsabbiegen ausgeschlossen**.
- Die **Belastung** durch Motorfahrzeuge ist **gering**.

- **Lange Rotlichtphasen** wechseln ab mit kurzen Grünphasen.
- Der auf den Knoten **zulaufende Fahrstreifen ist mindestens 3.5 m breit.**

Auswirkungen des Begehrens auf das Bauwerk

Im vorliegenden Fall stehen die Voraussetzungen mehrheitlich im Widerspruch zu diesen Punkten. Das Begehren der Motion ist daher nur erfüllbar, wenn am Strassenraum eine der nachstehenden Veränderungen vorgenommen würde:

1. Aufheben des Radstreifens Richtung Bahnhof, dafür Markieren eines neuen Radstreifens Richtung Lötschbergplatz.
2. Verbreitern der Bahnhofstrasse auf 8.5 m (Radstreifen Richtung Bahnhof 1.25 m, Fahrstreifen Richtung Bahnhof 3 m, Fahrstreifen Richtung Lötschbergplatz 3 m, Radstreifen Richtung Lötschbergplatz 1.25 m) zuzüglich Bankett (B = 0.5 m) entlang Stützmauer.

Lösung 1 können wir nicht empfehlen, weil der Komfortgewinn Richtung Lötschbergplatz durch einen Verlust an Sicherheit in der umgekehrten Fahrrichtung erkauft würde.

Lösung 2 ist mit hohen Kosten und einem erheblichen Eingriff in privates Eigentum verbunden. Vom einseitig verlaufenden Trottoir (B = ca. 2 m) müsste ein Streifen von bis zu 1.5 m Breite abgebrochen und auf dem seitlich neu zu erwerbenden Landstreifen neu angesetzt werden. Auch wenn im heutigen Zeitpunkt Antrag auf Aufnahme dieser Lösung in das Strassenbauprogramm des Kantons gestellt würde, kann nicht mit kurzfristiger Realisierung gerechnet werden. Diskussionen im Zusammenhang mit dem abgebrochenen Verkehrsversuch zeigten deutlich auf, dass im vorliegenden zentralsten Bereich der Gemeinde Spiez mit einer langen Phase für verkehrsplanerische Abklärungen zu rechnen ist. An den Kosten müsste sich die Gemeinde anteilmässig beteiligen.

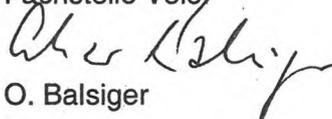
Schlussfolgerung

Es ist im vorliegenden Fall nicht möglich, mittels aufgeblasenem Radstreifen einen kurzfristigen Gewinn an Verkehrssicherheit zu erzielen. Angesichts des langen Zeitbedarfs und der baulichen Konsequenzen, welche das Einrichten dieser Massnahme haben würde, fragen wir uns, ob die Gesamtverkehrssicherheit am Lötschbergplatz nicht durch Vereinfachung der Abläufe im Bereich Motorfahrzeugverkehr verbessert werden sollte. Ziel sollte dabei sein, die Bahnhofstrasse als Hauptverbindung des Veloverkehrs aufzuwerten. Sie ist Rückgrat des Systems, ohne dessen gutes Funktionieren einer Förderung des Velofahrens im Raum Spiez enge Grenzen gesetzt wären. Ansprechpartner für Massnahmen im Bereich Lötschbergplatz sind der Oberingenieurkreis I in Thun (Bauwerk) und das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (Lichtsignalregelung, Verkehrstechnik).

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Angaben dienen zu können.

Mit freundlichen Grüssen

Tiefbauamt des Kantons Bern
Fachstelle Velo



O. Balsiger

Kopie z.K.

- Oberingenieurkreis I
- Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern